

1942 : alerte dans le Saint-Laurent!

André Kirouac

Number 74, Summer 2003

Québec maritime : canots, barques, verchères, phares, épaves...

URI: <https://id.erudit.org/iderudit/7364ac>

[See table of contents](#)

Publisher(s)

Les Éditions Cap-aux-Diamants inc.

ISSN

0829-7983 (print)

1923-0923 (digital)

[Explore this journal](#)

Cite this article

Kirouac, A. (2003). 1942 : alerte dans le Saint-Laurent! *Cap-aux-Diamants*, (74), 44-47.

1942 : ALERTE DANS LE SAINT-LAURENT!

PAR ANDRÉ KIROUAC

AU DÉPART DE QUÉBEC

Dès les premiers jours de la Seconde Guerre mondiale, les autorités de la Ville de Québec sont en alerte, car une rumeur annonce la présence d'un sous-marin allemand au large de l'île d'Orléans. L'unique recours des autorités militaires canadiennes est de former à la hâte une mission navale composée de membres du Royal 22^e régiment armés de simples carabines. La menace est naturellement inexistante et aucun sous-marin n'a pu remonter si rapidement le fleuve!

Une expédition aussi rocambolesque démontre tout de même que les autorités seront rapidement conscientisées à l'obligation de protéger les eaux intérieures canadiennes et que la navigation sur le Saint-Laurent devra être surveillée et contrôlée. Naviguer sur le fleuve au cours de la Seconde Guerre mondiale relèvera autant de la stratégie et du parcours à obstacles que de la simple chance.

Avion de patrouille *Canso Consolidated* au-dessus du Saint-Laurent, probablement à l'été 1942. Cet avion décollait de la base de Gaspé et avait entre autres pour mission de repérer les sous-marins allemands rôdant dans le fleuve. Fonds Roy Woodruff. (Collection Musée naval de Québec).



En juillet 1942, deux mois après les premiers torpillages dans le Saint-Laurent, plusieurs navires marchands quittent toujours le port de Québec à destination du golfe où ils se joindront aux grands convois transatlantiques. Les équipages sont généralement composés d'une vingtaine d'hommes de diverses nationalités et les navires battent autant pavillons britannique, américain que grec. Ils transportent tout ce qui est nécessaire à l'effort allié : pétrole, matériel de guerre, denrées alimentaires ou troupes.

Avant même le départ, les capitaines des navires marchands se rendent au Bureau du contrôle naval du port de Québec localisé dans un bâtiment tout près de l'édifice des douanes. Les officiers de la Marine royale canadienne leur remettent leurs «ordres» dans une enveloppe scellée. Le contenu, précisant entre autres les informations relatives au convoi auquel les navires se joindront, ne devra être lu qu'au moment où des officiers canadiens autoriseront les capitaines à ouvrir l'enveloppe.

Comme de nos jours, le pilotage est obligatoire pour les navires marchands qui naviguent sur le Saint-Laurent. Il faut pouvoir compter sur l'expérience d'un marin canadien pour affronter les courants et les caprices du fleuve. Au départ de Québec, les pilotes montent donc à bord et les navires contournent l'île d'Orléans sous les yeux des badauds, mais aussi sous le regard attentif des militaires de la 59^e batterie du 6^e régiment d'artillerie royal canadien, stationnés au fort de la Martinière sur les hauteurs de Lauzon. Ces soldats ont entre autres comme mission de surveiller les navires entrant à Québec. Si un capitaine refuse de s'arrêter à la hauteur de Saint-Jean-de-l'Île-d'Orléans pour l'inspection obligatoire du navire, le canon du fort pourrait bien tonner et lancer une salve devant le navire fautif.

L'équipage doit également s'assurer que les fils métalliques entourant le navire sont en bon état et qu'aucun champ magnétique, résultant d'un problème électrique à bord, ne s'échappe de la coque. Cette vérification est

primordiale, car les mines magnétiques allemandes détecteraient le navire et le feraient sombrer. Pour assurer la sécurité des navires, un petit bâtiment anonyme et secret baptisé *Degaussing Gear Range Station (DGRS)*, opéré par des membres de la Marine, est situé à la hauteur de Saint-Laurent-de-l'Île-d'Orléans. À l'aide d'appareils de télédétection sophistiqués, dont un asdic (*Allied Submarine Detection Investigation Committee*) relié à un câble sous-marin tendu dans le fleuve, les marins du *DGRS* peuvent détecter les fluctuations magnétiques s'échappant de la coque des navires. Si un problème électrique est constaté, le navire est stoppé et doit retourner aussitôt à Québec pour y être réparé. Cette station secrète pourrait aussi détecter, en cas d'alerte, les bâtiments ennemis qui auraient pu déjouer toutes les mesures de surveillance fluviale. En cas d'attaque, c'est là la dernière mesure de protection de la ville de Québec.

Les navires passent ensuite la pointe est de l'île d'Orléans où deux vedettes de la marine canadienne, *HMCS Chaleur I* et *HMCS Madawaska*, sont stationnées. Ces vedettes abordent les navires marchands qui entrent à Québec afin que des marins canadiens y effectuent une inspection complète. Ils recherchent, entre autres, la présence de mines qui auraient pu être placées sur la coque à l'insu de l'équipage. Le gouvernement canadien veut ainsi s'assurer qu'aucun navire ne soit une bombe flottante qui saboterait les installations portuaires québécoises.

NAVIGUER EN CONVOIS

La descente du fleuve est relativement calme jusqu'à Rimouski. Au quai du Bureau du contrôle naval de la ville, des dragueurs de mines, des yachts armés ou des vedettes de type *fairmiles* sont souvent en attente pour rejoindre les convois.

C'est aussi là que sont stationnés des marins et des officiers de la Marine et que l'on y contrôle la circulation des navires sur le Saint-Laurent. En plus de Québec et de Rimouski, on retrouve un tel bureau à Port-Alfred sur le Saguenay.

À l'approche de la station de pilotage de Pointe-au-Père, le navire ralentit son allure et fait débarquer le pilote. À compter de ce moment, le voyage devient plus périlleux. En effet, depuis mai 1942, plusieurs navires ont été torpillés plus à l'est et un grand nombre de rescapés ont dû être secourus. Par exemple, le 12 mai, à la suite du torpillage du navire hollandais *SS Leto*, une partie de l'équipage a été ramenée par bateau jusqu'à Pointe-au-Père.



En quittant Pointe-au-Père, un premier obstacle doit être contourné. Une zone d'exclusion à la navigation est désignée devant les villages de Sainte-Flavie et de Mont-Joli. Sur la berge, les silhouettes de deux petites tours noires sont facilement visibles. Du haut de ces tours, des militaires doivent observer, non pas les sous-marins allemands, mais bien les exercices des aviateurs qui s'entraînent à la base aérienne de la 9^e école de tir et de bombardement de Mont-Joli. Les exercices aériens ayant lieu au-dessus du fleuve, il serait hasardeux de s'aventurer dans leur secteur de pratique!

Convoi sur le Saint-Laurent à l'été de 1942. La photographie a été prise à bord du *fairmile Q-074* par le marin Roy Woodruff. Fonds Roy Woodruff. (Collection Musée naval de Québec).

Des marins de la Marine royale canadienne embarquent généralement dans la portion du trajet entre Rimouski et les îles du Bic. Ils demandent aux capitaines des navires marchands d'ouvrir leurs enveloppes scellées qui contiennent les ordres de navigation, les codes de communication et le numéro du convoi et, au cours du voyage, ces marins aideront à la défense du navire en cas d'attaque. Au large des îles du Bic, tous les navires marchands ont l'obligation de se placer en formation de convoi. Les navires transportant les cargaisons susceptibles d'être les principales cibles des torpilles allemandes, comme les pétroliers, sont placés au cœur du convoi pour leur assurer une meilleure protection. La navigation en convoi escorté de navires de guerre est obligatoire et la seule raison pour quitter les rangs est d'être attaqué par un *U-Boot*. Ces convois naviguent vers l'est en décrivant de longs zigzags sur l'eau. Ces zigzags pourront peut-être déjouer les torpilles allemandes mais ont comme inconvénient d'allonger le trajet et de faire dépenser plus de mazout.

Quelquefois, les convois croisent des bateaux de pêche qui ne semblent pas craindre d'être la cible des sous-marins. Certains de ces pêcheurs se vantent même, sans que cette affirmation puisse être confirmée, d'avoir aperçu un *U-Boot*. M. Denis Gagné, un jeune pêcheur de Cap-Chat se rappelle qu'«un dimanche du début de juillet de 1942, alors qu'on rentrait de Québec avec notre goélette, je vous jure qu'on a vu un sous-marin allemand qui rechargeait ses batteries au large de la pointe de Cap-Chat».

La nuit tombée, la navigation s'avère plus ardue. Depuis L'Isle-Verte, et ce, pour l'ensemble de la péninsule gaspésienne, l'ordre est donné de voiler les lumières des maisons, les réverbères de rues des villes et les phares des automobiles. De cette façon, si les règles sont observées, le halo de lumière coutumier émanant des villages est inexistant et les silhouettes des navires ne se découpent pas sur l'horizon. Les *U-Boote* ont donc plus de difficulté à repérer leurs cibles potentielles. Quelques personnes doutent toutefois du respect des règles par certains villageois comme le fait remarquer Gaétan Lavoie, un membre du régiment des Fusiliers du Saint-Laurent : «Vu du fleuve, l'obscurité c'était vraiment beau à voir.»

NAVIGUER SOUS LA MENACE DES SOUS-MARINS ALLEMANDS

Les navires doivent parfois composer avec les aléas de la température dont les bancs de brouillard. Le 20 juillet 1942, un convoi naviguant au large du village de Grande-Vallée, dans l'un de ces brouillards matinaux, est la cible d'une attaque. L'explosion d'une torpille ouvre le flanc tribord du navire anglais *SS Frederika Lensen*. Les capitaines des autres navires doivent gagner le large et se disperser alors que les navires de guerre partent à la chasse en lançant des grenades sous-marines. De sourdes explosions secouent les eaux, mais sans succès. Une corvette recueille les survivants du *SS Frederika Lensen* et rejoint les navires au large afin de poursuivre la route vers l'est.

Le navire marchand anglais *SS Frederika Lensen* échoué et cassé en deux dans la baie de Grande-Vallée, en Gaspésie. La photographie a été prise au cours de l'été 1943. (Collection Hélène Boulay-Côté).



De telles attaques démontrent l'importance de respecter les ordres de navigation et de se préparer adéquatement à faire face aux pires situations. C'est pourquoi, à bord des navires marchands, les marins de la Marine royale canadienne révisent régulièrement, avec les membres d'équipage, les techniques de tirs et de contre-attaques. Plusieurs des navires marchands transatlantiques sont d'ailleurs équipés de deux canons montés sur des plates-formes installées à la proue et à la poupe.

Les attaques des *U-Boote* enclenchent également des opérations de recherche de la part des forces canadiennes. Des avions de type *Canso Consolidated* décollent de Mont-Joli, mais surtout de la base navale de Gaspé. Régulièrement, ces avions survolent le fleuve pour effectuer des patrouilles aériennes et protéger les convois. Les sous-marins allemands craignent ces avions qui, lorsqu'ils repèrent un *U-Boot* en surface, ne manquent pas de lancer des grenades qui compromettent de nouvelles attaques.

LA BASE NAVALE HMCS FORT RAMSAY À GASPÉ

À l'approche de la baie de Gaspé et de la base navale HMCS *Fort Ramsay*, les convois ralentissent mais ne s'arrêtent généralement pas. Les navires de guerre arrivant de Rimouski accostent et font débarquer les équipages des navires marchands torpillés en cours de trajet. D'autres navires escorteurs prennent le relais pour poursuivre la route dans le golfe. Au quai de la base navale, une flottille de *fairmiles*, quelques dragueurs de mines et des corvettes sont toujours prêts à prendre le large pour rejoindre un convoi et pour patrouiller les eaux. Des batteries de canons installées le long de la baie soulignent aussi l'importance des lieux. Des navires de barrage assurent l'ouverture et la fermeture du filet sous-marin qui doit empêcher les *U-Boote* d'attaquer les installations militaires.

Les navires poursuivent ensuite leur route vers Sydney au Cap-Breton, Halifax ou New York pour se joindre aux grands convois qui traversent l'Atlantique.

L'ÉCONOMIE, LA POLITIQUE, LA GUERRE ET LA NAVIGATION

Lors de la Seconde Guerre mondiale, sur les eaux du fleuve et du golfe du Saint-Laurent, la navigation est périlleuse et réglementée. Les moyens de défense mis en place par le Canada pour protéger ses eaux se doivent d'être à la mesure de l'immensité du territoire et la navigation en convois escortés est au cœur de la stratégie alliée pour garantir le ravitaillement de la Grande-Bretagne. Ces convois traversent l'Atlantique, bien sûr, mais ils sont aussi essentiels le long des côtes nord-américaines et sur le fleuve. Le long des côtes et sur l'océan, il faut s'assurer que le réseau d'approvisionnement soit le plus efficace et le plus sécuritaire possible. Malgré les mesures mises en place, le Canada décide, le 9 septembre 1942, d'interrompre toute navigation de navires transatlantiques sur le fleuve. Pourquoi? Est-ce la crainte des *U-Boote* qui force les autorités à agir de la sorte? Le Canada se croit-il vaincu?

La circulation des navires transatlantiques sur le Saint-Laurent, en 1942, est largement tributaire des décisions tactiques et stratégiques des gouvernements anglais et américains. À l'été de 1942, la navigation sur le Saint-Laurent est déjà réduite. Cette réduction est une conséquence du déplacement des départs des convois du port de Halifax vers celui de New York et d'une meilleure capacité d'attaque des avions canadiens le long de la côte atlantique. Aussi, selon de D^r Roger Sarty «[...] la décision de réduire la navigation sur le Saint-Laurent n'avait pas grand-chose à voir avec les succès allemands dans ce secteur et était largement motivée par les conseils de la Grande-Bretagne et des États-

Unis sur la façon dont le Canada pouvait le plus utilement aider les Alliés à résoudre leur problème de pénurie de navires d'escorte sur des théâtres d'opération plus importants que le Saint-Laurent pour leur permettre de gagner la guerre.»

Au cours de la saison de navigation de 1943, aucun navire marchand ne sera coulé et la circulation sera réduite au cabotage côtier et à la pêche. Les *U-Boote* reviendront tout de même en eaux canadiennes au cours de la saison de navigation de 1944. Ils ne couleront que deux navires bien que plusieurs de ces sous-marins navigueront aux abords des côtes.

La venue des *U-Boote*, entre 1942 et 1944, est l'un de ces événements qui rappellent qu'un fleuve aussi important que le Saint-Laurent fut et sera toujours l'une des clefs qui ouvrent les portes d'un vaste continent. ♦

■
André Kirouac est directeur
du Musée naval de Québec.

Pour en savoir plus :

Sur le rôle du *DGRS* lors de la Seconde Guerre mondiale, visitez le site du Musée naval de Québec au www.mnq-nmq.org

Pour le récit complet de cette aventure, visitez l'exposition itinérante *Impacts 1942-1944, la bataille du Saint-Laurent*, présentée de juin à septembre 2003, au Musée de la Gaspésie.

Le point culminant de la bataille du Saint-Laurent, août-octobre 1942 : une défaite presque totale pour le Canada? Extrait de la conférence prononcée par le D^r Roger Sarty lors du colloque d'histoire navale, portant sur la bataille du Saint-Laurent, tenu en mai 2002, à Rimouski.



■
La vedette HMCS *Madawaska* de la Marine royale canadienne qui avait la tâche d'aborder les navires marchands entrant à Québec. Fonds Henri-Paul Bertrand. (Collection Musée naval de Québec).