

Circonstances exceptionnelles :



La réponse navale du Canada à
la crise des missiles du Cuba,

Octobre-Novembre 1962

par Michael Whitby

Direction Histoire et patrimoine

Circonstances exceptionnelles

La réponse navale du Canada à la crise des missiles de Cuba, octobre-novembre 1962

Reproduit par : Directeur - Histoire et patrimoine des Forces canadiennes, 2022

Tous droits réservés.

Il est interdit de reproduire ou de transmettre le contenu de la présente publication, sous quelque forme ou par quelque moyen que ce soit, enregistrement sur support magnétique, reproduction électronique, mécanique, photographique, ou autre, ou de l'emmagasiner dans un système de recouvrement, sans l'autorisation écrite du ministre des Approvisionnements et Services Canada.

© Sa Majesté le Roi du chef du Canada (2022)



Défense Nationale

Canada

Table de matières

Circonstances exceptionnelles :	1
Avant-propos	i
Préface	ii
Introduction de l'auteur.....	iv
« Circonstances exceptionnelles » la réponse navale du Canada à la crise des missiles de Cuba, Octobre-Novembre 1962.....	1
Origine de la crise	3
Commandement de l'Atlantique	9
Forces maritimes dans l'Atlantique	13
La menace	23
Le commandement entre en scène	31
Mouvements initiaux	37
Appareillage	47
Commandement du Pacifique	56
Appréhension des sous-marins.....	62
Vers le Sud.....	64
Poursuivre les opérations ou non	66
L'élargissement des zones de surveillance	72
Mouvements de rapprochement.....	78
Dénouement	85
Premier bilan.....	87
Détails en suspens.....	91
APPENDICE I : FORCES MARITIMES CANADIENNES	95
Carte des zones OP du Commandement de L'Atlantique	99

Avant-propos

Le texte qui suit décrit sans doute le chapitre le moins connu de l'histoire de la Marine royale canadienne (MRC). La plupart des Canadiens et Canadiennes, ainsi que la majorité des membres actuels de la MRC, seraient surpris d'apprendre que la Marine canadienne a joué un rôle important durant la crise des missiles de Cuba.

Si ce pan de l'histoire est relativement bien connu, le rôle qu'y a joué le Canada ne l'est pas autant. En octobre 1962, les États-Unis apprennent, dans le cadre d'opérations de surveillance aérienne, que des sites de missiles nucléaires soviétiques sont en cours d'installation à Cuba, à seulement 90 milles du continent américain. Pour remédier à cette situation, le président John F. Kennedy ordonne une « quarantaine » – qui était en fait un blocus – à l'égard de tout navire à destination de Cuba. Ce fut durant cette confrontation entre les États-Unis et l'Union soviétique, qui a duré deux semaines, que la menace d'une guerre nucléaire mondiale a été sans aucun doute la plus susceptible de se concrétiser. En fin de compte, la crise a été résolue de façon pacifique, mais cette conclusion était loin d'être définitive pour les marins et les membres d'équipage impliqués dans la crise. Je suis convaincu que beaucoup seront surpris d'apprendre qu'un grand nombre de ces marins et équipages aériens servaient dans la MRC et l'Aviation royale du Canada (ARC).

Les Forces armées canadiennes d'aujourd'hui peuvent tirer de précieuses leçons de la crise des missiles de Cuba. Il en est ressorti que les plans de surveillance et de défense des eaux océaniques bordant le Canada pourraient devoir être exécutés à court préavis ou sans aucun préavis, et cet épisode historique a permis de rappeler que de telles interventions relèvent, après tout, du rôle fondamental de la Marine canadienne. Les interventions de cette dernière durant la crise cubaine ont démontré la valeur de l'entraînement et de l'état de préparation, qui ont permis de réagir rapidement aux événements qui se déroulaient à un rythme effréné. C'est également au cours de cette confrontation que l'éroite collaboration entre la MRC et l'ARC a été mise en valeur, et leur entente se poursuit toujours aujourd'hui. Enfin, la crise a démontré le haut degré de coordination avec nos alliés de la Marine américaine, une relation qui demeure cruciale à notre époque. Les relations militaires bilatérales étroites ont permis d'assurer une intégration harmonieuse des opérations américaines et canadiennes de surveillance anti-sous-marine.

Nous sommes reconnaissants que la crise des missiles de Cuba n'ait jamais abouti à une guerre nucléaire. Personne ne saura jamais avec certitude si les opérations de quarantaine ont eu une incidence importante, faible ou nulle sur ce dénouement. Cependant, ce qui est certain, c'est qu'un grand nombre de marins et d'aviateurs de la MRC et de l'ARC sont rapidement passés à l'action sur un véritable pied de guerre en octobre 1962. Ce livre raconte leur histoire.

Angus Topshee
Vice-amiral
Commandant de la Marine royale canadienne
Ottawa, octobre 2022

Préface

L'étude de cas menée par Michael Whitby marque de façon pertinente le 60e anniversaire de la crise des missiles de Cuba. Dans son manuscrit, l'historien naval principal fait valoir trois points importants. Tout d'abord, il nous aide à mieux comprendre la situation du Canada dans le contexte géopolitique de l'après-guerre en jetant un nouvel éclairage sur le rôle joué par la Marine royale canadienne (MRC) et le Commandement aéronaval durant les semaines remplies d'incertitude de la fin de 1962. L'historien nous démontre, en utilisant des termes concrets, comment les axes d'alliance évoluaient au milieu du XXe siècle. À mesure que les structures du pouvoir mondial se réajustaient après la dévastation de la Deuxième Guerre mondiale, l'effondrement des empires européens officiels et le ralentissement de la Guerre froide, la relation du Canada avec les marines canadienne et américaine, respectivement, évoluait en conséquence.

Il est essentiel d'examiner le chemin que nous avons parcouru afin de comprendre notre situation actuelle. Grâce à son examen du rôle maritime du Canada pendant la crise des missiles de Cuba, Michael Whitby nous aide à interpréter la dynamique de défense actuelle à l'échelle nationale et mondiale. Son manuscrit intitulé « Circonstances exceptionnelles » est axé sur une brève période de l'histoire qui ne couvre que quelques semaines à l'automne 1962. Néanmoins, il s'agit d'un chapitre de l'histoire de la MRC et des forces aéronavales qui nous touche aujourd'hui. En effet, l'étude réalisée par Michael Whitby se veut un complément d'une étude plus vaste et approfondie de la Marine canadienne de l'après-guerre, qui sera bientôt publiée par la Direction – Histoire et patrimoine. Ce volume à paraître est le troisième d'une série d'ouvrages sur l'histoire officielle du Service naval du Canada, qui examine la MRC, de la fin de la Deuxième Guerre mondiale jusqu'à l'unification en 1968.

Les faits officiels qui constituent l'histoire des Forces armées canadiennes contribuent à la réalisation de bon nombre d'objectifs, le plus important d'entre eux étant la documentation des décisions et de leurs résultats, tant positifs que négatifs. De tels textes sont précieux pour les chefs militaires actuels et futurs, car ils offrent une multitude de données qui peuvent éclairer le processus décisionnel contemporain. Cela nous mène au deuxième constat offert par Michael Whitby : l'importance cruciale (et intemporelle) de l'état de préparation opérationnelle. En octobre 1962, les forces maritimes du Canada ont répondu à une situation d'urgence de manière décisive et avec peu de préavis, démontrant ainsi leur capacité à mettre en pratique l'instruction avancée et à faire preuve de professionnalisme en peu de temps. Ce rappel de l'importance de l'état de préparation ne pourrait pas être plus opportun. « Circonstances exceptionnelles » est une étude commémorative marquant l'anniversaire d'une crise de la Guerre froide depuis longtemps révolue, qui est – hélas – d'une pertinence manifeste dans le contexte des événements du monde actuel. Au moment où ces lignes sont rédigées, les autorités de défense du monde entier sont aux prises avec des pressions concurrentielles constantes en matière de recrutement, de maintien en poste et de modernisation des forces, et ce, dans un contexte de tensions mondiales accrues dans lequel la possibilité d'un conflit à grande échelle est bien réelle. Comme le démontre habilement l'historien chevronné, les études de cas historiques comme celle-ci nous permettent de tirer des « leçons » précieuses. Combinée à d'autres sources de renseignements, l'histoire militaire devrait être considérée comme un moyen d'éclairer l'orientation stratégique et la hiérarchisation des ressources.

Il est toutefois impossible de mobiliser l'histoire militaire pour accroître l'efficacité opérationnelle sans disposer de documents. Voilà la dernière réflexion clé de Michael Whitby. En l'absence de sources historiques fiables, authentiques et facilement accessibles, les leçons apprises par nos prédecesseurs sont perdues. Cela pose un défi très réel lors de la rédaction de textes sur l'histoire militaire de la période de l'après-guerre. Au cours du dernier demi-siècle, nous avons assisté à une augmentation considérable de la complexité liée à la production et à la gestion de l'information. Cela est particulièrement évident dans le domaine de la sécurité nationale. Les facteurs sont trop nuancés et trop nombreux pour être tous énumérés ici, mais il convient d'en citer quelques-uns, notamment l'avènement des régimes nationaux et régionaux d'accès à l'information et de protection des renseignements personnels; les pratiques asymétriques de classification selon le niveau de sécurité parmi les alliés internationaux; la rapidité de l'évolution des technologies de l'information; le volume de données et la rapidité à laquelle elles sont générées; le pouvoir de l'agrégation des données; la montée du cyberterrorisme; et la réduction constante du soutien administratif dans l'ensemble des établissements. Dans un environnement aussi complexe, il est très difficile de créer, de sauvegarder et de mettre à la disposition du public des archives fiables sur les opérations militaires. Mais nous devons le faire si nous voulons que nos forces armées demeurent imputables envers tous les hommes et toutes les femmes en uniforme ainsi que la population qu'ils servent. Un document d'archives exhaustif sur les opérations militaires qui se prête à l'examen du public renforce l'intégrité institutionnelle. Pour citer un énoncé de début de mission formulé par Charles P. Stacey, nous permettons à l'ensemble des citoyens d'avoir un témoignage essentiel de la vérité en préservant un compte rendu des opérations précis et fiable, et en en faisant la promotion.

Dans son manuscrit « Circonstances exceptionnelles », Michael Whitby souligne un chapitre méconnu de l'histoire navale canadienne. Ce faisant, il marque un anniversaire important et rend hommage à la compétence et au professionnalisme de nos forces maritimes. Son travail démontre comment les recherches et les écrits historiques peuvent contribuer à l'établissement d'une institution forte et dynamique en soulignant et en honorant le service de ses membres, et en aidant les dirigeants à réfléchir aux défis stratégiques et opérationnels auxquels ils sont confrontés.

D. Price, DPhil
Directrice, Histoire et Patrimoine
Ministère de la Défense nationale
Ottawa, Canada
Octobre 2022

Introduction de l'auteur

Dans son compte rendu mensuel de novembre 1962, le capitaine de corvette Alan Lowe, qui était capitaine de la frégate NCSM La Hulloise, rapporte que « nombre d'officiers ont probablement négligé le fait que le marin canadien, lorsqu'il sent le danger et a confiance en ses chefs, se comporte avec toute la loyauté dont il est capable ». Lowe évoquait la réaction de ses marins devant la situation d'urgence produite par la crise des missiles de Cuba; il y avait une « odeur » de danger dans l'air alors que la planète semblait au seuil d'une guerre nucléaire qui risquait d'être catastrophique, après que les Américains eurent appris que l'Union soviétique installait des missiles capables de frapper des cibles aux États-Unis plus ou moins sans avertissement. précurseurs. Tout portait à croire que la peur suscitée par la Guerre froide avait atteint son point culminant.

Cette étude met l'accent sur les activités des forces maritimes du Canada dans l'Atlantique et le Pacifique durant la crise. Dans des circonstances que le commandant maritime qualifie d'exceptionnelles, des navires de la Marine royale canadienne (MRC) ainsi que des aéronefs du Commandement aéronaval de l'Aviation royale canadienne (ARC) et du Service aéronaval ont mené des opérations de surveillance vitales sur les vastes étendues océaniques des côtes est et ouest du Canada pendant trois semaines, de la fin octobre à la mi-novembre 1962. Bien que leurs efforts aient contribué de manière essentielle à la défense du Canada durant une situation d'urgence imprévisible, la portée et la nature de leurs activités, lesquelles étaient enveloppées de mystère à l'époque, ne sont pas encore bien connues ou comprises. À la lumière de recherches poursuivies sur l'histoire officielle de la MRC, cette étude décrit la nature des opérations maritimes canadiennes menées durant la crise ainsi que les raisons qui les ont justifiées. Elle est principalement axée sur les relations de commandement entre les dirigeants des forces navales à Halifax et à Ottawa, la menace possible que posaient les sous-marins et les navires auxiliaires de l'Union soviétique, et la coopération pratiquement sans heurts entre les forces maritimes canadiennes et américaines. Puisqu'il s'agit d'une étude sur les opérations maritimes, elle n'aborde pas d'autres aspects de l'expérience du Canada durant la crise, y compris le rôle du gouvernement du premier ministre John Diefenbaker, les relations diplomatiques entre Ottawa et Washington, les délibérations sur les divers niveaux d'alerte ainsi que certains facteurs contributifs, comme la situation économique fragile du Canada et le sujet crucial de la défense civile. L'accent est plutôt mis sur le rôle qu'ont joué les forces maritimes du Canada dans le cadre des opérations de surveillance des zones océaniques canadiennes ainsi que leurs efforts pour les défendre si cela s'avérait nécessaire. Des leçons ressortent de cette étude, certaines intemporelles, toutes revêtant une pertinence accrue en ces temps turbulents de l'époque contemporaine. Le maintien des activités de surveillance à la surface, au-dessus de la surface et sous la surface du secteur maritime canadien est une nécessité primordiale, tout comme la préservation de la capacité de le faire de manière efficace. Nous devons savoir ce qui se passe dans nos océans. Compte tenu des événements inquiétants de l'automne 1962, et de ceux d'aujourd'hui, il s'agit d'un devoir éternel et impératif.

Quelques mots s'imposent sur la disponibilité des sources primaires. Habituellement, les historiens ont accès à un large éventail de documents opérationnels, mais cela n'a pas été le cas dans le cadre de cette étude. D'abord et avant tout, la majeure partie des dossiers opérationnels de la Marine canadienne et du Commandement aéronaval associés à la crise ont été détruits à la fin du conflit. Par exemple, le capitaine de corvette Alec Douglas, officier des opérations de la 7e Escadre d'escorte du Canada durant la crise, et par la suite historien officiel des Forces canadiennes et du ministère de la Défense nationale, a reçu l'ordre de détruire les documents opérationnels de son escadre qui étaient liés à la crise. Lorsque l'on consulte les fichiers de messages des navires de guerre individuels qui faisaient partie de la flotte de l'Atlantique, il n'y a que des espaces blancs. Il en va de même pour les ordres d'opération et les comptes rendus après action couramment soumis par les équipages des navires et des escadres après des opérations particulières. De plus, il n'y a que très peu de mémoires personnels qui portent sur la crise, sans doute pour la même raison. On ne sait pas exactement pourquoi les documents ont été supprimés ou encore qui a donné l'ordre de le faire. Il devait s'agir d'un officiel occupant un poste élevé ou très élevé au sein de la chaîne de commandement de la défense. C'est fort regrettable, car les historiens ne disposent pas d'un éventail complet de sources pour étudier un épisode de l'histoire de la plus haute importance pour le pays. Des éléments essentiels de l'histoire sont perdus. Pour compliquer le problème, des règlements relatifs à la sécurité au Canada et aux États-Unis interdisent l'accès à certains des documents clés qui ont été conservés; dans le cas des États-Unis, des dossiers qui étaient autrefois accessibles aux chercheurs et qui faisaient la lumière sur certains aspects du rôle du Canada sont maintenant inaccessibles. Il en va de même pour la majeure partie des documents soviétiques. En dépit des limites inhérentes à la documentation principale, il est tout de même possible de rédiger un compte rendu précis et juste du rôle des forces maritimes canadiennes pendant la crise, ainsi que des raisons qui ont motivé les décisions. Les comptes rendus de situation (SITREP) envoyés à Ottawa par le commandement maritime à Halifax sont particulièrement précieux à cet égard. Nous ne disposons cependant pas de rapports post-opération détaillés ou de récits personnels qui constituent généralement l'essence même de l'histoire opérationnelle narrative.

L'aide généreuse de nombreuses personnes a facilité le travail de recherche. À la Direction Histoire et patrimoine (DHP), Mme Dara Price, Ph. D., et M. Steve Harris, Ph. D., respectivement directrice et historien en chef, ont examiné le manuscrit et ont offert leurs encouragements, leurs soutiens et leurs conseils. Deux membres de l'équipe de l'histoire navale de la DHP ont mené de précieuses recherches préliminaires : le Ltv Jason Delaney a décrit en détail les mouvements des navires de guerre canadiens, ce qui n'avait jamais été fait auparavant, tandis que Mme Isabel Campbell, Ph. D., a expliqué le contexte du processus décisionnel stratégique au plus haut niveau. D'autres membres de la DHP ont également contribué au projet, dont M. Warren Sinclair, Mme Emilie Vandal et l'équipe des archives; M. Rafael Sandoval et les employés des TI qui ont édité le manuscrit; les traductrices Elizabeth LeBoeuf et Olga Tchoukarine; et le major Matt Joost qui a fourni des détails concernant les activités de l'ARC. Messieurs Dean Boettger et Richard Mayne, Ph. D., des bureaux de l'histoire et du patrimoine à la MRC et à l'ARC respectivement, ont répondu aux demandes de

renseignements alors que le professeur Sean Maloney du Collège militaire royal du Canada a partagé ses pertinentes intuitions sur la Guerre froide. Aux États-Unis, Messieurs Randy Papadopoulos, Ph. D., Curtis Utz, Ph. D., et Frank Blazich, Ph. D., ont participé aux recherches menées au Naval History and Heritage Command des États-Unis, à Washington, D.C., alors que Norman Polmar et son cercle de passionnés de la marine ont éclairci des renseignements sur l'activité des sous-marins soviétiques dans l'Atlantique Nord. Monsieur Ben Lombardi, Ph. D., et le Capv Norm Jolin de la MRC (à la retraite), qui a gracieusement offert une sortie en mer aux membres de l'équipe de l'histoire navale de la DHP alors qu'il était capitaine de la frégate NCSM Montréal, a formulé de précieux commentaires sur le manuscrit. Enfin, tout historien travaillant sur ce sujet se doit de souligner les travaux novateurs réalisés par Peter Haydon, érudit et parfait gentleman qui, après avoir servi comme officier de navigation à bord du sous-marin HMS Alderney durant la période turbulente d'octobre-novembre 1962, a ouvert la voie à la recherche sur le rôle joué par le Canada durant la crise des missiles de Cuba. Les personnes qui ont mené des recherches sur le sujet par la suite lui doivent fière chandelle. Je tiens à exprimer ma sincère gratitude à ces personnes et à toutes celles que j'ai contactées au cours de la préparation de cette étude. Bien entendu, la responsabilité de toute erreur repose entièrement sur mes épaules.

Michael Whitby
Historien naval principal, DHP
Octobre 2022

« Circonstances exceptionnelles » la réponse navale du Canada à la crise des missiles de Cuba, Octobre-Novembre 1962

Le mercredi 17 octobre 1962, un Canadair CL28 Argus du Commandement aéronaval de l'Aviation royale du Canada (ARC) patrouille à basse altitude les eaux grises de l'Atlantique nord-ouest au sud-est de l'île de Sable. Les opinions sont partagées à l'égard du gros Argus : on le trouve soit majestueux, soit disgracieux. Cependant, tous s'accordent pour dire que si ses moteurs font un vacarme assourdisant, il n'en reste pas moins qu'il s'agissait de l'avion de patrouille maritime le plus performant de l'arsenal canadien de l'époque, et probablement aussi de celui des alliés occidentaux. La lutte anti-sous-marine (ASM) et la surveillance des océans était la raison d'être de cet appareil. Son équipage de dix-sept membres disposait de capteurs et d'armes à la fine pointe pour mener des missions pouvant durer jusqu'à vingt heures en raison de l'endurance supérieure de l'avion. Bien que la Guerre froide sévissait depuis presque deux décennies, l'Union soviétique n'avait que récemment commencé à déployer des sous-marins dans l'Atlantique, de sorte que les patrouilles revenaient habituellement bredouilles, mais, ce jour-là, les capteurs radars, acoustiques, magnétiques et de détection d'émissions diesel repèrent un contact sous-marin « probable ». L'équipage de l'Argus réussit à maintenir un contact intermittent alors qu'il suivra le sous-marin « probable » pendant plusieurs heures jusqu'à ce qu'il perde sa trace. En temps normal, une telle interception (même si elle n'est pas confirmée) aurait suscité une effervescence au quartier général maritime du Canada à Halifax, mais, en cette période de plus en plus turbulente de la mi-octobre 1962, l'enthousiasme se mêlait de gravité.

Au début des années 1960, le spectre de la guerre nucléaire est une source d'anxiété omniprésente, tel un nuage assombrissant l'horizon de manière perpétuelle. En tant que symbole parmi d'autres d'une catastrophe imminente, l'horloge du jugement dernier, selon laquelle les armes nucléaires représentent la menace la plus dangereuse pour l'humanité, a commencé son compte à rebours... Le Canada n'est pas épargné par l'angoisse : il est le voisin des États-Unis et son allié précieux, de sorte qu'il pourrait se trouver pris dans le feu croisé d'un conflit nucléaire entre les États-Unis et l'Union soviétique. En outre, plusieurs de ses bases militaires et centres gouvernementaux pourraient devenir des cibles intéressantes. L'inquiétude est si palpable que le gouvernement canadien organise un exercice militaire à l'échelle du pays en novembre 1961 pour évaluer la réaction des systèmes de défense civile en cas d'attaque nucléaire. Le scénario de l'exercice Tocsin B portait sur une attaque hypothétique de quelque 260 bombardiers nucléaires soviétiques suivie de deux vagues de missiles balistiques lancées depuis des bases terrestres en Sibérie ou de sous-marins dans l'Atlantique Nord. Le réalisme de l'exercice était tel que l'on a actionné plus de cinq cents sirènes de raids aériens d'un bout à l'autre du pays le 13 novembre à 19 h, heure normale de l'Est (HNE), pour indiquer aux familles canadiennes de se mettre à l'abri d'une attaque nucléaire supposée imminente, en privilégiant le refuge sous les escaliers du sous-sol. Les dirigeants évaluaient les répercussions de ce genre d'attaque; ils estimaient que quatorze

villes seraient touchées et quelque 2,6 millions de Canadiens tués¹. Le fait que la population a été sensibilisée et a participé à un tel exercice témoigne du sentiment d'inquiétude générale devant le spectre d'une guerre nucléaire. Cette peur allait prendre rapidement une dimension bien réelle.



Grâce à ses capacités inégalées, le CL28 Argus de Canadair s'est avéré la contribution la plus importante du Canada à l'Ex CUBEX. (MDN)

Le 16 octobre 1962, onze mois après l'exercice Tocsin B et une journée avant le suivi d'un sous-marin « probable » au large des côtes de la Nouvelle-Écosse par l'Argus, le président des États-Unis, John F. Kennedy, reçoit des renseignements irréfutables selon lesquels l'Union soviétique construit des sites de missiles balistiques nucléaires offensifs sur l'île de Cuba, à moins de 150 kilomètres de la zone continentale américaine. C'est ainsi que débute ce que l'on appelle la « Crise des missiles de Cuba », événement qui a marqué l'apogée de la Guerre froide et qui a conduit les États-Unis et l'Union soviétique au bord

de la destruction. D'autres nations subirent les répercussions de la crise, et les forces maritimes canadiennes seront pleinement impliquées en raison de l'étroite relation bilatérale entre le Canada et les États-Unis. Dans des circonstances que le contre-amiral K. L. Dyer, commandant des Forces maritimes de l'Atlantique, décrira comme étant « exceptionnelles », la Marine royale canadienne (MRC) et le Commandement aéronaval entreprendront des opérations qui s'étendent du golfe d'Alaska jusqu'au nord de la Californie, dans le Pacifique, et du détroit de Davis aux caps de la Virginie, dans l'Atlantique. Ce fut le plus grand défi de la Guerre froide.

¹ Voir l'article « Exercice Tocsin B-1961 » de James Powell à l'adresse <https://www.historicalsocietyottawa.ca/publications/ottawa-stories/changes-in-the-city-s-landscape/exercise-tocsin-b-1961>; Sean M. Maloney, *Dr. Strangelove Visits Canada: Project Rustice, Ease and Bridge, 1958–1963*, Canadian Military History, vol. 6. n° 1, (1997), et Andrew Burch, *Give Me Shelter: The Failure of Canada's Cold War Civil Defence* (Vancouver, UBC Press, 2012), p. 177–183.

Origine de la crise

L’origine immédiate de la crise remonte à janvier 1959 lorsque Cuba, protectorat américain de facto depuis la guerre hispano-américaine des dernières années du siècle précédent, a connu une révolution qui a porté au pouvoir un gouvernement radical dirigé par Fidel Castro, qui a établi des relations étroites avec l’Union soviétique et le Bloc communiste. En avril 1961, une tentative d’invasion de l’île par un groupe de quelque 1 400 expatriés cubains, armés et entraînés par la Central Intelligence Agency (CIA) des États-Unis, se solde par un échec. L’incident de la « baie des Cochons », ainsi qu’on le surnommera, attise les tensions autour de Cuba. En juin 1961, le premier ministre soviétique Nikita Khrouchtchev et le président américain Kennedy se rencontrent lors de leur premier sommet en personne, à Vienne en Autriche. Khrouchtchev reproche à Kennedy l’invasion avortée, affirmant qu’elle n’a fait que « renforcer » l’affiliation communiste du gouvernement Castro. Lorsque Kennedy réplique que les États-Unis ont attaqué Cuba qui « posait une menace pour la sécurité des États-Unis », Khrouchtchev ridiculise le dirigeant américain en lui demandant « comment six millions de personnes peuvent-elles représenter une menace pour les puissants États-Unis² ? » Le dirigeant soviétique évoque ensuite le déploiement américain de missiles balistiques de portée intermédiaire (IRBM) JUPITER en Turquie, avertissant que si les États-Unis peuvent positionner des missiles dans des pays membres de l’OTAN situés à proximité de l’Union soviétique et croient qu’ils « sont libres d’agir » à leur guise contre Cuba, ils créent un dangereux précédent d’« intervention dans les affaires internes d’autres pays » qui pourrait entraîner « une erreur de calcul³ ».

Dans les mois qui suivent, alors que le gouvernement américain se demande quelle attitude adopter à l’égard de Cuba, l’Union soviétique commence à fournir une aide militaire importante à Castro. Dans le cadre de cet effort, Khrouchtchev décide de positionner des missiles nucléaires à Cuba à la fin du mois d’avril 1962 pour augmenter la puissance de frappe soviétique, dissuader une éventuelle invasion américaine et contrebalancer le déploiement des forces américaines en Europe. Castro accepte ce déploiement et à la fin de l’été 1962, dans le cadre de l’opération ANADYR, des navires de charge soviétiques se mettent en route vers l’île avec à leur bord des troupes, des véhicules blindés, des chasseurs MIG-21, des bombardiers légers IL-28, des missiles sol-air (SAM) et plus dangereusement des IRBM. Les premières armes de ce type, des IRBM SS-4 SANDAL d’une portée de 1 100 milles (1800 km), auraient été débarquées le 19 septembre 1962⁴.

² Mémoire de conversations entre le président John F. Kennedy et le premier ministre Nikita Khrushchev, 3 juin 1961. Citation tirée de Laurence Chang et Peter Kornbluh (éd.), *The Cuban Missile Crisis, 1962 : A National Security Archive Documents Reader* (New York, The New Press, 1998), p. 12.

³ Mémoire cité, 3 juin 1961. Citation tirée de Chang et Kornbluh, *The Cuban Missile Crisis, 1962*, p. 12-13.

⁴ Chang et Kornbluh, « *The Cuban Missile Crisis* », p. 362 à 370. Voir aussi Steven L. Reardon, *Council of War : A History of the Joint Chiefs of Staff 1942–1991* (Washington, NDU Press, 2012), p. 225–226.

“Exceptional Circumstances”

Canada’s Maritime Response to the Cuban Missile Crisis

Les forces navales devaient également constituer un élément clé de la mission cubaine des Soviétiques. En mai 1962, des officiers supérieurs présentent un plan ambitieux visant à baser une force navale à Cuba, force qui comprendrait deux croiseurs, quatre destroyers, quatre sous-marins équipés de missiles guidés de la classe GOLF I et quatre sous-marins de patrouille de la classe FOXTROT, en plus d'un pétrolier ravitaillleur et de deux ravitailleurs de sous-marins. À tout le moins, ce plan met l'emphasis sur la nouvelle capacité mondiale de la marine soviétique⁵. En septembre 1962, les forces de l'opération KAMA, ainsi qu'avait été baptisée la composante navale d'ANADYR, avaient été réduites et ne comprenaient que des sous-marins alors que le nombre de sous-marins de la classe GOLF a été augmenté à sept. On croyait, probablement à juste titre, que le déplacement de navires de surface « attirerait l'attention du monde entier⁶. » Il semble également qu'on ait envisagé d'utiliser un sous-marin nucléaire pour accompagner les navires transportant des ogives nucléaires à Cuba, mais cela ne s'est pas produit. En fin de compte, seuls quatre sous-marins de la classe FOXTROT de la 69^e Brigade de sous-marins seront déployés dans le cadre de l'opération KAMA à partir de leur base dans la péninsule de Kola, le 1^{er} octobre 1962. Les dirigeants navals soviétiques décideront de retarder le départ des sous-marins munis de missiles de la classe GOLF jusqu'à ce que les sous-marins de la classe FOXTROT arrivent à destination⁷.

La présence accrue des Soviétiques à Cuba ne passe pas inaperçue. On peut lire dans un bulletin du renseignement de la CIA daté du 22 août 1962 « qu'il s'agit de la plus importante campagne jamais menée par l'Union des républiques socialistes soviétiques (URSS) pour soutenir un pays ne faisant pas partie du bloc de l'Est⁸ ». Du reste, on constate une augmentation du nombre de

⁵ Les historiens Norman Polmar et K. J. Moore, qui ont eu accès aux participants et aux dossiers russes, affirment que quatre sous-marins lanceurs d'engins de classe HOTEL devaient également être basés à Cuba. Voir Norman Polmar et K. J. Moore, « *Cold War Submarines: The Design and Construction of US and Soviet Submarines* » (Washington, Brassey's Inc, 2004), p. 204. Pour une chronologie de l'activité des sous-marins soviétiques durant la crise, voir National Security Archives, *The Submarines of October, An Electronic Briefing Book*, partie IV, « Chronology of Submarine Contact During the Cuban Missile Crisis », 1^{er} octobre au 14 novembre 1962, à l'adresse <https://nsarchive2.gwu.edu/NSAEBB/NSAEBB75/subchron.htm>.

⁶ M. Zakharov et V. Fokin, « Report on the Progress of Operation ANADYR », 25 septembre 1962, à l'adresse www.nsarchive.gwu.edu.

⁷ Voir la traduction des documents soviétiques du ministre de la Défense R. Malinovsky et du maréchal M. Zakharov, « Initial Plans for Soviet Navy Activities in Support of Operation ANADYR », 18 septembre 1962 ; Marshal M. Zakharov et amiral V. Fokin, « Report on the Progress of Operation ANADYR », 25 septembre 1962, et flotte du Nord, « About Participation of Submarines B-4, B-36, B-59 et B-130 of the 69th Submarine Brigade of the Northern Fleet in the Operation Anadyr during the period October-December 1962 », décembre 1962, sur www.nsarchive.gwu.edu. Ces documents ont été découverts et rendus publics par l'historienne russe Svetlana V. Savranskaya, qui a fait un travail de pionnier sur l'activité des sous-marins soviétiques pendant la crise; voir plus particulièrement son article intitulé « New Sources on the Role of Soviet Submarines in the Cuban Missile Crisis », *The Journal of Strategic Studies*, vol. 28 n° 2 (avril 2005), p. 233-259. Voir aussi Jan Drent, « Confrontation in the Sargasso Sea: Soviet Submarines during the Cuban Missile Crisis », *Le Marin du Nord*, vol. XIII, n° 3, (juillet 2003), p. 1-19.

⁸ Citation tirée de Joseph F Bouchard, *Command in Crisis : Four Case Studies* (New York, Columbia University Press,

“Exceptional Circumstances”

Canada’s Maritime Response to the Cuban Missile Crisis

navires soviétiques dans l’Atlantique : en juin 1962, le nombre de navires marchands soviétiques entrant dans les ports cubains avait augmenté de 50 % par rapport au mois précédent, et le nombre d’arrivées augmentera davantage au cours des deux mois suivants. Selon un document historique sur la crise des missiles de Cuba rédigé par le personnel de la Flotte de l’Atlantique des États-Unis, « c’est au mois de septembre qu’a été enregistré le plus grand nombre d’arrivées de navires soviétiques, soit 66 en tout. Ce total de 151 navires enregistrés sur trois mois correspond exactement au nombre total de navires soviétiques arrivés au cours des six premiers mois de l’année 1962⁹. »

Le motif de cette augmentation devient, en partie du moins, rapidement évident. En août, des sources de renseignement américaines signalent que des installations de missiles sont construites à Cuba, mais le consensus est qu’il s’agit de sites de missiles surface-air (SA), donc de nature défensive. Certains hauts responsables du renseignement sont tout de même inquiets, car même si les missiles SA sont des armes défensives, il est possible qu’elles aient pour but de défendre « des choses de très grande valeur », qui pourraient être des missiles balistiques offensifs. Les planificateurs militaires américains avaient déjà élaboré des scénarios pour prendre des mesures contre Cuba, mais la menace que pose la présence possible de missiles offensifs leur insuffle un nouvel élan¹⁰. Le 13 septembre, dans le cadre d’une conférence de presse, le président Kennedy lance un avertissement clair : si Cuba est transformé en une « base militaire offensive permettant à l’Union soviétique de développer une capacité importante », les États-Unis feront « tout en leur possible pour protéger leur propre sécurité et celle de leurs alliés¹¹. » Le premier jour d’octobre, Robert McNamara, secrétaire à la Défense des États-Unis, et l’Instance collégiale des chefs d’état-major (JCS) reçoivent des renseignements prouvant que des sites de missiles balistiques à moyenne portée (MRBM) sont en cours d’installation. McNamara ordonne aussitôt à l’amiral Robert Dennison de la United States Navy (USN), qui est le commandant en chef en Atlantique (CINCLANT), de planifier de manière plus approfondie les mesures d’urgence au cas où il s’avérerait nécessaire d’imposer un blocus à l’état insulaire; les autres chefs d’armée reçoivent comme directive de mettre sur pied un programme de frappes aériennes et une éventuelle invasion amphibie. Le lendemain, McNamara informe le JCS qu’il pourrait être nécessaire de lancer une opération militaire contre Castro si ce dernier a « autorisé le positionnement [par les Soviétiques]

1991), p. 87.

⁹ Office of the Chief of Naval Operations, « The Naval Quarantine of Cuba, 1962 », (1963), p. 1, à l’adresse <https://www.history.navy.mil/research/library/online-reading-room/title-list-alphabetically/n/the-naval-quarantine-of-cuba.html>; et Commandement de l’Atlantique de l’USN, « CINCLANT Historical Account of Cuban Crisis », 29 avril 1963, p. 5, Direction Histoire et patrimoine (DHP), p. 87–95.

¹⁰ Pour de l’information sur les plans de défense américains concernant Cuba, voir Lawrence Kaplan, Ronald Landa et Edward Drea, *History of the Office of the Secretary of Defense : The McNamara Ascendancy, 1961–1965* (Washington, Office of the Secretary of Defense, 2006), p. 199–203, <http://dx.doi.org/10.1080/02684527.2015.1005495>.

¹¹ Conférence de presse présidentielle, 13 septembre 1962; citation tirée de Chang et Kornbluh, *The Cuban Missile Crisis*, p. 368 et 365–368. Voir aussi Bouchard, *Command in Crisis*, p. 87–91.

“Exceptional Circumstances”

Canada’s Maritime Response to the Cuban Missile Crisis

d’armes offensives du bloc soviétique sur le sol cubain ou dans les ports cubains¹² ». Les préparatifs en vue d’éventuelles frappes aériennes et d’un débarquement amphibie s’accélèrent, et l’amiral Dennison se prépare à imposer un blocus¹³. Le 14 octobre, un avion de reconnaissance américain U2 est utilisé pour prendre des photos qui prouvent que des MRBM soviétiques se trouvent bel et bien présents en sol cubain.

Le président Kennedy est informé de la situation tôt le 16 octobre 1962. Pour y donner suite, il crée un groupe informel de conseillers principaux en sécurité nommé EXCOMM (comité exécutif du Conseil de sécurité nationale), qui se réunit cette même journée pour discuter des options qui s’offrent au président¹⁴. Selon la conclusion initiale de l’EXCOMM, trois options étaient envisageables pour Kennedy : des négociations diplomatiques avec Khrouchtchev; mettre en place un blocus maritime pour empêcher que de nouvelles armes soient expédiées pendant la durée des négociations; ou lancer des frappes aériennes sur les sites de missiles, suivies d’une éventuelle invasion de Cuba. Le 18 octobre, les pressions s’intensifient lorsque de nouveaux renseignements révèlent que les Soviétiques construisent également des emplacements de missiles IRBM. Ces missiles intermédiaires, dont le rayon d’action est deux fois plus élevé que les missiles MRBM, pouvaient menacer de destruction nucléaire la quasi-totalité des États-Unis¹⁵. Aux yeux des Américains, ceci fait passer la menace à un niveau très grave. Le recours à un blocus maritime s’est imposé étant donné que des négociations pouvaient durer un certain temps et permettre la mise en service des sites de missiles, et que les frappes aériennes ne permettraient pas forcément d’éliminer tous les missiles. Le 19 octobre, Kennedy informe le comité qu’il choisit cette option. Toutefois, puisque la création d’un blocus constitue juridiquement un acte de guerre, cette mesure est qualifiée de « quarantaine » qui prévoit l’interdiction sélective de navires soviétiques à destination de Cuba¹⁶.

¹² Office of the Chief of Naval Operations (Bureau de chef des opérations navales), « The Naval Quarantine of Cuba, 1962 », (1963), p. 2; et CINCLANT, « CINCLANT Historical Account of the Cuban Crisis », 29 avril 1963, DHP, 87/95, p. 41–42; Kaplan, Landa et Drea, *History of the Office of the Secretary of Defense: The McNamara Ascendancy, 1961–1965*, p. 203–204; et Chang et Kornbluh, *The Cuban Missile Crisis*, p. 369.

¹³ Chang et Kornbluh, *The Cuban Missile Crisis*, p. 369; et Michael Isenberg, *Shield of the Republic: The United States Navy in an Era of Cold War and Violent Peace* (New York, St Martin’s Press, 1993), p. 708–709.

¹⁴ Les conversations du comité exécutif ont été enregistrées par le président Kennedy, et il existe une multitude de documents historiques sur le sujet. Cependant, de nombreux auteurs et historiens se sont appuyés sur des transcriptions inexactes des conversations ou, comme dans le cas des mémoires lacunaires de Robert Kennedy sur la crise, *Thirteen Days : A Memoir of the Cuban Missile Crisis*, ont créé un certain nombre de mythes non confirmés par les faits. L’analyse la plus fiable des délibérations du comité exécutif est celle de Sheldon M. Stern, *The Cuban Missile Crisis in American Memory : Myth and Reality* (Stanford, Stanford University Press, 2012).

¹⁵ Les Soviétiques ont expédié deux types de missiles à Cuba : les MRBM SS-4 SANDAL et les IRBM SS-5 SKEAN, mais seuls les SS-4 sont arrivés à Cuba. Voir Norman Polmar et John D. Gresham, *DEFCON-2 : Standing on the Brink of Nuclear War during the Cuban Missile Crisis* (Hoboken, John Wiley, 2006), p. xxiii et 313–314.

¹⁶ Kaplan, Landa et Drea, *History of the Office of the Secretary of Defense: The McNamara Ascendancy, 1961–1965*, p. 207–208; Chang et Kornbluh, *The Cuban Missile Crisis*, p. 88–89; et Stern, *The Cuban Missile Crisis in American Memory*, p. 45.

“Exceptional Circumstances”

Canada’s Maritime Response to the Cuban Missile Crisis

Dans la soirée du lundi 22 octobre, le président Kennedy livre un discours télévisé historique lors duquel il informe le peuple américain – et le monde entier – de la situation à Cuba et des mesures qu'il a décidé de prendre pour y faire face. Dans les heures qui ont précédé son discours, des émissaires sont dépêchés pour informer les principaux alliés des Américains. À Ottawa, le premier ministre John Diefenbaker reçoit un exposé de la part de l'ambassadeur des États-Unis au Canada¹⁷. Dans sa présentation télévisée, le président Kennedy informe la planète entière qu'il existe des « preuves indubitables » que l'Union soviétique a installé des sites de missiles à Cuba et que ces missiles ont « une capacité de frappe nucléaire contre l'hémisphère occidental¹⁸ ». Il annonce que les États-Unis établiront par conséquent « une quarantaine stricte sur tous les équipements militaires offensifs en cours d'expédition vers Cuba » et prévient que si des missiles étaient lancés à partir de Cuba contre une cible en Amérique du Nord ou du Sud, il considérerait cela « comme une attaque de l'Union soviétique contre les États-Unis qui nécessiterait de sévères représailles¹⁹ ».

Bien que les réactions à l'égard du discours de Kennedy varient, la grande majorité des gens sont sous le choc, frappés de stupeur. L'idée d'un conflit nucléaire crée un sentiment de catastrophe imminente. Au Canada, où certaines régions se trouvent à portée des IRBM, les reportages à la télévision et à la radio ainsi que les grands titres des journaux canadiens reflètent le même sentiment d'appréhension. Le capitaine de frégate H. J. Hunter de la MRC, qui était affecté à l'état-major de la Direction des questions opérationnelles de la Marine au Quartier général du service naval (QGSN) à Ottawa, a entendu Kennedy annoncer « son blocus de Cuba » sur la radio de son auto alors qu'il se rendait à un cours du soir à Lisgar Collegiate. Il écrira dans son journal que les « effroyables conséquences possibles d'un conflit nucléaire nous ont plongé dans un cauchemar perpétuel » :

[la quarantaine] est en fait un acte de guerre contre l'Union soviétique. Advenant qu'elle décide de réagir fortement, un affrontement armé, dont l'issue pourrait être catastrophique, est imminent. Je ressens de la peur et de la colère; la peur que notre belle

¹⁷ Pour de l'information sur la correspondance du président Kennedy au premier ministre Diefenbaker et sur la rencontre de ce dernier avec l'ambassadeur américain L. T. Merchant, voir John F. Kennedy à John Diefenbaker, 22 octobre 1962 dans *Documents relatifs aux relations extérieures du Canada, volume 29, 1962-1963* (Ottawa, Gouvernement du Canada, 2013), p. 1133–1134; et Livingston T. Merchant, « Memorandum of Conversation between Canadian Prime Minister Diefenbaker and Merchant, October 22. Meeting to deliver President's October 22 letter on Cuba », 2 novembre 1962, p. 1–2 dans *Foreign Relations of the United States, 1961–1963, volumes X/XI/XII; American Republics; Cuba 1961-1962 ; Cuban Missile Crisis and Aftermath*, document 361. Dans sa lettre, Kennedy explique qu'il va instaurer la quarantaine et qu'il va porter l'affaire devant le Conseil de sécurité des Nations unies. Il a insisté pour que Diefenbaker et lui restent « en contact étroit » et a indiqué qu'il s'efforcerait de tenir le premier ministre pleinement informé de l'évolution de la situation.

¹⁸ Discours du président à la radio et à la télévision, 22 octobre 1962, dans Chang et Kornbluh, *The Cuban Missile Crisis*, p. 160–164.

¹⁹ Chang et Kornbluh (dir. de publ.), *The Cuban Missile Crisis*, p. 89; Peter Haydon, *The 1962 Cuban Missile Crisis: Canadian Involvement Reconsidered* (Toronto, Institut canadien d'études stratégiques, 1993), p. 22.

“Exceptional Circumstances”

Canada’s Maritime Response to the Cuban Missile Crisis

famille et son brillant avenir disparaissent et, dans un sens plus large, je crains pour la civilisation et pour l’avenir de l’humanité tout entière. J’éprouve également de la colère amère à l’idée qu’une lutte pour le pouvoir doive toucher tant de millions de personnes comme nous qui ne veulent absolument rien d’autre que d’être tranquilles peut continuer à vivre en paix afin de procurer à leurs enfants la possibilité d’être heureux, en toute liberté physique et morale²⁰.

Hunter relatait souvent des moments de sa vie professionnelle dans son journal intime, mais cette fois-ci, il ne dit rien au sujet du climat au QGSN. Il n’est pas le seul marin à être angoissé par l’imminence d’une catastrophe. Le capitaine de corvette Alec Douglas, navigateur et officier des opérations de la 7^e Escadre d’escorte du Canada basée à Halifax, et plus tard historien officiel des Forces canadiennes, envoie sa femme et sa fille chez ses parents à London, en Ontario, avant de se préparer à mener des opérations avec les autres marins et aviateurs du Commandement de l’Atlantique²¹.

²⁰ Journal personnel de H. J. Hunter, 22 octobre 1962, Musée de l’aviation de Shearwater.

²¹ W.A.B. Douglas, mémoires non publiées (2014). L’auteur était élève de troisième année à l’école Robert Hampton Gray Memorial School du NCSM *Shearwater* au moment de la crise, et se souvient d’exercices au cours desquels on enseignait aux élèves à s’abriter sous leur pupitre en cas d’attaque de la base. Son père faisait partie du personnel opérationnel de la base aéronavale et a été rarement vu pendant la crise. L’auteur se rappelle que sa famille habitait dans un logement situé sur la base et qu’on avait dit à sa mère qu’il lui revenait de prendre la décision d’évacuer sa famille de la base si un conflit éclatait. Elle se souvenait des bombardements durant la Deuxième Guerre mondiale en Angleterre où elle était née et, compte tenu de cela, avait décidé que sa famille resterait sur place. La seule précaution qu’elle avait prise était de faire des réserves de produits alimentaires.

“Exceptional Circumstances”

Canada’s Maritime Response to the Cuban Missile Crisis

Commandement de l’Atlantique

Dans un rapport rédigé au début de la crise, le président du Comité des chefs d’état-major (CCEM) du Canada, le maréchal de l’air Frank Miller, résume les premières mesures prises par chacun des services armés du Canada :

- A. La MRC a atteint un haut niveau de préparation. Comme par le passé, elle ne demande qu’à coopérer avec l’US Navy et à l’appuyer;
- B. l’Armée a fait en sorte que le Système national d’alerte en cas d’attaque fonctionne 24 heures sur 24 et a affecté des effectifs minimum aux quartiers généraux d’urgence. On modifie actuellement la rotation vers l’Allemagne et à partir de ce pays afin de garantir la disponibilité opérationnelle maximale en Europe. Des renforts sont dépêchés pour que les unités en Europe disposent d’un effectif complet. On a suspendu le mouvement des personnes dépendantes outre-mer. On met en œuvre toutes les autres mesures de nature non publique qui sont liées à la vigilance militaire;
- C. les forces de l’ARC affectées au NORAD sont au niveau DEFCON 3 (état des armes CHARLIE) à la demande du CINCNORAD. Des mesures de nature secrète liées à la vigilance militaire sont mises en œuvre. Les avions de patrouille maritime de l’ARC ont intensifié leurs patrouilles dans les eaux du CANCOMARLANT. Le Centre des opérations du quartier général de la Force aérienne (QGFA) a informé rapidement le représentant de l’Aviation canadienne à l’état-major interarmées EMI(W) de tous les détails des mesures prises par l’ARC pour améliorer sa disponibilité opérationnelle²².

Les activités de l’Armée et de la majeure partie de l’ARC se poursuivent tout au long de la crise comme le décrit Miller. En revanche, celles de la MRC et du Commandement aéronaval de l’ARC deviennent plus fluides et plus intenses à mesure qu’on les adapte pour relever l’important défi maritime auquel le Canada et les États-Unis sont confrontés, en particulier dans l’Atlantique.

Le Commandement de l’Atlantique est constitué d’unités de la Marine et de la Force aérienne du Canada qui mènent des opérations en mer le long de la côte de l’Atlantique. Basé à Halifax, en Nouvelle-Écosse, il est commandé par le contre-amiral Kenneth L. Dyer de la MRC, un officier compétent et respecté par ses collègues canadiens et américains. Outre ses nominations nationales à titre de commandant canadien des Forces maritimes de l’Atlantique (CANCOMARLANT) et d’officier général commandant de la côte de l’Atlantique (OGCCA), le contre-amiral Dyer est également titulaire de plusieurs autres chapeaux en raison des

²² Président, Comité des chefs d’état-major (CCEM) à l’état-major interarmées du Canada (Washington) (EMI [W]), 26 octobre 1962. Pour plus d’information sur une étude sur la réponse du Comité des chefs d’état-major et du gouvernement canadien à la crise, voir Brad Gladman et Peter Archambault, « Advice and Indecision: Canada and the Cuban Missile Crisis », *Canadian Military History*, vol. 23, n° 1 (2014) à l’adresse <https://www.scholars.wlu.ca/cmh/vol23/iss/1/2>.

“Exceptional Circumstances”

Canada’s Maritime Response to the Cuban Missile Crisis

responsabilités qu'il exerce au sein de l'Organisation du Traité de l'Atlantique Nord (OTAN) et dans le cadre d'accords bilatéraux avec les États-Unis. Sous l'égide de l'OTAN, la MRC avait des obligations à remplir à l'égard du commandant suprême allié de l'Atlantique (SACLANT), l'amiral Dennison, y compris la responsabilité du sous-secteur canadien de l'Atlantique (CANLANT).

Bien que les obligations à l'égard du SACLANT soient devenues une pierre angulaire de la planification au sein de la MRC, elles sont égalées, et parfois éclipsées, par le proche partenariat en matière de défense qui s'est noué entre le Canada et les États-Unis. En effet, depuis la signature de l'Accord d'Ogdensburg en 1940, le Canada et les États-Unis ont développé une coopération militaire par l'entremise entre autres de la Commission permanente mixte de défense (CPMD) et du Comité de coopération militaire (CCM). Dans le secteur naval, la MRC et l'US Navy avaient établi une relation étroite depuis les premiers jours de la bataille de l'Atlantique, alors qu'elles coopéraient à l'organisation de convois transatlantiques. Ces relations se sont poursuivies après la guerre et, en février 1947, les deux pays ont annoncé leur intention de poursuivre leur coopération conjointe en matière de défense continentale. Au mois d'août, le directeur des plans navals de la MRC témoigne de l'intensité de ce partenariat en mentionnant que les activités de planification de la MRC reposent en grande partie sur les forces navales actuellement envisagées dans le plan de sécurité de base [canado-américain] en raison de l'importance vitale de protéger la capacité militaire nord-américaine lors d'une guerre éventuelle. Il ajoute que cela permettra de normaliser les activités au sein de la MRC et de l'US Navy avant que le plan de sécurité de base ne soit prêt pour une mise en œuvre immédiate²³. La création de l'OTAN en avril 1949 a donné lieu à l'établissement du Groupe de planification régional Canada–États-Unis (GPRCEU) qui assure en partie la liaison entre les marines nord-américaines et les forces de l'OTAN sous le commandement du SACLANT. Il est important de noter que, bien que le GPRCEU fasse partie de l'OTAN, les États-Unis et le Canada étaient souvent réticents à partager les détails de leurs accords de défense continentale avec leurs alliés européens, en particulier des renseignements concernant les systèmes de surveillance acoustique, pour des raisons de sécurité²⁴.

Juste avant de prendre sa retraite à l'été 1960, le contre-amiral H. F. Pullen, qui était le prédecesseur de Dyer et qui occupait le poste d'OGCCA à l'époque, décrit la relation entre sa position et celle de ses alliés navals au sud de la frontière :

Sous le CINCWESTLANT [commandant en chef du secteur occidental de l'Atlantique], le

²³ Citation tirée de Nicholas Tracy, *The Two-Edged Sword: The Navy as an Instrument of Canadian Foreign Policy* (Montreal, McGill-Queens University Press, 2012), p. 102.

²⁴ Isabel Campbell, « Canadian Insights into NATO Maritime Strategy, 1949-70: The Role of National and Service Interests », *Le Marin du Nord*, vol. XXV, no 3 (juillet 2015), p. 241. Voir également Sean Maloney, *Securing Command of the Sea: NATO Naval Planning 1948–1954* (Annapolis, Naval Institute Press, 1995), p. 97–98 ; et « Parry and Thrust: Canada Maritime Forces and the Defence of North America », dans *Le Marin du Nord*, vol. XVIII, no 1 (janvier 2008), p. 40.

“Exceptional Circumstances”

Canada’s Maritime Response to the Cuban Missile Crisis

secteur de l’Atlantique Ouest est divisé en deux zones géographiques. Un commandant fonctionnel relève également de lui. La région au sud du WESTLANT [secteur occidental de l’Atlantique] est sous le commandement du commandant, sous-zone océanique (CTF 15), un vice-amiral de l’US Navy, dont le quartier général se trouve à Norfolk, en Virginie, alors que la région du nord-est sous le commandement du commandant sous-secteur canadien de l’Atlantique (CTF 214), un contre-amiral de la MRC dont le quartier général se trouve à Halifax. Le commandement fonctionnel est exercé par la Force nord-américaine de défense anti-sous-marin de l’Atlantique dont le quartier général se trouve à Norfolk, en Virginie, et dont le commandant (CTF 217) est un vice-amiral de l’US Navy. Divers groupes ASM de la côte ouest de l’Amérique du Nord relèvent de lui. Le groupe situé le plus au nord-est est sous le commandement du commandant du groupe ASM (CTG 217.1), un contre-amiral de la MRC dont le quartier général se trouve à Halifax²⁵.

En résumé, Dyer, que l’on appelait CANFLAGLANT dans les transmissions, commandait les forces navales et aéronavales du Canada dans l’Atlantique. Ces dernières comprenaient la branche aérienne de la MRC et le groupe aérien maritime (GAM) de l’ARC, qui étaient dirigés par le commodore de l’air William I. Clements. Tel que mentionné par le contre-amiral Pullen, le commandement de Dyer (outre ses responsabilités nationales) constituait un élément clé de la structure de la Force maritime de l’OTAN, où il travaillait directement avec les responsables de la Flotte de l’Atlantique de l’US Navy, en particulier les responsables de la Force de lutte anti-sous-marin de la Flotte de l’Atlantique sous le commandement du vice-amiral E. B. Taylor de l’US Navy (COMASWFORLANT). Au cours de la crise qui a suivi, Dyer travaillera en étroite collaboration avec Clements et Taylor, et interagira à l’occasion avec l’amiral Robert L. Dennison, qui exerce à la fois les fonctions de SACLANT et de commandant en chef de la Flotte de l’Atlantique des États-Unis (CINCLANT). Il est important de noter que le gouvernement des États-Unis avait déclaré que la crise de Cuba était une urgence nationale, ce qui maintenait les opérations connexes isolées de l’OTAN; ainsi, les relations entre le commandement maritime et les forces américaines étaient régies strictement par des accords bilatéraux. Comme l’a résumé l’historien Peter Haydon :

À l’automne 1962, un assortiment complet de plans d’urgence bilatéraux était en place. Ces plans avaient été soigneusement structurés de manière à être interopérables avec les plans d’urgence et les plans d’opérations de base nationaux. Ainsi, face à un problème opérationnel évolutif dans le secteur occidental de l’Atlantique qui n’avait rien à voir avec l’OTAN (parce que les Américains avaient choisi de traiter la situation comme une menace nationale), la question de savoir comment intégrer les opérations

²⁵ Contre-amiral H. F. Pullen, « Evolution of the Control of Canadian Maritime Forces » (ceci a été rendu public peu avant le départ à la retraite du contre-amiral à l’été 1960, bien que la date exacte ne soit pas connue), H. F. Pullen Fonds, Public Archives of Nova Scotia, MG 1, vol. 2526.

“Exceptional Circumstances”

Canada’s Maritime Response to the Cuban Missile Crisis

de surveillance ASM américaines et canadiennes ne s'est pas posée²⁶.

Comme nous le verrons, les relations entre la MRC et l’US Navy ont été renforcées au cours des semaines qui ont suivi grâce à un solide lien de confiance mutuelle entretenu au cours des deux décennies précédentes, dès les premiers jours de la bataille de l'Atlantique²⁷.

²⁶ Peter Haydon, « Canadian Involvement in the Cuban Missile Crisis Re-Reconsidered », *Le Marin du Nord*, vol. XVII, n° 2 (avril 2007), p. 62.

²⁷ Pour plus d'information sur les origines de la coopération entre la MRC et la USN, voir W.A.B. Douglas, Roger Sarty, Michael Whitby et coll., *Rien de plus noble : histoire officielle de la Marine royale du Canada pendant la Deuxième Guerre mondiale, 1939-1943*, vol. 2, partie 1 (St. Catharines, Vanwell, 2003).

Forces maritimes dans l’Atlantique

Le sous-secteur canadien de l’Atlantique s’étend de la côte jusqu’à 40 degrés de longitude ouest en suivant la ligne du cap Farewell, au Groenland, jusqu’à 40 degrés de latitude sud, au large de Nantucket, au Massachusetts. Pour parcourir cette vaste étendue d’océan, le contre-amiral Dyer dispose d’une combinaison de forces nouvelles et anciennes, à la fois modernes et obsolètes. En mer, la 5^e Escadre d’escorte du Canada (la CANCORTRON Cinq), qui comprend des destroyers d’escorte (DDE) de la classe *Restigouche*, est l’unité la plus efficace. Ces derniers, qui ont été mis en service au cours des quatre années précédentes, possèdent une capacité ASM de pointe et sont commandés par des chefs agressifs naviguant avec des équipages bien entraînés. Ils se considéraient comme « le joyau de la Couronne » que ce fut le cas ou non. Les deux autres groupes de destroyers dirigés par Dyer, les CANCORTRON Un et Trois, comprenaient des destroyers ayant servi durant la Deuxième Guerre mondiale. Grâce à des améliorations apportées à leurs capteurs et à arsenal ASM, ils représentent des plates-formes ASM adéquates, mais leur fiabilité est altérée par l’usure subie au fil des ans. Les frégates de la classe *Prestonian* des CANCORTRON Sept et Neuf sont également des navires ayant servi durant la Deuxième Guerre mondiale, mais ils ont fait l’objet de modifications importantes à partir du pont principal durant les années 1950. Bien qu’ils ne puissent pas atteindre la même vitesse que les destroyers et qu’ils ne soient pas munis de capteurs comme ces derniers, ils sont tout de même des navires utiles même s’ils accomplissent des fonctions plus limitées. La force de surface est complétée par des dragueurs de mines de la classe *Bay* de la MINRON Un, des nouveaux navires utilisés pour patrouiller les eaux côtières. Enfin, la flotte de Dyer comprend deux sous-marins conventionnels de la classe *Amphion* de la 6^e Division de la Marine royale ayant une capacité sous-marine restreinte. Les *Alderney* et *Astute* exercent principalement une fonction de formation comme « souris mécanique » pour la flotte, mais ils constituent des plateformes ASM précieuses grâce à une mise à niveau récente. Bien que mis en service par les Britanniques, leurs équipages sont composés à la fois de marins britanniques et canadiens, et ils sont sous le contrôle opérationnel du contre-amiral Dyer²⁸.

La plus grande force de Dyer réside dans sa composante aérienne, laquelle comprend essentiellement des avions de patrouille modernes dotés d’une capacité de surveillance océanique et ASM sophistiquée. La branche aérienne de la Marine est composée principalement du porte-avions d’escadre léger moderne, le NCSM *Bonaventure*, et d’appareils CS2F Tracker du VS-880. En 1957, « Bonnie », un porte-avions ASM entièrement modernisé, se joint à la MRC et se taillera, de concert avec son service aéronautique, la réputation d’être parmi les meilleures unités de ce type de l’OTAN au cours des années qui suivront. Plus particulièrement, les Tracker se sont avérés être les avions embarqués ASM les plus perfectionnés de leur génération, et les aviateurs navals maîtrisaient les technologies spécialisées les plus récentes. Bien que les Tracker soient efficaces, les Canadair CL28 Argus du

²⁸ Voir l’annexe 1 sur les navires affectés à chaque escadre d’escorte.

“Exceptional Circumstances”

Canada’s Maritime Response to the Cuban Missile Crisis

Commandement aéronaval avaient des capacités supérieures et pouvaient parcourir de plus grandes distances et rester plus longtemps sur place que tout autre avion de patrouille maritime. En ce qui concerne la reconnaissance maritime, les Argus tout temps étaient les maîtres incontestés du ciel dans l’Atlantique du Nord-Ouest, et leurs équipages de dix-sept hommes disposaient des technologies ASM les plus récentes. Le Commandement aéronaval disposait également d’une escadre formée d’avions de patrouille aérienne P2V-7 Neptune à moyenne portée de Lockheed²⁹. À quelques exceptions près, les avions Argus, Neptune et Tracker étaient munis de capteurs à la fine pointe, et leurs équipages étaient reconnus pour leur capacité à utiliser leurs systèmes, y compris des radars air-surface, du matériel de contre-mesures électroniques (CME), des systèmes JEZEBEL, du matériel de repérage par écho de détonation (RED) et des détecteurs d’anomalies magnétiques (MAD)³⁰.

²⁹ Voir l’annexe 1 sur le nombre d’avions ou de navires et l’emplacement des escadres de patrouille maritime constituées d’avions Argus, Neptune et Tracker. Pour un historique des renseignements recueillis sur l’Argus, voir C. Baker et B. Campbell, *The Canadair Argus CL-28/CP-107 : The Untold Story of Canada’s Cold War Maritime Hunter* (Chester, NS: Bryler Publications, 2011).

³⁰ JEZEBEL était un système de détection passif au moyen duquel des bouées acoustiques captaient les signaux acoustiques d’une cible et les transmettaient aux avions à des fins d’analyse. Comme on le verra, les Tracker de la MRC devaient retourner les enregistrements du JEZEBEL à leur base pour être analysés. En ce qui concerne le repérage par écho de détonation (RED), un avion largue des bouées acoustiques autour d’une cible, puis laisse tomber de petites charges explosives. Le retour actif de la détonation des charges permet à l’équipage de suivre les mouvements d’un sous-marin. Un détecteur d’anomalies magnétiques (MAD) est utilisé avec un magnétomètre pour détecter la présence de sous-marins ou d’autres objets immergés en observant les variations du champ magnétique terrestre. Canadair Limited, « Argus MK.II Maritime Patrol Aircraft », février 1961, DHP, DRP Canadair Argus; et Baker et Campbell, *The Canadair Argus CL-28/CP-107*, p. 27–37.

“Exceptional Circumstances”

Canada’s Maritime Response to the Cuban Missile Crisis



Les navires canadiens se perfectionnaient souvent en matière de lutte anti-sous-marin (ASM) en s'exerçant avec leurs alliés de la Marine américaine (US Navy). Sur cette photo, des destroyers de l'US Navy et de la Marine royale canadienne (MRC) naviguent de chaque côté des porte-avions ASM Bonaventure et Essex. Bien que le Bonaventure semble petit comparativement à l'Essex, il faisait partie intégrante de la défense maritime de l'Amérique du Nord, comme d'autres unités canadiennes. (MDN)

“Exceptional Circumstances”

Canada’s Maritime Response to the Cuban Missile Crisis



Les appareils De Havilland CS2F Tracker de l’Escadron de l’aéronavale VS-880 ont mené des missions de surveillance à partir de bases côtières et du NCSM Bonaventure. Cette photo illustre l’éventail de détecteurs et d’armes ASM qui était habituellement utilisé à bord des avions de patrouille maritime, y compris des bouées acoustiques, des roquettes air-surface, des bombes sous-marines et des torpilles ASM. (MDN)

Malgré la robustesse relative des forces maritimes dans l’Atlantique, certaines lacunes subsistent. Comme toujours, les commandants estiment qu’ils n’ont pas assez de ressources ni la capacité nécessaire pour soutenir leurs navires et avions en service pendant une période prolongée, et plus la durée des opérations est longue, plus les difficultés s’accumulent. La question de l’endurance ou de la « portée » représente également un défi pour la Marine, qui avait depuis longtemps compris le besoin de ravitailler ses navires pendant qu’ils font route, mais son nouveau navire ravitailleur, le NCSM *Provider*, ne sera pas mis en service avant une autre année. Par conséquent, seul le *Bonaventure* peut assurer le ravitaillement en mer (REM), mais pour des raisons pratiques, il ne ravitaillait que des navires qui naviguaient en sa compagnie; cela aurait été une erreur d’ancrer un porte-avions pour l’utiliser comme pétrolier. La capacité de REM du navire-atelier NCSM *Cape Scott* était restreinte et celui-ci était principalement utilisé pour effectuer des opérations de ravitaillement statique. Cependant, la faiblesse la plus importante réside sans doute dans le fait que la MRC ne disposait que d’un seul porte-avions, ce qui a évidemment eu une incidence sur la disponibilité d’armes maritimes efficaces. En outre, le *Bonaventure* était relativement petit et ne pouvait ravitailler qu’un groupe de douze à dix-huit avions Tracker et de quelques hélicoptères ASM (l’escadron de

“Exceptional Circumstances”

Canada’s Maritime Response to the Cuban Missile Crisis

chasse de la MRC composé de F2H-3 Banshees a été mis hors service plus tôt la même année). Le NCSM *Assiniboine*, le premier destroyer porte-hélicoptères (DDH), n’entrera pas en service avant 1964.

Une composante essentielle ASM dans l’Atlantique Nord-Ouest était le « Sound Surveillance System » (SOSUS), l’un des systèmes de défense les plus perfectionnés de l’époque. En termes simples, ce système permettait de détecter et de localiser des sous-marins grâce à la saisie d’ondes acoustiques à basse fréquence par des réseaux d’hydrophones s’étendant loin en mer sur le plancher océanique. Ces réseaux étaient connectés à des installations maritimes côtières (NAVFAC) où les données acoustiques étaient analysées par un calculateur. Toutes les données sur la cible découlant de l’analyse étaient ensuite transmises aux quartiers généraux opérationnels, comme celui de Norfolk ou d’Halifax, afin d’être étudiées de manière plus approfondie. Comme l’on décrit les planificateurs de la MRC dans le cadre de leur analyse initiale du concept au milieu des années 1950, « un réseau de postes de surveillance installés stratégiquement de manière à couvrir les approches océaniques de la côte » formera « une ceinture de surveillance qui permettra de détecter et de localiser des sous-marins fonctionnant en mode schnorkel et ainsi aider les forces ASM à protéger la navigation côtière et à veiller à se défendre contre les sous-marins pouvant lancer des attaques en direction du continent ». Le rendement du système était influencé par de nombreuses variables, y compris l’océanographie et la topographie des fonds marins; cependant, il était possible de détecter des sous-marins qui « marchent au schnorkel³¹ dans un rayon d’action allant jusqu’à 500 milles (800 km) sur certains paliers dans des conditions favorables alors que dans d’autres cas, le rayon d’action pouvait ne pas dépasser 150 milles (240 km) »... « La capacité de détection était considérablement réduite lorsqu’un sous-marin se trouvait à la surface ou tournait [en immersion] ses moteurs principaux³². »

Le premier essai opérationnel complet du réseau SOSUS débute en avril 1952 par l’installation d’un réseau de 40 hydrophones à 200 brasses d’Eleuthera, dans les Bahamas. L’essai s’avère un succès et la USN planifie immédiatement l’établissement d’une chaîne s’étendant le long de la côte est des États-Unis, et en 1956, une douzaine de stations SOSUS sont prévues ou en construction dans l’Atlantique Nord, et sept autres dans le Pacifique³³.

³¹ La « marche au schnorkel » est un terme officieux utilisé dans la Marine canadienne pour indiquer qu’un sous-marin fonctionne en mode schnorkel (c.-à-d. qu’il « prend l’air »), la méthode par laquelle les sous-marins conventionnels à propulsion diesel-électrique rechargeaient leurs batteries tout en restant immergés à profondeur périscopique.

³² ACEMM(P), « Report of the Seaward Defence Committee », document n° 3 intitulé « The Use of Sound Surveillance Systems in the Defence of Canadian Coastal Waters » et annexe IV de l’appendice B « Long Range Underwater Detection Devices »; et CEMM, « Underwater Surveillance Requirements », 14 septembre 1955, tous à la Bibliothèque et Archives Canada (BAC), RG 24, vol. 1471, dossier CCEM 2110, vol. 1.

³³ USN, Office of Naval Research (ONR), « Sea-based Airborne Antisubmarine Warfare, 1940-1977; vol I, 1940-1960 », 17 février 1978, p. 132–133 et 153. Cette importante étude a été réalisée par R. F. Cross Associates Ltd dans le cadre d’un contrat, et a été déclassifiée en décembre 1990.

“Exceptional Circumstances”

Canada’s Maritime Response to the Cuban Missile Crisis

Chaque NAVFAC devait être positionnée à quelques centaines de kilomètres les une des autres afin de desservir l’ensemble du littoral et d’assurer un certain degré de chevauchement permettant d’obtenir des relèvements croisés des contacts.

Étant donné que les Soviétiques emprunteront la route orthodromique pour s’approcher de l’Amérique du Nord, l’US Navy décide que les installations devront être établies sur le littoral atlantique du Canada afin d’assurer une surveillance complète. Ainsi, en novembre 1952, le Département d’État américain s’adresse au Canada pour obtenir la permission d’effectuer des levés hydrographiques et océanographiques dans les environs de l’île de Sable, au large de la Nouvelle-Écosse et le Comité du Cabinet pour la Défense donne son approbation le 17 mars 1953³⁴. À mesure que les recherches progressent, il devient évident que l’île de Sable ne convient pas en raison des conditions climatiques rigoureuses qui y règnent, et l’attention se tourne vers Shelburne, en Nouvelle-Écosse, où on installe le site sur une terre appartenant au gouvernement fédéral, la Government Point, à l’entrée du port de Shelburne. Une séance d’information donnée par les chefs d’état-major en avril 1954 décrit l’étendue du système :

Il est prévu que la station de recherche acoustique à Shelburne consistera en un ensemble de dispositifs spéciaux déposés sur le plancher océanique à 1 000 brasses d’eau, à environ 100 milles en mer, avec un câble reliant le réseau à Shelburne, où l’équipement et le personnel seraient hébergés. En plus du réseau en eau profonde, un réseau en eau peu profonde est installé aux fins de recherches sur les conditions existant dans les eaux froides peu profondes qui sont particulières aux régions côtières canadiennes³⁵.

Le Comité du Cabinet pour la Défense approuve entièrement l’installation en avril 1954. Puisque les données recueillies par le SOSUS sont des plus secrètes, on convient que la station FOX sera désignée comme étant une « station de recherche océanographique conjointe de la MRC et de l’US Navy » qui servira de « station navale expérimentale destinée à effectuer des mesures océanographiques ». L’installation de l’équipement SOSUS à la nouvelle station FOX est effectuée par la Western Electric Company, tandis qu’un bataillon de construction de l’US Navy bâtit les installations. Le 1^{er} avril 1955, la nouvelle installation est mise en service sous le nom de NCSM *Shelburne*. Cette dernière devient pleinement opérationnelle en novembre 1956, et tous les bâtiments et équipements, à l’exception du matériel électronique fourni par l’US Navy, deviennent la propriété de la MRC. Comme le réseau SOSUS continue de croître, une station est mise en service à la station aéronavale américaine à Argentia, à Terre-Neuve, en 1959.

³⁴ Comité du Cabinet pour la Défense (CCD), « Record of Cabinet Defence Committee Decision », 17 mars 1953, BAC, Fonds RG 2.

³⁵ Procès-verbal, Comité des chefs d’état-major, 1^{er} avril 1954, DHP, 73/1223, dossier 1307B.

“Exceptional Circumstances”

Canada’s Maritime Response to the Cuban Missile Crisis

Bien que le personnel du *Shelburne* était majoritairement composé de membres de l’US Navy au départ, la station ne compte que des employés canadiens en novembre 1959, et de nombreux postes d’analystes étaient occupés par des femmes membres de la MRC, ce qui était inusité au sein des NAVFAC³⁶. Comme on pouvait s’y attendre avec une technologie aussi sophistiquée, des problèmes de rodage sont survenus au cours des premières opérations à *Shelburne*. L’un des problèmes était l’isolement presque complet de la station FOX par rapport aux forces opérationnelles et aux quartiers généraux, problème exacerbé par le fait qu’il s’agissait de la seule station canadienne en service. En outre, l’équipement radio sur le site était insuffisant ou inadéquat pour garantir une communication efficace, ce qui a nui à la coordination avec le quartier général canadien et les NAVFAC de l’US Navy. Néanmoins, FOX affirme avoir détecté trois sous-marins soviétiques « probables » en 1957, mais il s’agissait presque certainement de faux contacts et la première détection confirmée par le SOSUS d’un bateau soviétique à moteur diesel était en fait une NAVFAC de l’US Navy, au cap Hatteras le 26 juin 1962³⁷.

³⁶ *Shelburne* est devenue l’une des NAVFAC les mieux cotées, et ses données étaient essentielles pour analyser les détails entourant la perte du sous-marin nucléaire USS Thresher en avril 1963. Voir l’article de Bruce Rule sur la perte du *Thresher* à l’adresse [https://www.iusscaa.org/articles/brucerule/uss_thresher_\(ssn-593\)_article_in_the_4_apr_2013_issus_of_navy_times.htm](https://www.iusscaa.org/articles/brucerule/uss_thresher_(ssn-593)_article_in_the_4_apr_2013_issus_of_navy_times.htm).

³⁷ De l’information intéressante sur les premières années de fonctionnement du système SOSUS, connu ensuite sous le nom de Système intégré de surveillance sous-marine (SISMM), figure à l’adresse <https://www.iusscaa.org/history.htm>. On trouvera les commentaires les plus pertinents sur <https://www.iusscaa.org/articles/brucerule/> (« The Commentaries of Bruce Rule »). Bruce Rule a accumulé une expérience du SISMM pendant des décennies et possédait des connaissances presque inégalées sur son historique.

“Exceptional Circumstances”

Canada’s Maritime Response to the Cuban Missile Crisis



Photo illustrant le Bonaventure ravitaillant un destroyer. Selon le contre-amiral Dyer, l'absence d'une vraie capacité de ravitaillement en mer réduisait la disponibilité de ses forces d'environ 25 pour cent.
(MDN)

En raison des caractéristiques complexes de l’environnement océanique et du fait qu'il est difficile de traiter les données en vue d'une utilisation tactique en temps réel, les renseignements fournis par le SOSUS n'ont pas toujours été aussi efficaces que l'on espérait, en particulier au cours des premières années. Selon une explication donnée par l'analyste naval Norman Friedman :

Le SOSUS est un système passif destiné à repérer les sous-marins (et les navires de surface) en authentifiant leur signature acoustique distincte, qui est captée sur de grandes distances et différenciée du bruit de fond grâce à un traitement sophistiqué des données, y compris la corrélation des données provenant de plusieurs réseaux. Afin de réduire au minimum le bruit de fond, les hydrophones et leurs terminaux sont situés dans des endroits isolés. Cependant, la détection n'est ni garantie ni continue, et la localisation de l'information n'est pas exacte. Le SOSUS fournit une mesure de probabilité selon laquelle tout sous-marin évoluant dans l'Atlantique Nord se trouvera dans une zone de recherche à un moment donné. Inévitablement, les coordonnées

“Exceptional Circumstances”

Canada’s Maritime Response to the Cuban Missile Crisis

géographiques des sous-marins sont inexactes en raison du caractère passif du système, de la largeur de faisceau restreinte des réseaux et du caractère de l’océan qui déforme les ondes sonores sur de très longues distances. Quoi qu’il en soit, il existe une incertitude liée au temps écoulé entre l’émission d’un son par le sous-marin et la réception de ce son par un réseau³⁸.

C’est lors de la crise de Cuba que l’efficacité du SOSUS a été mise à l’épreuve pour la première fois et que certaines des incertitudes relevées par Friedman ont été mises à jour. Plus particulièrement, on a constaté que de nombreux chalutiers soviétiques sont équipés du même système de propulsion diesel que les sous-marins conventionnels, ce qui a fait en sorte qu’ils sont parfois confondus avec ces derniers. De plus, la similitude des unités de propulsion ne permettait pas au SOSUS de distinguer les sous-marins de patrouille de la classe FOXTROT des sous-marins lanceurs d’engins de la classe ZULU³⁹. Les analystes n’avaient pas encore créé un inventaire complet des « signatures » acoustiques des sous-marins, qui leur aurait permis d’identifier et de suivre chaque sous-marin. Un autre problème était la sécurité quasi hermétique qui entourait le SOSUS, dont le fonctionnement était contrôlé par des « règles de sécurité spéciales⁴⁰ ».

En fait, seuls des membres du personnel sélectionnés étaient au courant. Par exemple, au sein du Commandement de l’Atlantique, les données confidentielles du SOSUS n’étaient destinées au départ que pour le soutien des opérations aériennes et maritimes, et non pour les opérations de surface. Le capitaine d’aviation Victor Furney de l’ARC, un contrôleur aérien au quartier général du Commandement de l’Atlantique durant la crise de Cuba, se souvient que les contrôleurs de l’ARC et lui-même n’avaient pas le droit de communiquer les données confidentielles du SOSUS au personnel naval qui conservait les cartes de surface dans une pièce adjacente. Cette situation nuit à la coordination et entraîne des tensions occasionnelles lorsque Furney et ses associés ne sont pas en mesure d’expliquer pourquoi ils déplacent des aéronefs dans certaines zones de patrouille⁴¹. Heureusement, il semble que cette restriction ait été levée vers la fin de la crise et que quelques membres du personnel naval ont été autorisés à être informés de l’existence du SOSUS. Néanmoins, la confusion sur l’origine des bruits causés par les systèmes de propulsion et les problèmes découlant des restrictions relatives à la sécurité soulignent que, au moment où la crise éclate à l’automne 1962, il y en avait encore beaucoup à apprendre au sujet de la véritable capacité du système SOSUS sur lequel on avait tant misé.

Enfin, quel que soit le niveau de sophistication et de capacité des systèmes et des

³⁸ Norman Friedman, « SOSUS and US ASW Tactics », *United States Naval Institute Proceedings*, (mars 1980), p. 120.

³⁹ Bruce Rule, 13 avril 2017.

⁴⁰ « Avertissement de sécurité », ACEMM(P), « Report of the Seaward Defence Committee », 15 avril 1955, BAC, RG 24, vol. 21471, dossier CCEM 2110, vol. 1.

⁴¹ Mémoires personnels de Victor Furney (en la possession de l’auteur).

“Exceptional Circumstances”

Canada’s Maritime Response to the Cuban Missile Crisis

plates-formes ASM du Commandement de l’Atlantique, l’environnement océanique de l’Atlantique du Nord-Ouest a eu une incidence considérable sur leur capacité à détecter des sous-marins. La zone était reconnue comme étant un endroit où les conditions acoustiques étaient mauvaises. Plus particulièrement, le grand nombre de couches de température empêchait le son de se propager et réduisait la performance du matériel sonar actif et passif. Les sous-mariniers ont tiré profit de cette lacune et utilisaient de l’équipement de bathythermie pour étudier les gradients thermiques et s’en servir comme boucliers afin d’éviter d’être détectés. Les escorteurs et les aéronefs étaient munis de leur propre équipement de bathythermie, mais il était souvent difficile de pénétrer les couches thermiques au moyen d’un sonar. Depuis avant la Seconde Guerre mondiale, les forces ASM du Canada composent avec des conditions océanographiques difficiles. Au cours de l’hiver 1944–1945, les sous-marins allemands ont profité des conditions océanographiques au large d’Halifax pour mener leurs activités avec une impunité quasi totale⁴². Bien que les scientifiques de la Défense et les océanographes réalisent sans cesse des progrès en mettant au point de meilleurs capteurs et dispositifs bathythermiques, les plates-formes anti-sous-marines aériennes et maritimes restent à la merci des anomalies naturelles de l’environnement océanique⁴³.

⁴² Pour de l’information sur les conditions océanographiques et le déroulement de la Seconde Guerre mondiale au large du Canada atlantique, voir W.A.B. Douglas, Roger Sarty et Michael Whitby et coll., *Parmi les puissances navales : Histoire officielle de la Marine royale du Canada pendant la Deuxième Guerre mondiale*, vol. 2 partie 2, St. Catharines, Vanwell, 2007, p. 447–451 et 474–484.

⁴³ Le sonar à immersion variable embarqué AN/SQS-504 de la MRC représentait une solution novatrice pour pénétrer les couches, mais des difficultés techniques ont ralenti son développement et il n’était pas encore en service lorsque la crise des missiles de Cuba a éclaté.

La menace

Les plateformes, systèmes et plans de l’amiral Dyer étaient principalement axés sur la lutte contre les sous-marins et les chalutiers soviétiques⁴⁴. Ces derniers causaient de sérieux ennuis en cette période de paix tourmentée de la Guerre froide, mais si un conflit éclatait, ils auraient représenté une grave menace. Les sous-marins constituent un élément important de l’arsenal maritime de la Russie et de l’Union soviétique depuis les premières années du XX^e siècle. En 1962, on y comptait quelque 400 unités, dont un nombre croissant de patrouilleurs à long rayon d’action pouvant mener des opérations partout sur la planète, y compris environ deux douzaines de nouveaux sous-marins diesels-électriques de la classe « Projet 641 » (désignation soviétique) connue en tant que classe FOXTROT par les marines de l’OTAN. Les Soviétiques avaient commencé à concevoir des navires à propulsion nucléaire, mais ceux-ci n’étaient pas fiables, et aucun n’a été utilisé dans l’Atlantique pendant la crise de Cuba⁴⁵. Les marines de l’OTAN étaient confiants en leur capacité d’affronter les sous-marins conventionnels dans une campagne traditionnelle anti-navigation semblable à la bataille de l’Atlantique. Cependant, la situation change à la fin des années 1950 lorsque les Soviétiques introduisent des sous-marins à long rayon d’action pouvant lancer des missiles équipés d’ogives nucléaires contre des cibles situées en Amérique du Nord. Jusqu’alors, l’océan Atlantique avait servi de rempart contre les menaces nucléaires maritimes, mais la situation change à la fin des années 1950 lorsque l’on apprend que les Soviétiques ont la capacité de déployer des sous-marins lanceurs d’engins dans les eaux nord-américaines⁴⁶. Cette évaluation s’avère exacte : en 1959, les Soviétiques lancent les sous-marins ZULU du Projet AV-611, et sept d’entre eux sont opérationnels en 1962. Chacun de ces sous-marins est armé de deux missiles de croisière R-11FM « Scud » d’une portée d’environ 650 km⁴⁷.

Même si les sous-marins lanceurs d’engins de première génération devaient faire surface pour lancer leurs missiles, il était néanmoins bien plus difficile de les combattre que les sous-marins ASM traditionnels en haute mer. Le défi pour les forces ASM était de repérer et déterminer l’emplacement exact et de détruire les sous-marins lanceurs d’engins avant qu’ils ne lancent leurs missiles; qu’ils soient détruits par la suite n’avait que peu d’importance. Ces chasses étaient d’autant plus difficiles que les forces ASM tentaient de localiser des sous-marins évoluant en

⁴⁴ Les avions de patrouille à long rayon d’action des Soviétiques pouvaient atteindre l’est de l’Atlantique Nord, mais n’avaient pas encore la capacité de parvenir à la sous-zone canadienne.

⁴⁵ Pour de l’information sur la conception des sous-marins soviétiques, voir Norman Polmar et K.J. Moore, *Cold War Submarines : The Design and Construction of U.S. and Soviet Submarines* (Washington: Brassey’s 2004); Pavel Podvig (éd.), *Russian Strategic Nuclear Forces* (Cambridge, Mass: MIT Press 2001), p. 236–237 et 283–286; et Jan Breemer, *Soviet Submarines: Design, Development and Tactics* (New York, Janes, 1989).

⁴⁶ Chef adjoint de l’état-major de la Marine (Plans) « Report of the Seaward Defence Committee », appendice D, annexe I, « Nuclear Weapons », BAC, RG 24, vol. 21471, dossier CSC 2110 vol. 1.

⁴⁷ Voir Polmar et Moore, *Cold War Submarines*, p 107–111 ; Podvig, *Russian Strategic Nuclear Forces*, p. 283–284; et Norman Polmar et John O’Connell, *Strike from the Sea: The Deployment of Strategic Cruise Missiles Since 1934* (Annapolis: Naval Institute Press, 2020), p. 108–112.

“Exceptional Circumstances”

Canada’s Maritime Response to the Cuban Missile Crisis

autonomie et cherchant à échapper à la détection, plutôt que des sous-marins à l'affût des convois ou patrouillant dans les voies de navigation. On peut dire que cela équivalait à chercher une aiguille dans une botte de foin. Selon une étude influente appelée « Projet NOBSKA » réalisée par l’US Navy en 1956, qui portait sur les mesures ASM, « il est très difficile de se défendre contre des bombardements côtiers par des sous-marins [lanceurs d’engins] lorsque ceux-ci sont des sous-marins silencieux ayant une longue endurance, des moyens de navigation suffisamment précis et des armes appropriées. Même la défense partielle d’un vaste secteur côtier requiert énormément d’efforts⁴⁸ ».



Un hélicoptère de l’US Navy surveille d’un œil méfiant le sous-marin B-59 de la classe FOXTROT après que celui-ci eût表面 à l’extérieur de la ligne de quarantaine. (National Security Archives)

Les officiers de la Marine canadienne partagent cet avis et, à partir du milieu des années 1950, les activités de la MRC sont planifiées en fonction du dilemme que pose la lutte contre les sous-marins lanceurs d’engins. Ainsi, on organise une série d’exercices conjoints entre la MRC et l’US Navy au large de la Nouvelle-Écosse où, malgré les efforts soutenus et coordonnés des forces aériennes et maritimes ASM, les sous-marins alliés se faisant passer pour des navires lanceurs d’engins soviétiques remplissent leur mission de tir et s’en sortent pratiquement indemnes⁴⁹. En mars 1959,

⁴⁸ Owen R. Cote, Jr, *The Third Battle: Innovation in the U.S. Navy’s Cold War Struggle with Soviet Submarines* (Newport: Naval War College Press, 2003), p. 20.

⁴⁹ Voir Isabel Campbell, « A Transformation in Thinking: The RCN’s Naval Warfare Study Group of 1956 », dans *People, Policies and Programmes : Proceedings of the 7th Maritime Command Historical Conference* (Winnipeg, Canadian Naval

“Exceptional Circumstances”

Canada’s Maritime Response to the Cuban Missile Crisis

l’expérience de l’exercice BEAVERDAM III est représentative de la situation : les avions de patrouille maritime et les navires de surface ne réussissent guère à contrer trois sous-marins alliés se faisant passer pour des sous-marins lanceurs d’engins soviétiques. Sur les dix-huit occasions qu’ont eues les avions de patrouille maritime Neptune et Tracker de détecter des sous-marins faisant surface pour « lancer » des missiles pendant l’exercice, seuls trois tirs ont été déjoués et quinze missiles ont été « tirés » avec succès. Le rendement des groupes de surface a été encore plus lamentable. La plupart des navires n’ont même pas réussi à s’approcher à moins d’une douzaine de kilomètres d’un sous-marin et, lors de la seule rencontre rapprochée entre le sous-marin NSM *Ambush* et le destroyer NCSM *Restigouche*, le sonar du navire n’a pas détecté le sous-marin lanceur d’engins bien que ce dernier l’ait aperçu avec son périscope lorsqu’il est passé à moins de 2 400 mètres. Voici un résumé qui donne un aperçu des affrontements. Le 12 mars, à 9 h 50 :

[le sous-marin NSM] ALDERNEY fait surface à la position 44° 44' N 59° 36' O et lance son premier missile dans un exercice de tir simulé à ARGENTIA, à 10 h. Évalué comme un lancement de missiles réussi. Ce lancement a été effectué à 22 milles du centre de la zone 2 tout près d’une flotte d’environ trente navires de pêche. Ce secteur était surveillé par le Neptune Y4X04 de SUMMERSIDE. À 10 h 25, le NSM ALDERNEY fait surface à la même position et lance son deuxième missile dans un exercice de tir simulé sur ST. JOHN’S, T.-N. à 10 h 35⁵⁰.

Il était difficile de déjouer les sous-marins lanceurs d’engins.

En plus de démontrer une capacité réelle à lancer des missiles balistiques, les Soviétiques commencent à positionner leurs sous-marins lanceurs d’engins à des endroits présentant un avantage stratégique. Bien qu’ils utilisent habituellement leurs sous-marins à proximité de leur territoire, ils entreprennent des opérations hors zone dans les années 1950, notamment dans l’Atlantique Nord⁵¹. Ils sont initialement peu nombreux et aucun d’entre eux n’est détecté lors de leurs sorties. Néanmoins, les rumeurs selon lesquelles des sous-marins « ennemis » auraient été aperçus se multiplient, et certaines sont prises très au sérieux. Par exemple, au cours de la première semaine d’octobre 1957, on signale la présence d’un sous-marin dans la baie Notre-Dame le long de la côte nord-est de Terre-Neuve, ce qui alimente les craintes d’attaques-surprises par des sous-marins lanceurs d’engins soviétiques à partir de baies et de bras de mer isolés. L’officier général commandant de la côte de l’Atlantique (OGCCA), le contre-amiral H.F. Pullen, décide de déployer six avions ASM Avenger et cinq hélicoptères H04S à Gander, Terre-Neuve, ainsi que les frégates *Fort*

Heritage Team, 2008), p. 165–181; et Michael Whitby, « A “New Look” at Cold War Maritime Defense: The Royal Canadian Navy’s Seaward Defence Report and the Threat of the Missile-Firing Submarine, 1955 » *US Naval War College Review*: vol. 73, n° 4 (automne 2020) à l’adresse <https://digital-commons.usnwc.edu/nwc-review/vol73/iss4/8/>.

⁵⁰ Commandant des forces maritimes de l’Atlantique, « Analysis of BEAVERDAM III (BEARTRAP) », 24 avril 1959, DHP, 73/561.

⁵¹ Sur les opérations hors zone menées par les Soviétiques, voir Jan Drent, « Confrontation in the Sargasso Sea: Soviet Submarines during the Cuban Missile Crisis », p. 3–5.

“Exceptional Circumstances”

Canada’s Maritime Response to the Cuban Missile Crisis

Erie et *Lanark* par la suite dans le cadre de l’opération LIMELIGHT. Son but était sans doute de mettre à l’essai les capacités d’intervention en cas d’urgence et de traquer le sous-marin en question. Les Avenger effectuent 84 sorties 24 heures sur 24 alors que les hélicoptères mènent 62 sorties durant le jour et une autre pendant la nuit. Bien qu’on ait eu vent d’une activité CME, les avions et les frégates ne parviennent pas à trouver l’intrus présumé, qui n’a probablement jamais existé d’ailleurs. Pullen demeure toutefois imperturbable : « Bien qu’aucune détection positive n’ait été faite, il n’y a pas eu d’observation de sous-marins dans la région de la baie Notre-Dame depuis le départ du groupe aérien le 27 octobre. Il est probable que l’opération a au moins fait fuir les visiteurs indésirables. » Pullen fait savoir au QGSN qu’il est « déterminé à chasser les sous-marins ennemis des eaux côtières canadiennes » et, à cette fin, il met en place des patrouilles aériennes et terrestres régulières le long de la côte de Terre-Neuve⁵².

Malgré ces efforts, il s’écoulera un an et demi avant que l’on obtienne une preuve visuelle et photographique de la présence d’un sous-marin soviétique dans l’Atlantique. Les 28 et 29 mai 1959, le sous-marin diesel de la classe *Tench*, l’USS *Grenadier*, de l’US Navy, suit un sous-marin lanceur de missiles balistiques (SSB) soviétique de la classe ZULU jusqu’à ce qu’il fasse surface au large de l’Islande. Un avion de patrouille maritime P2V Neptune participe à la chasse et les photos prises par son équipage sont par la suite publiées dans le magazine *Life* avec une légende mentionnant que « les photos qui ont été prises ont permis à la Marine de découvrir des faits essentiels concernant le sous-marin non nucléaire : il est plus gros qu’on ne le pensait et ses caractéristiques indiquent qu’il peut tirer des missiles balistiques⁵³. » La menace est bel et bien réelle et, dans une crise telle que celle qui était sur le point de se déclencher, la recherche de navires lanceurs d’engins est la priorité absolue du Commandement maritime et de la Flotte de l’Atlantique des États-Unis⁵⁴.

⁵² OGCCA au CEMM et au CEMFA, « Opération LIMELIGHT », 11 décembre 1957, BAC, RG 24 (acquisition 83-84/167), boîte 10, dossier 1115-22, vol. 2.

⁵³ COMSUBLANT, « Diesel Sub Commander Recalls Historic Soviet Sub Chase », 29 mai 2009, à l’adresse <https://quietwarriors.wordpress.com/2014/05/30/diesel-sub-commander-recalls-historic-soviet-sub-chase/>. On souligne la réussite de l’équipage du *Grenadier* en lui offrant une caisse de bourbon en guise de récompense.

⁵⁴ Dans un exposé tenu en 1960, le CANCOMARLANT sortant, le contre-amiral H.F. Pullen RCN, révèle le titulaire du poste connu sous le nom de « COMNORASDEFLANT » devait se charger de la défense rapprochée du continent nord-américain contre les attaques de sous-marins lanceurs d’engins. La zone géographique sous sa responsabilité n’est pas définie de manière précise et « changera et s’élargira en fonction de l’évolution de la capacité de l’arme contre laquelle il se défend ». Les zones générales de responsabilité des différents groupes ASM qui relèvent de lui ne sont pas non plus délimitées de façon précise. Des recherches plus poussées s’imposent, mais cela pourrait expliquer la fluidité des mouvements des forces maritimes canadiennes pendant la crise ainsi que leur positionnement occasionnel en dehors de la zone du CANLANT. Contre-amiral H. F. Pullen, « Evolution of the Control of Canadian Maritime Forces » (non daté, mais probablement peu avant son départ à la retraite en 1960), H. F. Pullen Fonds, Public Archives of Nova Scotia, MG 1, vol. 2526.

“Exceptional Circumstances”

Canada’s Maritime Response to the Cuban Missile Crisis



Un sous-marin lanceur d'engins de la classe ZULU est suivi par l'USS Grenadier en mai 1959. (Photo courtoisie du site Web sur l'USS Grenadier)

La flotte de pêche soviétique constitue une autre préoccupation. À l'été 1960, l'Union soviétique avait considérablement intensifié ses activités de pêche dans l'Atlantique du Nord-Ouest et devint éventuellement le pays possédant le plus de navires de pêche par rapport aux autres pays

s'adonnant à des activités halieutiques. À l'été 1962, on estime que quelque 550 navires soviétiques naviguent dans le secteur occidental de l'Atlantique, de Terre-Neuve aux Caraïbes, ce qui amène un fonctionnaire canadien à se plaindre qu'il y a plus de Russes que de Terre-Neuviens dans ce secteur⁵⁵. Au sens large, la flotte de pêche soviétique comprenait des navires-usines, des chalutiers lourds, des pétroliers ravitailleurs, des remorqueurs et des navires de renseignement⁵⁶. Bien que la présence de chalutiers de renseignement connus en tant que « navires collecteurs de renseignement » suscite une inquiétude particulière, tous les navires éveillent des soupçons, comme l'indique l'un des officiers de la MRC dans une prose imagée de la Guerre froide : « Nous ne pouvons pas ignorer le fait que toute science maritime a des applications militaires et que les navires de recherche du même type que ceux utilisés par les communistes dans nos eaux sont équipés pour fournir un soutien assez sophistiqué afin de répondre aux besoins de la Flotte rouge en matière de renseignement⁵⁷. »

⁵⁵ Pour plus d'information sur l'escalade rapide des efforts de pêche des Soviétiques, voir John D. Harbron, « The « Soviets’ Floating City in our Atlantic Waters », revue *Maclean’s* (juin 1962).

⁵⁶ Mémoire du comité des chefs d'État-major « Law of the Sea: The North American Aspect of the Canadian Negotiating Position with the USA » 22 juin 1962, DHP, 79/246, dossier 29.

⁵⁷ Terence Robertson, « Red Threat off Canada’s Coast: The Experts know that some of those Russian fishermen must be Fishing More than Fish », *Weekend Magazine*, 9 mars 1963 dans DHP, 79/246, dossier 29.

“Exceptional Circumstances”

Canada’s Maritime Response to the Cuban Missile Crisis



La multitude de navires de pêche soviétiques, allant de petits chalutiers à d'énormes navires-usines, qui sillonnent les eaux de l'Atlantique Nord-Ouest durant la crise, accaparaient l'attention des unités de surveillance aérienne et en mer du Commandement de l'Atlantique. (History and Heritage Command de la United States Navy)

Non seulement le nombre de navires augmente à un rythme alarmant, mais les officiers du renseignement observent également que leur comportement est de plus en plus « provocateur ». Dans trois cas survenus en 1961, des chalutiers soviétiques ont été soupçonnés d'avoir coupé les câbles sous-marins du Système de détection lointaine des missiles balistiques (BMEWS) entre Cape Dyer sur l'île de Baffin et Thulé, au Groenland. Il n'a pas été clairement établi si cette action était intentionnelle, mais des navires de pêche « étaient presque invariablement présents lorsque des pannes se sont produites⁵⁸ ». Dans un autre cas, un chalutier a été photographié avec un câble sous-marin drapé sur sa poupe. Outre le fait que l'infrastructure stratégique soit altérée, on craint

⁵⁸ DRN, « The Threat to Canada Posed by the Soviet Fishing Fleet », 15 janvier 1963, DHP, 79/246, dossier 29 ; et NORAD/CONAD, Direction du Service historique du Commandement, « North American Air Defence Command and Continental Defence Command, Historical Summary July-December 1962 », 1^{er} avril 1963, p. 32. Pour de plus amples renseignements sur les incidents de gros chalutiers, voir David Winkler, *Cold War at Sea : High-Seas Confrontation between the United States and the Soviet Union* (Annapolis, Naval Institute Press, 2000), p. 37–40.

“Exceptional Circumstances”

Canada’s Maritime Response to the Cuban Missile Crisis

que les Soviétiques recueillent des renseignements essentiels. Lors d’un exposé présenté au Conseil naval en novembre 1961, on décrit comment les navires « se positionnent au large des zones de patrouille militaire canadiennes et des installations SOSUS; ils observent sans aucun doute les réactions et interceptent du trafic radio. » Dans l’exposé, il est également mentionné qu’un pétrolier ravitailleur soviétique a été surpris en train de ravitailler un sous-marin au large de la côte est en juillet⁵⁹.

Une telle activité suscite une si grande anxiété que l’on se croirait dans un film de James Bond. La US Air Force a ancré trois plates-formes radars de défense aérienne à longue portée sur le banc de Georges au large de Nantucket; on les appelait les « Texas Towers » [tours du Texas] en raison de leur ressemblance avec les plates-formes de forage pétrolier qui parsemaient le golfe du Mexique. Lorsque vingt-neuf membres du personnel périsse dans l’effondrement d’une des tours à la suite d’un important coup de vent en janvier 1961, les deux autres plates-formes sont évacuées lors de grosses tempêtes, et selon un rapport du NORAD, « souvent, lorsque les tours étaient évacuées, des chalutiers russes se rapprochaient beaucoup, faisant ainsi planer l’ombre d’un abordage des deux tours par les Russes, qui pourraient ensuite les revendiquer à titre de matériel abandonné⁶⁰. »

La menace qui préoccupait le plus Dyer était celle que faisait planer la flotte de pêche sur les opérations ASM, en particulier les opérations menées contre les sous-marins lanceurs d’engins. Dans une étude effectuée immédiatement après la crise de Cuba, il fait observer que :

La présence de grands nombres de navires de pêche soviétiques dans l’Atlantique canadien, en particulier dans des zones servant probablement au lancement de missiles, entrave énormément la lutte anti-sous-marin. Certains chalutiers soviétiques ont des moteurs semblables à ceux des sous-marins soviétiques, ce qui rend difficile l’identification par des stations de détection terrestres [SOSUS]. De plus, les radars des navires et des aéronefs ASM sont encombrés de petits contacts, chacun d’entre eux devant être identifié visuellement lorsqu’une enquête a lieu⁶¹.

Selon les officiers du renseignement, les Soviétiques brouillaient non seulement le tableau ASM, mais « ils avaient une vaste connaissance des installations et des communications militaires sur la côte est, notamment des endroits où se trouvaient les câbles sous-marins à ce moment-là », y compris le SOSUS. Ils soupçonnent que les Soviétiques savent où se trouvent les réseaux et essaieront d’utiliser des chalutiers ou des ancrages pour les désactiver au début d’un conflit. En outre, en cartographiant le tracé des câbles sous-marins, ils pourraient fournir des renseignements de

⁵⁹ Exposé du DRN, « The Application of Soviet Seapower in Waters Adjacent to Canada », 16 novembre 1961, DHP, 81/715.

⁶⁰ NORAD/CONAD, « North American Air Defence Command and Continental Defence Command, Historical Summary July-December 1962 », p. 23–25.

⁶¹ MRC, « The Threat to Canada Posed by the Soviet Fishing Fleet », 15 janvier 1963, DHP, 79/246, dossier 29.

“Exceptional Circumstances”

Canada’s Maritime Response to the Cuban Missile Crisis

navigation essentiels aux sous-marins lanceurs d’engins.

En juillet 1962, avant le déclenchement de la crise, Dyer avait recommandé plusieurs mesures pour tenir la flotte de pêche soviétique en échec, notamment l’établissement d’un centre de coordination afin de suivre ses activités, la formation d’une patrouille de surveillance permanente composée de trois navires de pêche du gouvernement camouflés et dotés d’équipages d’officiers de la Gendarmerie royale du Canada – des « navires-pièges » pour ainsi dire – ainsi que l’armement d’appareils CS2F, T-33 et P2V de roquettes air-surface (il devait regretter amèrement le fait que le dernier F2H-3 Banshee ait quitté *Shearwater* cet été-là, car il aurait constitué la meilleure arme pour faire face à cette menace). Comme aucune de ces mesures n’a encore été mise en œuvre au moment où la crise survient, les canons de la flotte de surface sont les seules véritables armes à la disposition de Dyer si un conflit éclate. À part cela, il n’y a que le harcèlement. Pour résumer la situation qui prévalait en juillet 1962, Dyer fait observer que la menace globale « a augmenté plus rapidement que prévu et a maintenant atteint des proportions alarmantes⁶² ».

⁶² CANCOMARLANT, « Soviet Fishing Fleet Threat to Canada », 25 juillet 1962, DHP, 79/246, dossier 29. L’aspect juridique des activités soviétiques au large des côtes canadiennes est abordé dans l’exposé du DRN « The Application of Soviet Seapower in Waters Adjacent to Canada », 16 novembre 1961, DHP, 81/715.

Le commandement entre en scène

Le 17 octobre, le vice-amiral E. B. Taylor, commandant de la Force de lutte anti-sous-marine de la Flotte de l’Atlantique des États-Unis, et le contre-amiral G. P. Koch, commandant des escadres aériennes de la Flotte de l’Atlantique, arrivent par avion à *Shearwater* pour un séjour de deux jours afin de tenir des discussions urgentes avec le contre-amiral Dyer. À eux deux, Taylor et Koch dirigent les forces ASM et de patrouille aérienne de l’US Navy dans l’Atlantique. Le fait qu’une telle visite ait eu lieu n’est pas inhabituel étant donné les liens étroits et les accords bilatéraux entre les deux marines. Cependant, nous manquons d’information sur le contenu de leurs conversations. Le rapport mensuel de Dyer ne fait que constater que « des discussions portant sur des problèmes opérationnels immédiats ont eu lieu »; néanmoins, il est possible de formuler certaines suppositions⁶³. De toute évidence, l’accent est mis sur la montée des tensions dans l’Atlantique. Il semble peu probable que Taylor et Koch aient révélé à Dyer que les Soviétiques construisaient des sites de missiles offensifs à Cuba, puisque le président Kennedy n’en avait été informé que la veille de leur arrivée et qu’il n’avait pas encore discuté de la question avec ses propres chefs d’état-major. De même, Dyer n’aurait probablement pas été informé de la mise en quarantaine, car le président Kennedy n’avait pas encore décidé de retenir cette option⁶⁴. Il est plus probable que Taylor, Koch et Dyer aient discuté des mesures de surveillance conjointe de l’activité accrue des navires et sous-marins soviétiques dans l’Atlantique Nord, ainsi que des mesures nécessaires pour établir une barrière sous-marine/aérienne au large de Terre-Neuve. Il semble également que leurs discussions aient porté sur la modification de l’utilisation du renseignement SOSUS. Au départ, on aurait seulement utilisé ce renseignement pour la poursuite des contacts SOSUS par les avions de patrouille maritime, mais, plus tôt au cours de l’été 1962, il a été question d’ajouter des forces de surface et des sous-marins. Taylor, Koch et Dyer veulent probablement régler ce point, du moins en principe, à temps pour répondre à l’activité accrue dans l’Atlantique Nord. Par ailleurs, puisque le système SOSUS est hautement classifié, les discussions concernant son utilisation n’auraient pas été tenues sur les réseaux de communication conventionnels, mais plutôt en personne (les « lignes directes » entre Halifax et Norfolk n’ont été installées qu’après la crise), et seuls des officiers ayant le grade d’officier général pouvaient négocier l’accord⁶⁵.

⁶³ OGCCA, compte rendu, 13 novembre 1962, DHP, 81/520/8000, boîte 162, dossier 4. Le contre-amiral E. B. Grantham, commandant, Force de déminage de la Flotte de l’Atlantique des États-Unis, a également visité Dyer le 19 octobre pour s’entretenir pendant trois jours sur l’exercice de dragage de mines SWEEP CLEAR, mais il est retourné à son quartier général de Charleston en Caroline du Sud deux jours plus tôt « en raison d’exigences opérationnelles ». Voir Haydon, « Canadian Involvement in the Cuban Missile Crisis Re-Reconsidered », p. 55.

⁶⁴ Reardon, *Council of War: A History of the Joint Chiefs of Staff 1942–1991*, p. 232.

⁶⁵ CANCOMARLANT au CANAVHED, 2232z 1^{er} novembre 1962, dans Haydon, *The 1962 Cuban Missile Crisis*, p. 267.

“Exceptional Circumstances”

Canada’s Maritime Response to the Cuban Missile Crisis



Le vice-amiral Herbert Rayner, MRC, chef d'état-major de la Marine. (MDN O-10417)



Commodore de l'air William Clements, ARC; chef du Commandement aéronaval. (MDN)



Vice-amiral Kenneth Dyer, MRC; commandant des Forces maritimes de l'Atlantique. (MDN O-10417)



Contre-amiral Jeffry Brock, MRC, vice-chef d'état-major de la Marine. (MDN)

“Exceptional Circumstances”

Canada’s Maritime Response to the Cuban Missile Crisis



Vice-amiral Edmund Taylor, USN, commandant des Forces de lutte anti-sous-marine de la Flotte de l'Atlantique des États-Unis. (History and Heritage Command de la United States Navy)

Immédiatement après le départ de Taylor et de Koch de Shearwater le 18 octobre, Dyer grimpe sur le siège arrière d'un avion Lockheed T-33 pour se rendre au QGSN, à Ottawa⁶⁶. Cette révélation permet de dissiper l'un des principaux mythes associés à la crise. Certains historiens insistent pour dire que Dyer fonctionnait plus ou moins de manière indépendante pendant la crise, sans directives en provenance d'Ottawa⁶⁷. En fait, le QGSN joue un rôle actif pendant toute la durée de la crise, et la manière de réguler leurs futurs échanges a probablement été abordée dans le menu détail lorsque Dyer a rencontré les officiers supérieurs de la Marine à Ottawa. Une chose est certaine : dès son retour au Commandement de l'Atlantique après sa

⁶⁶ Le capf Jake Kennedy, MRC, était aux commandes du T-33 qui a transporté Dyer à Ottawa. Pour illustrer le degré de confidentialité entourant les activités de la MRC pendant la crise de Cuba, Kennedy a reçu l'ordre de ne pas inscrire le vol dans son carnet de bord ; il a montré à l'auteur l'espace vide où le nom du passager et les détails du vol auraient dû être consignés. Conversation de l'auteur avec Kennedy, le 30 juillet 2018.

⁶⁷ Tony German est la personne qui a insisté le plus sur le fait que Dyer agissait sans trop de directives de la part d'Ottawa. German, *The Sea is at Our Gates*, Toronto: McClelland and Stewart, 1990, p. 264. Cette idée est reprise, quoiqu'avec moins de véhémence, dans des ouvrages récents comme les suivants : Marc Milner, *Canada's Navy : The First Century* (Toronto U of T Press, 1999, p. 235; David Zimmerman, *Maritime Command Pacific: The Royal Canadian Navy's West Coast Fleet in the Early Cold War* (Vancouver, UBC Press, 2015), p. 153–156; Nicholas Tracy, *The Two-Edged Sword*, p. 139; et Richard Mayne, « Les années de crise : La Marine canadienne dans les années 1960 », dans Richard Gimblett (dir. de la publ.), *Le Service naval du Canada, 1910–2010 : Cent ans d'histoire* (Toronto, Dundurn Press, 2010) p. 146.

“Exceptional Circumstances”

Canada’s Maritime Response to the Cuban Missile Crisis

visite au QGSN, Dyer envoie des comptes rendus de situation (SITREP) journaliers et d’autres transmissions traitant d’aspects particuliers des opérations, notamment la coopération avec les forces navales des États-Unis, aux quartiers généraux de la Marine et/ou de la Force aérienne. En fait, il a envoyé quelque cinquante-cinq rapports au QGSN entre le 24 octobre et le 15 novembre. À leur réception au centre de communication du QGSN, ces messages étaient transmis au chef d’état-major de la Marine (CEMM), le vice-amiral Herbert Rayner, au vice-chef d’état-major de la Marine (VCEMM), le contre-amiral Jeffry Brock, et à d’autres membres du grand état-major. La plupart de ces SITREP ont également été transmis au ministre de la Défense nationale, Douglas Harkness, et au ministre associé, Pierre Sévigny⁶⁸. Tout au long de la crise, les renseignements fournis par Dyer ont été utilisés pour tenir à jour une carte opérationnelle temporaire au QGSN, sous la supervision du VCEMM et de son état-major. Il est par ailleurs évident que Dyer, Rayner et Brock se téléphonaient régulièrement, et le commodore de l’air W. I. Clements, commandant du Groupe aérien maritime, consultait souvent ses supérieurs au QGFA. Ainsi, Dyer et son équipe n’étaient pas isolés sur l’îlot du commandement, mais bénéficiaient d’une approbation directe ou tacite de leurs décisions et disposaient d’une protection politique essentielle. Les événements montreront qu’Halifax et Ottawa ne s’entendaient pas toujours sur les questions opérationnelles, mais que la communication est demeurée constamment ouverte des deux côtés tout au long de la crise.

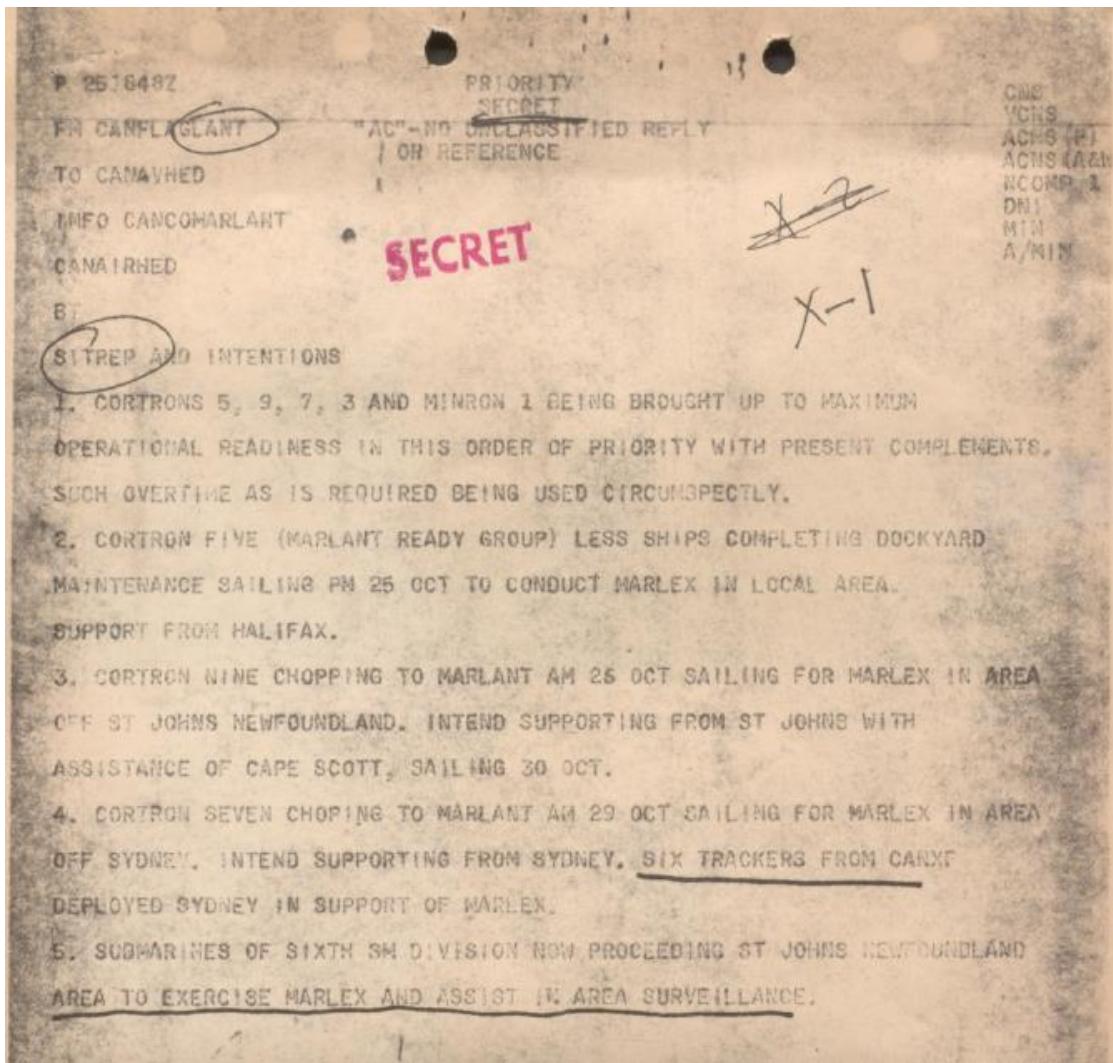
Il y avait d’autres questions qui devaient être réglées par le QGSN. Lorsque les États-Unis ont annoncé qu’ils imposeraient une quarantaine autour de Cuba à 10 heures (HNE) le 24 octobre, des hauts fonctionnaires demandent à la Marine de fournir une définition juridique des principes d’un blocus naval. Il y avait aussi la question de savoir ce qu’il fallait faire à propos des membres du personnel de la MRC en processus d’échange avec la USN. Compte tenu de leur grand nombre, il n’est guère surprenant que quelques-uns aient été « entraînés » dans la crise. Le lieutenant R. W. Hogg servait sur le pétrolier ravitailleur *USS Neosho*, qui faisait partie du groupe de ravitaillement soutenant les navires chargés de faire respecter la quarantaine, et participait donc à l’opération à tout le moins indirectement. Lorsqu’il demande des instructions au capitaine de vaisseau J. C. O’Brien, l’attaché naval à Washington, pour savoir s’il doit quitter le navire, O’Brien consulte le VCEMM, et le contre-amiral Brock, probablement conscient de la colère des Britanniques à la suite du retrait du personnel de la MRC des navires de la Royal Navy pendant la crise de Suez en 1956, indique que Hogg devait « rester ». D’autres Canadiens en position d’échange avec l’US Navy ont également été touchés par la crise : le lieutenant Glen Cook a effectué des sorties opérationnelles à bord d’hélicoptères Sikorsky Sea King depuis le porte-avions *USS Wasp*, tout comme l’équipage du Commandement aéronaval affecté auprès du VX-1 de l’US Navy⁶⁹.

⁶⁸ Les messages de Dyer adressés à Ottawa sont conservés dans DHP, 80/381.

⁶⁹ Compte rendu d’un représentant de la Marine à l’État-major interarmées du Canada à Washington, 1^{er} novembre 1962. DHP, 81/520 8000, NCSM Niagara. Voir Cook, *Vignettes of a Canadian Naval Aviator, 1955-83* (publié à compte d’auteur, 2005) p. 162-163; et Larry Milberry, *Canada’s Air Forces on Exchange* (CANAV Books, Toronto, 2007) p. 160-161. Brock ayant dirigé la mission de la MRC au Royaume-Uni pendant la crise de Suez en

"Exceptional Circumstances"

Canada's Maritime Response to the Cuban Missile Crisis



Ce compte rendu de situation (SITREP) qui a été envoyé à 1648Z le 25 octobre est l'un des nombreux SITREP que le contre-amiral Dyer a transmis au QGSN durant la crise. Notez la liste de diffusion en haut à droite : « CNS, VCNS, ACNS (P), ACNS (A&W), NCOMP, DNI, MIN and A/MIN ». Dyer a envoyé quelque cinquante-cinq SITREP et comptes rendus de contact au QGSN entre le 24 octobre et le 15 novembre (DHP, 80/381). En français : CNS = CEMM; VCNS = VCEMM; ACNS(P) = ACEMM(P); ACEMM(A&G); NCOMP = PMOSC (plans de maintenance des opérations sans combat); DNI = DNI (directeur du renseignement national); MIN (ministre); A/MIN (ministre associé)

Le 24 octobre, le Conseil de la marine tient une réunion spéciale pour examiner les mesures prises pour faire face à la crise. Le contre-amiral Brock souligne que les mesures prises reposent sur « la nécessité absolue de faire preuve de discrétion et de compréhension » et qu'elles se limitent en grande partie au QGSN, ce dans l'esprit de limiter toute rumeur de

1956, et était parfaitement au courant du mécontentement dans la Royal Navy causé par le retrait du personnel canadien.

“Exceptional Circumstances”

Canada’s Maritime Response to the Cuban Missile Crisis

passage à l'état de guerre. En plus de mentionner qu'un centre d'opérations est en cours d'établissement au QGSN, il révèle que des directives ont été mises en place pour garantir la sécurité et censurer l'information navale; des magasins et de l'équipement ont été fournis au quartier général national de rechange au NCSM *Cataraqui* à Kingston, en Ontario; la disponibilité du personnel clé a été confirmée et seuls les membres essentiels ont été rappelés de leur congé; et l'état de préparation au combat de l'équipement opérationnel est en cours de vérification. Après avoir discuté de ces mesures, le Conseil convient de « préparer et d'obtenir toutes les autorisations nécessaires pour les ébauches de messages qui pourraient être requises pour mettre en œuvre les mesures nécessaires au cas où une alerte simple serait déclenchée », afin d'être prêt si la situation s'aggrave. Enfin, le Conseil est d'accord pour que le CEMM informe les commandements nationaux et les officiers de liaison « de la position actuelle de la MRC dans le cadre de la crise liée au blocus de Cuba », tandis que le VCEMM « réexaminera l'emploi de la flotte en vue de garder les NCSM dans les zones opérationnelles de la MRC autant que possible⁷⁰ ». Il en ressort que le vice-amiral Rayner gèrerait prêt à gérer les aspects plus stratégiques de la crise, à l'échelle de la Marine, tandis que le contre-amiral Brock se concentrerait davantage sur les activités quotidiennes de la flotte. De la sorte, chacun était pleinement engagé dans la crise .

⁷⁰ Conseil naval, réunion spéciale, 10 h 15, 24 octobre 1962. DHP, 81/520/1000-100/2, boîte 26, dossier 2.

Mouvements initiaux

Le contre-amiral Dyer a déjà pris des mesures visant à accroître la vigilance opérationnelle avant même sa rencontre avec le vice-amiral Taylor ou sa visite subséquente au QGSN. Les membres du personnel du renseignement naval à Halifax indiquent qu'il n'y a pas eu d'augmentation de l'activité soviétique dans le secteur de responsabilité canadienne à la fin septembre ou au début octobre : l'effectif de la flotte de pêche soviétique demeure constant, comptant environ 230 navires qui naviguent dans les secteurs du banc de Georges, de l'île de Sable et du Grand Banc, et il n'y a pas de contacts sous-marins évalués « possibles » ou d'un niveau plus élevé. Cependant, à l'extérieur de la sous-zone canadienne, ils remarquent qu'il y a une augmentation considérable du nombre de navires du bloc soviétique à destination de Cuba, et certaines indications selon lesquelles il y a une augmentation de l'activité des sous-marins soviétiques viennent corroborer leurs observations. Se fondant sur ce renseignement, sans aucun doute étayé par l'information transmise par le vice-amiral Taylor et le contre-amiral Koch, Dyer accroît la fréquence des patrouilles aériennes.

Cette mesure porte ses fruits presque immédiatement. Comme il est décrit au début de cette étude, le 17 octobre, soit le même jour où le vice-amiral Taylor arrive à *Shearwater*, un avion Argus détecte un contact sous-marin « probable » dans la zone de patrouille DEPRESS 2, au sud-est de l'île de Sable. Le compte rendu de contact indique : « avion Argus a établi contact avec sous-marin probablement en cours d'immersion (six balayages); un seul contact MAD; neuf contacts JULIE sans corrélation. Plus tard, contacts uniques ASH et JEZEBEL établis, et nappe d'hydrocarbures repérée. Contact perdu après quatre heures de diverses indications. Classification – Probable ». En termes simples, cela signifie que l'appareil a repéré un contact probable en se servant de presque tous les capteurs à sa disposition, soit, par ordre de mention : radar, détection d'anomalies magnétiques (MAD), repérage par écho de détonation (RED) ou JULIE, détection d'émissions diesels (ASH) et JEZEBEL. Toutefois, pour qu'un contact sous-marin soit considéré comme définitif dans le contexte de 1962, il fallait, en plus d'obtenir de l'information des divers capteurs, observer le sous-marin en train de prendre de l'air ou de naviguer en surface; les signaux changeants des capteurs ne suffisaient pas. Néanmoins, la prudence exigeait que des contacts comme celui qui avait été reçu par l'Argus le 17 octobre soient pris au sérieux.

En fin de compte, la piste B-27 « s'est refroidie », et ce contact n'a pas été inclus dans les cartes ASM ultérieures. Cependant, même les observations de sous-marins confirmées pouvaient mener à de fausses conclusions. Le 20 octobre, un avion américain patrouillant au-dessus de l'Atlantique Nord entreprend des opérations de surveillance visant le navire de ravitaillement soviétique *Terek*. Après une poursuite continue, le 22 octobre, un avion P2V Neptune de l'US Navy en patrouille à peu près à mi-chemin entre les Açores et Terre-Neuve photographie le *Terek* en train de ravitailler un sous-marin de la classe ZULU. Cela confirme la présence d'une unité soviétique lanceur de missiles dans l'Atlantique Nord, mais les analystes ont conclu à tort qu'une fois le ravitaillement terminé, le ZULU était retourné à son poste de patrouille au large de la côte nord-

“Exceptional Circumstances”

Canada’s Maritime Response to the Cuban Missile Crisis

américaine⁷¹. En réalité le sous-marin armé de missiles se ravitaillait sur son chemin de retour vers l’Union soviétique à la fin d’une telle patrouille et n’a donc joué aucun rôle dans la crise⁷². Quant au *Terek*, il continue d’être suivi par des destroyers et des avions de patrouille de la USN en novembre et, le 4 du mois, ceux-ci l’empêchent de ravitailler un sous-marin de la classe FOXTROT de retour des Caraïbes.

Pour en revenir aux activités canadiennes, l’une des premières mesures prises par le Conseil naval lorsque la crise a éclaté a été de faire rentrer le groupe opérationnel du *Bonaventure* du Royaume-Uni, où il participait à l’exercice de l’OTAN SHARP GUARD. Ce rappel soudain consistait à rassembler les cinq destroyers de la CANCORTRON Un, ainsi que les escadrons aériens et les marins du *Bonaventure*, dont bon nombre se trouvaient aux quatre coins de la Grande-Bretagne dans le cadre de leurs permissions. Cette entreprise s’est accompagnée d’un changement au niveau du commandement du plus important groupe opérationnel de la MRC lorsque le commodore Robert Welland remplace le commodore William Landymore. Dans ses mémoires, Welland se rappelle que Rayner l’a fait venir dans son bureau lorsque la crise cubaine s’est déclenchée et lui a dit : « Welland, vous êtes l’un de nos meilleurs officiers opérationnels; je veux que vous partiez demain pour aller commander la flotte [...], car il y a risque de guerre nucléaire [...]. Prenez un vol pour l’Angleterre et allez relever Landymore sur le *Bonaventure*. Le navire se trouve à Portsmouth⁷³. » En fait, le changement était une pure coïncidence. À la fin d’août 1962, le vice-amiral Rayner informe le ministre Harkness que le contre-amiral E. W. Finch-Noyes, officier général commandant de la côte du Pacifique (OGCCP), a demandé à prendre une retraite anticipée pour des raisons de santé. Ils décident que Landymore, qui sert alors comme officier supérieur canadien en mer (Atlantique) [OSCM(A)], remplacera Finch-Noyes et que, pour sa part, Welland prendra la place de Landymore, et annoncent ces changements le 6 septembre 1962 par un communiqué dans lequel on explique que Welland assumera les fonctions d’OSCM(A) à compter du 19 octobre 1962⁷⁴. Les changements sont effectués tel que prévu : Welland assume le commandement du groupe opérationnel à Portsmouth (R.-U.) le 19 octobre, Finch-Noyes est salué pour une dernière fois au Commandement du Pacifique le 23 octobre, et Landymore hisse son drapeau d’OGCCP le 1^{er} novembre⁷⁵. Néanmoins, il semble étrange que l’on ait changé les dirigeants du groupe opérationnel le plus

⁷¹ Voir, à titre d’exemple, Haydon, « The Cuban Missile Crisis Re-Reconsidered », p. 55.

⁷² Svetlana V. Savransky, « New Sources on the Role of Soviet Submarines in the Cuban Missile Crisis », p. 237–238. En ce qui concerne la rencontre *Terek*-ZULU, voir CNO, « The Naval Quarantine of Cuba, 1962 », 1963, p. 12 ; Bouchard, *Command in Crisis*, p. 117; et National Security Archives, « The Submarines of October » ; « Summary of Soviet Submarine Activity in Western Atlantic to 271700Z » ; et capv Joseph F. Bouchard, « Guarding the Cold War Ramparts: The US Navy’s Role in Continental Air Defence », *The Navy War College Review*, vol. 52, no 3 (été 1999), p. 111–135.

⁷³ Contre-amiral R.P. Welland, *This Will Have to Do* (mémoires personnels en la possession de l’auteur), p. 334–335. Certaines sections des mémoires de Welland sont également reprises en feuilleton dans la revue *Starshell* de l’Association navale du Canada à l’adresse <https://www.navassoc.ca/naval-affairs/starshell/>.

⁷⁴ Ces changements et d’autres déplacements de personnel sont mentionnés dans le numéro d’octobre 1962 du *Crowsnest*, p. 7.

⁷⁵ Le commodore C.A. Charles, cmdt du NCSM *Naden*, a exercé les fonctions d’OGCCP jusqu’à l’arrivée de Landymore.

“Exceptional Circumstances”

Canada’s Maritime Response to the Cuban Missile Crisis

potent de la MRC au moment de la crise⁷⁶. Il se peut fort bien que Rayner soit allé de l'avant avec ces changements parce qu'il croyait que Landymore était le mieux à même d'assurer le commandement de la côte ouest ou que Welland était plus apte à commander le groupe opérationnel. En outre, en respectant le programme prévu, ils ont atténué toute éventuelle inquiétude qui aurait pu surgir si ces changements n'avaient pas eu lieu. Cela dit, il ne fait aucun doute que Landymore a dû être incroyablement déçu de renoncer au commandement de son groupe opérationnel au moment même où celui-ci se révélait le plus nécessaire.

Avec Welland à la barre, le TG 302.7, composé du *Bonaventure* et de quatre destroyers, quitte Portsmouth le 25 octobre, soit une journée plus tôt que prévu. Il aurait pu partir plus tôt, mais il semble, encore une fois, qu'on ait voulu éviter de donner l'alarme. Comme le *Nootka* a subi des dommages au cours de l'Ex SHARP SQUALL, son appareillage est retardé de trente-six heures pour qu'on puisse procéder à des réparations, ce qui lui permet de recueillir des marins qui n'ont pas été en mesure de regagner leurs navires à temps. La date d'arrivée prévue du groupe opérationnel à Halifax est le 2 novembre⁷⁷. Il est malheureux que le *Bonaventure* se soit trouvé du mauvais côté de l'Atlantique Nord au mauvais moment puisque son absence a privé Dyer et Taylor d'un groupe de porte-avions ASM d'une valeur inestimable – « Hunter-Killer » ou groupe HUK dans le jargon de l'US Navy – à un moment critique. En outre, cela souligne la faiblesse de ne posséder qu'un seul groupe du genre⁷⁸.

Le contre-amiral Dyer a travaillé avec les forces dont il disposait. Selon les directives du Conseil naval, dans l'après-midi du 24 octobre, il modifie les fonctions des officiers supérieurs sous ses ordres conformément aux nouvelles mesures de défense : le commodore du casernement du *Stadacona* à Halifax, le commodore M.A. Medland, se rend à Sydney avec son état-major pour établir un QG « fantôme » et assumer les fonctions et responsabilités d'officier général commandant de la côte de l'Atlantique (OGCCA), en compagnie du commandant du *Shearwater*, le capitaine G.C. Edwards, désormais son chef d'état-major. Le déplacement est essentiellement de nature administrative, garantit qu'un état-major de quartier général survivrait si Halifax était détruit par une explosion nucléaire et permet à Dyer de se concentrer sur ses responsabilités opérationnelles. Le lendemain après-midi, Dyer annule tout congé de longue durée au sein de son commandement ; le personnel déjà en congé ne sera pas rappelé et les permissions hors du port

⁷⁶ Cette décision n'était pas sans précédent, comme en témoigne l'ascension de dernière minute de Jeffry Brock à la fonction d'officier supérieur des destroyers déployés en Corée à l'été 1950.

⁷⁷ Compte rendu, *Bonaventure*, 7 novembre 1962, DHP 81/520/8000, boîte 11, dossier 2. Compte rendu, *Nootka*, 3 novembre 1962, DHP 81/520/8000, boîte 72, dossier 1 ; et CANFLAGLANT au CANAVHED, 2314z, 26 octobre 1962, DHP, 80/381.

⁷⁸ La MRC n'a pas réussi à faire l'acquisition d'un deuxième porte-avions malgré ses nombreuses tentatives. Voir Michael Whitby, « Les dés étaient pipés : la saga pour doter la Marine royale du Canada d'une plus grande capacité en matière de porte-avions, partie 2, 1956–1964 », *La revue de la Force aérienne du Canada* (automne 2010, 3, 4), at http://airforceapp.forces.gc.ca/CFAWC/eLibrary/Journal/Vol3-2010/Iss4-Fall/Sections/04-Fouled_Deck-Part_2_f.pdf.

“Exceptional Circumstances”

Canada’s Maritime Response to the Cuban Missile Crisis

pourront encore être accordées⁷⁹.

Ces déplacements, combinés au ravitaillement en munitions des navires à la vue de tous au dépôt d’armement de Bedford ainsi que l’inquiétude générale suscitée par la situation entourant Cuba, incitent Dyer à demander l’autorisation de publier une déclaration pour rassurer la population locale. « Bien qu’on déploie tous les efforts possibles afin d’éviter de prendre des mesures qui alarmeront le grand public dans la situation actuelle, explique-t-il au QGSN, tant les autorités navales que les médias d’information ont reçu des demandes de renseignements en ce qui concerne le ravitaillement en munitions et en carburant des navires de la MRC qu’il s’est révélé essentiel d’effectuer et qui est normal dans les circonstances. » Le QGSN en convient, et Dyer assure à la population locale, par l’intermédiaire des médias, que « le Commandement de l’Atlantique de la Marine n’est pas en état d’alerte officiel. Nous ne prenons que les mesures nécessaires pour garantir que nous serons prêts si une alerte est lancée. Parmi ces mesures, mentionnons le ravitaillement d’appoint normal des navires en carburant, en munitions et en approvisionnements. De plus, de façon temporaire, aucun congé de longue durée n’est accordé, mais le personnel déjà en congé n’est pas rappelé⁸⁰. »

⁷⁹ CANFLAGLANT au CANAVHED, 1927z, 24 octobre 1962; et message du CANFLAGLANT, 1228z, 25 octobre 1962, tous deux dans DHP 80/381.

⁸⁰ CANFLAGLANT au CANAVHED, 2031z, 25 octobre 1962, DHP 81/520/1886, boîte 175, dossier 2. Le dépôt de munitions de la Marine était à la vue de tous au bassin de Bedford.

“Exceptional Circumstances”

Canada’s Maritime Response to the Cuban Missile Crisis



Même si le porte-avions d'escadre léger NCSM Bonaventure était affecté à l'étranger et sillonnait les eaux européennes au moment où la crise a éclaté, il a tout de même joué un rôle important au cours des dernières étapes. (MDN)

Un important exercice fournit également une couverture pour les activités de Dyer. Des éléments du Commandement de l'Atlantique et de la Flotte de l'Atlantique de l'US Navy étaient censés exécuter l'Ex BEAGLE 2, un important exercice de « défense contre les sous-marins lanceurs d'engins » au large de la Nouvelle-Écosse et de Terre-Neuve entre le 29 octobre et le 9 novembre⁸¹. L'exercice était prévu depuis des mois, mais, en raison de la crise cubaine, la USN se retire de l'exercice, ce qui amène Dyer à annuler le programme le 24 octobre. Néanmoins, l'Ex BEAGLE 2 a eu son utilité. En effet, quelque vingt-sept navires et six unités d'aviation du Commandement de l'Atlantique étaient censés participer à l'exercice, y compris le groupe opérationnel du *Bonaventure*, ce qui signifie que ces derniers étaient dans un bon état de préparation lorsque la crise cubaine a éclaté. Dyer saisit une occasion. Plutôt que d'aller de l'avant avec l'Ex BEAGLE 2, il affecte ses navires à une série d'exercices MARLEX au large de la Nouvelle-Écosse et de Terre-Neuve, ce qui lui fournit une couverture pour les opérations de surveillance qui se dérouleront. Peu ont été leurrés

⁸¹ L'US Navy devait fournir le groupe HUK du USS *Lake Champlain*, un pétrolier, quatre sous-marins et une escadre de patrouille à l'Ex BEAGLE 2.

“Exceptional Circumstances”

Canada’s Maritime Response to the Cuban Missile Crisis

par ce subterfuge, mais celui-ci a au moins permis de disposer d'une possibilité de démentir pour expliquer la raison pour laquelle les navires partaient en mer. Dyer informe le QGSN « de son intention de mener les exercices MARLEX aux alentours du cap Race et de l'île de Sable avec des forces de la MRC, la 6^e Division de sous-marins et d'avions de l'ARC selon leur disponibilité⁸² ». Le terme « intention » est crucial et, selon une coutume navale de longue date, il signifie que Dyer va effectivement exécuter les exercices mentionnés, à moins de recevoir des directives contraires d'une autorité supérieure. Ainsi, il demande essentiellement la permission d'aller de l'avant, et le fait de ne recevoir aucun contreordre lui indique que le quartier général de la Marine l'y autorise. Cette façon de faire s'est poursuivie tout au long de la crise.



Cette photo illustre l'Arsenal maritime d'Halifax, qui comprenait un mélange de navires de guerre représentatifs de ceux qui ont pris la mer durant CUBEX en octobre et en novembre 1962. En raison de son emplacement, toute augmentation de l'activité à l'arsenal était bien à la vue des Haligoniens. (MDN)

Les plans de déploiement mis en œuvre par Dyer sont gouvernés par trois facteurs : l'établissement d'une barrière anti-sous-marine; le soutien au réseau SOSUS; et la surveillance de la flotte de pêche soviétique. En ce qui a trait au premier facteur, le CINCLANT établit « la barrière

⁸² CANCOMARLANT au CANAVHED, 2009z, 24 octobre 962, DHP, 80/381.

“Exceptional Circumstances”

Canada’s Maritime Response to the Cuban Missile Crisis

ASM sous-marine/aérienne Argentia » le 24 octobre. Surnommée STONEWALL (« Mur de pierre »), cette barrière est un « fil-piège » maritime qui s'étend sur quelque 1 100 kilomètres au sud-sud-ouest des approches du détroit de Cabot jusque dans l'Atlantique nord-ouest, et qui se trouve en travers de la route que les sous-marins soviétiques devraient emprunter pour accéder aux eaux nord-américaines. Elle comprend dix sous-marins ASM diesel-électrique (SSK) de l'US Navy, qui reçoivent l'appui d'une avant-garde constituée de dix-sept avions de patrouille maritime; les sous-marins demeurent dans des zones de patrouille relativement statiques tandis que les avions de patrouille maritime couvrent une bande de plus de 280 kilomètres au nord-est de la ligne des sous-marins. Les deux éléments travaillent en étroite collaboration avec la station SOSUS d'Argentia et les aéronefs d'alerte lointaine aéroportée (AEW) WV-2 « Willie Victor » à longue portée de Lockheed⁸³. Puisque les appareils Lockheed P2V Neptune de l'US Navy n'ont pas un rayon d'action suffisant pour couvrir l'extrémité la plus éloignée de la barrière, le vice-amiral Taylor demande au contre-amiral Dyer d'utiliser ses avions Argus pour accomplir cette tâche. Dans un message envoyé au quartier général de l'ARC au cours de la crise, le commodore de l'air Clements décrit le rôle du Commandement aéronaval :

Nous avons commencé par affecter un seul ARGUS à la tâche, mais nous sommes ensuite passés à deux. Un seul appareil suffit pour couvrir la zone s'étendant devant trois sous-marins, mais est d'une efficacité minime devant quatre. Il est difficile pour un avion dans un coin de la zone de communiquer avec un sous-marin se trouvant dans le coin diagonalement opposé. De plus, si l'on n'utilise qu'un seul avion, la zone demeurera vide de quatre à cinq heures dans l'éventualité où l'appareil affecté à la tâche devenait inutilisable et devait retourner à la base. Des patrouilles sont requises derrière cette barrière parce que des sous-marins soviétiques pourraient être entrés dans la zone avant que la barrière en question n'ait été établie (on soupçonne qu'il y en a au moins un) et aussi parce qu'on a identifié avec certitude plusieurs sous-marins et que ceux-ci pourraient surgir dans notre zone.

Clements explique d'un ton brusque (comme c'est souvent le cas avec les communications militaires) au vice-chef d'état-major de la Force aérienne ce qui suit pour décrire comment la barrière a été établie :

Je me réfère à votre commentaire sur le fait qu'un seul avion est autorisé à se rendre à la barrière. Je ne suis pas au courant qu'une quelconque autorisation ait été demandée ou donnée. Les chefs d'état-major canadiens et le Joint Chiefs of Staff (JCS – instance collégiale des chefs d'état-major des États-Unis) ont confié au CINCLANT (qui a ensuite délégué au COMASWFORLANT) la responsabilité de coordonner la planification et les opérations conjointes à l'échelle nationale avant que le SACLANT ne prenne le commandement dans

⁸³ Bouchard, *Command in Crisis*, p. 117 et 221. Les sous-marins formant la barrière étaient les USS *Hardhead*, *Sablefish*, *Piper*, *Irex*, *Cavalla*, *Sea Leopard*, *Argonaut*, *Cutlass*, *Torsk* et *Trumpetfish*. Le COMASWFORLANT a ordonné la formation de la barrière le 25 octobre, mais l'ensemble des unités n'est arrivé que plusieurs jours plus tard. Deux navires britanniques, que Bouchard ne mentionne pas, ont adopté leurs positions de « maraude » quelques jours plus tard.

“Exceptional Circumstances”

Canada’s Maritime Response to the Cuban Missile Crisis

une intervention de l’OTAN. Il a demandé au commandant maritime [canadien] si nous pouvions l’aider à établir la barrière. Nous avions la capacité de le faire, du moins pour un certain temps, avec des escadrons de temps de paix. La barrière a été extrêmement utile pour assurer la protection des eaux canadiennes, et le taux de participation requis par le Canada était faible par rapport aux avantages obtenus et au taux de participation de l’US Navy. Mon conseil au commandant maritime, basé sur les raisons ci-dessus, était d’utiliser deux avions, ce qui a été fait⁸⁴.

Ainsi, la participation du Commandement de l’Atlantique à la barrière sous-marine et aérienne est survenue plus ou moins automatiquement, à la suite de la prise de mesures de défense bilatérales convenues au préalable.

En fait, les opérations aériennes de l’US Navy et de l’ARC à l’appui de la barrière STONEWALL sont effectuées à un rythme de quelque 120 heures par jour⁸⁵. Étant donné l’emplacement de leur zone de patrouille à l’extrémité de la barrière, les équipages des Argus relèvent le défi le plus difficile, chaque mission durant en moyenne environ 17 heures. Cette tâche devient un élément central du rôle des avions Argus au cours de la crise cubaine et, en fait, l’activité s’y rapportant s’accroît pendant la durée des opérations. Du 23 au 31 octobre, ils effectuent neuf sorties sur la barrière, mais du 1^{er} au 13 novembre, le nombre des patrouilles passe à trente-quatre. En fin de compte, les avions Argus effectueront approximativement 773 heures de patrouille⁸⁶. Les deux sous-marins britanniques en détachement à la MRC, soit les NSM *Alderney* et *Astute* de la 6^e Division de sous-marins basée à Halifax, contribuent aussi accessoirement à l’opération de barrage puisqu’ils finiront pas occuper des positions éloignées en tant que bâtiments-radars à environ 550 kilomètres au nord-est de la principale ligne STONEWALL⁸⁷.

⁸⁴ CANAIRLANT au CANAIRHED, 1630z, 30 octobre 1962, cité dans Haydon, *The 1962 Cuban Missile Crisis*, p. 253.

⁸⁵ Note de service du commandant en chef des Forces navales américaines de l’Atlantique (CINCLANTFLT), 29 avril 1963, « Top Secret CINCLANTFLT Historical Account of Cuban Crisis 1962 », citée dans R. F. Cross Associates, *Sea Based Airborne Antisubmarine Warfare 1940-1977, Vol II 1960-1977*, p. 39.

⁸⁶ D.A. Grant, « Analysis of Maritime Air Command Activities during the Cuban Crisis », Service de la recherche opérationnelle du Commandement maritime, mars 1963, p. 1.

⁸⁷ Comme les navires canadiens, l’*Alderney* et l’*Astute* ont été remisés pour être utilisés pendant la guerre. Voir P. Hennessy et J. Jinks, *The Silent Deep : The Royal Navy Submarine Service Since 1945* (London, Allen Lane, 2005), p. 276.

“Exceptional Circumstances”

Canada’s Maritime Response to the Cuban Missile Crisis

Bien que la barrière passe dans la zone du CANLANT, Dyer exerce un contrôle opérationnel uniquement sur les appareils Argus et les deux sous-marins britanniques. Il comprend aussi que, si le renseignement indiquait que l’activité sous-marine soviétique s’intensifiait, les forces de la barrière seraient déplacées vers l’est au passage Groenland – Islande – Royaume-Uni, mais cela ne se produisit pas⁸⁸.

Au-delà de la barrière STONEWALL, le plan de déploiement initial de Dyer, transmis au QGSN le 25 octobre, traduit le souci du contre-amiral d’appuyer le SOSUS et de surveiller les mouvements des chalutiers soviétiques. Selon son *SITREP and Intentions* (SITREP et intentions):



Photo prise à partir d'un Argus inspectant les activités de navigation. En général, les navires étaient photographiés pour les dossiers du renseignement.
(MDN PL-113640)

contrôle opérationnel du MARLANT, le 29 oct. au matin, départ pour le MARLEX au large de Sydney. Intention de fournir du soutien à partir de Sydney. Six Tracker de la CANXS déployés à Sydney à l’appui du MARLEX.

1. Les CORTRON 5, 9, 7 et 3 et la MINRON 1 sont amenées à leur état de préparation opérationnelle maximal dans cet ordre de priorité, avec les équipages actuels. Les heures supplémentaires requises doivent être utilisées avec circonspection.
2. La CORTRON CINQ [groupe d’intervention FMAR(A)], moins les navires subissant des travaux de maintenance à l’arsenal maritime, appareillera le 25 octobre en après-midi pour exécuter un exercice MARLEX dans un secteur local. Soutien fourni par Halifax.
3. La CORTRON NEUF, placée sous le contrôle opérationnel du FMAR(A), le 26 au matin, départ pour le MARLEX dans la zone au large de St. John’s (Terre-Neuve). Intention de fournir du soutien à partir de St. John’s, avec l’aide du CAPE SCOTT, départ 30 oct.
4. La CORTRON SEPT, placée sous le

⁸⁸ Comme le suggère le message qu’envoie Clements au CEMFA, la barrière n’a probablement pas été déplacée vers la position des détroits GIUK comme le prévoyaient les plans de guerre, car les États-Unis voulaient éviter de faire participer l’OTAN à leurs interventions durant la crise de Cuba.

“Exceptional Circumstances”

Canada’s Maritime Response to the Cuban Missile Crisis

5. Des sous-marins de la SIXIÈME DIVISION DE SOUS-MARINS (RN) se dirigent vers une zone au large de St. John’s (Terre-Neuve) pour participer à l’Ex MARLEX et aider à surveiller la zone.
6. Présentement, l’intention concernant le BONAVVENTURE et la CORTRON UN est le retour à Halifax.
7. Pour répondre aux demandes de renseignements qu’on prévoit recevoir de la presse en ce qui concerne le départ des navires, on diffusera une déclaration selon laquelle les navires s’en vont participer à la partie canadienne d’un exercice canado-américain qui a été annulé et vont effectuer la portion de l’exercice qui reste⁸⁹.

Cela suscite un certain nombre d’observations. C’est une véritable chance que la CANCORTRON Cinq forme le groupe d’intervention, car cela signifie que Dyer peut faire prendre la mer presque immédiatement aux destroyers de la classe *Restigouche*, les navires les plus efficaces qu’il a sous son commandement. De plus, en déployant ses groupes de frégates au large de l’île du Cap-Breton et du cap Race, il fait en sorte que ceux-ci se trouvent en bonne position pour garder l’entrée du golfe du Saint-Laurent, surveiller certains éléments de la flotte de pêche soviétique et appuyer le réseau SOSUS fonctionnant depuis Argentia – bien entendu, les forces navales ignoraient tout de son existence. Comme mentionné précédemment, Dyer déploie, dans des conditions similaires, la CANCORTRON Cinq dans une zone au sud de l’île de Sable, d’où il pourra appuyer le réseau de Shelburne. La section de huit CS2F Tracker du NCSM *Shearwater* (CANXS) déployée à Sydney, puis repositionnée à Torbay, à Terre-Neuve, fournira du soutien aérien aux groupes de frégates. En outre, également mentionné auparavant, les deux sous-marins de la 6^e Division sont censés servir de bâtiments-radars dans les approches nord-est de la barrière STONEWALL. Bien que l’*Alderney*, premier navire déployé, se rende à son poste via St. John’s, l’*Astute* passe par le golfe du Saint-Laurent et le détroit de Belle-Isle, peut-être pour effectuer de la surveillance dans ce secteur ou pour demeurer éloigné de la principale barrière sous-marine et aérienne – on craignait que des sous-marins amis soient pris pour des sous-marins soviétiques. En ce qui concerne le NCSM *Cape Scott*, un navire de maintenance pour escorteurs, Dryer décide de le positionner à Shelburne au lieu de l’envoyer à St. John’s comme prévu, pour fournir un appui de ravitaillement aux forces de haute mer lors du déplacement du cœur des opérations au sud de la Nouvelle-Écosse. Enfin, élément le plus important en ce qui concerne l’autorité nationale de commandement et de contrôle, une fois le « SITREP and Intentions » de Dyer parvenu au QGSN, il est distribué à divers officiers supérieurs de l’état-major de la Marine ainsi qu’à l’adjoint naval du ministre et du ministre associé, ce qui démontre une fois de plus que les hauts dirigeants de la Défense sont pleinement au courant des plans de Dyer et les approuvent.

⁸⁹ CANFLAGLANT au CANAVHED, 1848z, 25 octobre 1962, DHP 80/381.

Appareillage

Le contre-amiral Dyer prévoit en premier lieu d’amener la CANCORTRON Cinq, l’escadre de service, à son plein état de préparation opérationnelle, puis à faire de même pour le reste de la flotte, dans l’ordre suivant : CANCORTRON Neuf, Sept et Trois et MINRON Un. À l’exception des destroyers les plus anciens de la CANCORTRON Trois, ces unités étaient toutes censées participer à l’exercice BEAGLE 2 et sont donc dans un état de préparation relativement bon. Dyer met son plan en marche le soir du 24 octobre 1962 en donnant au commandant du NCSM *Gatineau* de la CANCORTRON Cinq l’ordre d’annuler les essais sonar prévus et de plutôt ravitailler son navire en munitions. Le jeudi 25 octobre, à 8 h 11, le destroyer se rend au môle à munitions au bassin de Bedford pour décharger ses munitions d’exercice et charger des munitions réelles et des torpilles ASM. Plus tard au cours de la journée, le *St. Croix* et le *Kootenay* reçoivent des ordres similaires tandis que l’équipage du *Terra Nova*, qui est censé faire l’objet de travaux de maintenance, entreprend la tâche consistant à amener le navire à un état de préparation au combat⁹⁰. Parmi les autres destroyers de l’escadre, le *Columbia* se trouve en mer, où il effectue des exercices préparatoires dans le cadre d’essais après radoub, le *Chaudière* se trouve à quai dans un état semi-opérationnel et se prépare à une période de radoub, tandis que le *Restigouche* est au beau milieu d’une période de congé et d’entretien prévue et il aura besoin de quelques jours pour être préparé en vue de mener des opérations.

La CANCORTRON Cinq étant en route, Dyer se tourne vers les autres escadres placées sous son commandement. Le 24 octobre au soir, le capitaine de frégate K.E. Grant, qui commande la CANCORTRON Neuf, est avisé de préparer ses frégates à prendre la mer, et le matin suivant l’escadre commence à pomper du carburant, charger des approvisionnements et des munitions (ce sont ces mouvements qui ont incité Dyer à envoyer le message de réassurance susmentionné)⁹¹. Le *Cap de la Madeleine* et le *Lauzon* n’étant pas prêts à prendre la mer, il reste donc les NCSM *Buckingham*, *La Hulnoise* et *Swansea* pour constituer l’escadre, et ceux-ci se mettent en route vers leur zone de patrouille au large du cap Race le 26 octobre. Dans la CANCORTRON Sept, cinq des six frégates sont disponibles, mais l’unité vient de terminer une période de congé et de maintenance, et il lui faudra du temps pour parvenir à un plein état de préparation opérationnelle. Les navires finissent par appareiller le 29 octobre, effectuant des exercices préparatoires rapides en se rendant à leur zone de patrouille⁹². La dernière escadre, la CANCORTRON Trois, qui comprend des destroyers datant de la Seconde Guerre mondiale, est loin d’être complète : l’*Iroquois* est sur le

⁹⁰ Compte rendu, *Terra Nova*, 3 novembre 1962, DHP, 81/520/8000, boîte 103, dossier 5.

⁹¹ Compte rendu, CANCORTRON Neuf, 1^{er} novembre 1962, DHP, 81/520/8000, boîte 239, dossier 1. Dans le compte rendu concernant *La Hulnoise*, il est indiqué que le navire a reçu un préavis de quatre heures pour prendre la mer le soir du 24, même s’il ne s’est ravitaillé en carburant et n’a été armé que dans l’après-midi du lendemain. Cela donne à penser que Dyer avait informé toutes ses escadres la veille qu’elles devaient s’armer, se ravitailler en carburant et s’approvisionner aux fins de patrouilles opérationnelles. Compte rendu, *La Hulnoise*, 3 novembre 1962, DHP, 81/520/8000, boîte 56, dossier 2.

⁹² Compte rendu, CANCORTRON Sept, 6 novembre 1962, DHP, 81/520/8000, boîte 238, dossier 1.

“Exceptional Circumstances”

Canada’s Maritime Response to the Cuban Missile Crisis

point d’être désarmé, et le *Haida* est au carénage; seuls le *Sioux* et le *Huron* sont donc disponibles. Enfin, l’*Alderney* et l’*Astute* prennent la mer le 23 et le 29 octobre respectivement pour effectuer leur patrouille au nord-est de Terre-Neuve⁹³.



C'est par pur hasard que les escorteurs dotés des meilleures capacités du Commandement de l'Atlantique, le NCSM St. Croix et les autres destroyers de la classe Restigouche de la CANCORTRON Cinq, formaient alors le groupe prêt à appareiller à court délai. (MDN)

Il serait vain de détailler les mouvements des navires et aéronefs du Commandement de l'Atlantique au cours des trois semaines qu'a duré la crise cubaine, mais des « aperçus » de certaines activités, comme les opérations initiales de la CANCORTRON Cinq, illustrent la nature des activités et des divers défis qui ont surgi au cours de ce qu'on a appelé l'Ex CUBEX. Le 25 octobre, à 17 h, le *St. Croix* et le *Gatineau* se sont déjà approvisionnés en carburant et en munitions lorsque le capitaine Patrick Nixon et son état-major d'escadre montent à bord du *Gatineau*. Après une conférence rapide avec les commandants, Nixon conduit ses deux navires hors du port à 20 h et met le cap sur leur zone de patrouille, près du banc de l'île de Sable⁹⁴. Le *Kootenay* les suit bientôt, à 22 h 31, avec toutes ses lumières éteintes pour dissimuler son départ⁹⁵, tandis que le *Terra Nova* quitte le port le soir suivant. En raison de ces départs décalés, Nixon n'est pas en mesure de

⁹³ Conformément à la fiche de mouvement du navire de l'*Alderney*, celui-ci est parti à 0200z le 23 octobre pour se rendre à son poste de patrouille. Le navire servait alors en mer comme « souris mécanique » de la CANCORTRON Sept, DHP, 2010/15 HMS *Alderney*.

⁹⁴ Compte rendu, *St. Croix*, 6 novembre 1962, DHP, 81/520/8000, boîte 92, dossier 4.

⁹⁵ Entrevue avec le capitaine D. H. Ryan, MRC (ret), cmdt du NCSM *Kootenay*, CEMFM, OEM Patrimoine.

“Exceptional Circumstances”

Canada’s Maritime Response to the Cuban Missile Crisis

rassembler toute son escadre avant le 27 octobre, à 3 h 30. Les conditions météorologiques et l'état de la mer n'aident pas non plus. L'ouragan ELLA, le plus puissant de la saison, a traversé le secteur la semaine précédente, laissant la mer déchaînée dans son sillage, une situation qui nuira aux opérations tout au long de la crise et qu'un officier qualifie d'« incessants coups de vent⁹⁶ ». Une fois sur place, Nixon fait face à une autre réalité : il n'y a aucune capacité de ravitaillement en mer dont il peut disposer, et le navire de maintenance pour les escorteurs *Cape Scott*, qui n'était pas conçu pour les opérations de ravitaillement en mer, n'arrivera à Shelburne qu'au petit jour le 31⁹⁷. Bien que la présence du *Cape Scott* à Shelburne réduise le temps de réapprovisionnement de la CANCORTRON Cinq, cette mesure n'est pas aussi efficace que de disposer d'un pétrolier ravitaillleur en mer. Afin de maximiser le temps que passent ses navires à leur poste, Nixon met en œuvre une rotation de ravitaillement qui lui permet de maintenir trois DDE en fonction⁹⁸. Les autres escadres mettent en œuvre des rotations similaires au cours de CUBEX, mais on calculera plus tard que ce va-et-vient constant pour se ravitailler aura réduit de quelque 25 p. 100 les forces dont Dyer pouvait disposer en mer, ce qui représente un coût important⁹⁹.

En raison des mesures de sécurité serrées qui s'appliquent aux opérations, le capitaine Nixon décrit vaguement la tâche initiale de la CANCORTRON Cinq durant CUBEX comme consistant en « des fonctions de surveillance au large de la Nouvelle-Écosse¹⁰⁰ ». Les marins et les aviateurs estiment que cela pose un défi. D'une part, ils doivent s'efforcer de clarifier des renseignements imprécis au sujet d'un petit nombre de contacts sous-marins potentiels; d'autre part, ils doivent continuer de surveiller des douzaines de chalutiers et d'autres navires soviétiques qui s'attardent dans divers secteurs des zones d'opérations canadiennes et ce dans des conditions de mer inclémentes. Comme on l'a vu, les autorités navales américaines et canadiennes reconnaissent que les sous-marins et les navires de pêche pourraient jouer un rôle pouvant avoir des conséquences désastreuses au début d'une guerre ouverte; il est donc de la plus haute importance de surveiller leurs mouvements.

⁹⁶ Compte rendu, *La Hulhoise*, 6 décembre 1962, DHP, 81/520 NCSM *La Hulhoise*. L'ouragan ELLA a pénétré dans les eaux canadiennes tout juste après minuit le 22 octobre, entraînant des vents de 120 km/h. Il a atteint la presqu'île d'Avalon, à Terre-Neuve, plus tard au cours de la matinée, mais lorsqu'il a touché terre, il avait été déclassé au niveau de tempête tropicale. Le 23 octobre, ELLA est sorti des eaux canadiennes en direction nord-est. Voir le site d'Environnement Canada, à l'adresse : <http://www.ec.gc.ca/Hurricane/default.asp?lang=Fr&n=FA6EE161-1>.

⁹⁷ CANFLAGLANT au CANAVHED, 2102z, 29 octobre 1962, DHP 80/381.

⁹⁸ Compte rendu, CANCORTRON Cinq, 2 novembre 1962, DHP, 81/520/8000-260/5, boîte 236, dossier 9.

⁹⁹ VCEMM, « Minutes of the Thirteenth Senior Officers' Conference, Held at Naval Headquarters, Ottawa, on 14 to 16 January, 1963 », p. 13-14, BAC, RG 24 (acquisition 1983-84/167), boîte 144, dossier 1279-118, partie 7.

¹⁰⁰ Compte rendu, CANCORTRON Cinq, 2 novembre 1962, DHP, 81/520/8000-260/5, boîte 236, dossier 9.

“Exceptional Circumstances”

Canada’s Maritime Response to the Cuban Missile Crisis



Même si les frégates de la classe Prestonian, comme le NCSM Antigonish, n’avaient pas les capacités des destroyers, elles ont joué un rôle utile durant la crise en identifiant les navires de pêche au large de Terre-Neuve et en assurant la surveillance d’un navire de renseignement soviétique. (MDN)



De concert avec son jumeau le HMS Astute, le HMS Alderney a été déployé en embuscade au nord-est de la principale barrière sous-marine et aérienne. L’officier de navigation du Alderney était le lieutenant Peter Haydon, MRC, qui devint plus tard le grand érudit du rôle joué par le Canada pendant la crise. (MDN)

“Exceptional Circumstances”

Canada’s Maritime Response to the Cuban Missile Crisis



Une mer agitée, comme celle qui déferle sur le Chaudière, a gêné les opérations durant l’Ex CUBEX. (MDN)

Du vendredi 26 octobre jusqu’au dimanche suivant, la CANCORTRON Cinq patrouille la zone qui lui est assignée entre Halifax et l’île de Sable, identifiant les navires qu’elle rencontre. Elle transmet les renseignements qu’elle recueille au Commandement de l’Atlantique à Halifax où une équipe des opérations tient à jour une carte de surface détaillée. Dans des circonstances normales, les navires et les avions avaient pour consigne de demeurer à bonne distance des navires soviétiques afin d’éviter de se faire accuser de harcèlement, mais cela a changé avec l’urgence de la situation. Le capitaine Nixon ordonne que tous les navires, en particulier les navires soviétiques, soient surveillés et identifiés, et que ses destroyers saisissent toute occasion de recueillir du renseignement sur les émissions radar et radio des Soviétiques, ou du renseignement électronique (ELINT). Habituellement, lorsqu’ils menaient des opérations près de navires civils, les navires de guerre canadiens n’utilisaient pas leurs puissants radars navals de crainte d’endommager l’équipement civil et ils se faisaient plutôt, pour la navigation, aux radars plus petits offerts dans le commerce, les Sperry Mark II. Cependant, certains des chalutiers soviétiques plus gros étaient soupçonnés d’être des navires collecteurs de renseignement (AGI) ou de recueillir des données ELINT, et à l’occasion, lorsqu’ils se trouvaient à proximité de tels navires, les destroyers activaient leurs radars de recherche SPS-10B de sorte que leur puissante impulsion pouvait probablement brûler les cristaux de réception dans le réseau de surveillance électronique des chalutiers. Puisque les ordres opérationnels du contre-amiral Dyer et du capitaine Nixon ont été détruits – ou peut-être que les ordres ont seulement été donnés verbalement – on ne sait pas s’il s’agissait là d’une

“Exceptional Circumstances”

Canada’s Maritime Response to the Cuban Missile Crisis

procédure standard. Toutefois, des années plus tard, le commandant du *Kootenay*, le capitaine de frégate Patrick Ryan, a admis que ce n’était probablement pas la tactique la plus prudente à adopter en période de grande tension. Cela souligne néanmoins l’importance accordée à la menace constituée par les chalutiers¹⁰¹.

En tant qu’escadre de service, la CANCORTRON Cinq avait été en mesure de se rendre promptement en mer, et les autres escadres du contre-amiral Dyer se sont déployées au cours des jours suivants. Les frégates de la CANCORTRON Neuf devaient être les prochaines à quitter Halifax ; le *Buckingham* et le *Swansea* partent à 8 h 30, le 26 octobre, *La Hulioise* et le *Lauzon* les rejoignant plus tard. Ils arrivent à leur poste au large du cap Race, à 2 h le 28 octobre¹⁰². L’autre groupe de frégates, la CANCORTRON 7, vient à peine de terminer une série de radoubs et se trouve au beau milieu des exercices préparatoires et des préparatifs en vue de l’Ex BEAGLE 2 lorsque la crise éclate. Les cinq frégates prennent la mer le 29 octobre, retournant brièvement au port pour débarquer une équipe d’exercices préparatoires qui a supervisé un dernier exercice, avant de se rendre à leur poste entre l’île du Cap-Breton et le banc Banquereau, au large de la côte nord de la Nouvelle-Écosse. L’officier supérieur, le capitaine de frégate W. C. Spicer, n’a assumé la responsabilité de l’escadre qu’au début du mois et il n’est que modérément satisfait de l’état de préparation de celle-ci¹⁰³. Certains de ses officiers perçoivent d’autres lacunes. Le capitaine de corvette Alec Douglas se souvient que le spécialiste de lutte anti-sous-marin de l’escadre « se plaignait amèrement que nous n’avions pas de grandes atomiques sous-marines ». Douglas pense autrement : « Lorsque je songeais aux répercussions que l’explosion de telles charges aurait pu avoir sur la coque d’une frégate de classe *Prestonian*, je n’étais pas enthousiaste à l’idée d’en posséder¹⁰⁴ ». Une fois en mer, l’efficacité s’améliore à mesure que l’escadre s’installe dans la routine opérationnelle, et le commandant du *New Waterford* trouve que les activités sont « généralement semblables » à celles de l’exercice BEAGLE 2 pour lesquelles ils s’étaient préparés, « à l’exception du fait, bien évidemment, que les forces d’opposition ne sont plus simulées¹⁰⁵ ». Une fois arrivé à son poste, l’escadre reçoit l’ordre d’identifier des chalutiers espagnols, ce qui se révèle exigeant compte tenu des conditions de tempête qui prévalent et, avec beaucoup d’ironie, Spicer fait observer que c’est là « une occupation agréable dans la mesure où le soleil brille et que les conditions de mer sont modérées¹⁰⁶ ».

¹⁰¹ Entrevue avec le capitaine D. H. Ryan, MRC (ret), cmdt du NCSM *Kootenay*, 1^{er} octobre 2000, Service de l’histoire et du patrimoine de la MRC, QGDN. Au cours de la même entrevue, Ryan a affirmé avoir eu recours par la suite au tir de mitrailleuse lourde pour tenter de couler des flotteurs entourant un navire de recherche océanographique soviétique qui aurait été en train d’étudier un réseau sonar, mais cela ne peut être confirmé.

¹⁰² Compte rendu, CANCORTRON Neuf, 1^{er} novembre 1962, DHP, 81/520/8000.

¹⁰³ Compte rendu, CANCORTRON Sept, 6 novembre 1962, DHP, 81/520/8000, boîte 238, dossier 1.

¹⁰⁴ Douglas, mémoires non publiés (2014). D’après toutes les sources disponibles, aucun navire ou aucune escadre de la MRC n’a été armé de grenades nucléaires sous-marines pendant la crise.

¹⁰⁵ Compte rendu, *New Waterford*, 10 novembre 1962, DHP, 81/520 *New Waterford*.

¹⁰⁶ Compte rendu, *Fort Erie*, 8 novembre 1962, DHP, 81/520 *Fort Erie*.

“Exceptional Circumstances”

Canada’s Maritime Response to the Cuban Missile Crisis

Les anciens destroyers de la CANCORTRON Trois qui ont servi durant la Deuxième Guerre mondiale sont les moins prêts à se lancer dans les opérations. Le *Haida* et l'*Iroquois* en étaient à différentes étapes de l’entretien, et on préparait le dernier à être déclassé de manière permanente. Lorsqu’on a demandé à un officier ce qu’il se rappelait de la crise, il a mentionné le dynamisme avec lequel les réserves d’alcool avaient été épuisées du carré des officiers avant que le navire ne soit retiré aux fins de mise au rebut. Seuls le *Huron* et le *Sioux* sont disponibles et, bien que les deux manquent de personnel, Dyer en complète l’effectif en allant chercher des marins dans des établissements de formation. Il les regroupe dans une unité opérationnelle spéciale avec le *Columbia*, un DDE de la classe *Restigouche* qui est en plein exercice préparatoire. Sous le commandement du commandant de l’entraînement en mer, le capitaine Andrew L. Collier, les trois destroyers, désignés TU 302.1.3, se retrouvent dans la zone d’exercice, au sud d’Halifax, au milieu de la journée du 29 octobre. Après deux jours d’exercices préparatoires précipités, ils se rendent dans la région du banc de Georges aux fins de surveillance¹⁰⁷.

Les efforts du Commandement de l’Atlantique pour préparer le *Huron*, le *Sioux* et le *Columbia* symbolisent la détermination de Dyer de mobiliser tous les navires et aéronefs disponibles pour faire face à la crise. Que son commandement ait réussi à accomplir cette tâche en quatre jours à peine constitue un exploit, et des renforts lui seront bientôt envoyés. Deux dragueurs de mines de la CANMINRON Un arrivent à Halifax le 31 octobre après une « visite de familiarisation » prévue à Corner Brook, à Terre-Neuve, la semaine précédente – le reste de l’escadre est à quai ou au bassin en raison de défaillances qui nécessitent un entretien. Le destroyer *Restigouche* sera opérationnel après une période en cale sèche, le 2 novembre¹⁰⁸. Élément le plus important, le *Bonaventure* et les quatre destroyers qui l’accompagnent sont censés entrer à Halifax le matin du 2 novembre. Les avions Tracker du porte-avions ont commencé les opérations en effectuant des vols de surveillance pendant qu’il traversait la zone canadienne sur le chemin du retour; cela s’est avéré éprouvant dans les conditions de tempête, et le commandant du navire, le capitaine F. C. Frewer, a admis qu’il se préoccupait davantage d’assurer le retour des avions et des équipages au porte-avions que de trouver des sous-marins¹⁰⁹. Le *Bonaventure* est prêt à participer aux opérations trois jours après son arrivée à Halifax.

Pour les marins à bord des navires déployés dans le cadre de CUBEX, les derniers jours d’octobre 1962 ont été frénétiques et stressants et ont mis à l’épreuve leur état de préparation, leur résilience et leur détermination. Bon nombre d’entre eux s’inquiètent pour leur famille et leurs amis à terre. Malgré tout, les membres d’équipage relèvent le défi. Selon le capitaine de corvette

¹⁰⁷ Compte rendu, CANCORTRON Trois, 1^{er} novembre 1962 ; compte rendu, *Huron*, 6 novembre 1962; et compte rendu *Columbia*, 5 décembre 1962; tous les documents dans DHP, 81/520.

¹⁰⁸ Compte rendu, CANMINRON Un, 7 novembre 1962, DHP, 81/520, boîte 225, dossier 5. CANFLAGLANT au CANAVHED, 2102z, 29 octobre 1962 et 0510z, 30 octobre 1962, tous deux dans DHP, 80/381; *Cape Scott*, journal de bord, 31 octobre 1962, BAC, RG 24, vol. 8276.

¹⁰⁹ CTG 302.7 à la CTF 302, 1352z, 29 octobre 1962; et CANCOMARLANT au CANAVHED, « SITSUM 311600z », 31 octobre 1962, tous deux dans DHP, 80/381. Entrevue de Tony German avec le capitaine F. C. Frewer, DHP, 86/591.

“Exceptional Circumstances”

Canada’s Maritime Response to the Cuban Missile Crisis

Alan Lowe, commandant de la frégate *La Hulloise*, cela n’aurait pas dû être une surprise : « Nombre d’officiers ont probablement négligé le fait que le marin canadien, lorsqu’il sent le danger et a confiance en ses chefs, se comporte avec toute la loyauté dont il est capable¹¹⁰. »



Commodore Robert Welland, MRC, plus haut gradé canadien en mer (Atlantique). (MDN)



Capitaine de vaisseau C.P. Nixon, MRC, commandant de la CANCORTRON Cinq. (MDN)



Capitaine de frégate D.H. Ryan, MRC, commandant du NCSM Kootenay. (www.forposterityssake.ca)



Capitaine de frégate Tony Law, chef de la CANCORTRON Trois et commandant du NCSM Sioux. (www.forposterityssake.ca)

¹¹⁰ Compte rendu, *La Hulloise*, 6 décembre 1962, DHP, 81/520 NCSM *La Hulloise*.

“Exceptional Circumstances”

Canada’s Maritime Response to the Cuban Missile Crisis



Fait unique parmi les stations qui composent le réseau SOSUS de la MRC et de l'US Navy, plusieurs postes opérationnels au NCSM Shelburne sont occupés par des femmes membres de la Marine. (MDN)

Commandement du Pacifique

Toutes les forces maritimes du Canada ont réagi à la crise des missiles de Cuba, et pas seulement celles de l’Atlantique. Même si les événements dans le Pacifique ont été moins dramatiques, le sentiment d’urgence y prévalait aussi. Cela dit, le contexte était différent sur la côte ouest. La coopération avec l’US Navy était étroite, mais elle n’a pas été autant conditionnée par la relation avec l’OTAN. Le Commandement du Pacifique n’a « pas été bien servi » du point de vue du renseignement et n’avait pas accès à l’information SOSUS de l’US Navy sur la côte ouest¹¹¹. Le Commandement du Pacifique disposait de moins de ressources et, au moment de la crise, seulement trois destroyers de la classe *Saint-Laurent* de la CANCORTRON Deux, six navires de la classe *Prestonian* de la CANCORTRON Quatre et trois dragueurs de mines de la classe *Bay* pouvaient être déployés. Par ailleurs, le seul sous-marin de la MRC, le NCSM *Grilse*, n’était pas bien équipé pour la lutte ASM et servait principalement de « souris mécanique » pour les autres unités¹¹². Le mode de déploiement était également différent, les navires du Commandement du Pacifique occupant des positions de défense statiques au lieu de patrouiller en mer comme dans l’Atlantique. En outre, la présence des Soviétiques n’était pas aussi marquée. On y observait une activité sous-marine limitée et, pour autant que cela soit vérifiable, le seul navire soviétique déployé dans le Pacifique au cours de la crise a été un sous-marin lanceur de missiles de classe ZULU qui a quitté sa base à Vladivostok le 28 octobre et qui n’est arrivé à sa position de patrouille au large des îles Hawaï qu’une fois la tension atténuée¹¹³. L’activité des chalutiers soviétiques se concentrait dans le golfe d’Alaska à la périphérie de la zone canadienne; néanmoins, les P2V Neptune du 407^e Escadron basé à Comox, sur l’île de Vancouver, ont été occupés à effectuer des vols de surveillance dans le secteur – la MRC ne disposait que de deux avions Tracker dans le Pacifique et ceux-ci étaient principalement utilisés pour des vols d’entraînement¹¹⁴. Finalement, Esquimalt a réagi à la crise selon le même calendrier qu’Halifax; l’ordre restreignant les congés de longue durée du personnel a été donné le même jour que celui du contre-amiral Dyer, et Esquimalt a envoyé un SITREP détaillé de ses intentions à Ottawa à peine une heure après le Commandement de l’Atlantique¹¹⁵.

Les six frégates de la CANCORTRON Quatre sont en mer en train d’effectuer des exercices d’escadre avec le *Grilse* lorsque la crise éclate. Le 24 octobre, on leur ordonne de se

¹¹¹ VCEMM, « Minutes of the Thirteenth Senior Officers’ Conference, Held at Naval Headquarters, Ottawa, on 14 to 16 January 1963 », p. 19.

¹¹² MRC, « Liste rose », 22 octobre 1962; et VCEMM, « Minutes of the Thirteenth Senior Officers’ Conference, Held at Naval Headquarters, Ottawa, on 14 to 16 January, 1963 », p. 19.

¹¹³ Savranskaya, « New Sources on the Role of Soviet Submarines in the Cuban Missile Crisis », p. 238.

¹¹⁴ Les transmissions liées aux vols de surveillance du 407^e Escadron se trouvent dans DHP, 79/246, dossier 29, parties 5 et 6.

¹¹⁵ CANFLAGPAC au CANAVHED, 1947z, 25 octobre 1962, DHP, 81/520/1886, boîte 164, dossier 2. Le contre-amiral Dyer a envoyé ses intentions à Ottawa une heure plus tôt. Voir CANFLAGLANT au CANAVHED, 1848z, 25 octobre 1962, DHP, 80/381.

“Exceptional Circumstances”

Canada’s Maritime Response to the Cuban Missile Crisis

rendre à la baie Mayne, un mouillage isolé qui est coincé au nord-ouest du détroit Barkley, sur la côte ouest de l’île de Vancouver, qui donne un accès rapide à la haute mer par rapport à Esquimalt, où les frégates courrent le risque de rester bloquées. Deux frégates doivent demeurer à cet endroit en tant que groupe d’intervention tandis que le reste de l’escadre rentre à Esquimalt. Le capitaine de vaisseau par intérim D. S. Boyle conduit l’escadre à la baie Mayne, où elle s’ancre à 11 h 10, le 25 octobre, soit environ six heures avant que le capitaine Nixon emmène la CANCORTRON Cinq en mer à partir d’Halifax. Le *Beacon Hill* et le *Stettler* forment le groupe d’intervention et se rangent le long de leurs compagnons de flottille pour faire le plein de carburant, de provisions et de munitions (le *Jonquière* transfère au *Stettler* « 550 barils de mazout, une quantité considérable de vivres et douze projectiles pour mortiers sous-marins »). Une fois le ravitaillement terminé, vers 18 h, Boyle ramène le reste de l’escadre à Esquimalt, où les navires refont le plein de carburant et de munitions¹¹⁶. Ils demeurent à cet endroit pendant le reste de la crise, non en vue d’une intervention précise, mais pour être prêts à mener n’importe laquelle opération.

Les deux frégates ancrées dans la baie Mayne constituent le Groupe opérationnel 38.2 et sont placées sous les ordres du capitaine de corvette A. C. McMillin, commandant du *Beacon Hill*. McMillin ordonne « une période d’exercices d’urgence, mais ordonnée [...] au cours des quatre jours suivants, ce afin de garantir le niveau d’état de préparation le plus élevé possible ». Entre-temps, ils surveillent les bulletins de nouvelles avec grand intérêt et « on constate un regain d’enthousiasme au niveau du rendement ». La baie de Mayne Bay est incroyablement pittoresque, et après quelques jours consacrés à des exercices d’entraînement, McMillan permet à de petits groupes de descendre à terre, et « de nombreux passionnés de la pêche et de la chasse profitent de cette période de détente ». Malgré ce moment de détente, la tension reste palpable. L’historien W. L. Lund, alors jeune officier à bord du *Stettler*, se souvient d’avoir pensé : « Si nous étions sur le point d’être attaqués, nous avions besoin de plus de deux frégates entre le Canada et la puissance de l’Ours russe¹¹⁷ ».

Les ressources maritimes les plus aptes du Commandement du Pacifique étaient les destroyers de la classe *Saint-Laurent* de la CANCORTRON Deux, mais ceux-ci, comme le *Bonaventure*, ont été surpris hors position. À 8 h 30, le 23 octobre — avant que le QGSN ait déterminé comment il allait réagir à la crise de Cuba — le *Saguenay*, le *Skeena* et le *Fraser* quittent Esquimalt, en acclamant le commandant sortant de la flotte du Pacifique, le contre-amiral Finch-Noyes, tandis qu’ils défilent devant Duntze Head. Mais les marins sont joyeux pour une tout autre raison. Chaque destroyer a à son bord environ vingt membres de la musique

¹¹⁶ CANFLAGPAC au CANAVHED, 0041z, 26 novembre 1962, DHP 81/520, Transmissions OGCCP 1958-1962; pièce jointe (B), compte rendu OGCCP, 1^{er} novembre 1962, DHP, 81/520, commandant, côte du Pacifique; compte rendu CANCORTRON Quatre, 5 novembre 1962, DHP, 81/520 CANCORTRON Quatre; compte rendu, *Stettler*, 5 novembre 1962, DHP, 81/520, NCSM *Stettler*; compte rendu, *Jonquière*, 7 novembre 1962, DHP, 81/520, NCSM *Jonquière*.

¹¹⁷ Compte rendu, *Beacon Hill*, 6 novembre 1962, DHP, 81/520, NCSM *Beacon Hill*; compte rendu, *Stettler*; et entrevue de Lund avec le contre-amiral J. A. Charles, 14 juin 1995, p. 36, DHP, 2001/30.

“Exceptional Circumstances”

Canada’s Maritime Response to the Cuban Missile Crisis

Naden et, après avoir déposé les musiciens à San Francisco, les navires sont censés se diriger vers Hawaï pour trois mois d’exercices ASM avec la flotte américaine du Pacifique. Les marins considérant cet exercice à Hawaï comme un séjour au paradis; ils n’arriveront jamais à destination. Le 24 octobre, à 15 h, alors que les destroyers filaient vers le sud au large de la côte de la Californie, ils sont détournés à quelque 200 kilomètres vers le nord pour se joindre au destroyer USS *Watts* et à des P2V Neptune de l’US Navy afin de vérifier un contact suspect avec un sous-marin soviétique. Il y a eu de faux contacts dans le Pacifique comme dans l’Atlantique, et il s’est avéré qu’il s’agissait d’algues. Le commandant du *Saguenay*, le capitaine de frégate H. R. Tilley se souvient : « Ce contact, désigné Q23, a par la suite été classé comme étant probablement du varech, mais il a fourni l’occasion de mener un exercice utile avec quatre destroyers et deux des trois avions dans la zone de contact alors que, durant tout ce temps, on avait constamment en tête le blocus de Cuba¹¹⁸. » Ils reprennent ensuite la route vers San Francisco avec Hawaï toujours en tête, avant apprennent avec dépit que la « croisière au paradis » est annulée en raison de la crise cubaine et qu’ils doivent retourner dans les eaux canadiennes après avoir déposé la musique *Naden* à San Francisco¹¹⁹. Après un rapide demi-tour, ils se hâtent en direction nord avec ordre de relever le *Beacon Hill* et le *Stettler* comme unités d’intervention à la baie Mayne. Ils y arrivent le soir du 28 octobre et ils sont ravitaillés par les navires auxiliaires *Dundurn* et *Laymore*. Le *Beacon Hill* et le *Stettler* rejoignent le reste de leur escadre à Esquimalt, tandis que les trois destroyers effectuent une série d’exercices ASM en compagnie du *Grilse*¹²⁰.

¹¹⁸ Compte rendu, *Saguenay*, 7 novembre 1962, DHP, 81/520, NCSM *Saguenay* (II).

¹¹⁹ Le Conseil naval a décidé de rappeler la 21^e Division lors de la réunion tenue le soir du 24 octobre. Conseil naval, réunion spéciale, 18 h, 24 octobre 1962, DHP, 81/520/1000-100/2, boîte 26, dossier 2.

¹²⁰ CANFLAGPAC au CANAVHED, 1947z, 24 octobre 1962, DHP 81/520, Transmissions OGCCP, 1958-1962, boîte 164, dossier 2; compte rendu, CANCORTRON Deux, 15 novembre 1962, DHP, 81/520, CANCORTRON Deux ; compte rendu, *Saguenay*, 7 novembre 1962, DHP, 81/520, NCSM *Saguenay* (II) ; compte rendu, *Fraser*, 4 novembre 1962, DHP, 81/520, NCSM *Fraser* (II); compte rendu, CANCORTRON Quatre, 5 novembre 1962, DHP, 81/520 CANCORTRON Quatre; compte rendu, *Naden*, 21 novembre 1962, DHP, 81/520, NCSM *Naden*.

“Exceptional Circumstances”

Canada’s Maritime Response to the Cuban Missile Crisis



Le NCSM Stettler constituait la moitié du groupe opérationnel positionné dans la baie Mayne. (MDN)



Une frégate à quai dans un cadre pittoresque semblable à celui de la baie Mayne.
(Collection de l'auteur).

C'est là l'étendue des déploiements des unités océaniques du FMAR(P) au cours de la crise. Les frégates de la CANCORTRON Quatre et l'escadre de dragueurs de mines sont demeurées à quai à Esquimalt. Les appareils Neptune du 407^e Escadron ont joué un rôle plus actif, effectuant dix-neuf sorties opérationnelles, dont deux patrouilles de surveillance au-dessus du navire de recherche russe *Zarya* et quatre autres pour des chalutiers soviétiques dans le golfe d'Alaska. Le *Zarya*, une goélette en bois à trois-mâts munie d'un moteur, aurait pu sembler être une

“Exceptional Circumstances”

Canada’s Maritime Response to the Cuban Missile Crisis

créature éthérée d’une époque révolue et non de l’ère nucléaire¹²¹. La situation exigeait la participation d’une partie importante de l’effectif opérationnel du FMAR(P), qui avait réagi aussi rapidement et efficacement que le Commandement de l’Atlantique. L’atmosphère était toutefois sensiblement différente. Bien que, de façon générale, on ait eu des préoccupations semblables au sujet des ramifications d’une guerre nucléaire, un certain sens de normalité imprégnait le commandement ouest. Par exemple, la CANCORTON Quatre est allée de l’avant avec la tenue d’un programme de familiarisation annuel dans le cadre duquel des élèves officiers de Royal Roads ont passé une fin de semaine à bord des navires, et le soir du 29 octobre, les officiers du commandement ont donné le dîner de mess prévu pour souligner la carrière du contre-amiral Finch-Noyes. C’était peut-être une façon d’éviter de semer l’inquiétude, et la situation aurait probablement été différente si les stations de guerre du FMAR(P) avaient été en pleine mer.

¹²¹ Pièce jointe (B), compte rendu OGCCP, 1^{er} novembre 1962, DHP, 81/520, officier général, côte du Pacifique; compte rendu, CANCORTON Quatre, 5 novembre 1962, DHP, 81/520, CANCORTON Quatre; et compte rendu, *Naden*, 21 novembre 1962, DHP, 81/520, NCSM *Naden*.

“Exceptional Circumstances”

Canada’s Maritime Response to the Cuban Missile Crisis



Des destroyers de la classe St. Laurent de la CANCORTON Deux à quai à Esquimalt. Au début de la crise, l'escadron était en mer en vue d'un déploiement des plus attendus à Hawaï. (MDN)



À partir de Comox, Colombie-Britannique, des avions P2V-7 Neptune de Lockheed du 407e Escadron de l'ARC ont effectué des opérations de surveillance au-dessus du golfe d'Alaska. (MDN)

Appréhension des sous-marins

Alors que les forces du contre-amiral Dyer sont déployées, il reçoit du renseignement de façon continue sur la menace possible que représente l’activité sous-marine dans le secteur occidental de l’Atlantique Ouest. Le 27 octobre, cinq jours après que le ZULU ait été aperçu se ravitaillant au large des Açores, le commandant en chef de la Flotte de l’Atlantique des États-Unis (CINCLANT), l’amiral Dennison, signale à l’instance collégiale des chefs d’état-major américains (Joint Chiefs of Staff) qu’« une activité sous-marine soviétique accrue se dessine tandis qu’une surveillance aérienne ASM additionnelle est organisée parallèlement au développement de la situation cubaine ». Dans sa présentation, dont Dyer a reçu l’information par l’entremise du vice-amiral Taylor, l’amiral Denison énumère les observations confirmées de sous-marins soviétiques suivantes :

Le 211500z, un P5M [avion Mariner] patrouillant au sud des Bermudes a détecté un schnorkel. Quarante-six (46) heures plus tard, le contact a été photographié en surface et identifié comme étant le sous-marin de classe FOXTROT numéro 945. Durant la poursuite de ce contact, des preuves de la présence d’autres FOXTROT dans le secteur ont été obtenues au moyen des systèmes JEZEBEL et SOSUS.

Le 251642z, un R5D [avion Skymaster] de la Garde côtière a aperçu un sous-marin venant prendre de l’air à 60 milles au sud du cap Hatteras. Dix-neuf (19) heures plus tard, un contact fiable a été établi par le SOSUS dans la zone de probabilité, avec preuves fournies par l’escadre de patrouille JEZEBEL. L’enquête sur le contact se poursuit.

Le 252311z, un P5M a aperçu le FOXTROT 350 soviétique en surface au SSO des Bermudes. Pas de photo en raison de l’obscurité ; le contact s’est immergé. Le 271540z, un appareil ASM a aperçu un sous-marin en surface qui a plongé avant qu’il ait été possible d’établir son identité.

Au-delà de ces observations visuelles, Dennison mentionne qu’il y a encore plusieurs contacts SOSUS à vérifier. Il conclut : « Les preuves recueillies à ce jour confirment la présence de quatre sous-marins à longue portée à propulsion classique (trois FOXTROT et un ZULU) dans le secteur occidental de l’Atlantique. » Il observe également qu’aucun contact ne prouve que des sous-marins à propulsion nucléaire ou lanceurs d’engins sont déployés dans le secteur occidental de l’Atlantique; bien qu’elle n’ait pas été vérifiée, toute suggestion selon laquelle il n’y aurait pas de sous-marin lanceurs d’engins dans le secteur occidental de l’Atlantique aurait apaisé les tensions au sein des états-majors, même s’ils seraient tout de même restés sur leurs gardes¹²².

¹²² CINCLANT au JCS, « Summary of Soviet Submarine Activity in Western Atlantic to 271700z », 2016z, 27 octobre 1962. National Security Archives (NSA), « The Submarines of October ». Le site des NSA, actualisé au fil des ans, demeure l’une des sources les plus utiles en ce qui a trait aux opérations navales liées à la crise. L’adresse est la suivante : <http://nsarchive.gwu.edu/NSAEBB/NSAEBB399/>. Dans son rapport, l’officier d’état-major

“Exceptional Circumstances”

Canada’s Maritime Response to the Cuban Missile Crisis

Les avions de patrouille maritime canadiens établissaient aussi certains contacts, quoique rien d'aussi définitif que des observations de sous-marins en surface. Exemple typique de leurs activités, au cours de la période du 25 au 27 octobre, un Argus est affecté à la surveillance à l'extrême de la barrière STONEWALL, tandis qu'un autre aéronef patrouille dans les zones DEPRESS au sud d'Halifax¹²³. Le 27 octobre, l'Argus chargé de la patrouille à la barrière STONEWALL tente de suivre un possible contact submergé. Ce contact a été découvert la veille par un autre Argus dont l'équipage croyait qu'il s'agissait d'un sous-marin en raison du bruit des machines entendu par l'entremise de plusieurs bouées acoustiques. Cependant, il n'y a aucune corrélation avec les données provenant des autres capteurs. Plus tard, le 28, un autre Argus établit, au moyen du système JEZEBEL, un contact à l'ouest du contact initial, qu'il maintient pendant dix-sept minutes. En fin de compte, les deux contacts sont désignés B-32, lequel, à ce stade, « disparaît » et n'est jamais rétabli. Quelques jours plus tard, une autre détection par le SOSUS d'un contact que l'on croit être le B-32 se révèle être un chalutier¹²⁴. Le mystère persiste. À l'époque, on pensait que le B-32 était le ZULU qui avait été observé pendant qu'il se ravitaillait auprès du *Terek* le 22 octobre, lequel était censé avoir fait demi-tour vers les eaux nord-américaines, mais nous savons maintenant que ce n'était pas le cas, puisque ce sous-marin était rentré en Union soviétique. Une analyse ultérieure a permis de déterminer que le contact était le navire d'attaque nucléaire américain USS *Skipjack*, qui passait par-là en direction de la Méditerranée¹²⁵. Telle était l'incertitude entourant les contacts sous-marins, mais il convient de rappeler que les chefs de la marine devaient traiter toute menace possible, peu importe les doutes qu'ils pouvaient avoir au sujet d'un contact.

(Renseignement) indique que les cinq contacts détectés par le SOSUS « montrent des caractéristiques de signature apparemment différentes de celles qui se trouvent dans les bibliothèques du SOSUS ». C'est peut-être là la première indication que le SOSUS ne permettait pas d'obtenir les résultats escomptés. Voir Bruce Rule, « Faulty Intelligence Nearly ‘Sank’ SOSUS During the Cuban Missile Crisis », 2012, à l'adresse http://www.iusscaa.org/articles/brucerule/brucerule_cable_2012.htm.

¹²³ CANCOMARLANT au CANAVHED et au CANAVAIRHED, 1918z, 26 octobre 1962, DHP, 80/381.

¹²⁴ CANCOMARLANT au CANAVHED, 1633z, 27 octobre 1962, DHP, 80/381; et CTG 81,1 à la CTF 81 TG 81,1 INFO CNO CINCLANT, « Appreciation of SOSUS Activity from 301301z to 311300z », 1621 Z, 31 octobre 1962 dans NSA, « The Submarines of October ».

¹²⁵ Les déplacements du *Skipjack* sont confirmés dans Alfred Scott McLaren, *Silent and Unseen: On Patrol in Three Cold War Attack Submarines* (Annapolis, Naval Institute Press, 2015), p. 151–152.

Vers le Sud

Alors que les forces du contre-amiral Dyer concentraient leurs efforts sur la zone du CANLANT, les demandes liées à l’application de la quarantaine et au suivi de quatre FOXROT approchant de Cuba mettaient à rude épreuve les ressources navales de la Flotte de l’Atlantique des États-Unis. Le 27 octobre, le vice-amiral Taylor demande si les forces du contre-amiral Dyer peuvent se charger de la surveillance de la zone ASM Quonset, ce qui lui permettrait de déplacer les renforts vers le sud, où la pression est plus forte¹²⁶. Ainsi, à 16 h le 27 octobre, Dyer ordonne au capitaine Nixon de conduire la CANCORTRON Cinq à quelque 385 kilomètres au sud de sa position actuelle dans la zone située à 40° de latitude N et 62° de longitude O, soit à environ 480 kilomètres du côté mer de New York, à l’extérieur de son sous-secteur du CANLANT. Il s’agit là d’une zone de lancement intéressante pour les sous-marins lanceurs d’engins, qui se trouve en outre sur la route orthodromique qu’emprunteraient les sous-marins soviétiques pour s’approcher ou s’éloigner de la côte américaine ou des Caraïbes. Nixon conduit ses navires vers le sud, à 21 h (heure Zulu), le 27, et arrive dans la nouvelle zone de patrouille à 8 h (heure Zulu) le lendemain¹²⁷. Malheureusement, ce mouvement ajoute approximativement quinze heures de durée de déplacement vers Halifax – le *Cape Scott* n’est pas encore arrivé à Shelburne – ce qui signifie que Nixon ne peut maintenir que deux destroyers en place pendant que les deux autres font route pour se ravitailler. Néanmoins, le déplacement canadien permet à la Flotte de l’Atlantique des États-Unis de concentrer davantage de ressources dans la zone de quarantaine. Cette tendance se poursuivra.

¹²⁶ Barlow, « Some Aspects of the U.S. Navy’s Participation in the Cuban Missile Crisis. »

¹²⁷ CANCOMARLANT au CANAVHED, 0223z, 28 octobre 1962, DHP, 80/381.

“Exceptional Circumstances”

Canada’s Maritime Response to the Cuban Missile Crisis



Afin de réduire le temps que ses navires devaient passer en transit pour se ravitailler, Dyer avait décidé de positionner le navire de maintenance pour escorteurs NCSM Cape Scott à Shelburne, en Nouvelle-Écosse. (MDN)

Poursuivre les opérations ou non

Tandis que le Commandement de l’Atlantique respecte ses divers engagements au cours des derniers jours d’octobre, la crise cubaine menace de dégénérer. Des négociations entre les Américains et les Soviétiques se déroulent à divers niveaux officiels et officieux, mais après réception par Washington, le 27 octobre, de messages contradictoires au sujet des intentions des Soviétiques, la situation semble sur le point d’exploser. « Au lever du soleil, le dimanche 28 octobre, écrit l’historien naval américain Curtis Utz, les forces armées des États-Unis se préparaient à toute éventualité. » :

Des sous-marins Polaris, des bombardiers du Commandement aérien stratégique (SAC) et des missiles balistiques intercontinentaux (ICBM) étaient prêts à incinérer l’Union soviétique si ses chefs lançaient une attaque directe contre les États-Unis. Des porte-avions, des forces de surface et des forces sous-marines d’attaque de la Flotte de l’Atlantique des États-Unis, appuyées par des forces navales canadiennes, ont été déployés massivement dans l’Atlantique et dans la région des Caraïbes. Des escadres d’appui tactique et des escadres d’attaque de la Force aérienne, de la Marine et du Marine Corps demeuraient en alerte dans le Sud des États-Unis. Des divisions aéroportées, d’infanterie et blindées de l’Armée ainsi que des forces de débarquement du Marine Corps attendaient l’ordre d’entreprendre l’invasion de Cuba.

Leurs éventuels adversaires étaient tout aussi prêts :

Les forces soviétiques et les forces cubaines sur l’île étaient elles aussi en état d’alerte maximale. En plus de disposer de missiles balistiques à moyenne portée (MRBM), de missiles balistiques intermédiaires (IRBM) et de batteries de missiles sol-air (SAM), les Soviétiques disposaient à Cuba de quatre groupes de combat régimentaires équipés de chars, de véhicules blindés de transport d’infanterie, de missiles antichars et de roquettes tactiques Luna (FROG). À l’insu du renseignement américain, des charges nucléaires tactiques destinées aux Luna avaient été stockées à Cuba. Le commandant militaire soviétique à Cuba était autorisé à utiliser les armes à courte portée pour faire échouer une invasion amphibie menée par les forces américaines. En plus des forces soviétiques, les Cubains disposaient de 75 000 soldats réguliers, de 100 000 réservistes et de 100 000 miliciens¹²⁸.

Heureusement, non seulement pour les principaux intéressés, mais aussi pour le monde entier, un message du premier ministre Khrouchtchev arrive à Washington à 8 h, dans lequel ce dernier promet de retirer les missiles soviétiques de Cuba. Les détails restent à préciser, en

¹²⁸ Curtis A. Utz, *Cordon of Steel: The US Navy and the Cuban Missile Crisis*, Washington, Naval Historical Center, 1993, p. 38–39. Utz est l’un des premiers historiens américains à avoir reconnu le rôle joué par la MRC et l’ARC durant la crise.

“Exceptional Circumstances”

Canada’s Maritime Response to the Cuban Missile Crisis

particulier en ce qui a trait au calendrier d’exécution et à la vérification du retrait, mais, comme l’indique Utz, « le monde respire un peu mieux¹²⁹ ». La nouvelle est accueillie avec soulagement au Canada. Toutefois, les commandants de la Marine croient que la crise n’est pas terminée puisque des sous-marins soviétiques se trouvent toujours dans le secteur occidental de l’Atlantique. En outre, le « désengagement » est l’un des défis militaires les plus dangereux. L’évaluation par le Commandement de l’Atlantique d’une menace permanente ne correspond d’ailleurs pas aux mesures prises par les dirigeants du QGSN, sous pression pour réduire les coûts opérationnels en raison de la grave crise financière à laquelle fait face le gouvernement fédéral¹³⁰. Tandis qu’octobre cède la place à novembre, ce désaccord se manifeste par une rafale de messages et de coups de fil, certains d’une franchise assez brutale. L’US Navy contribuera considérablement au règlement de ce conflit.

La source illustrant le mieux les attitudes divergentes entre Halifax et Ottawa est un message envoyé par le commodore de l’air Clements au QGFA l’après-midi du mardi 30 octobre : « Ce que je retiens en général de la conversation du CEMM avec l’amiral Dyer [la veille], explique Clements, c’est qu’Ottawa estime que la crise est pour ainsi dire terminée et que la Marine et ce commandement [Commandement aéronaval] doivent revenir au statut antérieur au 22 octobre. » Pour ce qui est de la contribution du Commandement aéronaval aux efforts de la Flotte de l’Atlantique des États-Unis, cela signifie que « le commandant de la Marine devra sans doute dire au COMASWFORLANT qu’à compter d’aujourd’hui, nous avons été réduits par notre QG à nos heures de vol normales et que nous ne pouvons fournir de l’aide que dans une certaine mesure ». Clements rappelle ensuite ceci à ses supérieurs : « Je crois que vous êtes au courant qu’il y a eu cinq observations de sous-marins confirmées, deux très probables et quatre possibles dans le secteur occidental de l’Atlantique la semaine dernière. Aucune indication encore de mouvement hors de ce secteur. » Dans un message envoyé plus tôt cet après-midi-là, Clements avait expliqué au QGFA que les sous-marins dont la présence dans les Caraïbes était confirmée « pourraient passer dans notre secteur » en rentrant dans leur pays. Pour souligner l’apparente gravité de la situation, Clements ajoute : « Jamais depuis la dernière guerre une telle situation n’a existé¹³¹. »

¹²⁹ Utz, *Cordon of Steel*, p. 39. Cet épisode porte sur la façon dont le président Kennedy a répondu à deux messages reçus de Moscou dont le ton était très différent. Comme pour plusieurs aspects de la crise, l’incident, connu sous le nom de « Trollope Ploy », au cours duquel Kennedy a ignoré le message le plus pugnace, a forgé sa propre mythologie. Pour une explication plus précise des faits, voir Sheldon M. Stern, « The Cuban Missile Crisis Myth You Probably Believe », The George Washington University, History News Network à <https://historynewsnetwork.org/article/7982>.

¹³⁰ Au cours de l’été 1962, l’économie canadienne est secouée par une crise de change qui contraint le gouvernement Diefenbaker à prendre des mesures économiques rigoureuses, notamment une sévère réduction des dépenses militaires.

¹³¹ CANAIRLANT au CANAIRHED, 1630z, 30 octobre, CANCOMARLANT au CANAVHED, 2232z, 1^{er} novembre 1962, dans BAC, RG 24 (acquisition 83-84/216), boîte 47, dossier 003–114, vol. 2. Voir également, Haydon, *The 1962 Cuban Missile Crisis*, p. 255.

“Exceptional Circumstances”

Canada’s Maritime Response to the Cuban Missile Crisis

Au cours de la conversation téléphonique à laquelle Clements fait allusion, Dyer présentait certainement de solides arguments à Rayner pour maintenir l’actuel rythme des opérations. Il ne pouvait y avoir de relâchement de l’effort. Pour étayer sa position, l’après-midi du 30, Dyer transmet un résumé du renseignement au QGSN dans lequel sont énumérés les contacts sous-marins établis par les forces anti-sous-marines américaines et canadiennes dans le secteur occidental de l’Atlantique, depuis les Caraïbes jusqu’au large de Terre-Neuve. Provenant de toute évidence de sources du COMASWFORLANT, le résumé montre clairement que, dans une optique de guerre navale, la situation demeure la même, en dépit d’un relâchement général de la tension attribuable à la promesse de Khrouchtchev de retirer les missiles soviétiques de Cuba.

Au-delà des recommandations pressantes de Dyer et de Clements pour maintenir le *statu quo*, le 30 octobre, l’OTAN émet une mise en garde contre tout relâchement des mesures de précaution et le QGNS apprend que la Flotte de l’Atlantique des États-Unis ne réduira pas ses efforts¹³². Le Conseil naval se réunit à 14 h, le 30 octobre, pour réexaminer sa position et, ce soir-là, le CEMM envoie de nouvelles directives à ses commandants tant du côté de l’Atlantique que de celui du Pacifique. Celles-ci reflètent un compromis entre les exigences du quartier général et celles qui existent en première ligne :

Bien qu’il y ait eu un relâchement temporaire de la tension politique au sujet de Cuba, rien n’indique une amélioration de la situation militaire générale.

2. Le SACEUR a conseillé de ne laisser tomber aucune précaution. Le CINCLANTFLT n’a indiqué aucune réduction des déploiements défensifs.

3. On croit qu’il pourrait y avoir dix sous-marins de la Flotte du Nord présentement déployés dans l’Atlantique, ayant probablement quitté leurs ports d’attache avant la déclaration de la quarantaine. Quatre sous-marins de la classe F [OXTROT] ont été identifiés avec certitude et photographiés dans les environs de la ligne de patrouille.

4. Jusqu’à maintenant, rien n’indique un démantèlement des sites de missiles à Cuba.

5. L’arc septentrional de la ligne de patrouille de quarantaine a été retiré jusqu’à une ligne Cap Canaveral-Puerto Rico.

6. L’évaluation de la situation porte à croire que la période de tension se poursuivra jusqu’à ce qu’on ait pu procéder à une vérification satisfaisante du démantèlement des bases de lancement de missiles cubaines.

Face à cette situation, Rayner explique qu’« il est donc nécessaire d’adopter une politique de vigilance continue sans diminution des activités de maintenance des unités de la flotte ni

¹³² Addendum, message OTAN PO/62/686, 30 octobre 1962, DHP, 73/1223, série IX, dossier 3171.

“Exceptional Circumstances”

Canada’s Maritime Response to the Cuban Missile Crisis

réduction de l’instruction, et d’avoir une capacité d’intensification des opérations à préavis court. Par conséquent, il est prévu que :

- (a) les unités opérationnelles demeureront dans les secteurs de commandement ;
- (b) l’instruction sera maintenue au niveau prévu antérieurement ;
- (c) la consommation de carburant sera planifiée en fonction des indemnités pour l’année financière en cours et de façon à disposer d’une réserve en cas d’accroissement de l’activité opérationnelle ;
- (d) les commandements reviennent aux procédures normales en matière de maintenance, de réparation et d’heures supplémentaires.

Afin d’assurer le suivi des coûts liés à ces activités, le CEMM ordonne que « les dépenses exceptionnelles attribuables à la situation à Cuba soient signalées tous les lundis en ce qui concerne la semaine précédente. Le premier rapport devra être présenté le 5 novembre et il couvrira toute la période jusqu’au 3 novembre¹³³ ».

Ainsi, le Conseil naval demande à Dyer non seulement de maintenir sa posture opérationnelle, mais aussi de mettre en œuvre des plans antérieurs concernant la maintenance et les exercices. Conformément à ces directives, Dyer informe le QGSN ce soir-là que le NCSM *Gatineau* cessera les opérations pour CUBEX le 13 novembre et entrera au carénage comme prévu. De même, la MINRON Un participera à l’exercice SWEPEX 1/62, qui doit se tenir du 16 au 28 novembre dans la région de Shelburne. Il envoie ensuite un SITREP décrivant les activités de ses forces opérationnelles, qui sont les mêmes que précédemment¹³⁴. Sa seule préoccupation est que les restrictions relatives au carburant imposées par le QGNS pourraient affecter les opérations, mais il explique qu’il puise dans la réserve de carburant précédemment allouée pour l’exercice BEAGLE 2 qui a été annulé. Le QGSN autorise le maintien du rythme opérationnel le jour suivant selon l’unique condition que Dyer s’assure qu’il reste une réserve adéquate de bouées acoustiques et que les calendriers de maintenance et d’instruction sont respectés¹³⁵.

La pression exercée par l’US Navy a contribué à l’atteinte de ce résultat. Le vice-amiral Rayner et le chef des opérations navales (CNO) des États-Unis, l’amiral George Anderson,

¹³³ CANAVHED au CANCOMARLANT et au CANCOMARPAC, 2238z, 30 octobre 1962, dans Haydon, *The 1962 Cuban Missile Crisis*, p. 256.

¹³⁴ CANFLAGLANT au CANAVHED, 2312z, 30 octobre 1962; et CANCOMARLANT au CANAVHED, 0302z, 31 octobre 1962, tous deux DHP, 80/381.

¹³⁵ Ottawa a plus tard approuvé l’acquisition de 2 000 bouées acoustiques auprès des É.-U. Toutefois, le QGSN a décreté que si on en utilisait un certain nombre, il faudrait les acheter immédiatement puisqu’il n’y en avait plus en réserve au Canada, et un tel achat serait difficile à justifier dans le cadre du programme d’austérité du gouvernement. CANAVHED au COMARLANT, 7 novembre 1962, DHP, 81/520/1886.

“Exceptional Circumstances”

Canada’s Maritime Response to the Cuban Missile Crisis

étaient en contact au cours de la crise, et il se peut fort bien que le CNO ait encouragé le CEMM à poursuivre ses efforts. Plus concrètement, le 1^{er} novembre, le vice-amiral Taylor a envoyé un message à Dyer, que ce dernier a transmis au QGSN, décrivant la détermination de la Flotte de l’Atlantique à maintenir au maximum les efforts de surveillance, et exhortant le Canada à faire de même. Dans le message, Taylor rappelle le nombre élevé de sous-marins soviétiques signalé dans le secteur occidental de l’Atlantique, soulignant que « ce niveau d’activité sans précédent justifie une augmentation proportionnelle de la surveillance », et affirme que son commandement maintiendra son « niveau actuel de surveillance indéfiniment ». Exprimant son accord avec un SITREP transmis antérieurement au QGSN par Dyer dans lequel celui-ci manifestait ses intentions de maintenir un plein effort opérationnel, Taylor explique que ces dispositions sont « pleinement justifiées et appropriées compte tenu de la nature de la menace pesant sur le continent nord-américain. Je recommande que vous mainteniez ce niveau ». En terminant, Taylor applaudit les efforts déployés jusqu’à maintenant par le Commandement de l’Atlantique : « La coopération manifestée dans le cadre de la coordination des forces dans ce secteur clé est un autre exemple de l’importance de nos plans communs sur l’état de préparation¹³⁶. » Il est presque certain que Dyer a demandé à Taylor de lui exprimer son appui et, en transmettant sa demande au QGSN, il a envoyé un message clair indiquant que l’US Navy allait maintenir ses opérations de surveillance dans un avenir prévisible et que le Canada non seulement devrait faire de même, mais avait également l’obligation de le faire. Lors de leur réunion du 5 novembre, les chefs d’état-major confirment que « l’état de préparation de la MRC dépendra de celui qui est en vigueur dans les forces navales américaines » et, pendant toute la durée de la crise, l’effort maritime canadien continuera d’être proportionné celui des Américains¹³⁷. Le soulagement que cette décision a procuré à Dyer et Clements est évident dans un message que ce dernier a envoyé au QGFA : « L’autorisation d’augmenter le nombre d’heures de vol est appréciée au plus haut point. Nous considérons qu’il s’agit d’une exigence opérationnelle dans les circonstances actuelles ». Un peu plus loin, Clements ajoute : « Cela permet également d’atténuer l’embarras d’une participation canadienne inadéquate aux plans préparés précédemment¹³⁸. »

Les officiers de marine supérieurs américains sont reconnaissants de l’engagement continu des Canadiens et sont conscients qu’il est essentiel au succès de la quarantaine. Dans son compte rendu après action concernant l’opération à Cuba, l’amiral Denison reconnaît à quel point le « CANCOMARLANT a accru la surveillance ASM et dans quelle mesure son aide et sa coopération en la matière ont contribué de façon significative à l’effort de lutte anti-sous-marin ». Élément le plus important, il fait observer que « sans cette aide précieuse, une grande partie du secteur occidental de l’Atlantique n’aurait pas été adéquatement protégé en raison des importants engagements ASM [de la Flotte de l’Atlantique des États-Unis]¹³⁹. » Ainsi, les

¹³⁶ COMASWFORLANT au CANCOMARLANT, 0121z, 1^{er} novembre 1962, DHP, 80/381.

¹³⁷ Procès-verbal de la réunion des chefs d’état-major, 5 novembre 1962, DHP, 2002/17, boîte 72, dossier 2.

¹³⁸ CANAIRLANT au CANAIRHEAD, 012030Z, dans Haydon, *The 1962 Cuban Missile Crisis*, p. 262.

¹³⁹ Note de service du CINCLANTFLT, 29 avril 1963, « Top Secret CINCLANTFLT Historical Account of Cuban

“Exceptional Circumstances”

Canada’s Maritime Response to the Cuban Missile Crisis

efforts canadiens dans l’Atlantique du Nord-Ouest ont permis à la l’US Navy de mieux respirer pendant qu’elle mettait en œuvre la quarantaine plus au sud.

Crisis 1962 », cité dans R.F. Cross Associates, *Sea Based Airborne Antisubmarine Warfare 1940-1977, Vol II 1960 -1977*, p. 39.

L’élargissement des zones de surveillance

Le Commandement de l’Atlantique poursuivra ses efforts de surveillance jusqu’à ce que, finalement, la crise s’apaise à la mi-novembre. Cinq activités dominent au cours de ses opérations : l’organisation de deux patrouilles aériennes maritimes uniques en leur genre; la surveillance du louvoyage de la flotte de pêche soviétique autour du banc de Georges; le repérage et la filature de ressources de surface soviétiques soupçonnées de ravitailler d’autres unités, notamment des sous-marins; et la poursuite de contacts sous-marins au large de Terre-Neuve et de Nantucket. En rétrospective, aucune de ces missions ne semble avoir produit de preuves concrètes d’activité soviétique néfaste, mais à l’époque, on n’en était pas certain.

Les deux missions aéronavales sont à l’opposé l’une de l’autre. La première se déplace vers le sud dans la zone du CANLANT pour apporter une aide directe aux Américains. Le 30 octobre, le vice-amiral Taylor demande au contre-amiral Dyer si le Commandement aéronaval peut fournir un appareil Argus comme contribution à ce qu’on a appelé la patrouille BRAVO 2 SIERRA, centrée à 38° de latitude nord et à 68° de longitude ouest, à environ 800 kilomètres au large de la côte de la Virginie et du Delaware. La zone de patrouille se trouvait immédiatement au sud des approches du corridor d’importance stratégique Washington-Philadelphie-New York et, élément plus significatif, dans les environs des réseaux SOSUS fonctionnant depuis le cap Lewes, au Delaware, et le cap Hatteras, en Caroline du Nord. La patrouille est effectuée par un groupe de patrouille de l’US Navy basé à Quonset, au Rhode Island. Cependant, puisque la plupart de ses appareils sont déployés à Argentia pour des patrouilles de barrage, aux Açores pour des patrouilles au milieu de l’Atlantique ou à Key West pour des opérations de quarantaine, les opérations prolongées mettent les équipages aériens et le personnel de maintenance du groupe à rude épreuve. Le Commandement aéronaval accepte et affecte un Argus à la patrouille pour des périodes de 24 heures, un jour sur deux en passant par la station aéronavale américaine de Brunswick, au Maine. En fin de compte, les aviateurs canadiens couvriront la zone pendant environ cinquante-sept heures au total au cours de la crise¹⁴⁰.

L’autre mission aéronavale consiste en un vol de surveillance longue distance ponctuel dans l’Arctique. Comme nous l’avons vu, les représentants du Commandement de la défense aérospatiale de l’Amérique du Nord (NORAD) étaient inquiets que les navires soviétiques tentent de perturber le système de défense aérienne du continent au début d’un conflit, et il existait des preuves que les câbles sous-marins du Système de détection lointaine des missiles balistiques (BMEWS) entre Thulé, au Groenland, et Cape Dyer, sur l’île de Baffin, avaient été coupés en 1961¹⁴¹. On craint une répétition de ces perturbations lorsqu’un gros chalutier

¹⁴⁰ Grant, « Analysis of Maritime Air Command Activities during the Cuban Crisis », appendice A, figure 1. Les cinquante-sept heures ne comprennent pas le temps de transit.

¹⁴¹ NORAD/CONAD, Direction du Service historique du Commandement, « North American Air Defence Command and Continental Defence Command, Historical Summary July-December 1962 », 1^{er} avril 1963. p. 23–25.

“Exceptional Circumstances”

Canada’s Maritime Response to the Cuban Missile Crisis

soviétique a été observé près du câble se terminant à Deer Lake, au Labrador au début de la crise de Cuba ; comme on l’indique sans s’embarasser dans un historique du NORAD : « Parce que la réparation d’un câble peut prendre de dix jours à deux semaines, une rupture n’est pas une mince affaire¹⁴². » Par mesure de précaution, le NORAD demande une reconnaissance aérienne des eaux entre le Canada et le Groenland et dans le détroit de Davis. Au début, les officiers du renseignement se concentrent sur les activités du chalutier lourd soviétique RT 94, qui avait été aperçu pour la dernière fois le 19 octobre au large de la côte nord-est de Terre-Neuve, mais par la suite, deux autres navires éveillent des soupçons¹⁴³. Les avions de patrouille maritime étaient manifestement les plus appropriés pour effectuer la mission, mais ils devaient se rendre ailleurs d’urgence de sorte qu’on a utilisé un vénérable Avro Lancaster du 408^e Escadron de l’ARC qui avait « survécu » à douze missions de bombardement durant la Deuxième Guerre mondiale, y compris des raids au-dessus de l’Allemagne.



Un bombardier Avro Lancaster, vétéran des missions du Bomber Command en Europe durant la Deuxième Guerre mondiale, a effectué une « patrouille maritime spéciale » aux confins de l’Arctique. (Musée de l’Aéronavale de Shearwater)

Le vol de surveillance, qui devait à l’origine être effectué le 28 octobre, ne peut finalement être exécuté que le 4 novembre en raison du mauvais temps (un Argus tout temps aurait pu être utilisé à n’importe quel moment). Désigné « patrouille maritime spéciale » dans le registre des opérations du 408^e Escadron, l’équipage du Lancaster reçoit l’ordre de patrouiller à partir de Torbay, à Terre-Neuve, vers le nord le long de la côte du Labrador, d’un côté à l’autre de l’entrée du détroit d’Hudson jusqu’à Iqaluit (T.N.-O.) alors connu sous le nom de Frobisher Bay. Après une escale à Iqaluit, l’équipage doit mettre le cap sur le détroit de Davis,

¹⁴² NORAD/CONAD, Direction du Service historique du Commandement, « North American Air Defence Command and Continental Defence Command, Historical Summary July-December 1962 », p. 32.

¹⁴³ CANCOMARLANT au CANAIRHED, au CANAVHED et au COMASWFORLANT, 0223z, 28 octobre 1962, DHP, 80/381.

“Exceptional Circumstances”

Canada’s Maritime Response to the Cuban Missile Crisis

au nord, en direction de Cape Dyer, avant de retourner à Goose Bay, au Labrador. Le personnel naviguant reçoit comme instruction de « photographier tous les navires russes qu'il rencontre », en accordant une attention spéciale aux chalutiers *RT 94* et *RT 99* et au pétrolier ravitailleur *Artem*. L'équipage doit aussi tenir un registre des glaces et observer le silence radio tout au long du vol¹⁴⁴. Une fois organisée, la mission a exigé un long vol difficile de quelque onze heures dans chaque direction, au cours desquelles aucun navire soviétique n'a été observé. Néanmoins, par précaution, l'équipage a pris environ deux cents photos de « types représentatifs de navires » aux fins d'examen par le personnel du renseignement¹⁴⁵.

Il ne manquait pas de navires soviétiques plus au sud, en particulier dans la région du banc de Georges. Chevauchant la limite sud de la sous-zone canadienne, le banc de Georges était situé à l'est-sud-est de Cape Cod, au Massachusetts, à environ 400 kilomètres au sud de la Nouvelle-Écosse. C'était là un secteur de pêche prisé par plusieurs nations, y compris les Soviétiques et, comme nous l'avons vu, le fait qu'il s'agissait aussi d'une zone stratégique en raison du réseau SOSUS fonctionnant depuis Nantucket et de la présence des deux plates-formes radars à longue portée « Texas Tower » soulevait des préoccupations au sujet des activités des chalutiers soviétiques. L'activité sous-marine devait aussi être prise en compte et, même si les bancs eux-mêmes étaient relativement peu profonds, les chenaux profonds à proximité pouvaient constituer des endroits attrayants où se dissimuler pour un commandant de sous-marin soviétique.

Comme on l'a vu, à la fin d'octobre, le contre-amiral Dyer dépêche l'unité opérationnelle 302.1.3, composée du *Columbia*, du *Sioux* et du *Huron*, pour patrouiller dans le secteur du banc de Georges. Les navires ont un défi de taille à relever pour ce qui est de produire un tableau exact de l'activité soviétique. À part de nombreux bateaux de pêche, le renseignement révèle qu'il y a d'autres navires dignes d'intérêt dans le secteur, notamment le chalutier utilisé pour le renseignement, le *RT 710*, les navires de soutien *Atlantika* et *BMRT 301*, et le *Shkval*, un navire collecteur de renseignement, qui sont soupçonnés et que les Américains et les Canadiens tentent de repérer depuis plusieurs jours¹⁴⁶. Les premiers ratissages effectués

¹⁴⁴ CTF 302 à la CTF 302.2.0, 1851z, 1^{er} novembre 1962, DHP 81/520/8000, boîte 164, dossier 5.

¹⁴⁵ CTF 302.2.0 à la CTF 302, 2353z, 9 novembre 1962, DHP 81/520/8000, boîte 164, dossier 5. Pour une histoire de l'équipage du Lancaster, qui a mené cette mission, voir, Matthias Joost « A History of Lancaster KB882 » à l'adresse électronique <http://www.rcaf-arc.forces.gc.ca/en/article-template-standard.page?doc=a-history-of-lancaster-kb882/i7oyqr5m>. Dans un historique du 408^e Escadron, on mentionne que l'équipage du Lancaster « a repéré et a photographié un sous-marin soviétique apparemment endommagé qui rentrait au pays en navigant en surface », mais il n'existe aucune preuve à l'appui de cette affirmation. Celle-ci reposait probablement sur des rumeurs du personnel naviguant. Voir *408 Squadron History* (The Hangar Bookshelf, 1984), p. 55. Curieusement, le vol n'est pas mentionné dans une étude approfondie du 408^e Escadron au cours de cette période, ce qui peut être une indication de son caractère secret. Voir *408 Squadron RCAF: the Rockcliffe Years, 1949-1964* (Ottawa : 408 (Goose) Squadron Ottawa Group, 2014).

¹⁴⁶ CTF 302 au CANAIRHED et au CANAVHED, 31 octobre 1962, DHP, 80/381; compte rendu, *Sioux*, 1^{er} décembre 1962, DHP, 81/520 *Sioux* 8000, boîte 98, dossier 2; et J. G. Barlow, « Some Aspects of the U.S. Navy's Participation in the Cuban Missile Crisis ».

“Exceptional Circumstances”

Canada’s Maritime Response to the Cuban Missile Crisis

par le groupe opérationnel le 1^{er} novembre ne donnent aucun résultat et, le lendemain, le *Sioux* travaille de façon indépendante après que le *Huron* se soit rendu à Shelburne pour se ravitailler en carburant et que le *Columbia* soit rentré à Halifax. Peu après midi le 2 novembre, un avion Tracker du VS-880 signale un contact MAD possible à vingt-neuf kilomètres du *Sioux*, qu'il maintient pendant dix minutes. Une analyse subséquente des données MAD révèle un contact sous-marin possible, qui est désigné E-58, et qui, comme nous le verrons, fera l'objet d'une attention considérable au cours de la semaine suivante¹⁴⁷. Toutefois, rien n'aboutit ce jour-là, et lorsque le *Sioux* s'approche de l'endroit, il n'y trouve qu'un navire-usine russe dans les environs immédiats. Le commandant du *Sioux*, le capitaine de frégate C.A. Law, indiquera plus tard : « Étant donné que le contact [MAD] se trouvait dans des eaux dont la profondeur était généralement inférieure à vingt brasses [36,5 mètres], et même, plus souvent, à dix et que la profondeur minimum était de trois brasses et demie, il a été estimé qu'aucun sous-marin ne pouvait fonctionner en immersion dans les alentours¹⁴⁸ ». En outre, il a été déterminé par la suite que certains câbles et cordages de chalutiers soviétiques étaient suffisamment gros (« aussi larges que la cuisse d'un homme », selon un journaliste) pour provoquer une détection MAD, ce qui constitue une autre source de faux contacts sous-marins¹⁴⁹.

Le compte rendu du capitaine de frégate Law pour le mois de novembre 1962, est l'un des rares rapports opérationnels détaillés qui n'ont pas été détruits. Il fournit une précieuse description des activités sur le banc de Georges au cours des deux jours suivants. En revenant de Shelburne, le *Huron* découvre « sept navires-bases russes et un pétrolier ravitailleur à 41°44' de latitude N et 68° de longitude O », sur le banc de Georges, directement à l'ouest de Cape Cod. Le *Sioux* fait route pour rejoindre le *Huron* et, à 17 h, établit le contact « avec une concentration de dix chalutiers-usines et un pétrolier ravitailleur ». Law poursuit :

Pendant les quelques heures qui ont suivi, les événements se sont enchaînés rapidement. À 19 h 30 (heure locale), tous les navires dans les environs immédiats avaient été identifiés. On soupçonnait le BMRT 301 d'être aussi dans le secteur et, comme ce navire avait soulevé un intérêt considérable, le *Sioux* a entrepris des recherches pour le retrouver et le surveiller de près. Le *Huron* s'est joint au *Sioux*, et les deux navires ont passé en revue les données et ont entamé des recherches plus poussées vers le nord [...] À ce stade, les deux navires se sont concentrés sur le repérage du gros chalutier russe puisqu'il faisait alors très noir et que le nombre de navires présents s'était accru. Le *Huron* a repéré le BMRT 301 et l'a étroitement surveillé tandis que le *Sioux* effectuait une écoute sonar dans le secteur tout en surveillant le pétrolier ravitailleur *Piryatin*. Cette surveillance s'est poursuivie toute la nuit.

Pendant la nuit entière, le gros des chalutiers-usines a continué à mener des opérations

¹⁴⁷ CTF 302, « Sitsum 031600z », 1709z, 3 novembre, DHP, 80/381.

¹⁴⁸ Compte rendu, *Sioux*, 1^{er} décembre 1962, DHP, 81/520 *Sioux* 8000, boîte 98, dossier 2.

¹⁴⁹ Harbron, « The Soviets’ Floating City in our Atlantic Waters », revue *Maclean’s* (juin 1962), p. 3.

“Exceptional Circumstances”

Canada’s Maritime Response to the Cuban Missile Crisis

de pêche, montant et descendant des routes parallèles en direction ENE/OSO le long d'une isobathe de cent brasses. Les navires de pêche étaient méticuleux et patrouillaient de façon ordonnée, ce qui portait à croire qu'un contrôle militaire était exercé. À intervalles irréguliers, on a pu observer divers navires qui lançaient des signaux clignotants, apparemment selon un code préétabli, car on n'a aperçu aucun autre navire en accusant réception ou y répondant¹⁵⁰.

Un article paru dans la revue *Maclean's* à l'été 1962 décrit la centralisation que les Soviétiques utilisaient pour gérer leurs activités halieutiques. Chaque matin, une douzaine de capitaines de chalutiers tenaient des « réunions stratégiques » à bord des navires-usines pour déterminer les déplacements et les activités de la journée¹⁵¹. Cela a donné lieu à des mouvements disciplinés qui pouvaient être mal interprétés, et les personnes qui soupçonnaient des activités louches pouvaient conclure que les navires manœuvraient pour dissimuler les mouvements d'un sous-marin. Cette situation s'est révélée impossible à éclaircir pendant la crise et a mené à la rédaction de rapports sur les sous-marins contenant des données erronées. Law fait face à une situation similaire quelques jours plus tard lors d'un incident révélateur. Après un « bref contact sonar » établi par le *Sioux*, un groupe de grands chalutiers de pêche soviétiques manœuvrent d'une façon pouvant être interprétée comme une tentative de perturbation de la poursuite entreprise par le destroyer. Après réflexion, Law avance que « deux conclusions peuvent être tirées de cette manœuvre » :

- (a) La manœuvre pourrait avoir été conçue pour embrouiller la zone de contact et dissimuler la présence d'un sous-marin soviétique ou, ce qui est beaucoup plus probable,
- (b) Les chalutiers-usines dotés d'équipement de repérage du poisson avaient détecté le même banc de poissons que le *Sioux* et se déplaçaient pour en attraper une partie.

¹⁵⁰ Compte rendu *Sioux*, 1^{er} décembre 1962, DHP, 81/520 *Sioux* 8000, boîte 98, dossier 2.

¹⁵¹ Harbron, « The Soviets’ Floating City in our Atlantic Waters », p. 3.

“Exceptional Circumstances”

Canada’s Maritime Response to the Cuban Missile Crisis



Le destroyer NCSM Sioux, qui datait de l'époque de la Deuxième Guerre mondiale, a dû relever un défi de taille pour suivre les chalutiers soviétiques le long du banc de Georges. (MDN)

Le *Sioux* confirme que le contact est bel et bien un banc de poissons; les navires de guerre quittent les lieux alors que les Soviétiques récoltent leurs prises¹⁵². Les contacts établis ne sont pas tous des sous-marins et les chalutiers ne sont pas tous utilisés avec une intention belliqueuse, mais cet incident illustre bien que l'on peut avoir tendance à craindre le pire en période de forte tension.

¹⁵² Compte rendu, *Sioux*, 1^{er} décembre 1962. DHP, 81/520 *Sioux* 8000, boîte 98, dossier 2.

Mouvements de rapprochement

Lorsque d’autres navires deviennent disponibles pour se rendre dans le secteur du banc de Georges et aux extrémités sud-ouest de la zone du CANLANT, le contre-amiral Dyer restructure ses unités opérationnelles. Le *Restigouche*, qui sort tout juste de radoub, quitte Halifax le 2 novembre. À bord se trouve l’officier supérieur canadien en mer de l’Atlantique (SCOA (A)), le commodore R.P. Welland, qui vient de rentrer à Halifax avec le groupe opérationnel du *Bonaventure*. Il retournera sur le porte-avions le 6 novembre lorsque celui-ci se joint aux opérations. À ce stade, le *Bonaventure* forme la TU 302.7.1 tandis que l’unité opérationnelle 302.1.0, qui comprend la CANCORTRON Cinq du capitaine Nixon, est dissoute pour constituer la TU 302.7.2. Deux destroyers de la CANCORTRON Un renforceront plus tard l’escadre de Nixon lorsqu’ils seront prêts à prendre la mer. Les deux unités opérationnelles seront placées sous le commandement de Welland en tant que CTG 302.7. Les deux autres destroyers de la CANCORTRON Un sont intégrés dans l’unité opérationnelle du *Sioux* sur le banc de Georges¹⁵³. En plus des deux escadres de frégates menant des opérations près des secteurs du cap Race et de l’île de Sable, Welland sera chargé de deux unités opérationnelles servant en bordure ou à l’extérieur de la zone du CANLANT, notamment la région du banc de Georges et de Nantucket et, dans le cas du *Bonaventure*, au large des côtes des Bermudes. Les désignations d’unités et de groupes opérationnels peuvent paraître compliquées, mais le fait que le contre-amiral Dyer ait envoyé dans ces eaux son commandant en mer ayant le plus d’ancienneté et ses plates-formes les plus utiles montre l’importance qu’il accorde à la mission. Ces changements ne sont pas attribuables à des incursions radicales menées dans le secteur par des unités soviétiques ; les forces de Dyer viennent plutôt combler le vide laissé par les unités de l’US Navy, plus occupées dans les Caraïbes. Étant donné que la Flotte de l’Atlantique des États-Unis avait déployé la plupart de ses groupes de porte-avions ASM pour soutenir ses trois porte-avions d’attaque dans cette région, le groupe opérationnel du *Bonaventure* comble un vide lorsque quatre FOXTROT sont détectés près de la ligne de quarantaine¹⁵⁴. Les détails des opérations sont fragmentaires en raison de l’absence de documentation, mais selon les mémoires de Welland, ses navires et avions ont patrouillé quelque seize mille milles carrés d’océan pendant plus d’une semaine. Le fait que le *Bonaventure* puisse réapprovisionner ses destroyers de protection a permis à l’unité opérationnelle de conserver sa pleine force tout au long de la mission¹⁵⁵.

Les opérations du *Bonaventure* montrent que le personnel de la marine canadienne a su innover durant les opérations de la crise cubaine. Lorsque le porte-avions est revenu d’Europe en plein

¹⁵³ CTF 303 au CANAVHED, 0335z et 2101z, 3 novembre 1962, tous deux dans DHH, 80/381; et compte rendu, commandant CANCORTRON 5, 4 décembre 1962, DHP, 81/520/8000-260/5, boîte 236, dossier 9.

¹⁵⁴ Il semble que seul le groupe Hunter-Killer comprenant le porte-avions ASM *USS Lake Champlain* et plusieurs destroyers était disponible sur la côte nord-est des États-Unis.

¹⁵⁵ Mémoires de Welland en possession de l’auteur, et compte rendu du *Bonaventure*, 5 décembre 1962, DHP, 81/520 *Bonaventure* 8000, compte rendu de délibérations 1957–1962.

“Exceptional Circumstances”

Canada’s Maritime Response to the Cuban Missile Crisis

milieu de la crise, le commodore Welland y a fait installer un processeur AN/ARR-3 JEZEBEL récupéré auprès de l’ARC. Au cours de ses opérations de surveillance au large des Bermudes, les avions CS2F Tracker équipés de systèmes de retransmission JEZEBEL ont pu transmettre les données à basse fréquence recueillies par les bouées acoustiques par l’intermédiaire d’une radio de l’avion directement au porte-avions où elles ont été analysées par l’AN/ARR-3¹⁵⁶. Il s’agissait d’une avancée importante. Auparavant, les Tracker, qui, contrairement aux Argus et aux Neptune de l’ARC, n’étaient pas équipés d’un processeur JEZEBEL, devaient enregistrer ces renseignements, puis ramener les enregistrements par voie aérienne au porte-avions afin qu’ils soient analysés. Ce processus prenait des heures, ce qui signifiait que tout contact « chaud » était forcément « froid » au moment où l’analyse était terminée. En revanche, le « système de relais Jez » permettait de recevoir des renseignements tactiques en temps réel jusqu’à une distance de cent vingt milles du porte-avions¹⁵⁷. Cette percée, ainsi que l’utilisation avant-gardiste de JEZEBEL par la MRC à bord des destroyers (« Des Jez », comme on l’appelait) ont attiré l’attention des officiers de l’US Navy. En février 1963, ils invitent la MRC à démontrer les procédures lors d’exercices auxquels participent leur groupe opérationnel BRAVO et les sous-marins nucléaires USS *Thomas Jefferson* et *Nautilus*. Contrairement aux quelques heures dont disposaient auparavant les unités de la MRC pour confronter des unités à propulsion nucléaire, ces exercices permettaient d’acquérir de l’expérience sur plus d’une semaine. Bien que les pratiques novatrices de la MRC puissent expliquer cette situation, le soutien inestimable que celle-ci a apporté au CINCLANT pendant la crise des missiles peut également avoir joué son rôle.

Une grande partie de l’activité dans la partie sud de la zone du CANLANT et au-delà est axée principalement sur le contact E-58, qui découle de la détection MAD initiale faite par le Tracker du VS-880 le 2 novembre. Tant le contact initial que les recherches ultérieures semblent désormais contestables. Le 3 novembre, le niveau d’anxiété monte d’un cran, bien que brièvement, en raison d’un contact SOSUS au large de Cape Cod qui est classé comme un possible sous-marin de la classe ZULU, mais comme beaucoup de contacts du genre, il se révélera être un navire de pêche soviétique. À midi le 3 novembre, le contact E-58 est perdu, mais des avions de patrouille ainsi que la TU 302.1.3 (*Restigouche*, *Huron* et *Sioix*) – le commodore Welland et son état-major à bord du *Restigouche* n’avaient toujours pas joint le

¹⁵⁶ Le système de relais JEZEBEL ponctuel de la MRC a apparemment été conçu dans l’atelier du sous-sol de la maison du capitaine de corvette Gary Crosswell, un officier électricien de la MRC en poste au NCSM *Shearwater*. Les Croswell habitaient de l’autre côté de la rue et l’auteur se rappelle avoir vu le capc Croswell utiliser un pistolet à souder à plusieurs occasions.

¹⁵⁷ Commodore R.P. Welland, « Resumé of Progress in Anti-Submarine Warfare during the Past Year », non daté, DHP, 79/246, dossier 118. Pour de l’information sur le déploiement du relais JEZEBEL, voir Peter Charlton, *Nobody Told Us It Couldn’t Be Done* (à compte d’auteur), p.76 dans lequel il raconte l’histoire de l’escadron aérien expérimental VX-10 de la MRC ; Peter Charlton et Michael Whitby (dir. de la publ.), *Certified Serviceable: The Technical Story of Canadian Naval Aviation* (Shearwater 1995), p. 108; and Stuart Soward, *Hands to Flying Stations: A Recollective History of Canadian Naval Aviation, Volume Two, 1955-1969* (Vancouver: Neptune Developments, 1995), p. 282–283.

“Exceptional Circumstances”

Canada’s Maritime Response to the Cuban Missile Crisis

*Bonaventure*¹⁵⁸ – continuaient les recherches. L’après-midi du 3 novembre, Taylor et Dyer décident de déployer la TU 302.1.3 sur une patrouille de barrage dans les alentours du bateau-phare Nantucket au cas où l’E-58 se déplacerait dans ce secteur. Comme cet endroit se trouve à l’extérieur de la zone du CANLANT, il faut faire passer les navires canadiens sous le « contrôle tactique limité » du contre-amiral H. H. Caldwell, USN, commandant du Groupe opérationnel 81.2, à l’extérieur de Quonset Point au Rhode Island. Dans une message envoyé à Caldwell, avec copie conforme au QGSN, Dyer explique que le CTU 302.1.3 était affecté « à une enquête sur l’E-58 » ; « un contrôle tactique limité suppose que vous vous chargez de positionner les forces canadiennes et de fournir du renseignement. Les forces canadiennes utiliseront les procédures tactiques et les règles d’engagement canadiennes ». Dyer demeurera responsable « du contrôle opérationnel et du soutien logistique général¹⁵⁹ ». Ainsi, non seulement des appareils Argus ont effectué la patrouille BRAVO 2 SIERRA plus au sud, mais les forces navales canadiennes ont aussi participé à la défense du littoral nord-est des États-Unis. L’amorce d’une patrouille par le groupe opérationnel du *Bonaventure* dans une vaste zone de surveillance qui s’étend sur la route orthodromique à mi-chemin entre la Nouvelle-Écosse et les Bermudes n’a fait que renforcer cet engagement¹⁶⁰.

En début d’avant-midi du 7 novembre, on est de nouveau sur la piste du contact E-58. Le *Kootenay* s’est joint à la TU 303.1.3 l’après-midi précédent et il patrouille en eau profonde à la périphérie de la flotte de pêche soviétique au sud-est de Nantucket. Le capitaine de frégate Ryan maintient une faible vitesse sur l’un de ses deux arbres et utilise uniquement le radar de navigation Sperry pour reproduire le déplacement d’un navire commercial à une seule hélice, comme un chalutier de pêche¹⁶¹. Que ce subterfuge ait fonctionné ou non, lorsque le *Kootenay* met en marche ses sonars montés en coque pour effectuer une recherche courante, l’équipe sonar signale immédiatement un contact. D’autres destroyers ainsi que des appareils Tracker et Neptune de l’US Navy se joignent à la recherche. Un Neptune obtient des contacts grâce au MAD et aux bouées acoustiques et, dans un message envoyé au contre-amiral Dyer trois heures après que le *Kootenay* eût établi un premier contact, le contre-amiral Caldwell l’évalue comme « un possible FOXTROT », qu’il rebaptise E-58. Le soupçon s’accroît lorsque, selon Ryan, deux chalutiers soviétiques dans les alentours se sont déplacés agressivement pour tenter de

¹⁵⁸ CTF 302 au CANAVHED, au COMASWFORLANT et au CANAIRHED, 1709z, 3 novembre 1962, DHP 80/381.

¹⁵⁹ CTF 302 au CTG 81.2, 2116z, 3 novembre 1962, DHP 80/381. Comme Peter Haydon l’a si bien expliqué, après quatre ans de négociations, la MRC et la USN conviennent, en août 1961, de règles d’engagement spécifiques à la menace des sous-marins lanceurs d’engins. Malheureusement, les détails sur ces règles d’engagement demeurent inconnus. Cependant, les Canadiens ont insisté pour avoir le dernier mot sur les interventions de leurs forces dans n’importe quelle situation tactique, ce qui explique l’insistance de Dyer pour que l’UTC 301.1.3 conserve les règles d’engagement de la MRC même si elle était sous le contrôle opérationnel de l’US Navy. Voir Haydon, « Canadian Involvement in the Cuban Missile Crisis Re-Reconsidered », p. 44-45.

¹⁶⁰ CTF 302 au CANAVHED, 0918z, 6 novembre 1962; et CTF 302 au CANAVHED, 0420z, 9 novembre, tous deux dans DHP 80/381.

¹⁶¹ Entrevue avec le capv C.P. Ryan, MRC (ret), cmdt du NCSM *Kootenay*, 1^{er} octobre 2000, Service de l’histoire et du patrimoine de la MRC, QGDN.

“Exceptional Circumstances”

Canada’s Maritime Response to the Cuban Missile Crisis

perturber la recherche. Au bout de cinq heures, on perd de nouveau la piste de l’E-58, cette fois, pour de bon¹⁶². En fait, le mystère du E-58 a peut-être été résolu le 5 novembre lorsqu’on l’identifie comme étant le sous-marin conventionnel USS *Toro*. Les états-majors de Taylor et de Dyer n’étaient apparemment pas au courant ou ont choisi de prendre toutes les précautions et de poursuivre la chasse¹⁶³. Bien sûr, les chalutiers soviétiques, apparemment omniprésents, peuvent aussi avoir contribué à la confusion. Toutefois, pendant un court laps de temps du moins, les marins canadiens et américains sont demeurés convaincus qu’ils avaient repéré un sous-marin soviétique. À 21 h le lendemain, Caldwell cédera le contrôle tactique de la CTU 302.1.3¹⁶⁴.



TWO NAVY DESTROYERS CONTINUE SURVEILLANCE OF RUSSIAN SUBMARINE.

Les chasses anti-sous-marines soutenues et les opérations de surveillance près de la ligne de quarantaine mettent à rude épreuve les ressources de la Flotte de l'Atlantique. Sur cette photo, deux destroyers surveillent les mouvements du sous-marin B-59 les 28 et 29 octobre. (National Security Archives)

¹⁶² CANCOMARLANT au CANAVHED, 1939z, 7 novembre 1962, DHP 81/520/8000, boîte 164, dossier 5.

¹⁶³ Capitaine M. H. Rindskopf, USN, président du Conseil d’évaluation des contacts sous-marins du CNO, « Special Report of the CNO Submarine Contact Evaluation Board as of 5 November 1962 » dans les NSA « The Submarines of October ».

¹⁶⁴ CTF 302 au CANAVHED, 0420z, 9 novembre 1962, DHP, 80/381.

“Exceptional Circumstances”

Canada’s Maritime Response to the Cuban Missile Crisis

L’image ASM est tout aussi trouble au large de Terre-Neuve au cours des premiers jours de novembre. Il semble qu’aucun contact avec des sous-marins n’ait été fait par les sous-marins et les avions déployés sur la barrière principale STONEWALL. Cependant, les navires canadiens et les deux sous-marins britanniques, qui se trouvent au nord-est de la barrière, ont brièvement pensé qu’ils en avaient détecté¹⁶⁵. Le 2 novembre, le NSM *Alderney* établit un contact sonar passif avec ce qui pourrait être un sous-marin se déplaçant vers le nord-est. On déroute un P2V Neptune de l’US Navy de sa patrouille de barrage pour qu’il aille assister l’*Alderney*, mais une recherche de quatre heures ne révèle rien. Deux jours plus tard, l’*Astute* obtient lui aussi un bref contact passif, mais une autre recherche effectuée de Neptune se révèle tout aussi vaine¹⁶⁶. Au sud-ouest, dans l’après-midi du 3 novembre, la frégate *Swansea* enregistre un contact sonar passif « probable » au large du cap Race. Une enquête poussée n’aboutit à rien, mais, le 5 novembre, la frégate NCSM *Lauzon* établit un contact CME qui, selon l’évaluation effectuée par la suite, possède les mêmes caractéristiques qu’un radar de sous-marin soviétique¹⁶⁷. On déterminera ultérieurement que ces deux contacts, désignés respectivement B-33 et B-36, provenaient probablement de la même source. Bien que le statut des quatre contacts demeure non vérifié (ceux que les frégates ont établis provenaient probablement de chalutiers lourds), ceux-ci sont pris au sérieux étant donné que le réseau SOSUS d’Argentia est tout proche et qu’ils pouvaient avoir été le signe du mouvement de sous-marins soviétiques additionnels dans les eaux au large de l’Amérique du Nord. Les ressources aériennes de l’US Navy à Argentia devant s’acquitter de leurs responsabilités de barrage, le 6 novembre, le contre-amiral Dyer déplace le détachement du VS-880 composé de six CS2F Tracker, qui est établi à Sydney, sur l’île du Cap-Breton à la base de l’ARC de Torbay, à Terre-Neuve, où il sera davantage en mesure de patrouiller la région du cap Race et d’Argentia¹⁶⁸. Aucun autre contact n’a été établi dans ce secteur.

Tandis que les forces américaines et canadiennes se débattent avec le problème ASM, d’immenses efforts sont également déployés pour repérer et suivre un navire de surface soviétique particulier que l’on sait être dans le secteur occidental de l’Atlantique, le *Shkval*

¹⁶⁵ Joseph F. Bouchard, *Command in Crisis*, p. 118. Il convient de noter que Bouchard avait accès au rapport du COMDESFORLANT sur les opérations ASM durant la crise et ne mentionne aucun contact sur la barrière STONEWALL.

¹⁶⁶ CTF 302 au CANAVHED, 0450z et 2120z, 2 novembre 1962; 1709z, 3 novembre, et 1845z, 5 novembre 1962, tous dans DHP 80/381. Les auteurs d’une étude détaillée de la politique et des opérations concernant les sous-marins de la Royal Navy au cours de la Guerre froide mentionnent que l’*Alderney* et l’*Astute* « n’ont pas détecté de sous-marins soviétiques », ce qui suggère qu’ils avaient compris que leurs contacts étaient autres que des sous-marins. Ils citent également un officier qui a décrit les conditions sonores comme étant « extraordinairement difficiles ». Voir Hennessy et Jinks, *The Silent Deep*, p. 276-277.

¹⁶⁷ En ce qui concerne les contacts de la frégate, voir CTF 302 au CANAVHED, 1845z, 5 novembre 1962, DHP, 80/381; et NSA « The Submarines of October », capv M. H. Rindskopf, USN, président du Conseil d’évaluation des contacts sous-marins du CNO, « Special Report of the CNO Submarine Contact Evaluation Board as of 5 November 1962 ».

¹⁶⁸ CTF 302 au CANAVHED, 1845z, 5 novembre 1962, DHP 80/381. DHP 81/520/8000, boîte 11, dossier 2; et compte rendu, *Bonaventure*, 7 novembre 1962, DHP, 81/520 *Bonaventure* 8000.

“Exceptional Circumstances”

Canada’s Maritime Response to the Cuban Missile Crisis

mentionné précédemment. Ironiquement, il s’agit apparemment de l’ancien *USS Rampart*, dragueur de mines de la classe *Admirable*, qui a été transférée aux Soviétiques au cours de la Seconde Guerre mondiale dans le cadre du programme prêt-bail. Loin de manifester des qualités admirables, le *Shkval* est un AGI, c’est-à-dire un « navire espion ». Les officiers du renseignement ne peuvent pas trouver son emplacement, au début de la crise, mais on croit qu’il est utilisé au nord-est, à partir d’une position au large du cap Hatteras, pour pouvoir se ravitailler auprès de l’*Atlantika*, pétrolier ravitailleur qui, on le sait, se trouve au large de la partie sud de la Nouvelle-Écosse¹⁶⁹. Les Tracker du VS-880 commencent à chercher l’*Atlantika* le 29 octobre et finissent par le repérer dans la baie de Fundy le 31. Le *Shkval* a été découvert au sud de Cape Cod le jour d’Halloween : toute une gâterie ! Comme on croit qu’il pourrait essayer de se ravitailler auprès de l’*Atlantika* ou d’autres navires dans le secteur du banc de Georges, les trois destroyers de la TU 302.1.3 reçoivent l’ordre de le chercher à cet endroit au cours des premiers jours de novembre¹⁷⁰. Cependant, le *Shkval* a disparu de nouveau, et c’est seulement dans l’après-midi du 4 novembre qu’un Argus le repère aux alentours de la barrière sous-marine/aérienne¹⁷¹. Alarmé, le contre-amiral Dyer dépêche la frégate *New Waterford* de la CANCORTRON Neuf afin qu’il intercepte le navire collecteur de renseignement et commence à le suivre discrètement, ce qui est plus facile à dire qu’à faire. Comme toutes les frégates de la classe *Prestonian*, le *New Waterford* n’est pas équipé d’un radar d’alerte aérienne ni d’équipement de radiogoniométrie UHF qui captent les fréquences utilisées par les appareils militaires ; il a donc de la difficulté à repérer l’avion qui suit le *Shkval* et, par conséquent, il ne trouve le chalutier que le 6 novembre. À partir de ce moment, les frégates de la septième et de la neuvième escadre se relaient pour suivre furtivement le navire-espion et n’en perdent plus la trace. En dépit des lacunes susmentionnées, le commandant de la CANCORTRON Sept a insisté sur le fait qu’une fois le contact établi, « les frégates se sont révélées idéales pour la filature¹⁷². » Leur bonne tenue en mer a certainement été avantageuse. Lee Day, un marin de l’*Inch Arran*, se souvient des conditions épouvantables dans lesquelles s’est déroulée la poursuite du présumé « navire de pêche » :

Ce chalutier était équipé de plus d’antennes de communication et d’antennes radars de haute technologie que la plupart des bâtiments de guerre de l’époque, et l’équipage n’a jamais mis à l’eau de ligne ni de filet. Cet automne-là, l’Atlantique Nord était encore moins accueillant que d’habitude, et bon nombre de membres d’équipage (des vieux loups de mer autant que des matelots sans expérience) ont passé trois semaines simplement à essayer de se garder au sec et au chaud et à éviter de succomber au mal de mer. Pendant une bonne partie du séjour en mer, le pont supérieur est demeuré inaccessible en raison de la mer agitée. (Aucun stabilisateur sur ces vieux rafiot.) Je me

¹⁶⁹ CTF 302 au CANAVHED, « CANCOMARLANT SITSUM 311600z », 2016z, 31 octobre 1962, DHP, 80/381.

¹⁷⁰ CANCOMARLANT au CANAVHED, 0319z, 1^{er} novembre 1962, DHP 80/381.

¹⁷¹ CTF 302 au CANAVHED, 0352z, 5 novembre 1962, DHP, 80/381.

¹⁷² Commandant, septième escadre d’escorte, « Seventh Escort Squadron – Report of Operations June 1962 to April 1964 », 12 mai 1964, DHP, 81/520 -8000-260/7, boîte 237, dossier 6.

“Exceptional Circumstances”

Canada’s Maritime Response to the Cuban Missile Crisis

rappelle que je venais de terminer mon quart tôt un matin alors que la mer s'était quelque peu calmée. Nous étions arrêtés à moins de cent verges du gros chalutier russe au lever du soleil, assez près pour établir un contact visuel avec les membres de l'équipage. Nous les avons salués de la main et ils nous ont salués en retour d'une manière plutôt amicale. Nous n'étions pas devenus amis ; nous n'étions que des connaissances qui partageaient cette expérience. Ils n'étaient sans doute pas plus contents que nous d'être là ¹⁷³.

Les frégates continuent de surveiller étroitement le *Shkval* même après la fin de la crise à la mi-novembre. Il se ravitailler auprès de l'*Atlantika* le 10 novembre, mais demeure ensuite dans l'Atlantique du Nord-Ouest, vraisemblablement pour continuer à observer la situation et à surveiller les communications¹⁷⁴. En fin de compte, ses mouvements se révéleront relativement inoffensifs, du moins en ce qui concerne l'appui aux sous-marins. En février 1963, le commodore H.A. Porter, adjoint spécial du CEMM, rappelle au vice-amiral Rayner un exposé du COMASWFORLANT de janvier précédent, dans lequel il avait été conclu que le *Shkval* « semblait se déplacer pour appuyer les sous-marins russes, bien que cette ligne de conduite ne puisse être confirmée¹⁷⁵ ».

¹⁷³ Lee Day, article publié sur une tribune portant sur les navires militaires du monde, 27 octobre 2014.
<http://www.worldnavalships.com/forums/archive/index.php/t-9551.html>.

¹⁷⁴ CTF 302 au CANAVHED, 0500z, 11 novembre 1962, DHP, 80/381.

¹⁷⁵ Note du CS/CEMM au CEMM, 6 février 1963, DHP, 99/31-1B-12.

Dénouement

La crise se résorbe rapidement, mais bien que les forces maritimes commencent à relâcher leur vigilance, elles ne baissent pas complètement la garde. La situation se révèle particulièrement délicate dans le secteur occidental de l’Atlantique : bien qu’on sache que les quatre FOXTROT dont la présence a été détectée dans la zone de quarantaine sont sur le chemin du retour, les navires de surface soviétiques comme le *Shkval* poursuivent leurs activités, et les forces doivent se tenir prêtes à intervenir au cas où les tensions s’intensifieraient de nouveau. Le 10 novembre, le contre-amiral Dyer se rend à Norfolk en avion pour consulter le vice-amiral Taylor au sujet de la meilleure façon de maintenir cet équilibre précaire et il informe Ottawa que le COMASWFORLANT appuie un retrait progressif des forces ASM canadiennes afin de les ménager au cas où le rythme opérationnel augmenterait en raison d’une autre urgence. Taylor dit à Dyer qu’il s’attend à dissoudre la barrière STONEWALL dans un avenir rapproché. Dyer accepte de maintenir le niveau de soutien aérien en vigueur, mais met un terme aux opérations de surface de son commandement. Afin de réduire l’engagement opérationnel, Dyer établit les unités de surveillance de surface ALPHA et BRAVO, composées respectivement de quatre destroyers de la classe *Restigouche* et de cinq frégates de la classe *Prestonian*. L’un des groupes se trouvera « normalement en mer pour effectuer de la surveillance » et se ravitaillera dans un port à proximité. Une fois au port, le groupe restera prêt à prendre la mer en fonction d’un préavis de quatre heures. Entre-temps, le groupe en attente demeurera dans l’État de mobilité dit « 1 », et les courtes permissions habituelles seront accordées. Autrement, le commandement de Dyer revient à ce qui peut être décrit comme un état de normalité préventif, ce qui suppose la prise des mesures suivantes :

- (A) le maintien d’un haut niveau de préparation;
- (B) la gestion des besoins en carburant, de sorte qu’ils ne dépassent pas l’indemnité de combustible annuelle;
- (C) le maintien de toutes les forces au sein de la zone du CANLANT;
- (D) la poursuite des programmes de radoub et de conversion;
- (E) l’affectation de forces pour les programmes d’instruction¹⁷⁶.

Les événements se déroulent plus rapidement que prévu et, à 1200z, le 13 novembre, le vice-amiral Taylor démantèle la barrière sous-marine/aérienne. Comme Dyer, il ne relâche pas totalement sa vigilance et maintient un haut niveau de préparation dans les eaux méridionales¹⁷⁷. Pour sa part, Dyer fait en sorte que les deux unités de surveillance demeurent

¹⁷⁶ CANFLAGLANT au CANCOMFLT, au CANVHED et au CANAIRHED, 2151z, 13 novembre 1962, DHP 80/381.

¹⁷⁷ CTF 302 au CTU 302.2.0 INFO CANAVHED, 1812z, 13 novembre 1962, DHP, 80/381.

“Exceptional Circumstances”

Canada’s Maritime Response to the Cuban Missile Crisis

prêtes à intervenir, et des frégates individuelles poursuivent incognito leur filature du *Shkval*¹⁷⁸. Tandis que son commandement revient à un certain niveau de normalité, Dyer se rend à Ottawa pour six jours le 18 novembre. Il invoque des réunions courantes concernant les promotions, mais il est évident qu'il y a bien plus à discuter¹⁷⁹.

¹⁷⁸ CTF 302 au COMASWFORLANT, au CANAIRHED et au CAVAVHED, 0315z, 13 novembre 1962, DHP 80/381.

¹⁷⁹ CANCOMARLANT au CANAVHED, 18 novembre 1962, DHP 81/520/8000, boîte 164, dossier 5.

Premier bilan

Toute opération de l’ampleur et de l’importance de CUBEX suscite une sérieuse réflexion et tant du côté de l’Armée que de la Marine, les responsables ont formulé un certain nombre de leçons. Malheureusement, comme dans le cas d’autres questions liées à l’événement lui-même, on doit s’appuyer sur une documentation incomplète, car peu de comptes rendus post-opérationnel en provenance des escadres ou de navires individuels ont été conservés, s’ils ont jamais été rédigés. La documentation qui est disponible et qui se révèle pertinente pour ce volume porte principalement sur deux aspects de la crise : la coopération maritime avec la Marine américaine et le soutien aux opérations en mer.

Bien que les détails des réunions ne soient pas disponibles, on sait que les officiers supérieurs de la MRC ont participé avec leurs homologues américains à des discussions sur les leçons retenues et que le COMASWFORLANT a envoyé des copies de son rapport post-op détaillé à divers quartiers généraux canadiens¹⁸⁰. Le vice-amiral Rayner et le chef des opérations navales (CNO), l’amiral George Anderson, ont maintenu des liens étroits et correspondu régulièrement. Dans la lettre d’adieu envoyée par Anderson à son homologue canadien lors de son départ à la retraite, il mentionne qu’il fera savoir à son successeur qu’« il pourra toujours compter sur la Marine canadienne en période de difficulté ¹⁸¹ ». Ainsi, la solidarité au niveau opérationnel se nourrit. Élément important toutefois, la MRC modifie ses procédures en ce qui a trait à la mise en œuvre des mesures découlant des plans bilatéraux. Avant la crise de Cuba, cela se produisait presque automatiquement; le contre-amiral Dyer discutait avec Norfolk et le QGSN, mais les discussions portaient principalement sur les mécanismes de mise en œuvre des mesures bilatérales et non sur l’approbation pour ce faire. Toutefois, en décembre, le vice-amiral Rayner avise ses commandants que la mise en œuvre des mesures opérationnelles associées aux accords bilatéraux nécessite dorénavant l’approbation du QGSN avant d’être enclenchée par le commandement. Nous savons que Dyer a informé le vice-amiral Rayner des mesures qu’il a prises en octobre, mais les directives du CEMM indiquent que le processus est désormais plus formel.

La réunion annuelle des officiers supérieurs de la MRC tenue à Ottawa du 14 au 16 janvier 1963 offre l’occasion de discuter des leçons tirées de la crise cubaine. Dans ses observations, le VCEMM, le contre-amiral Brock, exprime à quel point le hasard avait bien fait les choses quant au moment où la crise était survenue, soit tout de suite après l’important exercice de poste de commandement FALLEX 62 de l’OTAN : « Cet exercice n’aurait pu être

¹⁸⁰ Le commodore H. A. Porter a fait allusion à un exposé que l’état-major du CEMM avait reçu du COMASWFORLANT en janvier 1963, et l’état-major à Halifax a fait mention de renseignements portant sur les tactiques sous-marines soviétiques qui ne pouvaient provenir que de sources de l’US Navy. Voir note du CS/CEMM au CEMM, 6 février 1963, DHP, 99/31-1B-12. Des copies du rapport post-op du vice-amiral Tayler ont été diffusées au QGSN, au QG FMAR(A), au CANAVAIRHED et à la Maritime Warfare School, mais aucune n’a été retrouvée. Mais même si elles avaient été retrouvées, les règles de sécurité actuelles empêcheraient tout accès.

¹⁸¹ Amiral G. Anderson au vice-amiral H. S. Rayner, 27 juin 1963, DHP, 99/31-IA-6.

“Exceptional Circumstances”

Canada’s Maritime Response to the Cuban Missile Crisis

tenu à un meilleur moment même s'il avait été intentionnellement prévu comme exercice préparatoire à la crise cubaine, qui s'est produite environ trois semaines plus tard¹⁸². » Ainsi, les solutions aux défis qui pouvaient se présenter étaient fraîches à l'esprit. Parmi les officiers réunis, le contre-amiral Dyer est celui qui avait le plus à dire au sujet de Cuba. Il s'est dit préoccupé par le fait que les Soviétiques ont pu déployer une importante concentration de sous-marins sans que l'on s'y attende et il « souligne la nécessité d'accroître considérablement les efforts pour recueillir du renseignement stratégique ». Il ajoute « qu'à cet égard, il semble que l'utilisation du SOSUS n'a pas eu tout le succès escompté ». En ce qui a trait aux relations avec l'US Navy, Dyer « a pris particulièrement note de l'étroite coordination » et « de la réaction immédiate de chacune des marines aux besoins ou aux suggestions de l'autre. » Néanmoins, il existe des faiblesses, notamment la nécessité « d'accepter et de diffuser plus rapidement de nouvelles tactiques pour les forces interalliées, de disposer de fonds communs d'instructions de communication, d'effectuer plus d'entraînement interallié, etc. » Une grande partie des commentaires de Dyer portent sur la logistique, et il recommande plusieurs mesures, notamment une augmentation des stocks de carburant et de munitions de réserve, une plus large répartition de telles ressources, un accroissement du soutien fourni par des ravitailleurs en mer et l'amélioration des installations de carénage et de réparation à l'extérieur des zones cibles désignées comme Halifax. Il estime que la répartition des installations de soutien est particulièrement importante et il mentionne le point faible qu'est le fait « d'avoir toutes les forces de surface et les forces sous-marines basées à Halifax », ville présumée être une cible pour les Soviétiques. « Le soutien logistique réparti serait encore meilleur, suggère-t-il, si Sydney et St. John's, ainsi qu'Halifax, étaient des bases dotées d'escadres affectées en permanence. » Cela paraît pertinent puisque, dans le cadre du scénario de l'exercice FALLEX 62, Halifax a été touché par un missile comportant une ogive nucléaire lancé par un sous-marin soviétique à propulsion diesel armé de missiles de croisière. Dyer parle également de la nécessité d'améliorer l'atténuation acoustique à bord des navires de guerre, d'accélérer la livraison des sonars à immersion variable, d'équiper les navires de récepteurs JEZEBEL et d'améliorer le soutien fourni aux aéronefs en matière d'équipement et de maintenance. Pour sa part, le nouvel OGCCP, le contre-amiral Landymore, n'a pas grand-chose à ajouter, bien qu'il demande une augmentation du nombre de navires et d'aéronefs maritimes sur la côte ouest¹⁸³.

Au printemps de 1963, la Division des plans a également dressé une liste des leçons tirées à la fois du FALLEX 62 et de la crise de Cuba. Ces leçons reflètent en grande partie celles qui ont été discutées lors de la réunion des amiraux, et beaucoup d'entre elles ont déjà fait l'objet d'un suivi. Par exemple, un centre des opérations navales a été établi temporairement au QGSN pour simplifier le traitement du renseignement urgent et de l'information opérationnelle ; les données du Guide sur la guerre maritime (Naval War Book) et du Plan de défense d'urgence (Emergency Defence Plan) ont été rassemblées afin de fournir des directives

¹⁸² VCEMM, « Minutes of the Thirteenth Senior Officers' Conference, Held at Naval Headquarters, Ottawa, du 14 au 16 janvier 1963 », p. 13 et 14.

¹⁸³ VCEMM, « Minutes of the Thirteenth Senior Officers' Conference, Held at Naval Headquarters, Ottawa, du 14 au 16 janvier 1963 », p. 4.

“Exceptional Circumstances”

Canada’s Maritime Response to the Cuban Missile Crisis

plus précises aux commandements ; un accord a été conclu avec l’US Navy relativement à un concept commun des opérations ASM ; et des « lignes téléphoniques directes » protégées ont été installées entre Halifax, Norfolk, Argentia et la base aéronavale de l’US Navy, située à Brunswick dans le Maine. L’état-major reconnaît que d’autres mesures devant être mises en œuvre, en particulier celles qui touchent l’expansion et la répartition du soutien logistique, exigeront une hausse du budget, ce qui sera difficile à accomplir dans le climat financier règnant. Enfin, en ce qui concerne la flotte de pêche soviétique sur laquelle s’est beaucoup concentré le CANCOMARLANT pendant la crise, un groupe d’étude composé d’officiers supérieurs a formulé des recommandations en janvier 1963 sur la façon de gérer cette menace¹⁸⁴.

La crise cubaine a également produit d’autres résultats présentant un intérêt prioritaire pour les marines des États-Unis et de l’Union soviétique. De nombreux contacts SOSUS se sont révélés faux et cela a conduit à de sérieuses remises en question de l’efficacité du système, y compris, comme nous l’avons vu, de la part du contre-amiral Dyer. Le problème aurait découlé d’une compréhension erronée de la nature des « signatures » acoustiques obtenues par le système dans les années antérieures à la crise. Selon Bruce Rule, qui a travaillé pendant quelque trente ans comme analyste au sein du Système intégré de surveillance sous-marine (SISSM), nom sous lequel l’organisation SOSUS a par la suite été connue, et qui est devenu l’un de ses meilleurs historiens, a découvert que presque toutes les détections acoustiques de sous-marins soviétiques à propulsion diesel dont disposaient les analystes SOSUS avant la crise provenaient de sous-marins effectuant des opérations en surface et non en plongée avec schnorkel. Rule explique que « c’était là un grave point faible, car les signatures acoustiques en mode schnorkel différaient considérablement de celles en mode surface ». L’analyse postérieure à la crise a révélé que les quatre FOXTROT déployés à Cuba « n’utilisaient qu’une seule ligne d’arbre extérieure à propulsion diesel lorsqu’ils fonctionnaient en mode schnorkel, pour économiser le carburant. Cette procédure et la cavitation qu’elle causait créaient une signature acoustique complètement différente de celle qui était produite lorsque les sous-marins utilisaient deux hélices en mode surface, mais cela n’était pas encore compris ». Ainsi, les « signatures » ne correspondaient pas à ce à quoi on s’attendait, et de nombreux contacts ont été identifiés à tort comme des sous-marins – la plupart se sont avérés être des navires de pêche soviétiques – alors que de véritables contacts n’ont pas été remarqués. Cette situation a créé un manque de confiance important à l’égard d’un système en lequel l’US Navy et la MRC avaient foi. En fin de compte, cette anomalie a été réglée en 1963-1964 lorsqu’une station en Norvège a détecté un certain nombre de FOXTROT circulant en mode schnorkel. Des signatures exactes ont été produites, ce qui a accru la valeur du renseignement SOSUS de manière exponentielle. Comme l’a décrit Rule, le SOSUS est sorti de « l’âge des ténèbres sur le plan acoustique » et est devenu un outil clé de lutte anti-sous-marin au cours de la Guerre froide¹⁸⁵.

¹⁸⁴ « Recommendations of the Study Group Formed to Consider the Russian Trawler Threat », 15 janvier 1963, DHP, 79/246, dossier 29.

¹⁸⁵ Bruce Rule, « Faulty Intelligence Nearly ‘Sank’ SOSUS during the Cuban Missile Crisis » 2012,

“Exceptional Circumstances”

Canada’s Maritime Response to the Cuban Missile Crisis

En dépit de l’échec stratégique de l’opération ANADYR, des défis associés aux opérations sous-marines mondiales et de la facilité apparente avec laquelle les forces anti-sous-marines américaines avaient détecté les quatre FOXTROT se dirigeant vers Cuba, la Marine soviétique a constaté certains résultats positifs découlant de la crise. C’est le cas notamment en ce qui concerne la collecte de données ELINT, dans le cadre de laquelle l’enregistrement et l’analyse de transmissions électroniques de toutes les sources, mais en particulier, des transmissions radio. Dans une étude soviétique de 1964 sur la reconnaissance en mer, on constate « l’usage répandu de moyens électroniques du système de contrôle des forces navales des ennemis probables, et leur utilisation active dans le cadre des activités quotidiennes et des activités de combat ». Les auteurs observent qu’« au cours d’une période où les relations internationales se détériorent, le nombre de moyens électroniques fonctionnels s’accroît, tout comme l’intensité de leur utilisation. Ainsi, dans le secteur de la mer des Caraïbes, en octobre 1962, la croissance globale des réseaux radio et des liaisons de communication radio de l’US Navy dans le théâtre de l’Atlantique s’élevait de 60 p. 100 (dont deux tiers servaient aux communications à courte portée)¹⁸⁶ ». Beaucoup d’information essentielle a clairement été recueillie à partir de ce flot de renseignements issus des communications (COMINT) et, étant donné que les Soviétiques procédaient au déploiement continu de navires de renseignement dans les eaux adjacentes à l’Amérique du Nord, il s’agissait là de l’une des principales priorités des Soviétiques. La MRC n’aura pas échappé à cette étroite surveillance, et l’information provenant de navires collecteurs de renseignement, comme le *Shkval*, a sans aucun doute augmenté les connaissances des Soviétiques concernant les activités de patrouille ainsi que les communications et les procédures navales canadiennes. De son côté, la MRC a aussi incontestablement profité de données ELINT recueillies au cours de la crise, notamment d’importantes informations sur les cycles de fonctionnement des sous-marins soviétiques obtenues par l’US Navy¹⁸⁷.

http://www.iusscaa.org/articles/brucerule/brucerule_cable_2012.htm.

¹⁸⁶ URSS, ministère de la Défense, contre-amiral B. Bobkov et capitaine de premier rang I. Khurs, « Military Thought: Reconnaissance at Sea », tiré de la *Collection of Articles of the Journal Military Thought* (édition no 2 [74] 1964), p. 6. Cet article a été diffusé par l’entremise de la CIA en 1974 et rendu public en 2006. Les quatre FOXTROT déployés dans les Caraïbes avaient aussi à leur bord des équipes spéciales de renseignement sur les communications. Voir W. Craig Reed, *Red November: Inside the US-Soviet Submarine War*, New York, William Morrow, 2001.

¹⁸⁷ Pour de l’information sur l’influence des ELINT et d’autres sources de renseignement maritime, voir Christopher Ford et David Rosenberg, *The Admiral’s Advantage: US Navy Operational Intelligence in World War II and the Cold War* (Annapolis: Naval Institute Press, 2005), et pour de l’information sur les efforts déployés par la USN en matière de radiogoniomètre HF, voir Reed, *Red November*.

Détails en suspens

Il y a deux questions importantes auxquelles l’on se doit de répondre : le nombre de sous-marins soviétiques réellement déployés dans l’Atlantique et l’efficacité de l’organisation de commandement et de contrôle de la MRC. En ce qui concerne la première, on ne connaît toujours pas le nombre précis de sous-marins soviétiques déployés pendant la crise. Il s’agit là d’une lacune majeure étant donné les efforts consacrés par le CANMARLANT pour lutter contre cette menace. Bien que de nombreux contacts aient été signalés par le SOSUS, par des navires et par des aéronefs, il n’y a eu aucune confirmation visuelle de sous-marin soviétique dans le secteur occidental de l’Atlantique outre les quatre FOXTROT contraints de remonter à la surface au large de la ligne de la quarantaine, et l’observation, le 22 octobre, du ZULU se ravitaillant à partir du *Terek*. Comme nous l’avons vu, on a estimé, au plus fort de la crise, qu’il pouvait y avoir eu jusqu’à dix contacts dans le secteur occidental de l’Atlantique, dont quatre étaient les FOXTROT identifiés avec certitude près de Cuba. À partir de ce moment-là, les estimations du nombre de sous-marins soviétiques dans le secteur occidental de l’Atlantique ont été à la baisse¹⁸⁸. Dans une étude de recherche opérationnelle de l’US Navy effectuée en 1978 à partir de documents de la Flotte de l’Atlantique, il a été conclu qu’il y avait six sous-marins dans le secteur occidental de l’Atlantique, mais ce résultat semble découler du fait qu’on a compté deux fois l’un des FOXTROT s’approchant de Cuba¹⁸⁹. Dans le cadre des activités commémoratives à l’occasion du 40^e Anniversaire de la crise, un déluge de nouveaux renseignements ont été révélés, les plus importants se trouvant dans des documents déclassifiés qui ont été dévoilés par l’entremise des National Security Archives (NSA) et qui décrivent en détail les opérations et les évaluations ASM de la Flotte de l’Atlantique. C’est aussi lors de cet anniversaire qu’ont été livrés les premiers comptes rendus de sous-mariniers soviétiques ayant participé à l’opération ANADYR, qui ne concernaient toutefois que les quatre FOXTROT de passage à Cuba et leur véritable expérience devant des forces anti-sous-marines américaines (l’information la plus intrigante à avoir été fournie étant le fait que chacun des FOXTROT était armé d’une torpille atomique)¹⁹⁰. Dans sa remarquable étude sur la crise de Cuba, le capitaine de vaisseau Joseph Bouchard (retraité), ancien combattant de l’US Navy et analyste naval, explique ce qui suit :

Selon la personne qui porte évalue la situation, environ treize à vingt contacts supplémentaires sont considérés comme des sous-marins soviétiques « probables », mais ils ne

¹⁸⁸ Dans la première étude qu’il a consacrée à la participation du Canada à cette la crise, Peter Haydon a conclu qu’il y avait « au moins douze sous-marins soviétiques déployés dans les eaux de l’Amérique du Nord et des Caraïbes dans l’Atlantique », mais dans une étude ultérieure, il a revu ce nombre à la baisse en affirmant que « les preuves semblent indiquer qu’il y avait certainement six sous-marins et peut-être un septième ». Voir Haydon, « Canadian involvement in the Cuban Missile Crisis Re-Reconsidered », p. 58 et 59.

¹⁸⁹ Note de service du commandant en chef des Forces navales américaines de l’Atlantique (CINCLANTFLT), 29 avril 1963, « Top Secret CINCLANTFLT Historical Account of Cuban Crisis 1962 », citée dans R. F. Cross Associates, *Sea Based Airborne Antisubmarine Warfare 1940-1977, Vol II 1960-1977*, p. 40.

¹⁹⁰ Voir Jan Drent, « Confrontation in the Sargasso Sea: Soviet Submarines during the Cuban Missile Crisis. »

“Exceptional Circumstances”

Canada’s Maritime Response to the Cuban Missile Crisis

répondaient pas aux critères stricts d’identification visuelle nécessaires pour être des contacts « confirmés » (même si plusieurs d’entre eux ont été [faussement] « aperçus »). Il aurait été incroyable et extrêmement improbable que les Soviétiques aient déployé de dix-huit à vingt-quatre sous-marins dans les Caraïbes et dans le secteur occidental de l’Atlantique. Tous les contacts probables, sauf un ou deux, peuvent être considérés comme des détections supplémentaires d’observations confirmées ou de faux contacts très réalistes¹⁹¹.

L’analyse de Bouchard est tout à fait pertinente et est soutenue par des recherches plus récentes. Dans un article fondamental daté de 2005, l’historienne russe Svetlana Savranskaya a révélé qu’après avoir complètement changé leurs plans visant à envoyer une importante force de sous-marins dans les eaux cubaines, les Soviétiques ont limité le déploiement aux quatre FOXTROT détectés par les Américains, et elle a confirmé que le ZULU B-75, détecté le 22 octobre alors qu’il se ravitaillait auprès du *Terek*, était sur le chemin de retour. Comme on l’a dit, elle a aussi indiqué que le Commandement du Pacifique avait chargé un ZULU d’aller patrouiller au large d’Hawaï, mais que c’était là toute l’étendue de l’activité dans cet océan. Pour leur part, Norman Polmar et K. J. Moore en sont arrivés à la même conclusion lors de leur examen de la participation des sous-marins américains et soviétiques à la Guerre froide, insistant sur le fait qu’il n’y avait que cinq navires soviétiques dans l’Atlantique, soit les quatre FOXTROT et le *B-75*¹⁹². Ces deux études ont été facilitées par un accès (limité) à la documentation soviétique. Cependant, jusqu’à ce qu’on puisse faire des recherches plus poussées dans les archives russes, lesquelles pourraient, bien sûr, ne rien révéler qui contredise les conclusions actuelles, ces évaluations devront être considérées comme étant finales. Ainsi, bien qu’il y ait eu de nombreux rapports de détections de sous-marins soviétiques dans la zone d’opérations canadienne, il semble qu’aucun n’y ait en fait été affecté. Cela soulève une question cruciale : si on finit par découvrir que des sous-marins soviétiques se trouvaient en position au large des côtes du Canada au cours de la crise, l’incapacité de nos forces anti-sous-marines à suivre leurs mouvements et à confirmer leur présence en les forçant à remonter à la surface en les chassant jusqu’à épuisement ne représenterait-elle pas un gigantesque échec?

La question de l’efficacité du système de commandement et de contrôle de la MRC peut être traitée avec plus de certitude. Le ministre Harkness et le ministre associé Sévigny avaient accès à la majorité des SITREP et des avis « d’intention » de Dyer envoyés à Ottawa au moins quotidiennement. Le Comité des chefs d’état-major et les officiers supérieurs de l’état-major de l’ARC étaient aussi au courant de tout. En outre, dès le début, Rayner et Brock se sont impliqués dans la crise, le CEMM au niveau stratégique, notamment lors de discussions avec les chefs

¹⁹¹ Bouchard, *Command in Crisis*, p 118. Il est important de noter que M. Bouchard a eu accès au rapport du COMASWFORLANT sur les opérations ASM pendant la crise. Malheureusement, cette étude, un temps déclassifiée, est redevenue inaccessible.

¹⁹² Svetlana Savranskaya, « New Sources on the Role of Soviet Submarines in the Cuban Missile Crisis », p. 238. Norman Polmar et K. J. Moore, *Cold War Submarines*, p. 203–204. Récemment, N. Polmar (Naval History, octobre 2022) révèle qu’un cinquième FOXTROT, appareillé d’Union soviétique pour Cuba, a fait demi-tour à la suite d’ennuis mécaniques.

“Exceptional Circumstances”

Canada’s Maritime Response to the Cuban Missile Crisis

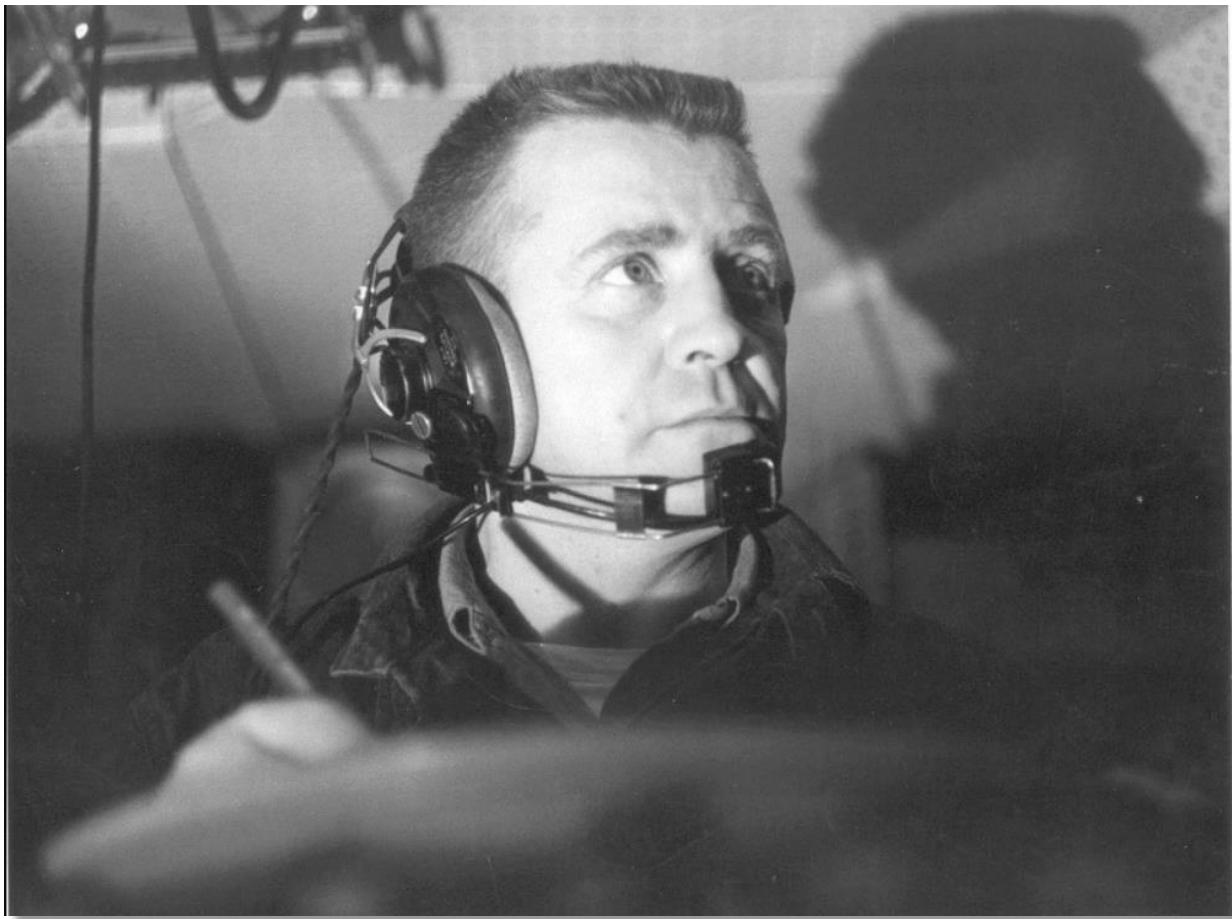
d’état-major, le ministre et avec son homologue américain, et Brock au niveau opérationnel (l’établissement d’une salle des opérations au QGSN au début de la crise prouve la participation du QGSN). Au-delà des messages envoyés au QGSN par Dyer, on ne peut qu’imaginer le nombre de conversations téléphoniques qui ont été tenues entre l’état-major au QGSN et Halifax. Il y a eu des désaccords, c’est certain, en particulier à la fin d’octobre, mais le fait que Dyer ait discuté des enjeux directement avec Ottawa et qu’il ait eu des interactions détaillées sur les questions en jeu démontre le degré élevé de coopération entre Halifax et Ottawa. Ainsi, plutôt que de se tenir à l’écart de la crise et d’abandonner Dyer, comme on l’a laissé entendre, Rayner et le QGSN bénéficiant d’une protection politique supérieure essentielle de la part du ministre et du ministre associé de la Défense nationale, ont contribué grandement au rôle joué par la MRC dans la crise. Les décideurs de la Marine à tous les niveaux et dans tous les quartiers généraux ont assuré un leadership professionnel et efficace.

Les mêmes éloges peuvent être adressés à la flotte. Au cours de la crise, vingt-neuf des trente-huit navires et sous-marins du Commandement de l’Atlantique « étaient prêts et disponibles pour action »; dans le Pacifique, la réponse a été de douze sur dix-huit, soit les deux tiers¹⁹³. Dans certains cas, on a dû constituer les équipages des navires en ayant recours à du personnel venant d’établissements d’instruction, mais les navires étaient en mer ou dans des postes de défense ou encore en attente. En ce qui concerne le Commandement aéronaval, les avions de patrouille maritime Argus n’ont été contraints d’interrompre que trois des quatre-vingt-dix-huit sorties prévues. Le fait que la plupart des unités étaient censées entreprendre des exercices majeurs ou venaient tout juste d’en terminer a contribué à l’atteinte de ce résultat, mais les efforts déployés ont néanmoins été impressionnantes. Il y a eu bien entendu des petites difficultés, mais la flotte a rempli tous ses engagements une fois en mer – en dépit des « incessants coups de vent » dans l’Atlantique mentionnés plus tôt – et, même si on sent qu’il devenait difficile de maintenir l’effort à mesure que la crise se prolongeait, elle n’a à aucun moment manqué à l’exécution d’une tâche ou de répondre à une demande de son allié. Ce n’était pas la guerre, mais presque. Dans ces conditions, les exigences les plus fondamentales consistaient à établir une présence maritime et à surveiller la situation dans la zone de responsabilité canadienne. Ce qui a été fait. Et, de l’avis général, il est évident que les marins ont réagi à la crise avec énergie et enthousiasme. Si l’on considère que les « circonstances exceptionnelles » de la crise des missiles de Cuba ont constitué la plus importante mise à l’épreuve de la MRC et du Commandement aéronaval au cours de la Guerre froide, on peut dire que ces deux organisations ont bien fait leur travail.

¹⁹³ VCEMM, « Minutes of the Thirteenth Senior Officers’ Conference, Held at Naval Headquarters, Ottawa, du 14 au 16 janvier 1963 », p. 18.

“Exceptional Circumstances”

Canada’s Maritime Response to the Cuban Missile Crisis



Sous-officier marinier Rick Bridges du NCSM Ottawa, l'un des marins et aviateurs confronté aux difficultés posées par l'Ex CUBEX. (Collection de Rick Bridges à l'adresse www.forposteryssake.ca)

“Exceptional Circumstances”

Canada’s Maritime Response to the Cuban Missile Crisis

APPENDICE I : FORCES MARITIMES CANADIENNES

Commandement de l’atlantique (CONTRE-AMIRAL K. L. Dyer)¹⁹⁴

Première escadre canadienne d’escorte (CAPT A. D. McPhee) :

Micmac (CAPC J. M. Cutts)
Cayuga (CAPF W. M. Beckett)
Nootka (CAPF S. M. King)
Crescent (CAPF P. H. Cayley)
Algonquin (CAPF P. C. Berry) (en cours de radoub)
Athabaskan (CAPF E. A. Fox)
Mackenzie (CAPF A. B. German) (essais)

Troisième escadre canadienne d’escorte (CAPF C. A. Law) :

Sioux (CAPF C. A. Law)
Iroquois (CAPC W. D. Munro) (déstockage)
Huron (CAPF D. S. Bethune)
Haida (CAPF W. H. I. Atkinson)

Cinquième escadre canadienne d’escorte (CAPV C. P. Nixon) :

Terra Nova (CAPF J. B. Young)
Restigouche (CAPF B. C. Thillaye)
Gatineau (CAPF J. W. Roberts)
Chaudière (CAPF P. J. Pratley) (essais préalables au radoub)
St. Croix (CAPF D. C. Rutherford)
Columbia (CAPF D. W. Knox) (exercices de préparation)
Kootenay (CAPF D. H. Ryan)

Septième escadre canadienne d’escorte (CAPF W. C. Spicer) :

Fort Erie (CAPF W. C. Spicer)
New Waterford (CAPC J. H. Wilkes)
Inch Arran (CAPC B. A. Mitchell)
Victoriaville (CAPC W. P. Rikely)
Outremont (CAPC J. R. H. Ley)
Lanark (CAPC J. M. Reid) (stockage/radoub)

¹⁹⁴ Marine royale canadienne, « liste rose : correction : 1200Z, 22 octobre 1962 », p. 5–11.

“Exceptional Circumstances”

Canada’s Maritime Response to the Cuban Missile Crisis

Neuvième escadre canadienne d’escorte (CAPF K. E. Grant) :

Cap de la Madeleine (CAPF K. E. Grant) (radoub)

Lauzon (CAPC R. A. Beach)

La Hulioise (CAPC A. G. Lowe)

Swansea (CAPC B. A. Cartwright)

Buckingham (CAPC R. F. Choat)

Première escadre canadienne de dragueurs de mines (CAPF R. B. Hayward) :

Chaleur (CAPF R. B. Hayward)

Resolute (LTV G. W. Garrard)

Chignecto (CAPC D. G. Wales)

Thunder (CAPC M. Barrow)

Quinte (CAPC G. G. Armstrong)

Fundy (LTV R. J. Luke)

Affectations spéciales

Cape Scott (CAPF A. H. Rankin)

6^e Division de sous-marins (CAPC C. Ringrose-Voase, Royal Navy) :

HMS Astute (CAPC C. Ringrose-Voase, Royal Navy)

HMS Alderney (CAPC R. Cudworth, Royal Navy)

Escadrons de l'aéronavale :

VS-880 (CAPF D. M. McLeod)

24 CS2F-2 Tracker (18 Bonaventure; 6 Shearwater)

VU-32 (CAPC S. R. Linquist)

7 T-33 Silver Star; 8 CS2F-1 Tracker; 6 CF2F-2 Tracker (Shearwater)

HS-50 (CAPC E. A. Fallen)

6 H04S3 (Bonaventure)

“Exceptional Circumstances”

Canada’s Maritime Response to the Cuban Missile Crisis

HU-21 (CAPC W. E. James)

4 H04S3 (Shearwater)

Commandement du pacifique (CAM E. W. Finch-Noyes/CAM W. M. Landymore)¹⁹⁵

Deuxième escadre canadienne d’escorte (CAPV G. H. Hayes) :

Fraser (CAPF R. C. Thurber)

Saguenay (CAPF H. R. Tilley)

Ottawa (CAPF I. A. MacPherson) (permission et entretien de routine)

Margaree (CAPF J. L. Panabaker) (radoub)

Skeena (CAPF R. H. Leir)

St. Laurent (CAPC C. E. Brooks) (radoub)

Quatrième escadre canadienne d’escorte (CAPV intérimaire D. S. Boyle) :

Sussexvale (CAPC A. N. Turner)

Stettler (CAPC R. F. Gladman)

Ste. Thérèse (CAPC M. A. Martin)

Antigonish (CAPC E. M. Jones)

Beacon Hill (CAPC A. C. McMillin)

Jonquière (CAPC R. L. Hughes)

New Glasgow (CAPC J. G. Mills)

Deuxième escadre canadienne de dragueurs de mines (CAPC A. B. Torrie) :

Fortune (CAPC A. B. Torrie)

James Bay (LTV R. A. Orton)

Miramichi (LTV C. Cotaris) (auto-entretien)

Cowichan (LTV R. D. Okros)

Fonctions spéciales

Cape Breton (CAPF I. A. McPhee)

Grilse (CAPC E. G. Gigg)

¹⁹⁵ Marine royale canadienne, « liste rose : correction : 1200Z, 22 octobre 1962 » p. 13–19.

“Exceptional Circumstances”

Canada’s Maritime Response to the Cuban Missile Crisis

Escadron de l'aéronavale :

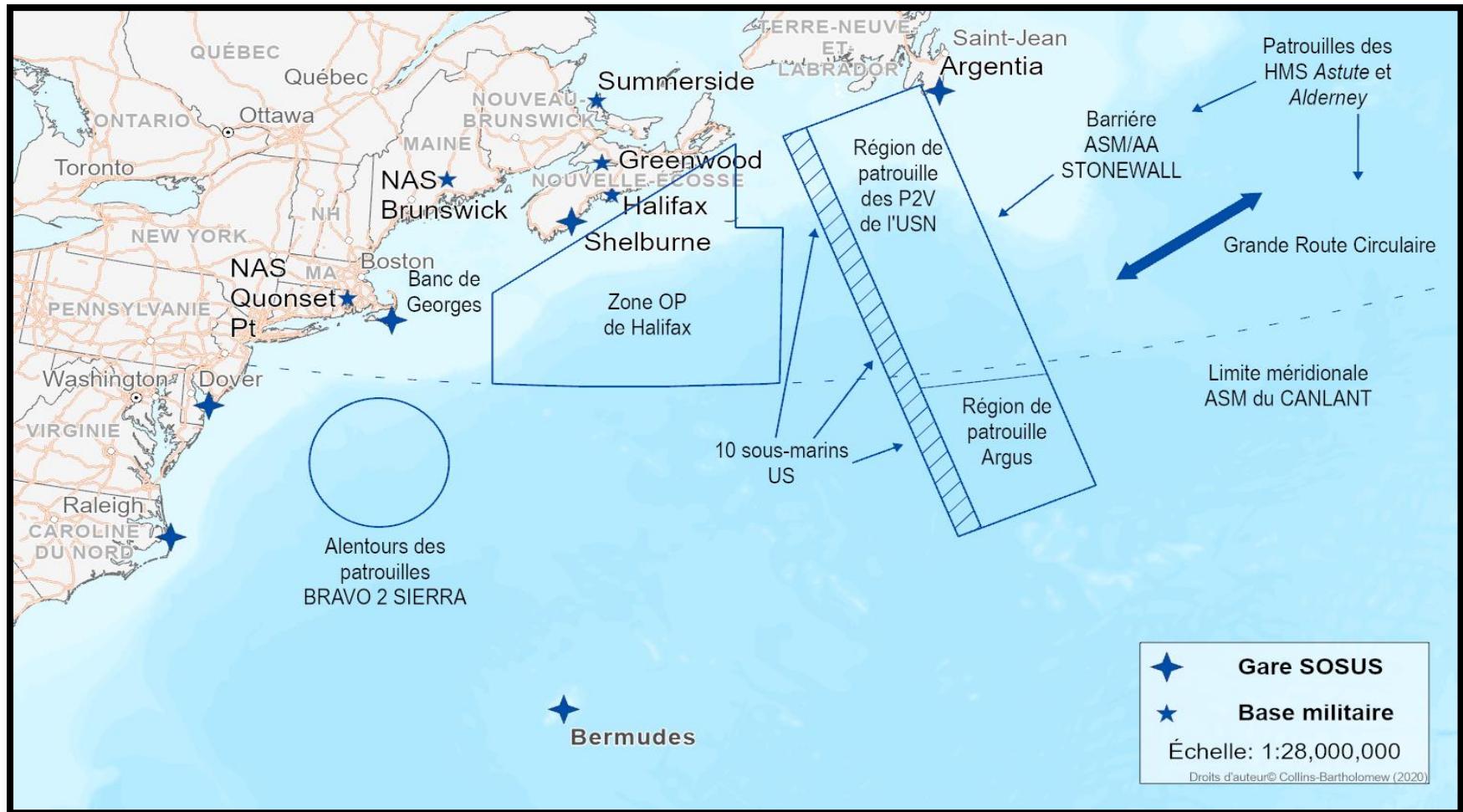
VU-33 (CAPC S. E. Soward)
2 CS2F-1 Tracker; 2 T-33 Silver Star; 2 HUP

Commandement Aéronaval (Commodore de l'air W. I. Clements) :

404^e Escadron de reconnaissance maritime : Greenwood (N.-É.) – 4 x CL28 Argus (Lcol avn A. J. Ireland)
405^e Escadron de reconnaissance maritime : Greenwood (N.-É.) – 4 x CL28 Argus (Lcol avn D. F. Drake)
407^e Escadron de reconnaissance maritime : Comox (C.-B.) – 4 x P2V6 Neptune (Lcol avn L. H. Croft)
415^e Escadron de reconnaissance maritime : Summerside (Î.-P.-É.) – 4 x CL28 Argus (Lcol avn E. D. Kelly).

“Exceptional Circumstances”

Canada's Maritime Response to the Cuban Missile Crisis



Carte des zones OP du Commandement de L'Atlantique