

## Bulletin d'histoire politique

# L'été 1943 : un épisode de la bataille Saint-Laurent, 1942-1944. Surveillance, défense et... propagande !

André Kirouac



Volume 16, numéro 2, hiver 2008

La Deuxième Guerre mondiale à l'étude (2e partie)

URI : <https://id.erudit.org/iderudit/1056142ar>

DOI : <https://doi.org/10.7202/1056142ar>

[Aller au sommaire du numéro](#)

Éditeur(s)

Bulletin d'histoire politique

Lux Éditeur

ISSN

1201-0421 (imprimé)

1929-7653 (numérique)

[Découvrir la revue](#)

Citer cet article

Kirouac, A. (2008). L'été 1943 : un épisode de la bataille Saint-Laurent, 1942-1944. Surveillance, défense et... propagande ! *Bulletin d'histoire politique*, 16(2), 139–150. <https://doi.org/10.7202/1056142ar>

Tous droits réservés © Association québécoise d'histoire politique; VLB Éditeur, 2008

Ce document est protégé par la loi sur le droit d'auteur. L'utilisation des services d'Érudit (y compris la reproduction) est assujettie à sa politique d'utilisation que vous pouvez consulter en ligne.

<https://apropos.erudit.org/fr/usagers/politique-dutilisation/>

**é**rudit

Cet article est diffusé et préservé par Érudit.

Érudit est un consortium interuniversitaire sans but lucratif composé de l'Université de Montréal, l'Université Laval et l'Université du Québec à Montréal. Il a pour mission la promotion et la valorisation de la recherche.

<https://www.erudit.org/fr/>

# L'été 1943 : un épisode de la bataille du Saint-Laurent, 1942-1944. Surveillance, défense et... propagande!

ANDRÉ KIROUAC

*Directeur du Musée naval de Québec*

Dans son édition du 19 juin 1943, sous la plume du journaliste Roger Champoux, le journal *La Presse* publie un nouvel article dans sa série « Sommes-nous défendus ? » Son papier débute ainsi :

D'un port du Saint-Laurent, 19 [?]. Nous sommes à 510 pieds d'altitude. Le clocher du village sis au bas de la falaise est un mince fuseau d'argent. Le sol ondule vers le fleuve qui ici, s'étend sur pas moins de 40 milles de largeur. Nous sommes dans la zone secrète de la région gaspésienne où la défense côtière a installé son premier poste d'observation. Puisque nous sommes tenus au secret il nous est impossible de dire ce qu'il nous est donné de voir. Nous pouvons dire cependant que la science moderne a été mise à contribution et que le service technique de l'armée a doté la région de la plus parfaite installation qui soit.

Que voit le journaliste Champoux pour qu'il décrive des installations militaires des plus modernes ?

Un rapport secret du ministère de la Défense nationale, intitulé *Coastal Defence, Batteries and Radars*, décrit au chapitre « Army radar – Gaspé Area », l'emplacement de 10 stations radars de type GL (pour *Ground Laying*) qui sont opérées par l'armée. Un peu avant le village de Matane, à quelques 400 kilomètres à l'est de la ville de Québec sur la rive sud du fleuve Saint-Laurent, la première de ces stations radars est installée près de la petite localité de Rivière-Blanche. Cette installation est exactement à 510 pieds d'altitude selon le rapport ! Il semble probable que le journaliste Champoux a devant lui un radar de type GL opéré par l'armée canadienne.

Pour bien comprendre la nécessité d'installer des radars le long de la côte gaspésienne du fleuve Saint-Laurent lors de la Seconde Guerre mondiale, il faut remonter le cours d'une histoire singulière qui débute avec le déclenchement des hostilités en septembre 1939 et dont certaines prémices se font sentir depuis des décennies.

Parmi toutes les portes d'entrée du continent nord-américain, le fleuve Saint-Laurent représente certainement celle qui permet l'une des percées les plus profondes à l'intérieur des terres. Il n'est donc pas surprenant que lors de la Seconde Guerre mondiale, les autorités canadiennes aient conçu un plan détaillé prévoyant les meilleures façons de contrer les menaces ennemies et d'assurer la continuité de la navigation sur le Saint-Laurent. Sans faire une présentation exhaustive de tous les événements rattachés à ce que l'on nomme la bataille du Saint-Laurent, il est important de préciser que principalement en 1942 et en 1944, 15 *U-Boote* naviguent dans le golfe et le fleuve Saint-Laurent. Huit d'entre eux torpillent 21 navires marchands et 5 navires militaires dont 4 sont canadiens et 1 est américain.

## L'ANNÉE 1942

L'été et l'automne de l'année 1942 sont le théâtre des principaux affrontements. Souvent, les populations des villages côtiers assistent impuissantes aux combats des corvettes qui traquent les *U-Boote* en lançant des grenades sous-marines.

Tout au long de la saison de navigation de 1942, Sasseville Roy, député de la région gaspésienne à la Chambre des communes du Canada, se fait l'écho de ses concitoyens et aborde le sujet des torpillages. À maintes reprises, il questionne les ministres sur les mesures qui sont prises pour protéger les navires et les populations. Les réponses sont souvent vagues et laconiques. Les ministres invitent le député Roy à plus de discrétion et lui suggèrent de ne rien divulguer qui puisse servir l'ennemi. Les journaux, quant à eux, rapportent du mieux qu'ils le peuvent les tout premiers torpillages. La censure rappelle rapidement tous les intervenants à l'ordre et la population riveraine du fleuve demeure l'unique témoin des torpillages de navires marchands ou militaires.

À la fin de 1942, les personnes informées retiennent surtout que les *U-Boote* ont fait la pluie et le beau temps dans les eaux canadiennes. Une perception qui dure toujours à notre époque bien que de plus en plus de sources révèlent qu'il en est tout autrement. Avec les moyens techniques dont ils disposent, les officiers canadiens ont à de très nombreuses reprises attaqué et contre-attaqué afin de prévenir d'autres torpillages.

Toutefois, le mal des rumeurs est fait et le gouvernement se doit d'agir afin de rassurer la population et montrer qu'il prend les événements au sérieux. Pour contrer cette perception, les autorités militaires tiennent une série de réunions de planification qui ont comme objectif une meilleure protection du Saint-Laurent au cours de la saison de navigation de 1943. Selon les comptes-rendus, les militaires qui préparent et qui assistent à ces rencontres semblent prendre très au sérieux le problème de la protection des eaux intérieures. Mais au-delà des considérations militaires, est-ce possible de penser que les autorités politiques ont aussi la préoccupation de reconforter la population et de faire taire les critiques suite aux torpillages de 1942 ?

### L'ANNÉE 1943

En parallèle aux actions concrètes et souvent ultra secrètes des militaires, certains événements de l'été 1943 semblent suggérer l'hypothèse d'une campagne de propagande bien orchestrée. Ainsi, en 1943, deux rapports décrivent les actions à prendre pour défendre les eaux contre les sous-marins et pour prévenir le débarquement d'espions. Les auteurs débutent par la présentation des événements survenus au cours de l'année 1942 en plus d'y décrire les principales actions prises par les trois forces pour contrer et prévenir les attaques. Ces conclusions laissent croire que l'ennemi reviendra probablement lors de la saison de navigation de 1943 et qu'il est encore possible pour les autorités militaires canadiennes de prévoir les attaques d'installations terrestres ou le largage de mines. Un plan détaillé présente le rôle de la marine, de l'aviation et de l'armée mais aussi celui de la police, du Comité de protection civile ou du Service du guet aérien. Un estimé des coûts rattachés à ce plan montre que l'on anticipe un montant dépassant le million de dollars.

Les rapports formulent une série de recommandations qui ont pour objectif de coordonner et d'unifier les mesures de défense côtière qui devront être réalisées. La majeure partie des actions à prendre sont détaillées et une attention toute spéciale est portée aux relations avec les citoyens. Entre autres, on insiste sur les bonnes relations qui existent déjà avec les unités de réserve de l'armée. Cette bonne entente doit se poursuivre et les autorités privilégieront les relations avec les personnes les plus influentes des communautés, qui agiront comme lien avec les citoyens. Les officiers des unités de réserve demeurant dans les villages seront des membres *ex-officio* des observateurs du Service du guet aérien et ils auront aussi comme tâche de former les nouveaux membres de ces groupes d'observateurs.

Pour atteindre cet objectif visant à impliquer la population, les auteurs du rapport présentent des indications claires sur ce qu'il faudra entreprendre.

Ainsi, des missions seront menées dans les villages côtiers afin de rencontrer la population et les sensibiliser aux mesures prises par le gouvernement pour assurer la défense des côtes. Il faudra donc, entre autres :

1. débiter ces missions, composées d'officiers de l'armée régulière et de l'armée de réserve, le plus tôt possible au printemps ;
2. visiter les côtes du Saint-Laurent, de la baie des Chaleurs et de l'île d'Anticosti ;
3. apposer des affiches en français et en anglais ;
4. informer la population de l'aide que chacun peut apporter. [En anglais on parle d'*educational publicity*.]

On note clairement que l'année 1943 est marquée par une sensibilisation importante de la population. Si l'on en juge par les comptes rendus des médias et par l'importance des moyens mis en œuvre au cours de l'été 1943, il y a fort à parier que cette campagne de propagande visant à contrer les perceptions défaitistes de 1942 est importante. Outre l'article du journaliste Champoux déjà cité, tous les autres articles parus dans les quotidiens présentent avec enthousiasme les actions entreprises par les militaires. On décrit les exercices de capture d'espions ou de saboteurs, on souligne la participation des militaires lors de fêtes populaires et on s'empresse de souligner la collaboration des notables gaspésiens. On parade et on va même jusqu'à inviter la musique du Royal 22<sup>e</sup> Régiment à participer aux festivités du centenaire de Grande-Vallée.

On invite aussi des journalistes et une équipe de tournage à participer à une tournée bien particulière en juin 1943. Les journaux rapportent donc la visite du brigadier général Edmond Blais, commandant de la 5<sup>e</sup> région militaire, qui est accompagné du lieutenant-colonel Jos Pinault, commandant du 2<sup>e</sup> bataillon de réserve du régiment Les Fusiliers du Saint-Laurent.

Un très grand nombre de clichés sont pris et illustrent les différentes démonstrations faites par les réservistes. Du fonctionnement du barrage routier de l'Île Verte aux pratiques de tir vers le fleuve, tout est mis en œuvre pour montrer la planification des efforts défensifs de la côte gaspésienne.

#### IMAGES : « DIGNITAIRES ET CAMÉRA »

À notre connaissance, l'équipe de tournage produit trois courts-métrages de propagande. L'un des trois, qui s'intitule *Défense côtière*, décrit dans une ambiance très patriotique les mesures prises pour fortifier la Gaspésie. Le narrateur du film y parle de la forteresse gaspésienne où chacun est devenu un observateur et un participant à l'effort de protection.

Toutefois nulle part dans les deux rapports produits par les militaires canadiens dans les articles de journaux ou dans les documentaires réalisés, on ne mentionne le mot radar. La seule allusion à ces radars vient de l'article déjà cité et ce n'est que des dizaines d'années plus tard que l'on peut décoder le type d'installation dont le journaliste Roger Champoux parle.

### DES RADARS FABRIQUÉS AU CANADA

Depuis le début de la Seconde Guerre mondiale, le Conseil national de la recherche travaille assidûment aux recherches concernant une version canadienne du radar anglais de type GL. La conception du GL MarkIII C (le C étant pour la version *Canadian*) demande un effort majeur au Canada, autant au plan des effectifs et du matériel nécessaire qu'au niveau monétaire. L'Angleterre fournit au Canada des exemplaires des radars GL MarkI et GL MarkII et c'est à partir de ces modèles que les scientifiques du CNR créent une version canadienne de ces radars. Il est d'ailleurs intéressant de constater que la version MarkIII du Canada a été opérationnelle avant celle des Anglais qui ont été pourtant les pionniers dans le domaine.

L'appareillage canadien du GL MarkIII C se compose de 2 semi-remorques qui, chacune, emportent l'équipement du radar. Le premier des deux véhicules, nommé *Accurate Position Finder* (APF) est celui qui permet aux opérateurs de recevoir et d'émettre les ondes qui situent l'objectif à suivre. Deux antennes paraboliques sont montées sur le toit du véhicule et c'est la cabine entière qui tourne sur un axe vertical.



*Accurate Position Finder* (APF)

Le second véhicule, nommé *Zone Position Indicator* (ZPI), comprend l'appareillage nécessaire à la visualisation sur une carte de la position des bâtiments à surveiller. Outre ces deux semi-remorques, la flotte de véhicules nécessaires à l'utilisation d'un seul radar comporte aussi une unité diesel et un troisième camion qui transporte les câbles et les pièces de rechange. Toutes les composantes du radar étant mobiles et facilement transportables par route, l'avantage du GL MarkIII C pour une utilisation rapide est important. Un déploiement peut alors être réalisé en quelques semaines, voire quelques jours.



*Zone Position Indicator* (ZPI)

Pour le compte de l'Aviation royale canadienne les scientifiques du CNR travaillent au développement de radars de type *Microwave Earling Warning* (MEW) conçus pour la détection des avions.

Dans le cas des sous-marins, on parle plutôt de MEW/AS pour *anti-submarine*. Un mémorandum du 18 juillet 1943 précise que le radar MEW/AS de Fox River (Rivière-au-Renard), opéré par le personnel de l'aviation, peut couvrir toute l'étendue qui sépare la pointe de la Gaspésie de l'île d'Anticosti.

Ainsi les militaires canadiens ont eu bon espoir de pouvoir utiliser la technologie des radars dans les mesures de défense côtière. Suite à l'incursion des sous-marins allemands en eau canadienne lors de la saison de navigation de 1942, il semble donc naturel que certains officiers aient décidé de recourir aux radars lors de la planification des mesures de défense pour l'année 1943.

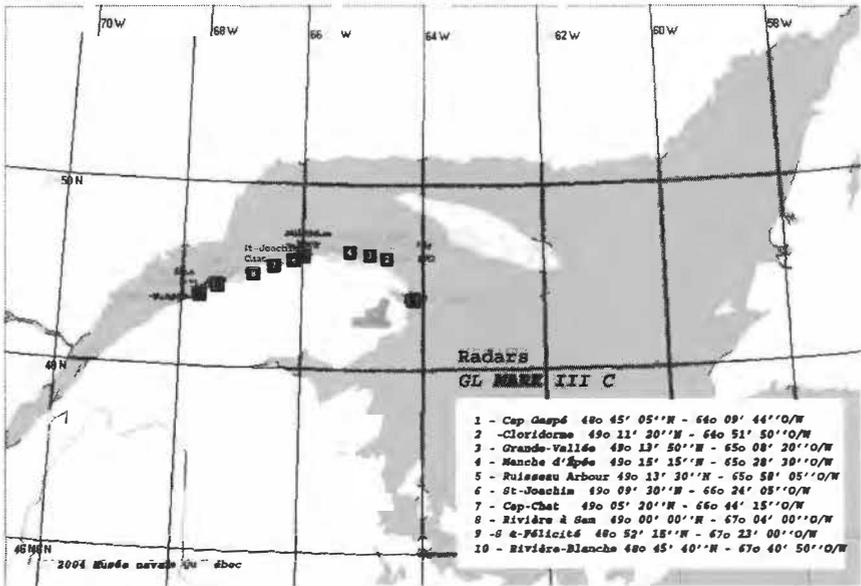


MEW/AS

### DES RADARS... SUR LES CÔTES PITTORESQUES DE LA GASPÉSIE

Dans un mémorandum daté du 18 mars 1943, le Air Vice Marshall N.R. Anderson présente ses conclusions et ses recommandations concernant les mesures de défense à appliquer dans le cas d'un retour éventuel des *U-Boote* allemands dans les mois à venir. S'appuyant sur des avis qui indiquent que la détection des tourelles des sous-marins par des radars peut être possible dans les eaux du fleuve Saint-Laurent, Anderson propose d'installer un minimum de 10 radars, à des intervalles de 10 milles l'un de l'autre, entre les villages de Matane et de Gaspé.

Chacun d'eux doit être à une altitude minimale de 200 pieds et être opéré par des membres de l'armée. Par contre, ces considérations semblent avoir été faites sans la connaissance de la portée réelle des radars en question. Deux jours plus tard, soit le 20 mars, Anderson ajoute à sa proposition celle d'installer des stations *Radio Detection Finder* (RDF) qui permettraient de surveiller les détroits de Belle-Isle et de Cabot ainsi que le détroit d'Hunguedo qui sépare la Péninsule gaspésienne de l'île d'Anticosti. Sans le préciser explicitement, Anderson propose l'utilisation de radars de type MEW/AS.



Carte de la disposition des radars le long du Saint-Laurent

Outre ces deux mémorandums, il est difficile de retracer des documents écrits qui décrivent l'installation des radars dans la région gaspésienne. Les détails les plus intéressants qui relatent ces faits proviennent d'un article écrit par le capitaine à la retraite R.O. Lafond, R.C.E., ingénieur. Son texte, paru dans la revue de la Société historique Nicolas-Denys en décembre 1995, s'intitule « Le sous-marin de Maisonnette et les radars de la Gaspésie ».

Dans cet article, le capitaine R. O. Lafond se souvient :

Un matin d'avril [1943], je reçois l'instruction de mon commandant, le colonel Richardson, de rencontrer trois ou quatre hauts gradés à Rimouski [peut-être était-ce à Mont-Joli], de les accompagner et de rester à leur disposition. Il me semble, dit-il, qu'un projet secret et important est à l'étude depuis quelques temps à Ottawa ; sans plus d'information. Je ne crois pas que le colonel, à ce moment-là, était lui-même au courant de ce projet. On me dévoile enfin le but de ce projet qui, insistent-ils, doit rester ultra-secret [sic] [...]. Toutes les données fournies par les officiers d'Ottawa me furent transmises verbalement, rien par écrit, car il fallait garder le tout très secrètement.

Ce jour du printemps 1943, le capitaine Lafond entrevoit pour la première fois la mission qu'il aura à effectuer en Gaspésie. L'idée d'installer des radars le long des côtes gaspésiennes semble démontrer d'une part l'importance que les militaires attachent au retour probable des *U-Boote* et d'une autre part leur

volonté de mettre à l'essai en sol gaspésien une nouvelle technologie mise au point par les scientifiques des laboratoires du Conseil national de la recherche du Canada (CNR).

Au printemps de l'année 1943, le lieutenant Lafond est affecté à la 5th Works Company RCE de la région de Québec. À son quartier général de Québec, on lui présente une mission ultra secrète. Il doit avec son équipe repérer les meilleurs emplacements pour l'installation de radars entre Matane et Gaspé. Dans les jours qui suivent, il entreprend donc un périple de plusieurs jours en région gaspésienne. Plus le travail de repérage avance, plus le capitaine Lafond apprend les détails de la mission qu'il aura à accomplir. C'est ainsi que, un par un, les villages gaspésiens sont visités et qu'à intervalles réguliers, des sites sont désignés car ils correspondent aux demandes de l'état-major de l'armée.

Avec lui, une équipe du ministère des Transports du Québec en profite pour inspecter les ponts gaspésiens car, comme le dit souvent Lafond, son plus gros problème sera toujours d'enjamber les rivières avec son cortège de camions de plusieurs tonnes.

C'est ainsi que, par un quelconque subterfuge, un dénommé Marchand du ministère des Transports accompagne Lafond qui se fait passer pour un inspecteur de la voirie de la Défense nationale.



Grande-Vallée

Le sort a voulu que Marchand décide d'en profiter pour photographier les ponts et qu'il a inclus, pour son plaisir, le lieutenant Lafond. Ce sont donc les seules photos, découvertes par hasard aux Archives nationales du Québec à Québec, qui montrent notre installateur de radar en pleine mission secrète ! Même la famille de Lafond n'a pas de photos de lui. . .



Lafond et Marchand

Pendant la saison estivale de 1943, le capitaine Lafond et son équipe de 45 sapeurs déblaient, nivellent et installent les radars dont il ne mentionne jamais clairement les localisations dans son article. La Gaspésie est envahie par plusieurs groupes de militaires. On construit des lignes téléphoniques qui relieront les sites des radars et les postes des observateurs côtiers. Les militaires sont partout. Est-ce cette omniprésence des militaires qui fait que personne parmi la population ne semble constater les installations insolites de radars? L'hypothèse est plausible, car de nos jours, même en visitant chaque village et en questionnant les personnes qui y vivaient en 1943, on jure qu'aucun radar ne fut installé dans leur village.

Les travaux progressent tout au long de l'été et de l'automne malgré une interruption d'une quinzaine de jours en début septembre. En décembre, malgré la neige et quelques tempêtes, on termine l'installation du dernier radar à Cap Gaspé. C'est, semble-t-il, avec soulagement que l'équipe militaire quitte la Gaspésie.

Ce qui est particulier de lire dans l'article du capitaine Lafond c'est que, dès le printemps de 1944, on lui demande de retourner en Gaspésie pour cette fois-ci démonter une à une les stations radars! L'opération se déroule rondement et seul un incident, qui aurait pu être tragique, survient à la station de Cap-Chat. Le travail de démontage et de récupération des remorques des radars débute à l'extrême est de la péninsule, à Cap Gaspé. Lorsque tout le matériel est prêt au départ, on roule vers le site suivant, on le démonte et on continue avec les 3 remorques. De site en site, des radars s'ajoutent au convoi.

Alors qu'en 18 mois, le capitaine Lafond et ses hommes installent et récupèrent les radars de type GL, à peu de distance du village de Fox River,

une autre équipe s'affaire sur le chantier de construction du radar MEW/AS. Et, tout comme pour les GL MarkIII C, le MEW/AS de Fox River sera démantelé avant la fin de la guerre.

Il faut aussi ajouter que Lafond et son équipe ont, eux aussi et à leur insu, participé à une opération secrète de l'Armée et de la Marine dans le secteur de la Baie des Chaleurs. Le lieutenant Lafond a dû détourner l'installation de l'un de ses radars pour aller le positionner près du village de Maisonnette. Cette opération avait pour but de capturer un sous-marin allemand qui devait venir récupérer un prisonnier de guerre qui s'était échappé du camp de Bowmanville en Gaspésie. Cette opération mériterait d'ailleurs d'être raconté ultérieurement tellement elle contient de rebondissements et d'acteurs importants de la Seconde Guerre mondiale.

## CONCLUSION

L'invention du radar dans les années qui précèdent le déclenchement de la Seconde Guerre mondiale permet, pour la première fois dans l'histoire des conflits, de détecter la venue de l'ennemi à partir de très grandes distances. Son utilisation lors de ce conflit a été l'un des facteurs déterminants dans la lutte que se livrent les belligérants.



Lafond dans sa jeep

Le secret de l'utilisation des radars est souvent primordial et il n'est pas surprenant que l'installation de 10 de ces derniers le long de la péninsule gaspésienne soit passé inaperçue. Ce qui semble le plus étonnant, c'est que cette installation se soit faite dans un laps de temps relativement long et

que les radars n'ont pas été utiles, voire même non exploités. Les travaux de l'année 1943 ont été vains, car tous les radars ont été démantelés dès le début de l'année 1944.

Pourquoi avoir dépensé temps et énergie pour un résultat si mince ? Craint-on vraiment à Ottawa que les Allemands attaquent en 1943 comme ils l'ont fait l'année précédente ? Si ce n'est qu'une action cherchant à rassurer la population, pourquoi avoir opté pour l'utilisation d'une technologie secrète qui ne peut être diffusée publiquement ? L'hypothèse qui peut être soulevée propose que ce sont les autorités militaires qui devaient démontrer aux autorités gouvernementales que le Canada avait les moyens technologiques et la capacité militaire de défendre le pays. Suite aux prétendus déboires de l'année 1942, alors que plus de 25 navires ont été torpillés, les militaires canadiens devaient prouver aux autorités politiques qu'ils sauraient désormais contre-attaquer. Dans les officines ministérielles et militaires, on savait que le Canada avait probablement bien réagi à la venue des *U-Boote* et que, somme toute, le Canada avait probablement évité bien plus de pertes que le nombre de celles subies. Dans l'opinion des élus qui représentaient la population, l'appréciation des événements était tout autre. Observés de l'extérieur et avec pour tout renseignement les quelques bribes que la censure laissait filtrer, il était facile de conclure que ces événements étaient une débâcle canadienne. Les militaires devaient donc se battre sur deux fronts. Rassurer la population gaspésienne en allant les rencontrer dans les villages et aussi convaincre les autorités gouvernementales quant aux capacités militaires canadiennes. Les deux opérations ont été réalisées de front et ont atteint, à l'été 1943, leurs objectifs.

Toutefois, le mal était fait et à plus long terme, c'est la version défaitiste qui l'a emportée. Malgré les articles de journaux et malgré l'utilisation d'une technologie de pointe qui devait impressionner, encore de nos jours la majorité de ceux qui s'intéressent à la bataille du Saint-Laurent croient que le Canada a perdu cette bataille.

À la lumière de ces informations sur l'opération secrète du capitaine Lafond et de ses hommes en 1943, il est intéressant de constater que le journaliste Champoux a pu, l'espace de quelques lignes laisser deviner malgré la censure, une action militaire ultra secrète. De nos jours, une excursion le long des côtes gaspésiennes pourra se révéler fort intéressante pour ceux qui voudront retracer la localisation des sites des radars installés par le capitaine Lafond !