

REVUE D'HISTOIRE DU BAS-SAINTE-LAURENT

VOLUME IX NUMÉRO 3

3,95\$



1942: la Bataille du Saint-Laurent

La région du Transcontinental à l'heure
de la prohibition

Sommaire

Revue d'histoire du Bas Saint-Laurent

VOLUME IX NUMÉRO 3 OCTOBRE-DÉCEMBRE 1983

Revue publiée par la
Société d'Histoire régionale
du Bas-Saint-Laurent
C.P. 332
Rimouski, Québec
G5L 7C3

Conseil d'administration

Jacques Lemay, président
Gaétan Bouchard, vice-président
Marie-Ange Caron, trésorière
Jacinthe J-Rioux, trésorière
Louis Trépanier, administrateur

Comité de rédaction

Jean-Charles Fortin
Jacques Lemay
Louis Trépanier
Gaétan Bouchard

Conception graphique

Marie Pelletier

Politique rédactionnelle

Les personnes intéressées à publier des articles, notes de recherche, notes bibliographiques ou comptes rendus peuvent faire parvenir leurs textes en tout temps.

Il n'est pas nécessaire d'être un spécialiste pour publier dans la **Revue d'Histoire**. Le comité de rédaction peut, dans certains cas, assurer un support technique aux auteurs. Les textes sont lus par le comité et recommandés, selon le cas pour publication. Les auteurs demeurent cependant responsables du contenu de leurs textes. Une invitation pressante est faite aux intéressés.

Dépôt légaux:
Bibliothèque nationale du Québec
Bibliothèque nationale du Canada

ISSN-0381-8454
Société d'Histoire régionale du Bas
Saint-Laurent

Editorial

par Louis Trépanier

58

L'utilisation des greffes de notaires dans les études historiques concernant le XIXe siècle québécois.

par Yvan Morin

59

La région du Transcontinental à l'heure de la prohibition

*par Bernard Ouellet et Charlotte Caron-Robichaud
(pour la Chambre de Commerce de Rivière-Bleue)*

62

Le Musée de la mer

par Jean-Pierre Fillion

72

Les installations maritimes de
Pointe-au-Père en 1910

par Paul Lemieux

74

Les vaisseaux naufragés et échoués
dans le fleuve et le golfe Saint-Laurent
entre 1840 et 1849

par Jean-Charles Fortin

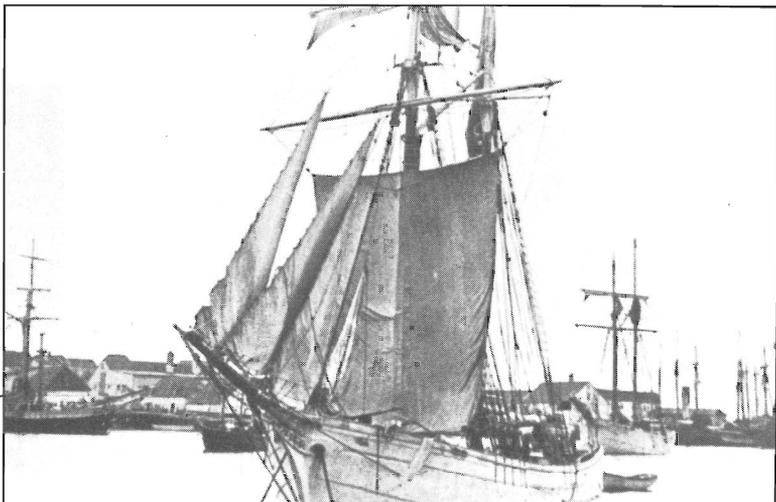
80

1942: la Bataille du Saint-Laurent

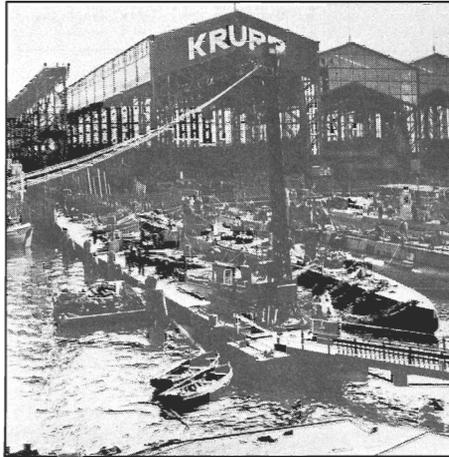
par Louis Trépanier

85

Goélettes à l'ancre à Saint-Pierre et Miquelon.



Éditorial



La base navale de KIEL d'où partit le U-517. Tiré de "La Bataille de l'Atlantique". Editions TIME-LIFE.

Avec la parution de ce troisième numéro du volume 9 de la Revue d'Histoire du Bas Saint-Laurent, il nous apparaît intéressant de faire un bilan des derniers mois d'activité.

Ce fut une bonne année pour la Revue. Si par le passé nous avons éprouvé certaines difficultés à paraître avec régularité, c'est grâce à l'effort de plusieurs collaborateurs que cette situation semble en bonne voie de se corriger. La Revue paraît de nouveau régulièrement et une certaine planification est déjà établie pour les prochains numéros. Il serait important ici de souligner le travail accompli par Antonio Lechasseur qui pendant cette difficile période fut, parfois à lui seul, le soutien de notre publication. Antonio a décidé récemment de se retirer de l'équipe de rédaction pour se consacrer à ses travaux de recherche. Il continuera néanmoins à contribuer à la Revue par le biais de ses textes. Nous tenons à lui exprimer nos remerciements les plus sincères.

Preuve de notre situation plus stable, il vous est parvenu 4 numéros de la Revue depuis le mois d'août dernier. Nous nous efforcerons ainsi de combler le retard accumulé dans la publication. En

maintenant ce rythme nous serons bientôt en mesure d'être de nouveau à date dans nos parutions ce qui fait que l'abonnement débutera en janvier de chaque année comme cela devrait être logiquement le cas.

C'est aussi afin d'éviter que des situations comme celles que nous avons connues ne se reproduisent que le comité de rédaction a entrepris de mettre en oeuvre une série de mesures qui nous permettrons de consolider notre situation. Ainsi, vous l'aurez remarqué, la Revue a de nouveau changé légèrement d'apparence. C'est suite à des consultations avec des spécialistes qui nous ont conseillé sur les façons de rendre la Revue plus attrayante, tout en ne négligeant pas son contenu, que nous avons décidé d'apporter ces modifications. Nous espérons ainsi accroître nos ventes en kiosque.

Dans le même but, un effort particulier sera aussi dirigé vers le recrutement de nouveaux membres. Les coûts de production augmentant, il nous faut trouver des sources de financement. Ne désirant pas augmenter le prix de vente ni le coût de l'abonnement, nous essaierons d'aller chercher des revenus en

accroissant le nombre de nos abonnés, en particulier, au niveau des institutions.

Toujours dans le secteur des finances, il nous faudra sans doute nous résoudre à voir apparaître de la publicité dans la Revue. La question est présentement à l'étude et des décisions seront bientôt prises. Nous pouvons cependant vous assurer qu'advenant une telle éventualité, cette publicité sera discrète.

En résumé, la Revue se porte bien. Nous devons cependant compter sur le support et la confiance de nos membres de même que sur le travail de nos collaborateurs pour que cette situation se continue. Nous demeurons persuadé que la Revue a de nombreuses années d'existence devant elle.

Louis Trépanier

L'utilisation des greffes de notaires dans les études historiques concernant le XIXe siècle québécois

par Yvan Morin, professeur au Collège de Rimouski

L'utilisation des actes notariés dans les études historiques est devenue courante au Québec depuis déjà plusieurs années, comme le montre une publication récente du Musée national de l'homme relative à la civilisation matérielle du Bas-Canada.¹ Pourtant, cette utilisation se révèle difficile, particulièrement pour les historiens de la période 1760 à 1900. Je m'attarderai donc à illustrer ce problème et à faire un certain nombre de propositions susceptibles de corriger la situation à partir de l'étude d'un cas précis: la reconstitution du corpus des inventaires après décès passés à Rimouski au XIX^e siècle dans le cadre d'une recherche concernant le monde de l'imprimé.²

Nous disposons principalement de trois outils susceptibles de nous faciliter la tâche. Le Centre des archives nationales du Québec à Rimouski possède une liste des dix-sept notaires dont il conserve le greffe. Outre le nom des notaires, cette liste dont leurs années d'exercice. Par exemple, on indique "Bernier, Antoine: 1830-1879".³ Un deuxième outil nous est fourni par la Chambre des notaires de la province de Québec. Il s'agit de *Notaires décédés ou démissionnés dont les greffes ont été cédés ou déposés; nom des concessionnaires de ces greffes*.⁴

Cette nomenclature mentionne, en plus des noms des notaires, la date où ils ont reçu leur commission, leur dernière année d'exercice, le dépositaire des greffes et leur **dernier domicile**. Ainsi, nous obtenons un certain nombre de renseignements supplémentaires concernant le notaire Antoine Bernier cité plus tôt. Il a reçu sa commission le 18 août 1830, sa dernière année d'exercice est 1879. Son greffe est conservé au bureau du protonotaire de Rimouski⁵ et son dernier domicile est Saint-Simon de Rimouski.

Le même type de renseignements pourra être obtenu pour les notaires dont le greffe est encore actuellement conservé par le protonotaire de Rimouski. Il s'agit du greffe des notaires ayant cessé d'exercer il y a moins d'un siècle. Citons à titre indicatif, le cas du notaire Désiré Bégin qui a pratiqué de 1864 à 1909.

Le document publié par la Chambre des notaires nous permet également de retracer le greffe de certains notaires ayant exercé à Rimouski, mais dont la conservation du fonds a été assumée par un autre notaire. C'est le cas notamment du notaire Louis-de-Gonzague Belzile qui a pratiqué de 1895 à 1940, et dont le greffe a été acquis par maître Ronaldo Raboin.⁶

Dans d'autres cas, le même document nous sera utile pour retrouver le lieu de conservation du greffe d'un notaire ayant exercé à Rimouski pendant une partie de sa carrière. Ainsi, John Heath a pratiqué sa profession de 1834 à 1873 et son dernier domicile est l'"Isle-Verte et Rimouski". Son greffe se trouve au Centre de la Capitale des Archives nationales du Québec.⁷

En 1967, J.-M Laliberté publiait une étude réalisée à partir des données contenues dans le document de la Chambre des notaires. L'auteur a voulu "... tiré une (liste des notaires) par ordre chronologique et une autre par endroits de pratique."⁸ Bien que ces listes soient utiles, elles ne règlent pas le problème des dates et lieux de pratique puisqu'il est encore question ici du dernier lieu d'exercice des notaires.

Un troisième outil se révèle particulièrement pertinent pour les fins de notre recherche: il s'agit de "Étude sur les notaires dont le greffe est déposé au Palais de justice de Rimouski" de Robert Claveau.⁹ Ce texte est paru avant qu'une partie des greffes conservés au Palais de justice de Rimouski ne soit transférée au Centre des Archives nationales du Québec à Rimouski. Il répertorie donc le greffe des 34 notaires conservés à Rimouski, chez l'un ou l'autre dépositaire. Nous y apprenons principalement les "dates et lieux de pratique" des notaires. Si nous reprenons le premier exemple mentionné ci-haut, Antoine Bernier a exercé à Saint-Thomas-de-Montmagny le 21 août 1830, puis à l'Islet du 5 septembre 1830 au 16 octobre 1831, à Saint-Simon du 8 novembre 1831 au 28 septembre 1832, à Trois-Pistoles le reste de l'année 1832 et enfin de 1833 à 1879 à Saint-Simon.¹⁰ L'article de Robert Claveau permet à un chercheur d'identifier rapidement le greffe ou la partie de greffe susceptible de l'intéresser. Autrement, une recherche concernant la ville de Québec ignorerait, par exemple, les 852 actes passés dans cette ville par le notaire Michel Philéas Laberge de 1880 à 1898. Ce greffe est déposé chez le protonotaire de Rimouski.

Si certains greffes de notaires conservés à Rimouski contiennent des actes passés en dehors du district judiciaire, nous avons tout lieu de croire que la situation inverse était probable. Dans ce cas également, nous ne citerons qu'un exemple. Louis-Thomas Larocque aurait eu comme derniers domiciles les paroisses de Saint-Flavien et Saint-Vital-de-Lampton

dans le comté de Beauce.¹¹ Pourtant diverses indices nous ont amenés à considérer que ce notaire avait exercé à Rimouski. Pour vérifier, nous nous sommes donc rendus à Saint-Joseph-de-Beauce, là où est conservé le greffe. Nous avons constaté que Laroche avait rédigé ses soixante-dix premiers actes à Sainte-Flavie, dans le comté de Rimouski, puis les actes numérotés 71 à 1924 à Saint-Germain-de-Rimouski, pendant les années 1882 à 1898. Il se rend ensuite exercer dans la Beauce pour ses deux dernières années de pratique. Dans le fonds Laroche, nous avons identifié cinq inventaires après décès, dont celui de Monseigneur Jean Langevin, premier évêque de Rimouski.

Que peut-on faire compte tenu de la situation décrite? Il serait certes intéressant de posséder le répertoire de tous les actes notariés passés au Québec entre 1760 et 1900. Cette recherche a été menée à bien pour le Régime français par Pierre-Georges Roy et ses successeurs, archivistes aux Archives nationales du Québec.¹² Il s'agit d'un programme gigantesque qui demanderait des ressources financières et humaines très importantes. Nous nous contenterons de proposer que, dans un premier temps, chacun des centres régionaux des Archives nationales réalise au moins le travail fait par Robert Claveau pour le centre de Rimouski. Nous savons, dès à présent, que cette démarche est complétée à Sherbrooke et à Montréal. Cette recherche sur les dates et lieux de pratique de chaque notaire me semble réalisable à moyen terme compte tenu qu'il est facile de connaître ces informations à partir d'une lecture rapide des actes notariés. Monsieur Yves Roberge, archiviste responsable du Centre régional établi à Rimouski, s'est chargé, en décembre dernier, de sensibiliser ses collègues.

D'autres outils peuvent également être utilisés pour mieux connaître les greffes de notaires. Le ministère de la Justice verse graduellement les fonds d'archives anciens qu'il détient aux Centres régionaux des Archives nationales. Dans le cas particulier qui nous intéresse, une des 500 boîtes déposées depuis peu contient un cahier manuscrit intitulé **Clôtures d'inventaires après décès réalisés dans le district judiciaire de Rimouski depuis 1860**.

Ce cahier manuscrit permet une connaissance rapide du corpus des inventaires après décès passés à Rimouski depuis 1860 jusqu'à la fin du XIX^e siècle, même s'il n'en contient que le quart. Encore faut-il que ces instruments de recherche soient connus des chercheurs et mis à leur disposition.

C'est là, me semble-t-il, deux tâches prioritaires que doivent mener à bien les Centres régionaux des Archives nationales du Québec.

On trouvera en annexe une liste des notaires ayant exercé à Rimouski avant le XX^e siècle, et dont la plupart y ont rédigé des inventaires après décès. Cette liste est quasi-exhaustive. Le tiers des notaires - soit sept sur vingt et un - ne se trouvent pas au Centre régional des Archives nationales, ni chez le protonotaire de Rimouski. C'est donc pour éviter la multiplication des recherches dans les mêmes greffes, par de nombreux chercheurs, que la tâche proposée plus tôt devrait être confiée aux Archives nationales du Québec. Le but est de connaître les dates et lieux de pratique de tous les notaires du Québec ayant exercé avant 1900, afin d'in-

tégrer aux recherches en cours la riche documentation que constituent les actes notariés.■

- 1 "Civilisation matérielle au Bas-Canada", **Bulletin d'histoire de la culture matérielle**, Ottawa, Division d'histoire, Musée national de l'homme, no 19 (printemps 1983), 152 p.
- 2 Yvan Morin. **Imprimé et société à Rimouski au XIX^e siècle**. Projet de recherche subventionné par le Fonds F.C.A.C.
- 3 Archives nationales du Québec. Centre régional Bas St-Laurent/Gaspésie/Iles-de-la-Madeleine. **Greffes de notaires. District judiciaire de Rimouski. 1822-1882**. (Imprimé). 1982: 2.
- 4 La Chambre des notaires du Québec. **Notaires décédés ou démissionnés dont les greffes ont été cédés ou déposés: noms des concessionnaires de ces greffes**. (Imprimé). Montréal, 1979, 120 p.
- 5 Ce greffe est maintenant déposé au Centre régional Bas St-Laurent/Gaspésie/Iles-de-la-Madeleine des Archives nationales du Québec à Rimouski.
- 6 La Chambre des notaires du Québec, **op. cit.**, 11.
- 7 **Ibid.**, 56.
- 8 J.-M. Laliberté. **Index des greffes des notaires décédés (1645-1948)**. Québec, Publication B. Pontbriand, 1967, p. 1.
- 9 Robert Claveau. "Étude sur les notaires dont le greffe est déposé au Palais de justice de Rimouski", **L'Estuaire généalogique**, Rimouski, La Société généalogique de l'Est du Québec, première année, no 2 (avril 1982): 19-24.
- 10 **Ibid.**, 19-20.
- 11 La Chambre des notaires, **op. cit.**, 68.
- 12 Pierre-Georges Roy et Antoine Roy. **Inventaires des greffes des notaires du Régime français**. Volume I, Québec Archives de la province de Québec, 1943, 322 p. Par la suite, vingt-six (26) autres volumes paraîtront pour compléter cette série.

LISTE DES NOTAIRES AYANT EXERCÉ À RIMOUSKI AVANT 1900¹

Nom du notaire	Date de sa commission	Dernière année d'exercice	Dépositaire	Lieu de pratique ²	Années ³	Nombre d'I.A.D. passés à Rimouski ⁴	Nombre d'actes passés à Rimouski
1. Colin, Jacques	02-12-1780	1792	A.N.Q. à Q. ⁵	Kamouraska/itinérant	1780 et 1783	-	3
2. Dionne, Augustin	25-04-1797	1821	A.N.Q. à Q.	Rivière Ouelle/itinérant ⁶	1808 à 1814	12	204
3. Ouellet, Joseph	17-02-1816	1865	A.N.Q. à Q.	Trois-Pistoles	(1816 à 1824)	10	?
4. Gauvreau, Pierre	05-12-1822	1861	A.N.Q. à R. ⁷	Rimouski	1824 à 1861	34	4 701
5. Michaud, Edouard	28-12-1825	1872	A.N.Q. à R.	Rimouski	1857 à 1872	1	907
6. Dubord, Walston	12-05-1827	1850	A.N.Q. à R.	Rimouski	1829 à 1834	3	656
7. Reeves, Jacques	01-05-1833	1854	A.N.Q. à R.	Rimouski	1839 à 1854	-	231
8. Heath, John	17-10-1834	1872	A.N.Q. à Q.	Rimouski	1842 à 1853	3	644
9. Garon, Joseph	08-05-1835	1880	A.N.Q. à R.	Rimouski	1836 à 1880	32	8 072
10. Pelletier, Jean-Bernard	28-08-1839	1888	Protonotaire de Rimouski	Sainte-Luce	-	2	?
11. Gauvreau, Pierre-Louis	05-11-1849	1884	A.N.Q. à R.	Rimouski	1849 à 1884	7	3 402
12. Garon, Louis-François	02-03-1854	1860	A.N.Q. à R.	Rimouski	1854 à 1860	1	779
13. Fournier, Achille	01-03-1855	1882	A.N.Q. à R.	Rimouski	1869 à 1882	-	843
14. Bégin, Désiré	07-07-1864	1909	Protonotaire de Rimouski	Rimouski	1864 à 1899	4	1 515
15. Gagnon, Joseph-Valentin	15-02-1866	1905	Protonotaire de Beauce et Rimouski	Rimouski	1870 à 1899	7	4 475
16. Poulain, Alphonse	05-11-1868	1895	Protonotaire de Rimouski	Rimouski	1868 à 1895	-	2 648
17. Gauvreau, Louis-René	04-05-1871	1919	Protonotaire de Rimouski	Bic	-	1	?
18. Blondeau, Antoine	05-10-1871	1918	Protonotaire de Rimouski	Rimouski	1874 à 1875	1	115
19. Laroche, Louis-Sifroy	02-05-1872	1883	A.N.Q. à R.	Rimouski	1875 à 1883	1	636
20. Laroche, Louis-Thomas	16-05-1878	1900	Protonotaire de Rimouski	Rimouski	1882 à 1898	5	1 854
21. Belzile, Louis-de-Gonzague	17-10-1895	1939	M. Ronaldo Raboin de Rimouski	Rimouski	1895 à 1899	4	1 057

1 Pour répertorier l'ensemble des inventaires après décès passés à Rimouski, nous avons été amenés à dépouiller le greffe de plus de quarante notaires susceptibles d'avoir exercé dans cette ville. C'est le cas notamment de notaires qui ont résidé à Bic, Sainte-Luce, Saint-Simon,...

De même, nous avons relevé le nom de plusieurs autres notaires dans les journaux rimouskois du XIX^e siècle, les registres de l'état civil ou dans le greffe de notaires dont le fonds est conservé à Rimouski. Ces greffes ont été consultés à Matane, Rivière-du-Loup, Saint-Joseph-de-Beauce et à Québec au bureau des protonotaires ou aux Centres des Archives nationales.

2 Il s'agit du lieu de résidence permanent du notaire au moment où il rédige des inventaires après décès à Rimouski.

3 Il s'agit des années pendant lesquelles le notaire a exercé à Rimouski.

4 I.A.D.: inventaire après décès.

5 Archives nationales du Québec à Québec.

6 Un notaire est dit itinérant quand il se déplace d'une paroisse à l'autre. Ainsi, Augustin Dionne habite la paroisse de Kamouraska pendant les années 1808 à 1814, mais il se rend notamment à Rimouski pendant quelques semaines à chacune de ces 7 années d'exercice.

7 Archives nationales du Québec à Rimouski.

La région du Transcontinental à l'heure de la prohibition

par Bernard Ouellet et Charlotte Caron-Robichaud
(pour la **Chambre de Commerce de Rivière-Bleue**)

Cette recherche a été réalisée dans le but premier de démystifier les faits entourant l'époque de la prohibition au niveau régional, et de rendre l'information recueillie accessible aux gens de la région et aux visiteurs.

Il peut paraître un peu difficile de rendre les faits d'une manière exacte, quand on s'attaque à une recherche traitant d'événements ayant eu lieu il y a plus de soixante ans, et qui demeure un sujet un peu "tabou" pour les rares personnes encore vivantes qui les ont vécus de près. Il s'est formé autour de l'époque de la prohibition tout un éventail de légendes, plus ou moins fondées, et souvent amplifiées par des rumeurs de toutes sortes, qu'il s'agit de vérifier en comparant les témoignages recueillis par diverses personnes antérieurement et ceux recueillis dans le cadre du présent projet.

Nous amorcerons donc l'historique en brossant un tableau de la société et de l'économie de l'époque, d'abord aux Etats-Unis, puisque c'est dans ce pays que la prohibition fut imposée, ce qui a eu pour effet de stimuler le commerce de l'alcool en provenance du Canada, et, plus particulièrement du Québec dans le cas qui nous intéresse.

I LES ÉTATS-UNIS

En 1920, aux Etats-Unis, le président Wilson s'était vu refuser par le Sénat le traité de Versailles, mettant fin à la guerre. Ce traité, négocié avec la France, l'Allemagne et l'Angleterre, représentait pour le chef du parti démocrate plus qu'un pacte de paix officiel. Il contenait en effet l'ébauche de la Société des Nations, promesse entrevue de paix mondiale. Un an après, les Etats-Unis signaient avec l'Allemagne un traité de paix séparé.

L'essentiel pour l'Amérique était désormais de revenir au mode de vie d'avant la guerre, qui, du moins, était normal et viable. Coupable d'avoir

précipité le pays dans le brasier de la guerre, le parti démocrate fut balayé aux élections de 1920, ce qui porta à la Maison Blanche, avec une énorme majorité, un homme à la médiocrité quasi-proverbiale, Warren G. Harding. Sa présidence fut marquée par trois points principaux: le régime de la prohibition des spiritueux, une réglementation restrictive de l'immigration et des scandales à l'échelon administratif le plus élevé... C'est le 1er janvier 1920 qu'entra en vigueur le 18^e amendement à la Constitution, interdisant sur toute l'étendue du territoire la fabrication, le transport et la vente de toute boisson alcoolique. C'était une puissante organisation féminine, l'Anti-Saloon League (Ligue contre les débits de spiritueux), qui, à la faveur de la guerre, avait obtenu l'intervention du pouvoir fédéral dans un domaine jusque là réservé aux Etats. L'Amérique entra dans l'ère de la prohibition, dans une époque d'immoralité et de violence.¹

La personnalité qui domina le monde du crime pendant l'époque de la prohibition fut, bien entendu, Al Capone. Quand il arriva, en 1920, des taudis de New-York à Chicago, il existait déjà une tradition de gangstérisme avec ses coutumes et ses lois. Le travail de Capone fut moins d'inventer que de développer, de mettre au point que d'organiser. Il se montra magnifiquement à la hauteur de ces tâches.

Le gang d'Al Capone était organisé pour gérer les maisons closes, les tripots et les débits de boisson clandestins. En moins de deux ans, Capone régnait sur les établissements qui offraient aux citoyens de Chicago les services et les produits interdits qu'ils souhaitaient se procurer en payant. Les riches clients du gangster pouvaient, grâce à lui, se procurer leurs marques d'alcool favorites, à même un réseau national de contrebande qui se fournissait au Canada, dans les ports de la côte atlantique et à Cuba.²

C'est ce réseau que les hommes du Québec se sont mis à alimenter, conscients des bénéfices énormes que pouvait leur rapporter un tel commerce.

ENSEIGNEMENT
ANTI-ALCOOLIQUE

L'ALCOOL ET L'ÉPARGNE

TABLEAU
17

Toutes les œuvres sociales ont un ennemi commun dans l'intempérance.

M^r CLOTTIER, auteur des Travaux-Sociaux.

1. Enfants, deux établissements se disputeront votre salaire et vos économies, dès la sortie de l'école. Lisez le tableau de ce que les deux ont à vous offrir et choisissez :

DÉBIT DE BOISSON

- 1^{er} Il engendre des non-valeurs.
- 2^e Il apporte au foyer larmes, misère et honte.
- 3^e Il abrège la vie et tue d'une façon honteuse.
- 4^e Il rend infidèle aux devoirs de la religion, de la famille et de la patrie.



Le débit de boisson est le quattrou ou vingt-troisième le salaire et l'épargne de l'ouvrier.

CAISSE D'ÉPARGNE

- 1^{er} Elle encourage au travail.
- 2^e Elle apporte au foyer pain, aisance et bonheur.
- 3^e Elle protège la sobriété et assure une heureuse vieillesse.
- 4^e Elle aide à pratiquer la vertu.



L'ouvrier qui débute bien dans la lutte pour la vie.

2. La boisson coûte cher.

La boisson, à elle seule, coûte plus cher que l'instruction des enfants, que le soutien des maisons de charité, et que l'entretien des églises.

M^r ENARD, auteur de Volonté.

Coût de la boisson dans le Québec : \$25 000 000

Coût de l'instruction dans le Québec : \$12 500 000

3. L'alcool qui se consomme dans nos villes et nos campagnes, coûte plus cher que la viande et le pain réunis.

M^r BÉLÉMI, architecte de Montréal.

Coût annuel de l'alcool dans le monde entier : \$2 450 000 000

Coût annuel du pain dans le monde entier : \$ 350 000 000

Sous l'influence de l'alcool, l'homme produit moins, d'où appauvrissement pour l'ouvrier, pour le patron, pour la nation.

II LE CANADA

Au niveau national, l'idée que les gouvernements devaient exercer certains contrôles sur la distribution et la vente des boissons alcoolisées date de la seconde moitié du XIX^{ème} siècle.

C'est aussi vers la même époque que plusieurs groupes de pression commencèrent à militer en faveur de la prohibition. Voici les dates importantes relatives à la loi de la prohibition au pays:

- 1852: L'Honorable Malcolm Campbell, maître général des postes introduit une notion restreignant la manufacture, la vente et l'importation des liqueurs intoxicantes.
- 1853: La Ligue pour la loi canadienne sur la prohibition est organisée. Objectif: la prohibition totale. Les brasseurs et distilleurs font appel à un secrétaire permanent qui les représente à Toronto, alors siège du gouvernement.
- 1878: La loi canadienne sur la tempérance ou "Loi Scott" est passée. Cette loi permet à chaque localité d'exercer une option par plébiscite.
- 1892: La Commission Royale d'Enquête sur le trafic des boissons alcoolisées est instaurée.
- 1895: Le rapport de la Commission Royale est divulgué.
- 1901: L'Île du Prince Edouard devient la première province à instaurer la prohibition.
- 1917: La Saskatchewan devient "sèche" (prohibitive) ainsi que la Colombie-Britannique et le Nouveau-Brunswick.
- 1920: La province de Québec est le seul territoire au nord du Mexique sur le continent américain que la prohibition ne touche pas.
- 1921: La Commission des Liqueurs est établie à Québec sous Louis-Alexandre Taschereau.
- 1921: La loi sur les boissons alcooliques de la province de Québec en 1921 sert de modèle pour la plupart des législatures canadiennes et américaines.
- 1923: La Colombie-Britannique et le territoire du Yukon adoptent une politique gouvernementale pour les ventes d'alcool contrôlées.
- 1923: Le Manitoba fait de même, ainsi que les provinces suivantes:
- 1924: L'Alberta
- 1925: La Saskatchewan
- 1927: L'Ontario et le Nouveau-Brunswick
- 1928: La Nouvelle-Ecosse

III LE QUÉBEC

On relève les premières traces de prohibition dans la province vers la fin de la première guerre, après la mort de Laurier.

En 1919, un centre de démobilisation était installé à Québec. Des soldats de tout le pays, débarqués

à Halifax et à St-Jean, Nouveau-Brunswick, venaient se mettre en règle à Québec avant de réintégrer la vie civile... Proies faciles pour les marchands de plaisirs. Des contrebandiers, des tenanciers de bars guettaient l'arrivée des trains. La ville de Québec s'était votée depuis quelques années un règlement prohibitionniste, ce qui eut pour effet de créer un trafic clandestin.

Encore une fois, ce sont les journaux ontariens qui répandent de fausses rumeurs, exagérant les faits, clamant que les citoyens de Québec empoisonnent les soldats. Quoi qu'il en soit, le 10 avril 1919, les citoyens de Québec, Lévis et Trois-Rivières se prononcent contre la prohibition.³

En 1921, la Commission Scott, qui, au fédéral, percevait les taxes sur les alcools cède tous ses droits aux provinces. La Commission des Liqueurs est instaurée sous Taschereau.

C'est à cette époque que l'on voit apparaître les premiers trafiquants d'alcool "bootleggers", peu avant que la prohibition américaine ne rende leur commerce des plus florissants. En effet, même avant la grande demande aux Etats-Unis, les citoyens canadiens-français préféraient l'alcool et la bière de contrebande aux produits taxés et par conséquent dispendieux de la Commission des Liqueurs.

De plus, l'établissement d'une succursale de la Commission étant autorisé seulement aux villes de plus de 5 000 habitants, les municipalités rurales étaient donc les points les plus actifs de la contrebande.

IV LA RÉGION DU TRANSCONTINENTAL

A la campagne comme à la ville, la consommation et la vente d'alcool font l'objet de protestations véhémentes de la part du clergé. Dans la région, on relève des traces de conflit très tôt. En 1907, le curé d'Estcourt, D. Chénard, adresse une lettre à l'évêque du diocèse:

Le 18 avril 1907

"De ce temps-ci, j'ai une guerre affreuse à faire contre l'établissement d'une licence de marchand de boisson au détail dans ma paroisse. J'ai demandé au Conseil de passer un règlement prohibitif; j'ai cité les beaux exemples des autres municipalités et des conseils de ville de Québec et de Lévis. Je fais signer une requête dans la paroisse et j'irai au Conseil pour m'y opposer et protester jusqu'au bout. Mais je crains fort que ce ne soit peine perdue. Je ne sais pas quel souffle diabolique est passé sur ma paroisse depuis quelques temps."⁴

Le clergé deviendra vite l'obstacle le plus redoutable pour les "bootleggers". Il a juridiction sur tout: vie familiale, justice, politique... On peut juger de l'ampleur du pouvoir clérical par une autre note du même D. Chénard.

"Procès à Rivière-du-Loup en Cour Supérieure contre le curé de St-Éleuthère, par Thomas Ouellet, vendeur de boisson sans licence de la mission

d'Estcourt, parce que le curé lui avait écrit une lettre privée pour lui reprocher sa conduite. Le curé gagne".⁵

C'est vers 1920 que commence à se structurer le commerce illégal de l'alcool. Ici et là dans la province, certaines personnes acquièrent renommée et pouvoir. Dans les Cantons de l'Est, Conrad Labelle échafaude son commerce. A l'Islet, près de Montmagny, un certain Tremblay fait des affaires d'or. Au Nouveau-Brunswick et dans le Maine, Jack Nolan commence à faire parler de lui. C'est d'ailleurs avec celui-ci que s'associent nos bottleggers locaux: Maxime Albert et Alfred Lévesque. La puissance de tous ces contrebandiers correspond avec la déclaration de la loi de la prohibition aux Etats-Unis. D'ailleurs, il est intéressant de constater que ces hommes étaient tous originaires de villes et villages situés près de la frontière.

Natif de St-Hilaire, au Nouveau-Brunswick, Maxime Albert distillait de l'alcool directement dans le village, avec l'aide de quelques hommes et de ses fils. Un jour, un alambic explosa et un des fils de M. Albert fut brûlé gravement dans l'accident. C'est à cette époque qu'Alfred Lévesque, natif de Frenchville, sur l'autre rive de la rivière Madawaska, commença à travailler pour M. Albert.

Vers 1919, à peu près en même temps qu'il s'associait à Jack Nolan pour faire le trafic vers le Nouveau-Brunswick et le Maine, Alfred Lévesque vint s'établir à Rivière-Bleue. Il y ouvrit un restaurant et une petite entreprise d'embouteillage de liqueurs douces, probablement pour y élargir son territoire de vente.

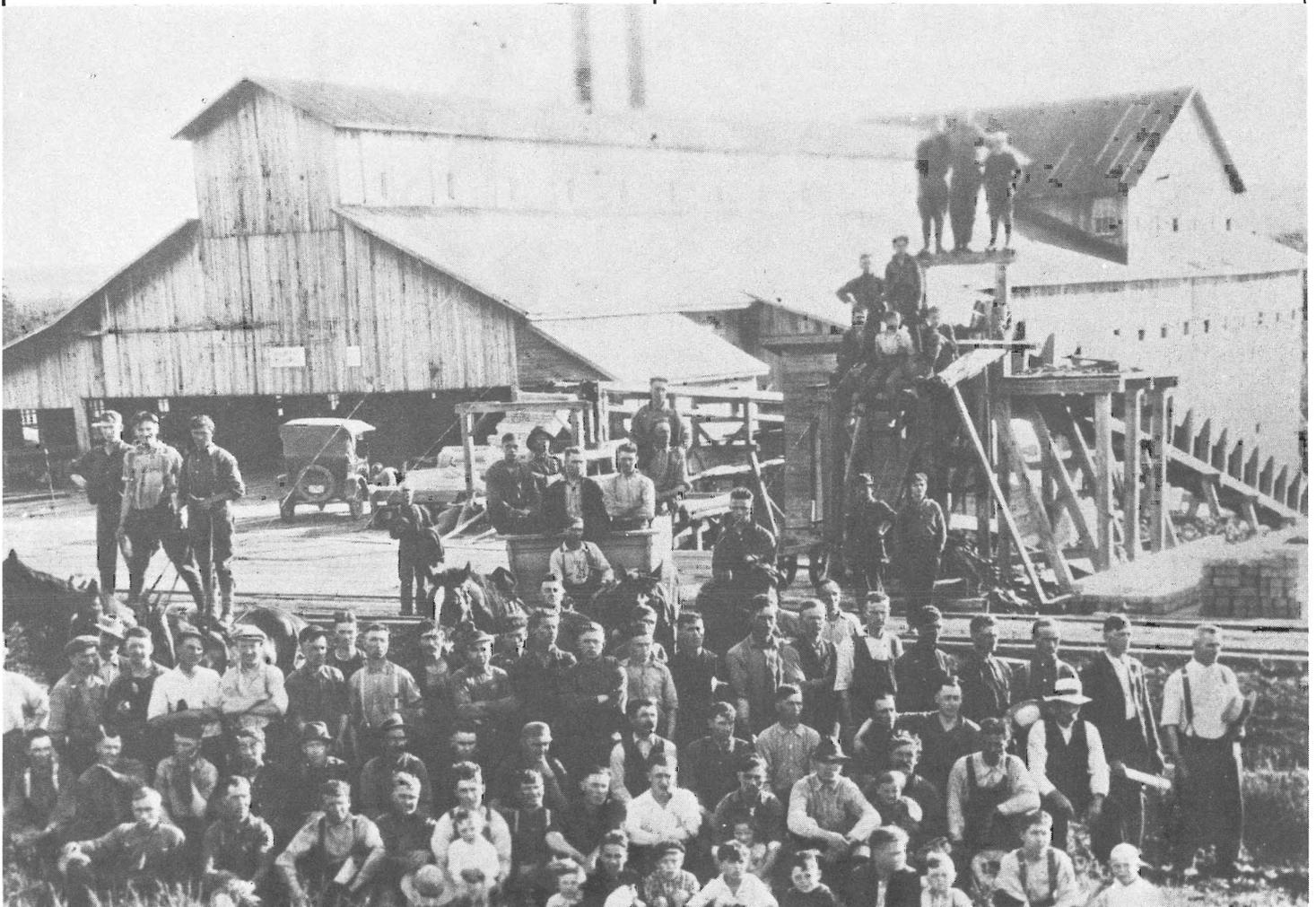
A l'époque, Rivière-Bleue était un petit village prometteur, axé sur l'industrie du bois de sciage, comme toutes les paroisses intégrées dans la deuxième phase de développement du Témiscouata. Avec le chemin de fer du Transcontinental, était arrivée la Blue River Lumber, dont les installations étaient alors parmi les plus importantes de tout le comté du Témiscouata. Cette compagnie débuta ses opérations en août 1914.

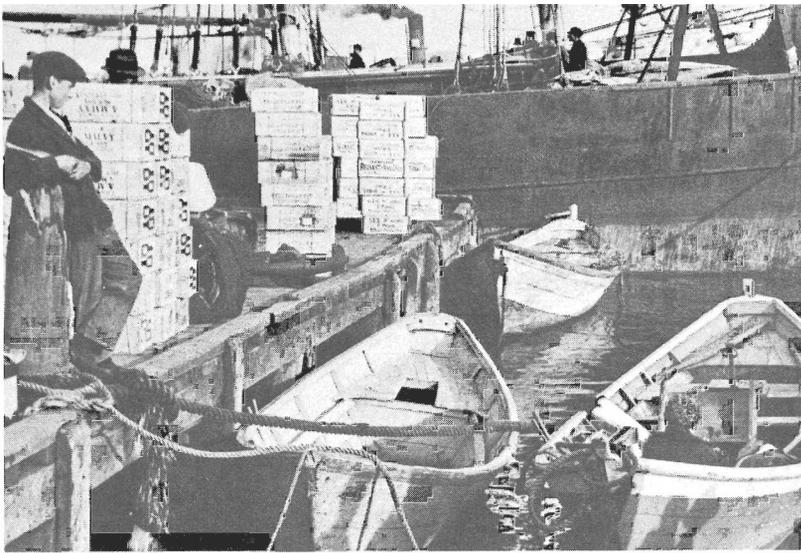
Mais le chemin de fer avait attiré plus que des journaliers. Une paroisse nouvelle, en pleine expansion... il n'en fallait pas plus pour qu'Alfred Lévesque et ses associés y voient un endroit de prédilection pour le "bootlegging". Progressivement, plusieurs personnes originaires du Nouveau-Brunswick particulièrement de St-Hilaire venaient soit s'établir à Rivière-Bleue, soit y travailler occasionnellement pour Alfred Lévesque. Son frère Emile, Camille Rossignol, chauffeur à l'habileté quasi légendaire, et bien d'autres, commencèrent à transporter des cargaisons d'alcool vers Rivière-Bleue, Estcourt, Notre-Dame-du-Lac et ailleurs dans la région.

Parmi ces premiers chargements, il semble qu'une grande partie du stock ait été de l'alcool frelaté⁶ de qualité très discutable. En effet, certains témoignages font état d'un procédé de redistillation d'alcool de bois provenant de pharmacies de Boston. Le traitement du produit brut était effectué à St-Hilaire, N.-B., chez le beau-père d'Alfred Lévesque.

Peu à peu, le réseau s'implantait et s'élargissait. L'alcool provenait désormais des Iles St-Pierre et Michelon, ce qui donnait lieu à des livraisons dans les

Le moulin à scies de la Blue River Lumber à Rivière-Bleue.





Saint-Pierre et Miquelon, le port dans les années du commerce prospère de l'alcool.

villages situés en bordure du fleuve: Cacouna, Trois-Pistoles, St-Simon, St-Fabien, Cap-à-L'Orignal jusqu'à Matane, Marsoui, Mont-Louis et Mont St-Pierre. Plus près de nous, à Estcourt, un dépôt central était aménagé dans un hangar derrière les lignes américaines. Les murs étaient creux et le plafond amovible pour permettre l'entreposage de quantités considérables d'alcool. La maison d'Alfred Lévesque, logée à l'emplacement de l'actuel "Dépanneur de la Rivière", recevait elle aussi d'importants stocks de boisson dans des caches creusées sous la bâtisse. Ces provisions servaient à fournir la clientèle en hiver, surtout pour les Fêtes, alors que les automobiles étaient inutilisables sur les routes non-pavées et non-entretenuës.

On sait que des postes de vente existaient un peu partout au Québec: Estcourt, Rivière-Bleue, St-Honoré, Rivière-du-Loup, Notre-Dame-du-Lac, Cabano, et au Nouveau-Brunswick: Leggis, Edmundston, Baker Brook et Connors. Ce ne sont là que quelques-unes des points de vente que nous avons pu retracer avec certitude, car le réseau s'est étendu bien au-delà du Témiscouata, après quelques années de fonctionnement. On sait, par exemple, que des livraisons ont été effectuées jusqu'à St-Anselme de Dorchester et Ste-Marie de Beauce, et que certains chargements provenaient d'aussi loin que Richibucto sur la côte est du Nouveau-Brunswick, par l'intermédiaire de Jack Nolan.

Territoire neutre par excellence, les possessions françaises de St-Pierre et Miquelon recevaient des cargaisons d'alcool très variées: whisky, champagne, rhum, vins et liqueurs de toutes sortes. On raconte que les insulaires, relativement peu nombreux à cette époque de l'après-guerre, réussissaient à remplacer le charbon par des caisses de bois vides d'alcool, pour chauffer leurs maisons. Ce qui est certain, c'est que la contrebande a redonné aux Iles St-Pierre et Miquelon la prospérité que la première Guerre mondiale lui avait enlevée.

Malgré le fait que les "bootleggers" avaient la possibilité de s'approvisionner à St-Pierre en boissons variées, ceux de notre région, avaient, semble-t-il, opté pour le plus fort et le moins cher, soit l'alcool "Hand Brand", distillé directement sur les Iles et vendu en contenants métallique de 2½ gallons. Etant donné la forte concentration de ce produit, il était possible de le

diluer avec de l'eau pour le revendre. Cet alcool étant originalement sans couleur, il arrivait qu'on le colorait à l'aide de thé ou de sucre brûlé pour, par la suite, le revendre embouteillé sous le nom de whisky, rhum ou toute autre liqueur colorée. On y ajoutait aussi des essences pour en varier le goût.

A partir du moment où la Commission des Liqueurs, qui avait été instituée à Québec en 1921, établit une succursale à Rivière-du-Loup en 1930, les "bootleggers" se mirent à en imiter les produits, ou du moins leurs contenants. Les bouteilles, les étiquettes et les bouchons déguisaient toujours le même produit, transformé et coloré. Il est difficile de retracer la provenance de ces flacons de même que celle des étiquettes très bien imitées. M. Robert "Robbie" Breton, ex-bootlegger originaire de Notre-Dame-du-Lac, nous a raconté qu'ils étaient fournis par des contrebandiers américains, subalternes du fameux Al Capone. On sait en effet que les distilleries clandestines de Chicago avaient recours au même stratagème pour imiter des liqueurs d'importation. Cependant, une autre personne soutient que ce serait Emile Albert, fils de Maxime, qui aurait eu les contacts à la Commission des Liqueurs pour obtenir ces flacons clandestinement. Cette hypothèse semble la plus plausible, car les bouteilles, pour avoir l'air authentiques, devaient avoir le sceau et le sac de la Commission, ce que les "bootleggers" américains n'auraient pu fournir.

Un contenant de 2½ gallons d'alcool "Hand Brand".





C'est la seule des dix gares autrefois échelonnées entre Saint-Marc du Lac Long et Saint-Eléuthère qui existe encore. Elle abrite aujourd'hui le "Club d'Artisanat le Riverain" et une partie des collections du Musée "Le Domaine du Pionnier" de Rivière-Blanc. Elle abrite aussi une exposition sur le bootlegging.

V APPORT ÉCONOMIQUE

Il est difficile d'évaluer l'apport, négatif ou positif, que peut avoir eu un tel commerce, sur l'économie d'un village. Il est certain que le "bootlegger", de par ses relations avec ses clients, était toujours un homme généreux, donnant du travail et "payant la traite" à ses employés et à leurs proches. Les contrebandiers couraient toujours certains risques, mais, les larges profits qu'ils faisaient, suffisaient dans la plupart des cas à régler les amendes encourues. Les revendeurs, quant à eux, faisaient un profit appréciable tout en restant chez eux et en ne risquant rien.

Un aspect à souligner à propos d'apport à la communauté pourrait être non pas un apport économique, mais un apport social, dans le sens où Alfred Lévesque a stimulé, à Rivière-Blanc, la participation à diverses activités sociales ou sportives: baseball, bazars, tennis... Les "bazars", fêtes foraines rurales, étaient bien sûr une occasion pour les "bootleggers" d'écouler leurs stocks d'alcool et de cigarettes américaines (ce commerce étant parallèle à celui de l'alcool. Les cigarettes américaines en contrebande revenaient beaucoup moins cher au détail que le tabac canadien).

Le clergé, à cause de son autorité, bénéficiait parfois, contre son gré, des largesses des "bootleggers"; par exemple à St-Hilaire, N.-B. où Maxime Albert et Alfred Lévesque auraient fourni des matériaux pour reconstruire l'église du village. On nous a raconté que les wagons transportant la brique destinée à la fabrique, dissimulaient parfois autre chose...

Le clergé était en principe contre la vente légale ou illégale d'alcool, mais les "aumônes" de cette importance, pouvaient parfois ralentir le zèle de certains ecclésiastiques.

Il n'en fut pas de même de l'abbé D. Thériault, curé de Rivière-Blanc, au début des années 20, qui, avec l'aide de huissiers mutés pour l'occasion en policiers des moeurs, faisait parfois des visites inromptues aux paroissiens suspects. Bien qu'il connut très bien Alfred Lévesque, il lui mena une lutte acharnée en lui faisant saisir des chargements d'alcool à plusieurs reprises.

VI LE CHEMIN DE FER

Le train jouait un rôle important pour les "bootleggers", surtout, lorsque venait le temps d'expédier la marchandise en grosses quantité vers le Nouveau-Brunswick et les États-Unis. Il servait aussi à acheminer des charges de boisson jusqu'à Rivière-Blanc, mais il semble que ce soit l'automobile qui ait le plus servi pour transporter l'alcool en provenance du fleuve. L'alcool était dissimulé, à travers des wagons chargés du bois des moulins à scie de la Dauteuil Lumber et de la scierie Pierre Malenfant du Pied du Lac, en collaboration avec les propriétaires ou les gérants de ces industries. Les chargements s'effectuaient de nuit. Il arrivait souvent que des chargements soient saisis, sur des rapports de témoins. On pouvait camoufler, sur quelques wagons de bois scié et mesuré, plus de 2,000 gallons en une seule nuit, dans les bonnes années du trafic.

VII L'AUTOMOBILE

Alfred Lévesque avait à sa disposition une flotte d'automobiles assez importante. Certaines étaient des autos volées à Québec et Montréal, repeintes et dont les numéros de série avaient été enlevés. "Maquillées" à St-Hilaire et à Edmunston, les voitures prenaient la route aussitôt prêtes. D'autres automobiles appartenaient à ses hommes de confiance.

En auto, il fallait jouer de ruse contre les douaniers et les policiers, car ce moyen de transport, à l'encontre du train, ne permettait pas une grande capacité de chargement. Quand on saisissait une automobile, le chauffeur était évidemment arrêté, ce qui ne se produisait jamais lorsque l'on expédiait par train.

Les hommes d'Alfred Lévesque multipliaient les ruses: passer la frontière déguisés en prêtre, cacher les contenants d'alcool dans des barils de pommes, dans des cercueils, traverser la rivière Madawaska de nuit à gué ou en canot, et bien d'autres. Les poursuites en voiture pouvaient se solder par des accidents tragiques, l'alcool étant très inflammable. M. Robert "Robbie" Breton, de Cabano, se souvient d'un accident, impliquant une voiture faisant partie d'un convoi d'alcool, en provenance de la Gaspésie, sur le pont de la rivière Trois-Pistoles. Un autre témoin affirme avoir déjà été poursuivi par des policiers de Matane à Trois-Pistoles. De plus, un employé d'Alfred Lévesque s'est noyé dans le lac Témiscouata, après avoir été poursuivi par des policiers.

Toutefois, les accidents et les autres difficultés sur la route étaient beaucoup moins fréquents dans la région, qu'en beaucoup d'autres endroits, où les contrebandiers devaient acheminer eux-même en automobile leur marchandise, à l'intérieur de la frontière américaine. Dans le sud de Montréal et dans les Cantons de l'Est, les "bootleggers" faisaient parfois face, sur la route, à des bandes rivales essayant de leur voler leur alcool.

VIII LES PRIX DE L'ALCOOL

Les prix de l'alcool de contrebande varient beaucoup au cours des années de la prohibition. Vers 1920, Alfred Lévesque payait lui-même 3,00\$ la "canisse" de 2½ gallons. Il la revendait en gros pour 7,00\$, mais parfois diluée de moitié. Lorsqu'il lui fut possible de se procurer de l'alcool en barils, Alfred Lévesque le payait 0,75\$ le gallon.

Le prix du "Hand Brand" (St-Pierre et Miquelon) à la bouteille (grosse bouteille vide de bière) a varié de 0,75\$ à 1,50\$ dans les années 1920-1925. On voit donc que le profit était appréciable. Sans compter les revenus de ses nombreuses autres entreprises.

Les employés d'Alfred Lévesque étaient tous bien rémunérés, certains mieux que d'autres. Au début des années 20, par exemple, une livraison d'une quarantaine de gallons à St-Anselme de Dorchester rapportait 4,00\$ aux préposés, ce qui équivalait au salaire de la

moitié d'une semaine dans un moulin à scie. On avait toujours le choix d'être payé comptant ou en alcool: 4,00\$ étant le prix d'un gallon de whisky. Certains employés étaient mieux payés pour des missions plus importantes. Camil Rossignol, par exemple, a touché jusqu'à 12,00\$ par jour vers la fin des années 20.

IX LA JUSTICE ET LES SANCTIONS

On peut s'étonner du fait que ce trafic ait pris autant d'ampleur sans avoir rencontré plus d'opposition de la part des autorités policières. A l'époque, surtout dans les débuts du "bootlegging", les policiers et les agents de la Commission des Liqueurs étaient pratiquement inexistantes. Même après que la Police Montée fut nommée responsable de la contrebande, les quelques agents qui couvraient une région, ne pouvaient avoir contrôle sur tout ce qui se passait, avant quelques années de fonction. Il réussirent pourtant à donner du fil à retordre à Alfred Lévesque qui, de 1930 à 1935, purgea à quelques reprises des peines d'emprisonnement de plusieurs mois. A une occasion il aurait été condamné à plusieurs années de prison, mais il n'y serait resté que deux ans et demi parce qu'il était malade. Il eut à répondre à diverses accusations: vol de voitures, conspiration, trafic, sans compter ses hommes, pour qui, il devait payer lorsqu'ils se faisaient prendre.

Pendant qu'Alfred était emprisonné, son frère, Emile Lévesque, prit la relève et ses affaires étaient florissantes. La marchandise était maintenant livrée par avion à Estcourt et à Ste-Rose-du-Dégelé, parfois même sur le Beau Lac pour être dissimulée dans une grange située près du Lac.

X LA FIN DU TRAFIC

L'hésitation que manifestèrent les Américains à abandonner leurs vertueux interdits apparaît dans la réputation calculée du candidat à la présidence, Franklin Delano Roosevelt, au cours de la campagne de 1932, à se prononcer nettement en faveur de l'abrogation de la prohibition. Mais la crise économique, le chômage, et la possibilité de créer des emplois dans une industrie légalisée faisaient du moralisme une denrée de luxe. En février 1933, le Congrès approuva une proposition d'amendement constitutionnel en vue d'abroger la prohibition. Moins d'une année plus tard, le 21e amendement à la Constitution fut adopté par le nombre requis d'Etats et les boissons alcooliques furent à nouveau autorisées. Mais même après l'abrogation par la nation toute entière de la prohibition, des Etats, à titre individuel, conservèrent leurs lois sur la prohibition, certains mêmes (l'Oklahoma et le Mississipi) jusqu'en 1959 et 1966.

Vers le milieu du XX^e siècle, le crime organisé se reconvertis, avec succès, de la contrebande de l'alcool au trafic de stupéfiants. Alors qu'au temps de la prohibition les "bootleggers" se préoccupaient de satisfaire une demande toujours présente, le crime organisé en se tournant vers les stupéfiants, chercha en même temps à créer la demande. Cette attitude allait engendrer, à son tour, des problèmes d'une difficulté sans précédent dans l'histoire américaine.⁸

Dans la région, le trafic d'alcool ralentit considérablement après l'arrestation d'Alfred Lévesque en 1930. Emile Lévesque entreprend la vente dans la région environnante, seulement pour fournir à la demande, mais ne passe plus rien aux lignes américaines.

A partir de ce moment, les alambics redeviennent à la mode et les petits revendeurs se remettent à produire leur propre marchandise, pendant que le trafic décline rapidement. De 1940 à 1955, Emile Lévesque vend encore des cigarettes américaines et de l'alcool en contrebande, mais le réseau qu'avait créé Alfred est définitivement démantelé.

Alfred Lévesque meurt aux alentours de 1959 d'une maladie pulmonaire, après s'être recyclé dans le commerce légal, celui des matériaux de construction.

CONCLUSION

Le phénomène du "bootlegging" dans la région n'est pas, bien sûr, un cas isolé. Il apparaît, au niveau national, comme une opposition à la morale rigide et à l'attitude "répressive" du clergé en ce qui a trait à la consommation d'alcool. Mais la province de Québec était sans aucun doute le cadre de la majorité des activités de trafic d'alcool. Ceci peut s'expliquer en partie par la mentalité moins extrémiste des Canadiens-Français comparativement aux provinces protestantes de langue anglaise et la position privilégiée de la province sur le continent américain.

Le Témiscouata et la région du Transcontinental, dans leur ensemble, ont joué un rôle prépondérant dans la distribution de l'alcool dans tout l'Est et une partie du Centre du Québec. Pour ce qui est de Rivière-Bleue même, on peut dire que le village a été un centre d'activité relativement important, à cause du chemin de fer, en partie, mais surtout parce qu'Alfred Lévesque y a résidé et "recruté" plusieurs de ses hommes.

C'est à travers les préjugés moralistes de l'époque que l'on découvre les nombreuses qualités que ces hommes se devaient de posséder dans la vie de tous les jours: sang-froid, collaboration, générosité, astuce, sens de l'entreprise et bien d'autres.

A une époque où la religion imposait un style de vie puritain (tout ce qui était plaisir était considéré mauvais) et pendant laquelle la situation économique ne laissait pas entrevoir de développement de carrière, il est fascinant de constater comment des hommes et des femmes n'ont pas hésité à bousculer les autorités pour se tailler une place dans la prospérité, l'aventure et l'histoire...

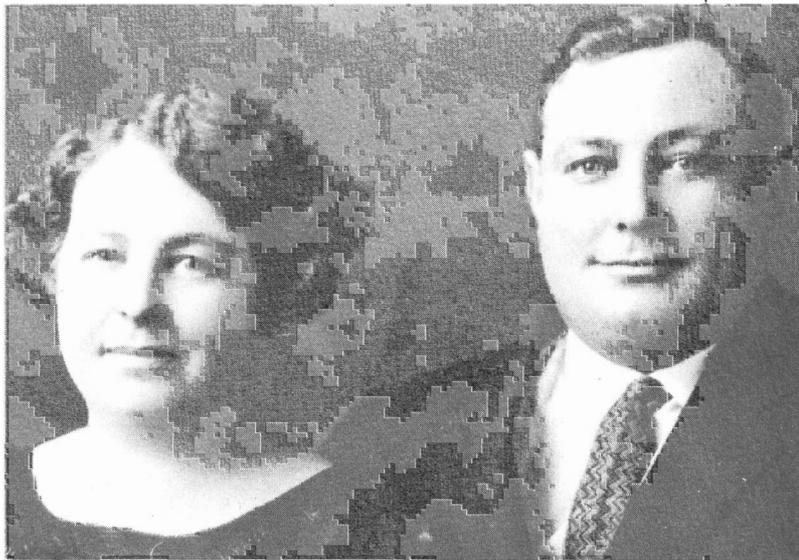
Les stratégies employées pour acheminer leurs produits ainsi que les caches souterraines sont sans doute

les détails les plus typiques de l'histoire régionale de la prohibition. Toutefois, nous ne sommes pas arrivés à tirer au clair l'histoire des tunnels car les quelques "bootleggers" ou employés encore vivants, hésitent à divulguer les détails des opérations qu'ils effectuaient. Cette crainte s'explique par le fait que plusieurs des principaux "acteurs" sont décédés mais de proches parents encore vivants n'apprécieraient peut-être pas que les noms soit publiés. Mais il y a plus, lorsque l'on interroge ces gens sur leur passé, on perçoit chez eux une sorte de complicité secrète, un principe où la discrétion est restée la même avec le temps. On croirait même que certaines gens ont encore peur de représailles ou des qu'en-dira-t-on.

C'est également pour toutes ces raisons que nous ne dévoilons pas les noms des personnes qui ont été impliquées de près ou de loin dans cette histoire, même si nous en connaissons plusieurs.

Le refus de plusieurs personnes directement impliquées, de nous fournir des informations sur le sujet, nous impose de conserver l'anonymat.

ALFRED LÉVESQUE: L'HOMME



Alfred Lévesque et son épouse.

Alfred Lévesque est originaire de Frenchville, Maine, où il a été élevé. Après avoir été chauffeur de taxi à Edmundston, il se porta acquéreur du Sunset Inn, hotel-motel situé dans la même ville. C'est probablement à cette époque que débuta avec Maxime Albert la production d'alcool frelaté à St-Hilaire. Par la suite, M. Lévesque vint s'installer à Rivière-Bleue, où, sous la couverture que lui donnait son entreprise de liqueurs douces, il échafauda son réseau de distribution.

Les témoignages sont unanimes pour décrire Alfred Lévesque comme un homme simple, généreux, charitable et aimant la société. La façon dont il gérait ses affaires officielles et non-officielles nous prouve bien qu'il avait un sens inné de l'administration.

Il possédait, semble-t-il, outre ces qualités, un sens de l'humour assez spécial: renvoyer à l'abbé Thériault, dans le plus simple appareil, le policier qu'il avait en-



Rivière-Bleue, vue de la rue principale.

gagé pour contrer le trafic; lancer dans le champ les clefs de voiture d'un autre policier qui prétendait l'arrêter sur la route de St-Alexandre, voilà un comportement pour le moins audacieux, de la part d'un gros monsieur à l'air distingué.

Ce sont tous ces attributs, doublés d'un talent de leader hors du commun, qui ont fait d'Alfred Lévesque le chef incontesté du réseau de contrebande dans l'Est du Québec. Même si depuis des années la morale de l'époque a continué à faire percevoir les "bootleggers" locaux comme des "gens de mauvaise vie", il reste que le phénomène aurait pu porter sur n'importe quel autre produit que l'alcool, et que c'est maintenant l'État qui retire les bénéfices de la vente des boissons alcooliques.

APPENDICE 1 L'ALCOOL "FRELATÉ"

Parallèlement au trafic d'alcool provenant de St-Pierre et Miquelon, il existait sur le marché noir d'autres produits d'alcool, fabriqués "artisanalement". On fabriquait la "bagosse" avec de la mélasse brute, des céréales (orge, blé) et/ou du sucre blanc. On y ajoutait aussi des fruits pour aromatiser.

Il semble que dans la région, il n'y ait jamais eu d'accident fâcheux relativement à la consommation de ce genre de boisson. On sait qu'à certains endroits aux États-Unis, les distilleries au service d'Al Capone produisaient de véritables poisons qui brûlaient le tube digestif ou rendaient aveugles certains consommateurs. Le fait est que, sans instrument de contrôle, la différence entre l'alcool étylique et métylique est assez mince...

Dans ses premières années de contrebande, Alfred Lévesque revendait lui-même de l'alcool de bois redistillé provenant de pharmacies de Boston. Toutefois, c'est surtout après l'arrestation finale de ce dernier que

l'alcool "maison" est devenu le plus populaire. Au Beau-Lac, notamment, une dame bien connue, ex-employée d'Alfred Lévesque, fournissait sa clientèle avec de la "bagosse" d'excellente qualité, semble-t-il.

Les alambics comportaient, outre les risques d'empoisonnement, un autre danger majeur: ils pouvaient exploser, les vapeurs d'alcool qu'ils contenaient étant très inflammables. Mais on ne rapporte pas, de ce côté non plus, d'incidents graves à Rivière-Bleue.

APPENDICE 2 LE TUNNEL

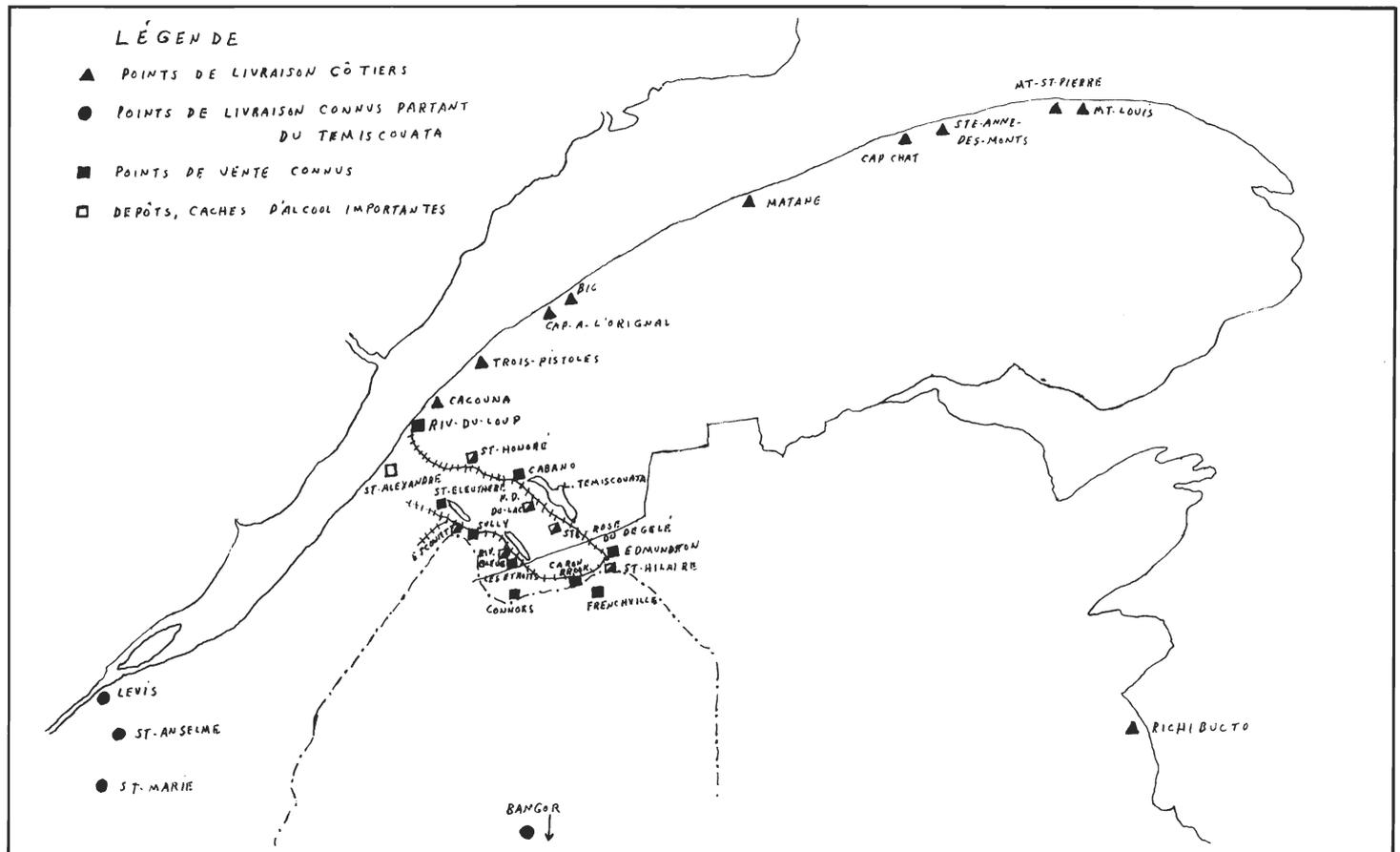
Nous avons volontairement séparé cette partie de la recherche du texte historique, étant donné qu'il existe plusieurs versions controversées des faits, et que nous n'en sommes pas venus à en tirer une conclusion objective.

Un ancien employé d'Alfred Lévesque nous a affirmé qu'il avait lui-même creusé une petite cache de 8x8 pieds sous la maison actuelle de M. Raymond Landry, (Dépanneur de la Rivière) en bas de la côte de la gare. Selon lui, aucun autre tunnel n'a existé dans ce secteur.

D'autres témoignages (nombreux, mais non prouvés) font mention d'un tunnel qui aurait traversé la rue principale jusque chez Désiré Godbout, le voisin d'en-face et homme de confiance d'Alfred Lévesque.

Des rumeurs veulent qu'un tunnel d'au moins 150 pieds de long ait existé entre la maison d'Alfred Lévesque et la desserte du chemin de fer, qui était alors située entre la voie ferrée et l'actuelle rue des Pins. Cette hypothèse tend cependant à être démentie par deux faits: premièrement, nous n'avons trouvé aucun témoin de la construction et deuxièmement quelques témoignages font état d'un égout qui avait été creusé en direction de la rivière par les propriétaires des maisons avoisinantes de la gare; ceci expliquerait les éboulis s'étant produits autour de la maison d'Alfred Lévesque il y a quelques années. ■

- 1 Histoire des États-Unis, F.L. Schoell "La petite bibliothèque Payot" 1969
- 2 Les États-Unis, Harry Cranbrook-Allen
- 3 Rumilly, Robert "Histoire de la province de Québec", Editions Chanteclerc 1952, Tome XXIV
- # Celui qui cache sa bouteille dans sa botte. Aux États-Unis, contrebandier d'alcool pendant la prohibition, 20^e siècle, mot américain (Petit Robert).
- 4 Archives de la paroisse d'Estcourt
- 5 Idem
- 6 Voir appendice 1
- 7 Voir appendice 2
- 8 Idem 2



BIBLIOGRAPHIE

- 1- Schoell F.,
Histoire des Etats-Unis,
"La petite bibliothèque Payot", 1969.
- 2- Cranbrook-Allen, Harry,
Les Etats-Unis,
Chap. 8 "Le crime au service de la communauté, 1967
- 3- Rumilly, Robert
Histoire de la province de Québec
Editions Chantecler, Tomes XXIV et XXV, 1952
- 4- *Archives de la paroisse d'Estcourt*
- 5- Ouellet, Gaby,
Plourde, Ghislain
Notes de recherche sur la prohibition, 1976
- 6- Lévesque, Chantal
Côté, Gérard
Aubut, Benoît
Rivière-Bleue, 60 ans d'histoire
Brochure à édition limitée, 1976
- 7- Cabay, Marcel,
Cher Conrad,
Ed. Héritage, Coll. "Héritage Plus", 1981

Le Musée de la mer

par Jean-Pierre Fillion

Le Musée de la mer de Rimouski est né de l'initiative de quelques personnalités de la région, dont plusieurs plongeurs amateurs et professionnels, qui voulaient mettre en valeur la tragique histoire du naufrage de l'Empress of Ireland. Ces personnes se regroupèrent et formèrent une corporation à but non lucratif avec mandat de diffusion et de conservation du domaine maritime.

Durant les premières années, à cause des faibles moyens humains et matériels dont disposait le Musée, la thématique d'interprétation ne pu être développée que de façon très générale; le récit de l'Empress fut donc le seul thème traité lors des expositions des deux premières années d'opération du musée, dans les locaux de l'Institut maritime de Rimouski.

En 1982, le Musée de la mer signa une entente de coopération avec Parcs Canada, entente qui faisait de la Corporation une association coopérante avec ce ministère dans la gestion et la mise en valeur du Site historique national de Pointe-au-Père. On se rappellera que le phare et ses dépendances avaient été nommés Lieu historique en raison de leur importance pour la grande navigation, surtout durant les premières décennies du XXe siècle.

Le Musée déménagea donc ses expositions sur le site historique et aménagea dans l'ancienne maison du gardien du phare. Notre arrivée en ce lieu d'importance nationale nous obligea évidemment à développer la thématique propre à ce lieu, soit le pilotage, le phare, le criard, les communications maritimes, le courrier européen etc. Mais ce

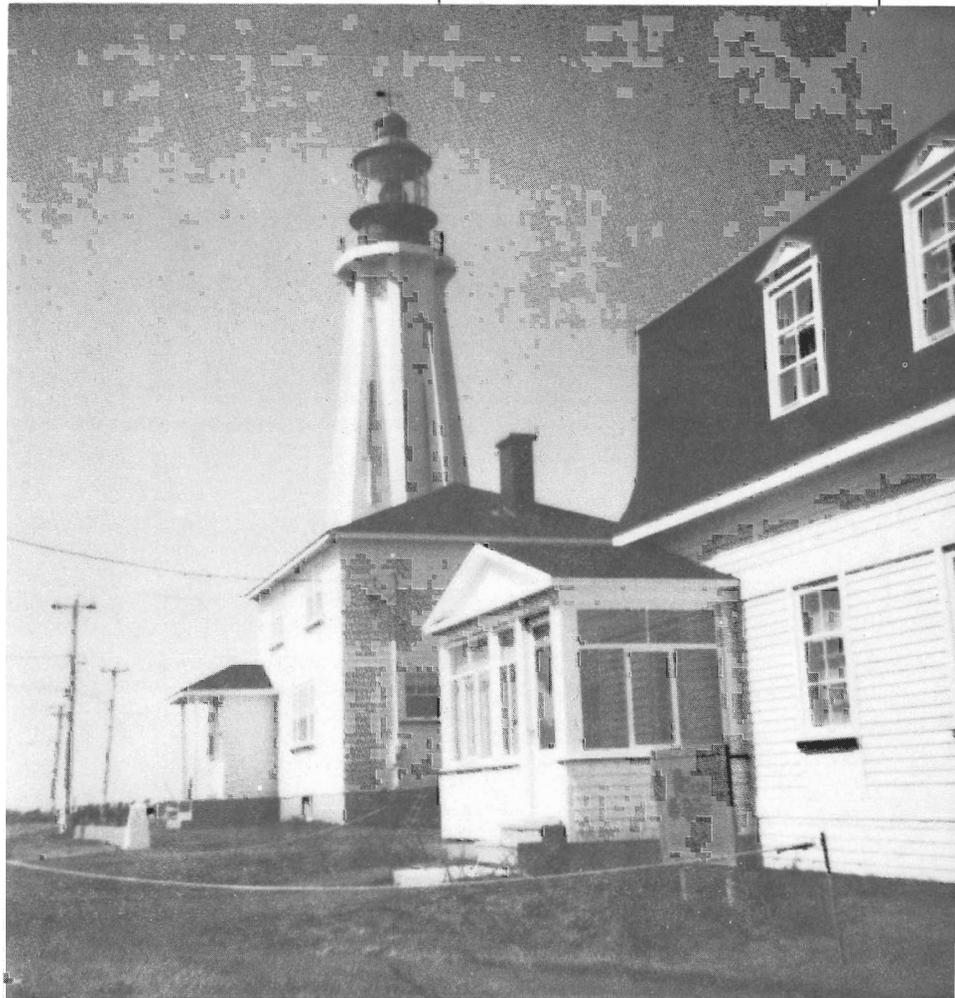
n'est qu'en 1983, avec l'arrivée d'un directeur permanent, que le musée pu prendre véritablement son essor sur le plan professionnel, autant au niveau des expositions, de la recherche, de la conservation et de l'interprétation.

Dès '83, on élaborera donc une recherche plus poussée sur cette thématique, afin de fournir un support adéquat à notre équipe d'interprétation. Le tout résulta

même en un numéro spécial de la revue d'histoire du Bas St-Laurent portant sur Pointe-au-Père et la grande navigation.

A l'automne '83, on approfondit certains aspects de cette recherche afin de mieux cerner l'image du site historique dans les années 1910, le tout en rapport avec la réalisation d'une maquette historique d'une qualité exceptionnelle, en exposition dans le hangar à brume.

Le Musée de la Mer et le phare.





La salle consacrée au naufrage de l'Empress of Ireland.

Mais même si certaines recherches sont déjà réalisées, on se rend vite compte que le domaine maritime contient une foule de sujets pour bon nombre d'autres recherches, que notre patrimoine maritime régional déborde d'informations qui sont actuellement et pour la plupart à l'état brut, ce qui veut donc dire que le travail de recherche dans le domaine maritime représente une somme considérable d'efforts à investir. Tout reste à faire en ce qui concerne le patrimoine maritime en région.

De notre côté, bien qu'ayant développé certains thèmes, nous sommes très conscients qu'il en reste une multitude d'autres à exploiter. Étant donné nos ressources quant même très limitées, nous sommes donc forcés d'agir par priorités, notre principal but dans ces recherches étant de fournir une information suffisante et rigoureuse à nos intermédiaires ou aux personnes responsables du montage des expositions. Peu importe si tel ou tel thème est plus ou moins spectaculaire, nous portons une attention spéciale dans son développement afin de diffuser une information à la fois rigoureuse et intéressante, et de le faire d'une façon à captiver nos visiteurs, auditeurs ou lecteurs.

En ce qui concerne nos prochaines recherches, nous devons identifier immédiatement les critères qui nous permettront de fixer les priorités. Ces critères peuvent être assez variés, mais tiennent compte d'une façon assez importante de l'état de vieillissement des témoins matériels de ce patrimoine ainsi que, malheureusement, la diminution constante des témoins vivants de cette histoire, d'où la nécessité

d'agir le plus tôt possible.

Un des thèmes que nous privilégions au cours des prochaines années est le cabotage, c'est-à-dire le transport maritime régional et local. Malgré la grande richesse historique et patrimoniale du sujet, peut d'ouvrages en traitent d'une façon assez approfondie, que ce soit au niveau des goélettes à voiles, à moteur, de la construction navale, les caboteurs en acier, les liaisons avec la Côte-Nord, la Gaspésie et les grands centres.

Avec la richesse que recèle notre histoire maritime et malgré le fait que celle-ci soit présentée au Musée de la mer d'une façon toujours très captivante, nous ne nous limitons pas seulement à l'interprétation de celle-ci entre nos quatre murs. Nous privilégions également d'autres moyens de diffusion afin de faire connaître cette histoire, notre histoire. Nous intervenons par exemple lors des chroniques dans deux hebdomadaires régionaux, un poste de radio à forte cote d'écoute ainsi que de façon ponctuelle dans certains autres média, comme la présente revue.

Nous avons organisé à l'automne '83 un colloque sur le patrimoine maritime qui a abouti à un rapport sur la situation des principaux intervenants de ce patrimoine dans l'Est du Québec. Ce document servira d'ailleurs de base à une conférence que donnera le Musée au colloque international sur les Traditions maritimes qui se tiendra à Québec à l'automne '84, dans le cadre des activités 1534-1984.

En ce qui concerne ces événements entourant l'anniversaire du premier voyage de Jacques Cartier, nous émettons le souhait que ceux-ci permettent un éveil

face à notre patrimoine maritime, éveil que nous commençons à constater, les Fêtes de '84 agissant comme catalyseur. Ce souhait s'accompagne également d'un vœu à l'effet que les activités reliées à ces Fêtes doivent se dérouler en stricte concordance avec la réalité historique et qu'elles offrent chacune d'entre elles un aspect original, afin de s'assurer que les gens n'en soient pas blasés, après coup. Il faudra porter une attention toute spéciale à veiller à ce qu'on ne fausse pas la réalité afin de la rendre plus attrayante. Il faut que cet éveil garde son intérêt et se poursuive dans les années futures. Autant notre patrimoine souffre actuellement d'une sous-exploitation, autant il ne faut pas tomber dans le piège de la surexploitation et de l'exagération.

Nous terminons ce bref exposé de notre situation dans la mise en valeur du patrimoine maritime régional en remerciant la Société d'Histoire de nous avoir permis cette petite insertion dans ce numéro de leur revue. Nous en profitons également pour souhaiter un bon éveil '84 à tous nos concitoyens et aux visiteurs face à notre histoire maritime en région. ■

Les installations maritimes de Pointe-au-Père en 1910

par Paul Lemieux

1

LE CRIARD À BRUME

En 1903, le Ministère de la Marine et des Pêcheries du Canada acquiert de M. David Rouleau une parcelle de terrain au prix de \$200.00. Un hangar de 11 par 8 mètres (36 x 27 pieds) y est érigé à quelques 110 mètres (360 pieds) du phare dans le but d'abriter le criard à brume. Dès le début, le criard à brume de Pointe-au-Père est équipé d'une sirène d'Écosse, une invention britannique de la fin du XIX siècle. A la même époque, d'autres phares de l'Est du Canada, tels Pointe-Amour sur le détroit de Belle-Isle et Louisbourg, reçoivent des équipements identiques.

L'ensemble du signal sonore comprend 5 éléments principaux, à savoir un moteur, un compresseur d'air, un contrôleur, un diaphone et un cornet. Le moteur à essence actionne le compresseur d'air qui emmagasine de l'air sous pression, à 35 livres par pouce carré, dans trois réservoirs géants. Par la suite, le contrôleur permet de régler le débit d'air comprimé, ce qui détermine la fréquence et la durée des signaux sonores. Cet air comprimé traverse ensuite le diaphone qui produit le signal sonore. Le diaphone est un instrument utilisant un piston alternatif dont le va-et-vient engendre une note de 180 vibrations à la seconde. Ce piston est mis en mouvement par le jet d'air comprimé. Enfin le cornet propulse au loin à travers le brouillard le son émis par le diaphone.

Le cornet du signal sonore installé en 1903 est situé à l'extérieur du hangar. D'une longueur de 3.6 mètres (12 pieds), son diamètre à l'embouchure atteint près de 1 mètre (3 pieds). Surplombant la marée haute de 5.2 mètres (17 pieds), le cornet est monté sur un système de rail en demi-cercle qui lui permet d'être orienté selon la direction des vents et de bénéficier d'un maximum de rendement. Deux signaux sonores de 2½ secondes avec 2½ secondes d'intervalle sont émis à toute les deux minutes. Lorsque le piston du diaphone s'arrête, il produit le "grunt", une note plus sourde qui se propage souvent plus loin que le message sonore lui-même.

2

LA MAISON DE L'INGÉNIEUR

A la demande de Joseph Blanchet, le Ministère de la Marine et des Pêcheries du Canada construit en 1905-1906 une maison dans le but de loger l'ingénieur et sa petite famille. Érigée à côté du criard dans le but de faciliter le travail de l'ingénieur, cette maison deviendra celle du gardien du phare lorsque les deux postes seront jumelés.

Cette maison à toit mansardé, magnifiquement conservée, accueille aujourd'hui en ses murs, le Musée de la Mer.

3

LE TROISIÈME PHARE

Le troisième phare de Pointe-au-Père se dresse telle une sentinelle sur les bords du St-Laurent. Construit en 1907-1908, le nouveau phare inaugure la saison de navigation au printemps de 1909. Au nombre des raisons qui ont motivé son érection, figurent une augmentation considérable du trafic maritime depuis le début du siècle mais principalement le transfert depuis 1905 de la station de pilotage autrefois à Bic.

L'architecture du phare prend la forme d'une tour octogonale agrémentée de 8 contreforts qui lui confèrent une allure majestueuse et un style plutôt rare dans l'histoire des phares canadiens. D'ailleurs, un seul autre phare, situé sur les bords du détroit de Belle-Isle entre Labrador et Terre-Neuve, possède une architecture similaire.

4

LA POUDRIÈRE ET LE CANON

La poudrière et le canon, en tant qu'équipements de signaux sonores, sont intimement liés aux deux premiers phares de Pointe-au-Père et caractérisent bien cette période qui a précédé la modernisation du début du siècle.

La construction de la poudrière remonte à 1863. Un Rimouskois, M. Jean-Théophile Couillard, en a assumé la réalisation. Il s'agit d'un bâtiment de dimension plutôt restreinte mais dont les murs de pierre en maçonnerie pleine ont 18 pouces d'épaisseur avec porte et toiture recouvertes de zinc. Quant à l'utilisation principale, elle consiste en l'entreposage de la poudre à canon, des bombes explosives et des détonateurs.

Selon la petite histoire locale, le canon daterait de l'époque du roi George IV qui régna en Angleterre de 1820 à 1830. Il servit de signal sonore pendant presque toute la deuxième moitié du XIX siècle. Lors des périodes de brume, le gardien insérait une livre de poudre et une bourre d'étoupe dans le canon et mettait le feu à la mèche qui servait de détonateur. L'explosion se faisait entendre à plusieurs kilomètres sur le fleuve et prévenait les navigateurs de la proximité de Pointe-au-Père. Un coup était tiré à toutes les demi-heures et la fréquence pouvait augmenter selon l'intensité du brouillard.

5

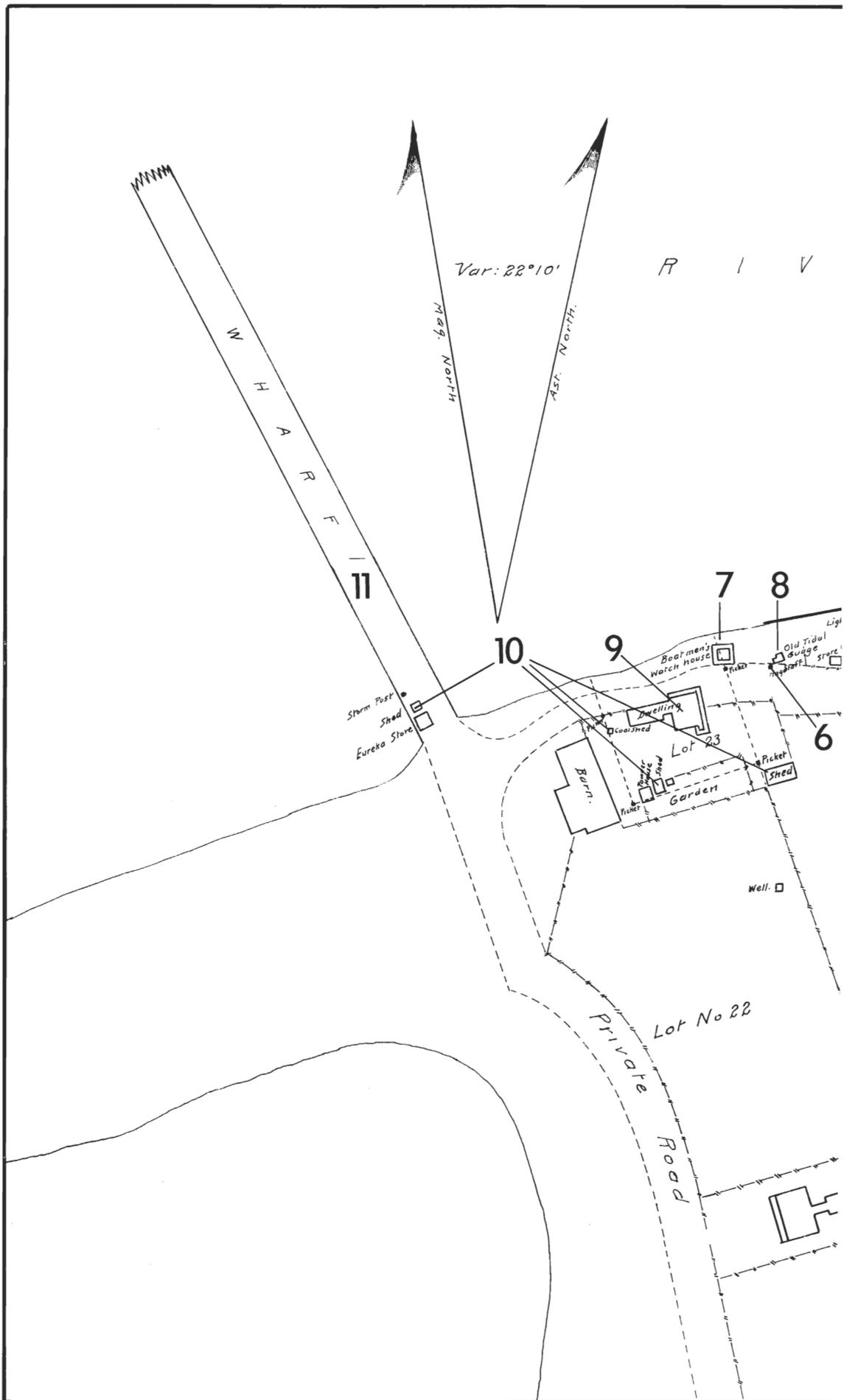
LE POSTE D'AVERTISSEMENT DE TEMPÊTE

Le poste d'avertissement de tempête constitue un moyen visuel de communication entre la terre ferme et les navires pour la transmission des prévisions météorologiques. Il s'agit d'un système fort simple utilisant des symboles, en l'occurrence des cônes et des cylindres de couleur noire et d'environ 1 mètre de diamètre, dont chacun et/ou la combinaison de deux possède une signification particulière.

Ainsi le gardien du phare lorsqu'il reçoit les prévisions météorologiques par relais télégraphique, peut prévenir les navigateurs des mauvaises conditions à venir en hissant le ou les symboles dans le mat.

- 1.- un cône avec la pointe vers le bas indique la probabilité d'un coup de vent en provenance de l'est.
- 1.- un cône avec la pointe vers le haut indique la probabilité d'un coup de vent en provenance de l'ouest.
- 3.- un cylindre au dessus d'un cône pointé vers le bas indique la probabilité d'un coup de vent **violent** en provenance de l'ouest.
- 4.- un cône pointé vers le haut au dessus d'un cylindre indique la probabilité d'un coup de vent **violent** en provenance de l'ouest.

Les installations maritime



de Pointe-au-Père en 1910

Plan showing the Father Point
Lighthouse Station Property.-

H. J. P.

R S T

L

A Scale: 100' = 1"

W

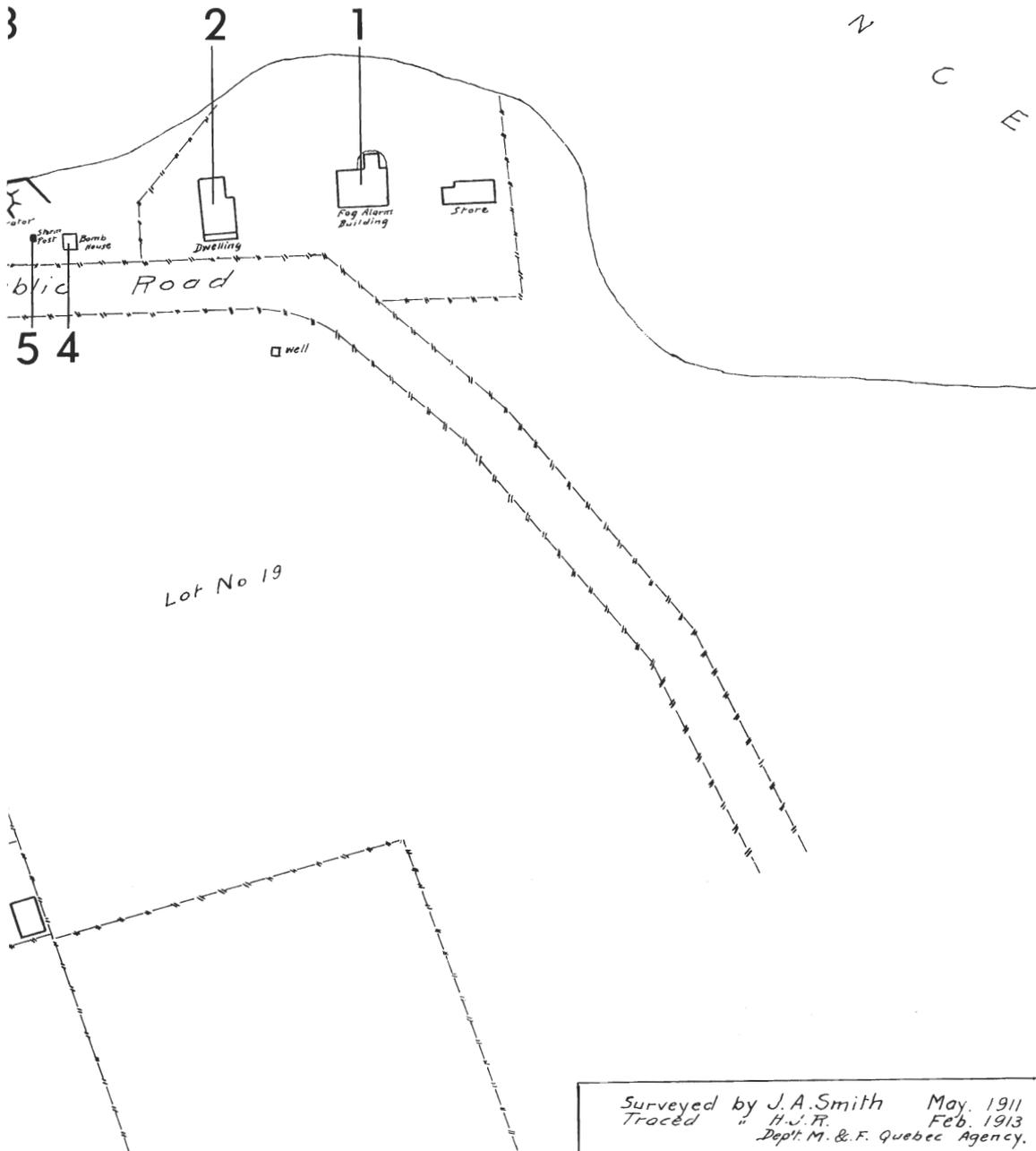
N

E

N

C

E



La nuit, des lampes à l'huile d'une trentaine de centimètres de hauteur, avec réservoir incorporé, remplacent les symboles. Le signal de nuit correspondant au numéros 1 et 3 est une lumière rouge alors qu'une lumière rouge au dessus d'une lumière blanche correspond aux numéros 2 et 4.

6

LE POSTE DES SIGNAUX

Avant l'invention et la propagation de la télégraphie sans fil, le service des signaux représente le principale moyen de communication entre la terre ferme et les navires et entre les navires. Le code des signaux utilisé en 1910 fut mis en vigueur le 1er janvier 1902 et constitue une refonte du code élaboré en 1887 et discuté par les pays occidentaux lors de la conférence de Washington en 1889.

Le code de 1902 se compose d'un ensemble de 26 drapeaux de couleurs et de formes précises. Chacun représente une lettre de l'alphabet et signifie un message pré-déterminé. Les messages peuvent comprendre de 1 à 4 drapeaux. Tous les codes et messages susceptibles d'être transmis par les drapeaux sont confinés dans un manuel, genre dictionnaire, que doit obligatoirement posséder chaque navire.

Grâce au code international des signaux, les navires peuvent s'identifier ou donner des informations sur leur port d'attache, leur cargaison, l'équipage, les avaries, la route à suivre...etc. Le gardien du phare qui assume la responsabilité du service, reçoit et répond aux messages. Les informations recueillies sur le déplacement et la cargaison des navires peuvent ensuite être transmises à Québec par relais télégraphique.

7

LE POSTE DE SURVEILLANCE DES BATEAUX

L'avènement de la station de pilotage du St-Laurent à Pointe-au-Père constitue la bougie d'allumage d'un demi-siècle d'intenses activités maritimes dans cette petite municipalité riveraine. Ainsi, en 1905, avec l'adoption de la "Loi concernant le port et la circonscription de pilotage de Québec", la station de pilotage se déplace de Bic à Pointe-au-Père. Désormais avec cette loi, le pilotage passe sous la juridiction du gouvernement du Canada et ne relève plus de la Corporation des pilotes du St-Laurent.

La petite maisonnette sise près du rivage sert à la surveillance du fleuve. En 1910, près de 75 pilotes y gravitent en suivant le va-et-vient de la navigation.

8

LE SERVICE DES JAUGE DES MARÉES

Il faut remonter à 1894 pour retrouver un premier service de jauge des marées à Pointe-au-Père. A l'époque, ce service était situé tout près du poste de surveillance des bateaux. Par la suite, avec la construction du quai en 1903, ce service est déménagé sur le quai, plus précisément à 534 pieds du rivage dans un petit bâtiment qui sert à abriter les jauges graduées.

Le service relève de la responsabilité du gardien du phare et celui-ci voit à faire les relevés dans le but d'obtenir des données scientifiques plus précises sur le mouvement des marées et l'action des courants. Ce service avait tout une importance car à l'époque, Pointe-au-Père fournit l'échelle des marées pour tout l'estuaire du St-Laurent. De plus, le printemps, le gardien du phare fait des relevés sur le mouvement des glaces et en prévient les navires qui sillonnent le fleuve.

9

LE BUREAU DE TÉLÉGRAPHE

Le service de télégraphie de Pointe-au-Père fait partie du réseau du service des signaux dont le but est de faciliter la navigation sur le fleuve. Situé dans le deuxième phare et opéré par le gardien, le service de télégraphie rapporte le nom et le déplacement des navires sur le fleuve. Ces déplacements sont suivis par les relais de Pointe-à-la-Renommée, Cap-Chat, Matane, Pointe-au-Père...etc. Le service transmet également les prévisions météorologiques et les messages urgents. Toute cette transmission télégraphique se fait uniquement par fil.

10

LES DÉPENDANCES

Le deuxième phare a longtemps abrité la résidence du gardien du phare. C'est pourquoi on retrouve tout autour une série de bâtiments qui témoignent de la vie quotidienne du gardien et de sa famille et de ses fonctions officielles reliées au phare.

Un premier entrepôt (no. 13) sert à remiser les barils d'huile que nécessitent les lampes à l'huile du phare et le chauffage de l'édifice. Une laiterie (n. 14), une glacière (n. 15) et la grange (n. 17) attestent de l'importance de l'agriculture en ce début du siècle. Une poudrière (no. 16) aux murs de pierre épais sert à remiser les provisions d'explosifs.

Comme fond de scène à ces bâtiments, on retrouve un jardin de bonne dimension et des pâturages pour le bétail et les chevaux de la famille McWilliams. Dans ce décor se déroule la vie de John McWilliams le gardien du phare. Des préoccupations terrestres, certes, mais le regard tourné en permanence vers la mer.

11

LE QUAI

Le renouveau prévu à la station de Pointe-au-Père au début du siècle à entraîné l'urgence de construire un quai de bonne dimension pour satisfaire aux nouvelles exigences de la navigation. Dans une première étape, le Gouvernement du Canada dirigé alors par Sir Wilfrid Laurier, a octroyé une somme de \$57,821 à la compagnie Heney et Smith et Smith d'Ottawa pour la construction d'un quai de 600 pieds. L'entente entre les deux parties est signée le 8 novembre 1901 et le parachèvement des travaux se fit le 27 novembre 1902. Un deuxième contrat fut accordé à cette compagnie par le même gouvernement le 27 mai 1904 pour l'ajout de 200 pieds au quai. Le montant de ce contrat totalisait cette fois la somme de \$44,300 et les travaux furent complétés à la fin du mois de mars 1905.

En l'espace de 4 ans, Pointe-au-Père se voyait doté de nouvelles installations portuaires ancrées avec de solides poutres et des tonnes de roc. Long de 242 mètres (800 pieds) et large de 9.8 mètres (32 pieds), le niveau du quai se situait à 1.85 mètres (6 pieds) au dessus des marées hautes du printemps. Les deux phases des travaux ont été réalisées au coût de \$102,121,00.

L'achèvement de ce nouveau quai coïncida avec le transfert de la station de pilotage de Bic à Pointe-au-Père. Dès lors débuta un demi-siècle d'intense activités maritimes qui contribueront à faire de la localité riveraine un centre de navigation de première importance.

Les vaisseaux naufragés et échoués dans le fleuve et le golfe Saint-Laurent entre 1840 et 1849

par Jean-Charles Fortin

Le document qui suit est formé de la liste des naufrages et échouements recensés dans le golfe et l'estuaire du Saint-Laurent au cours de la décennie 1840-1850. Quoique cet inventaire puisse nous sembler exhaustif, il souffre sans doute de quelques omissions et il suffit de lire le texte de la pierre tombale "The sailors stone" du cimetière de Leggatt's Point, à Petit Métis, pour s'en convaincre. De plus, il ne nous est rien dit du tonnage de ces navires, de leur équipage et de leur cargaison.

Nous savons cependant qu'il s'agit, pour la plus grande part, de voiliers en bois, d'une jauge moyenne de 400 tonneaux, engagés dans le commerce de bois avec l'Angleterre. La cargaison de retour de ces petits navires était très souvent constituée d'immigrants en provenance des îles britanniques. Durant la décennie qui nous intéresse, le port de Québec

accueille de la sorte plus de 30,000 immigrants à chaque année: on ne saura sans doute jamais de façon exacte combien de ces gens ont, comme les passagers de l'"Amanda", laissé leur vie aux portes du nouveau continent.

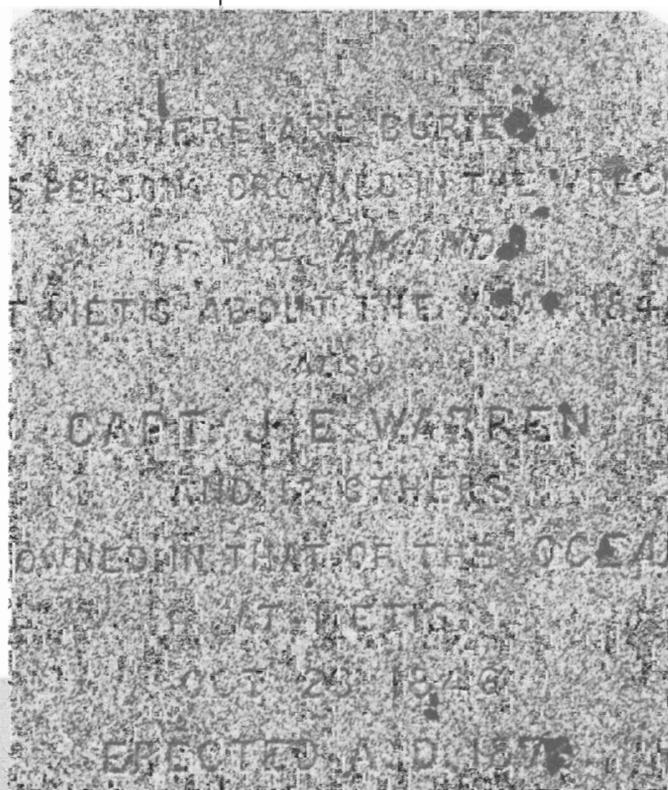
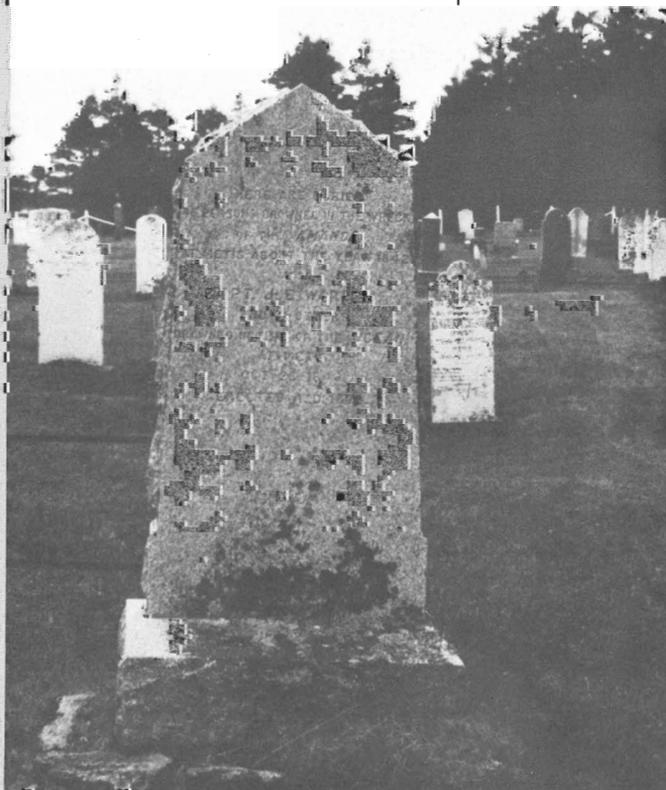
En effet, le golfe et l'estuaire du Saint-Laurent constituaient à coup sûr des endroits dangereux pour la navigation. Les forts courants, les fréquents brouillards, les vents violents, la présence des glaces et le déplacement continu des hauts-fonds se conjugaient pour rendre périlleux l'usage de cette voie d'eau obligatoire vers l'Europe. Les armateurs devaient d'ailleurs faire face à des primes d'assurances élevées lorsque leurs navires fréquentaient nos rives.

Alarmé par cette hécatombe, le gouvernement du Canada-Uni allait veiller à l'établissement d'une série d'aides à la navigation à

l'entrée du golfe et tout au long du fleuve et de son estuaire.

Dans le Bas Saint-Laurent en 1840, seul le phare de l'Île-Verte, établi en 1809, contribuait au balisage de l'estuaire du Saint-Laurent. La mise en opération des phares de l'Île Rouge en 1843 et de l'îlot Bicquette, en 1844 répondait à une exigence formulée de longue date par les armateurs. Plus tard, de semblables structures allaient être érigées à Pointe-au-Père (1859), Matane (1862), et Petit-Métis (1874). Mais à cette date, l'apparition des vapeurs en fer propulsés par hélice des Allan et des Cunard avait révolutionné le transport des passagers et le fleuve allait désormais prélever un moins lourd tribut...

**Le "Sailor's Stone"
du cimetière de Leggatt's Point à Métis.**



DATE Année	Mois	NOM DU VAISSEAU	À QUEL ENDROIT
1840	Avril	Magnet	Récif de l'Isle Blanch
	Mai	Hibernia	Pélerin du nord
		Héro	Sud-ouest d'Anticosti
		Voyageur	Bonaventure
	Juin	Chippewa	Cap Rosier
		Arabian	do do
		Brothers	Rochers de Percé
		Eleanor	Batture de l'Isle aux Lièvres
		Union	La Traverse (St. Roch).
	Juillet	Minerve	Beaumont
		Mountaineer	Kakouna
		Québec	Battures de Manicouagan
England		En montant la rivière	
Octobre	Cerus	Anticosti	
	Three Schooners	Grande Rivière	
Décembre	Marie Charlotte	Isles de la Magdeleine	
	Brick	do do	
1841	Mai	Une barque	Bic
		do	Anticosti
	Juin	Annandale	Isles de la Magdeleine
		Eleutheria	Rivière Ouelle
	Juillet	Orwin	Isle Verte
		Fair Isle	Anticosti
	Août	Walmsley Dale	do do
		Townley	do do
		Undaunted	Isle au Sable
	Septembre	Lord Cochrane	Labrador
		Margaret	Isles aux Oeufs
		Québec	Récif de l'Isle Rouge
Deux vaisseaux		Anticosti	
Octobre	Full rigged Ship	Métis	
	Helen Stewart	Isle aux Grues	
Novembre	Caroline	Récif Beaumont	
	Portland	Ste-Anne	
	Eddystone	Batture de St. Thomas	
1842	Mai	Jane Black	Pointe des Monts
		Kent	Sept Isles
		Courier	Métis
	Septembre	Morning Star	Récif Duncan
		Euphrosyne	Matane
		Adelaïde	Isle Ste. Marguerite
		Résolution	Matane
	Octobre	Argyle	Cap Breton
	Novembre	Welsford	Isle Verte
		George Ramsay	Kakouna
		Briton	Isle Verte
		Gleaner	Isles aux Oies
Aberdeen		Isle Verte	
Enterprise		Battures de Manicouagan	
Alderman Thompson		Anticosti	
Emerentine		do	
Décembre		Bellona	Kamouraska
		Thetis	Battures de Manicouagan
	Johanna	Heron, Baie des Chaleurs	

1843	Avril	Brunette	Isle St. Paul
	Mai	Québec	Récif de l'Isle Rouge
		Bachelor	Pointe ouest de l'Isle d'Orléans
	Septembre	William Ripon	Isle St. Paul
Tom Moore		Récif de l'Isle Blanche	
Novembre	African	Cap St. Laurent	
	Content	Isle Carribou	
	Joséphine	Isle Jérémie	
	Neptune	do do	
	Bernard	do do	
	Mersey	Portneuf	
	Crusader	Cap Wapitongane	
1844	Avril	Amaranth	Perdu dans le golfe
	Mai	St. Patrick	Indian Harbor
		Lady Colebrooke	Scatterie
	Juillet	Prince Albert	Dans le golfe
		Hannah	Anticosti
	Octobre	Warrior	Isle de la Magdeleine
		Indian Chief	Cap Rosier
		Maria (Schooner)	Godbret
		Un Schooner	do do
	Novembre	Québec	Isle Hare
		Orbit	Isle Rouge
		Carleton	Battures de Manicouagan
	Cyrus	Portneuf	
	Prince George	Ste. Anne	
1845	Avril	Eliza Ann	Dans la glace (golfe)
	Mai	Vanguard	Isle St. Paul
		Rhydiol	Dans la glace (golfe)
		Lamport	Cap Breton
		Rosebank	Scatterie
		Sapphire	Cap de la Baie du Nord
		Thomas et Mary	Dans la glace
	Juin	Aurelian	do do
		Coquette	Isle de la Magdeleine
		William Henry	Miquelon
		Indemnity	Isle de la Magdeleine
	Août	Green House	Anticosti
		Dumfriesshire	do do (Est do)
	Septembre	Osprey	Do (Pointe sud-ouest)
		Briston's Queen	Isle Platte
	Octobre	Elisa Ann	Cap Chat
		Leo	Détroits de Belleisle
	Novembre	Ann Crossman	Rivière Ouelle
		European	Mille Vaches
		Antelope	Ste. Anne
		Gaspé Packet	Récif de l'Isle Rouge
		Reaper	Mille Vaches
		Magnet	Isle Verte
	Queen	Isle au Chien	
	Elizabeth Atkinson	Battures de Manicouagan	
	Covenanter	Isle aux Oies	
	Universe	Pot à L'eau de Vie	
	Maria	Isle aux Coudres	
	Mary Sharp	Isle Crane	
	Crusader	Kamouraska	
	Jane	St. André	
	Sir Robert Peel	Kamouraska	
Décembre	Ceylon	Bic	
	William Bayard	Cap Chat	
	Montreal	do do	

		Un Schooner Industry Jane Morrison Stedfast Arethusa Ann William Sir Richard Jackson William Lloyd Laurel Elizabeth	do do Isles Pilgrim Battures de Manicouagan Isles de la Magdeleine do do Pointe St. Denis Portneuf Battures de Manicouagan Isles de la Magdeleine Isle Verte Prêt à couler, et vu passer Gaspé
1846	Avril	Athol St. Andrew Indian Queen Un vaisseau	Baie St. George Récif de l'Isle Rouge Battures off Cocagne Prêt à couler off St. Pierre, Terre neuve
	Mai	do Pekin Eagle	Sur les Bancs Cap Rosier Matane
	Juin	Salisbury Providence Brig Liverpool Montreal Packet	Pot à L'eau de Vie Portneuf St. Thomas Isle Basque Labrador
	Juillet	Lord John Russell Wellington Lady Peel Borneo Calcutta	Cap Gaspé Grand Métis Isle Basque Perdu dans les Détroits de Belleisle Petit-Métis
	Août Septembre	Kate Hebe China Sir James McDonald Hartland St. Andrew Harvey Promise Clydesdale Une barque Robert Stride Cove	Isle aux Oies Battures de Manicouagan do do Isle de Kamouraska Traverse (St. Roch.) Battures de Beauport do do Pointe St. Laurent. Mille Vaches do do Isle Verte
	Octobre	Industry Agnes Thomas Magnet Milliner Ocean Un Schooner do do	Isle Rouge Les bancs. Pillar Rock Mille Vaches Anticosti Métis. do do Malbaie do do
	Novembre	Beaver Douchfour Mersey Reliance Empire 574 Comtesse de Durham Marquis de Wellesley Lloyds Amy Ann	Miramichi Cap Rosier Matane do do do do Anticosti Isle Jérémie St. Simon Ste. Anne. Cap Chat
1847	Mai	Roy O'More Geddie Carrick	Métis Matane Cap Rosier

	Juin	Sylvia Miracle	Isles de la Magdeleine do do
	Juillet	Lucius Carey John et Mary Fauge-a-Ballagh Waterloo	Boyau de Canso Pointe sud-ouest d'Anticosti Isle Brion, près des Isles de la Anticosti Magdel.
	Août	City of Derry Elizabeth Canton	Isle Bicquet Jedore Cap Wrath
	Septembre Octobre	Emerald Mary Leonore Schooner do do Princesse Charlotte Mary et Margaret Nautilus	Cap Nord Rivière au Renard do do Baie de Trinité Cap Race Blanc Sablon do do
1848	Mai	La Margaret Pollock Astoria Primrose Lumley	St. Michel Petite rivière au Renard Pointe sud-ouest d'Anticosti Pointe Anglaise
	Juin	Lady Seaton Pekin Effingham	Isles de la Magdeleine Kamouraska Isle Jérémie
	Août Septembre	William Wallace Un vaisseau 2 Schooners Un Brig Ann Spalpeen Florence	Isles de la Magdeleine Anticosti Rivière au Renard Pointe Gaspé Anticosti Cap Rosier do do
	Novembre	Wilson Kennedy	Gaspé
1849	Avril Mai	Chieftain Coverdale Gleaner Maria Torrance Mary Elizabeth Resolution	Coulé près de Bird Island Entre St. Paul et Bird Island do do Près de St. Paul, dans la glace do do Dans la glace do do
	Juin	Albion Veloce Elizabeth	Brian Island Allant à Richibouctou Brian Island
	Août Septembre	Blonde Lavinia Marie Louise Despatch	Isle au Sable Grand Papos Malbaie Pointe Anglaise
	Octobre	Eldon Sir Charles Napier Elspeth El Dorado Queen Victoria Lerwick Agnes et Ann Mary et Harriett	Kamouraska Isle Mingan Labrador Isle Rouge Battures des Mille Vaches do Manicouagan Anticosti do do
	Novembre	Dickson St. Lawrence Ste. Hélène Henry Thomas	Kakouna Isle Miscou Arichat Boyau de Canso

(1) Appendice of the Journals of the Legislative Assembly of the Province of Canada, Appendice T, 1851.

1942: la Bataille du Saint-Laurent

par Louis Trépanier

Lorsqu'on parle de la deuxième guerre mondiale on a surtout tendance à faire référence aux grandes batailles qui se sont déroulées en Europe, sur les océans Atlantique et Pacifique de même qu'en Asie. On oublie souvent qu'ici même, dans notre région, s'est déroulé un épisode de cette guerre, peut-être moins important et moins spectaculaire mais qui tout de même à suscité l'émoi chez plusieurs des habitants des côtes du Bas-Saint-Laurent, de la Gaspésie et de la Côte-Nord. On y réfère souvent sous le nom de la "Bataille du Saint-Laurent". Il s'agit de l'incursion des sous-marins allemands dans le golfe et le fleuve Saint-Laurent et des torpillages qu'ils y effectuèrent, principalement en 1942. Il existe plusieurs raisons pour lesquelles cet épisode est peu connu. Premièrement, en raison de la censure imposée par le gouvernement sur toutes les informations concernant ces attaques, les médias ne rapportaient pas ou peu les événements à l'époque. Une deuxième raison, celle-ci beaucoup moins officielle, réside dans le fait que le Canada a perdu cette bataille, les U-boats allemands opérant plus ou moins selon leur bon vouloir durant l'année 1942 sans que la défense canadienne puisse vraiment contrer leur action. On doit cependant admettre que malgré leur échec durant la campagne de 1942, les forces canadiennes remédièrent à la situation, renforçant les défenses tant sur le fleuve que le long des côtes, si bien que l'on ne dénombra aucun torpillage en 1943 et deux

seulement, loin dans le golfe, en 1944, comparativement à 20 navires coulés en 1942.

En plus des pertes matérielles causées par les torpillages il faut aussi noter les conséquences économiques et sociales de l'action des U-boats allemands. Le transport des marchandises par bateaux sur le fleuve fut à une certaine période, à l'automne 42, interrompu, le danger étant jugé trop grand par le gouvernement. Par la suite, le volume des exportations par voie maritime fut considérablement diminué. La vie des habitants des côtes fut aussi modifiée par la crainte de voir les Allemands débarquer de même que par les mesures de défense mises en place par le gouvernement.

Par cet article nous voulons faire un tour de la situation qui a prévalu durant la deuxième guerre mondiale sur le fleuve Saint-Laurent et le long de ses côtes et voir les conséquences de l'activité des sous-marins allemands sur la vie des gens de notre région.

I- Les premières années de la guerre, 1939-1942

Lorsque la guerre éclate en 1939, bien qu'on la prévoyait depuis un certain temps, on ne peut pas dire que le Canada était réellement prêt à y faire face et ce en particulier au niveau de sa marine de guerre. Au début de 1939, certains bataillons de réserves avaient été mobilisés afin d'assurer la protection d'objectifs mili-

itaires tel le port d'Halifax et celui de Québec. Cependant à l'époque, la production de navires de guerre ne faisait que se mettre en branle et avant que les premières unités nouvelles soient produites, il s'écoula plusieurs mois.

La véritable menace se situant à l'époque en Europe, la défense des côtes canadiennes fut conçue, durant la première année de la guerre, afin de protéger les principaux ports de la côte atlantique et ce principalement à l'aide de batteries côtières. Ainsi, on installa entre autre à Halifax et à Québec, des canons devant servir à repousser une éventuelle attaque ennemie, que ce soit par mer ou par air. Il est cependant à noter que de toute la durée de la guerre, ces batteries ne tirèrent aucun projectile vers des objectifs ennemis.

Quant aux navires qui servaient à protéger les côtes, leur nombre était restreint car on les réservait à la tâche première d'escorter les convois qui traversaient l'Atlantique, amenant hommes et équipement afin d'appuyer l'effort de guerre des alliés.

*"La fonction première d'une marine comme celle du Canada dans le cadre d'une guerre mondiale est de convoier et de protéger une chaîne perpétuelle de navires et non pas de rester immobile le long de ses côtes à attendre l'arrivée de l'ennemi." (1) **

Les conséquences d'une telle position étaient qu'il y avait peu de navires qui patrouillaient les eaux du fleuve et du golfe. Cette

* Traduction de l'auteur

surveillance était cependant coordonnée à partir de Québec où le premier service de contrôle naval sur le Saint-Laurent fut mis en place dès septembre 1939. Compte tenu de l'importance du trafic des navires marchands sur le fleuve, l'activité de ce service était des plus importante. Ainsi, par exemple, d'avril à décembre 1941, un total de 3,806 navires transportant un cargo total de 8,694,633 tonnes furent contrôlés par le service de Québec. Ils se répartissaient ainsi: 1,176 navires effectuant la traversée de l'océan, 1,104 navires naviguant sur le fleuve et les Grands Lacs et 1,526 limitant leurs activités au fleuve en deçà de Montréal. (2) *

C'est afin d'effectuer ces contrôles et d'accroître la surveillance du fleuve qu'en juillet 1940 la marine canadienne forma une patrouille ayant ses quartiers généraux à Rivière-du-Loup. Chargée de couvrir la région s'étendant de l'Île-aux-Coudres à l'Île d'Anticosti, elle disposait d'un yacht, le "Ambler" et de trois autres bateaux de plus petite taille soit le "Eileen", le "Cleopatra" et le "Anna Mildred". En complément à cette patrouille, le balayeur de mine "Bras d'or" avait stationné à Rimouski le mois précédent afin de détecter toutes opérations de minage qui auraient pu se produire le long des côtes. (3) *

En août 1940, la Marine Royale Canadienne reconnaît dans son plan naval qu'il faut développer des installations portuaires adéquates pour assurer la défense des côtes canadiennes. Il est conclu que:

"En assumant que la défense navale du Canada doit être conduite ... avec la pleine coopération de la flotte britannique et/ou de celle des États-Unis, les premières obligations du Canada sont de pourvoir des bases adéquates." (4) *

Un comité formé par la suite recommande le développement de trois sites: Halifax et Sydney en Nouvelle-Ecosse de même que Gaspé au Québec, cette dernière installation devant servir de principale base pour la défense du fleuve et du golfe Saint-



La base H.M.C.S. FORT RAMSAY de Gaspé. (Archives Publiques du Canada)

Laurent. Un des facteurs qui influença sur le choix de Gaspé fut la facilité de défendre ce port en raison de sa position géographique.

A prime abord, lorsqu'on avait tracé les premiers plans pour le développement du port de Gaspé au début de 1940, on n'avait envisagé pour cette base que l'installation d'un poste où une équipe d'une douzaine d'hommes coordonnerait les opérations navales et aériennes et s'occuperait de l'approvisionnement de quelques navires. À l'été cependant les planificateurs prirent conscience de l'importance que pourrait avoir le port de Gaspé comme port d'attache des navires britanniques et américains dans l'éventualité d'une invasion de la Grande-Bretagne et décidèrent d'en accroître grandement l'importance. (5)

Les travaux s'accéléchèrent donc à Gaspé. En octobre 1940, le "H.M.C.S. Vison" devient le premier navire à opérer à partir de la base de Gaspé. Malheureusement un des désavantages du port de Gaspé à l'époque est qu'il est forcé de fermer sitôt la prise des glaces. C'est ainsi qu'en novembre, le "Vison" est forcé de

retourner à Halifax.

Lorsque le port ouvrit de nouveau au printemps de 1941, les yachts armés "Reindeer", "Raccoon", "Lynx" et "Vison" formèrent la flotte opérant à partir de Gaspé. Les travaux se continuaient et c'est le premier mai 1942 que la base est officiellement inaugurée et nommée "H.M.C.S. Fort Ramsay". On y avait presque complété les installations. Le coût total de l'opération, incluant l'achat des terrains et des équipements, la construction des édifices et les défenses du port se chiffra à 1,674,000\$. (6)

Le nombre d'hommes qui résidèrent sur la base varia au cours des ans. Ainsi en juillet 1942, on comptait 209 officiers et soldats et un an plus tard on atteignait un sommet de 585. (7) Quant à la flotte basée à Gaspé elle était constituée en septembre 1942 de 19 navires de guerre dont 5 balayeurs de mines, 6 canots automobiles, 1 yacht armé et 7 corvettes.

C'est à la même époque que le ministère de la Défense Nationale décide d'établir dans l'Est du Québec un aéroport qui pourra servir de base d'entraînement de même que de base pour la sur-

veillance du fleuve. Une étude vient à la conclusion que Mont-Joli, de par sa position sur les côtes du Saint-Laurent, est le site idéal pour construire celle-ci. On y formera des pilotes, des mitrailleurs, des mécaniciens et des opérateurs de radio. De plus, une escadrille de "Kitty Hawks" y sera basée pour patrouiller le fleuve.

C'est d'ailleurs lors d'une de ces missions, le 6 juillet 1941, que le chef d'escadrille, le commandant Jacques Chevrier, perdit la vie. Ayant décollé suite à un rapport d'observation d'un sous-marin dans la région, il devait disparaître dans les eaux du fleuve aux commandes de son avion moins d'une demi-heure plus tard. Il ne put jamais être clairement établi si il avait été abattu ou si son appareil avait eu des ennuis mécaniques. On notera aussi que plusieurs écrasements se produisirent lors d'entraînements au-dessus de la région environnante. Quelques officiers et élèves y perdirent la vie.

La construction des trois pistes et des bâtiments se poursuivit pendant plus d'un an et c'est le 15 août 1942 que fut inaugurée officiellement l'École de Bombardement et de Tir de Mont-Joli. En septembre 1942 on compte près de 1,500 hommes sur la base, tant officiers qu'élèves. En tout près de 6,000 aviateurs furent formés à Mont-Joli. (8)

En mars 1944, l'aéroport devient une école d'entraînement au sol pour les aviateurs de bord et une école d'officiers. Elle cessera ses opérations le 31 mars 1945.

II- L'affaire Capo Noli

Lorsque le Canada déclara la guerre à l'Italie, par un vote unanime de la Chambre des Communes le 10 juin 1940, le navire marchand italien "Capo Noli" qui avait pris un chargement au port de Montréal redescendait le fleuve Saint-Laurent en direction de l'Europe. Apprenant la nouvelle, le capitaine donna l'ordre de forcer la machine afin de pouvoir quitter les eaux territoriales canadiennes au plus vite.

L'ayant repéré, le service de contrôle naval de Québec donna l'ordre au balayeur de mine "Bras d'Or" de prendre en chasse le navire italien. Arrivé près de Bic, le capitaine du "Capo Noli" constata qu'il ne pourrait échapper à ses poursuivants. Il résolut alors d'échouer son navire long de 385 pieds et de 3,921 tonneaux, et de le saborder en y mettant le feu. Il quitta l'épave avec son équipage à bord des chaloupes de sauvetage. Cependant, les marins du "Bras d'Or" furent prompts à réagir et montèrent à bord pour éteindre l'incendie. L'équipage du "Capo Noli" fut capturé et transporté à la prison de Rimouski où il fut détenu jusqu'à son transfert à Québec dans les jours qui suivirent.

Le navire italien quant à lui fut renfloué à l'aide du "Lord Strathcona" et du "Sorel" qui descendirent de Québec pour accomplir cette tâche. Ils arrivèrent sur les lieux le 11 juin pour découvrir qu'il y avait plusieurs fuites dans la coque. Après 14 jours de travaux, il fut renfloué temporairement et échoué sur un fond moins rocailleux pour compléter les réparations. Le 1er juillet, le Capo Noli partait à la remorque du "Sorel" en direction du port de Québec. (9) *

Première et seule prise de guerre canadienne dans le Saint-Laurent, le "Capo Noli" devait par la suite faire l'objet d'une requête de la cour des Prises, division de l'Amirauté, afin de prouver légalement que le navire était bien la propriété de la compagnie italienne "Genoa General Navigation Company" de Gênes. (10) Une fois cette enquête complétée, le navire fut officiellement considéré comme prise de guerre et mis en service par la marine canadienne sous le nom de "Bic Island".

Quant au "Bras d'Or", sa gloire fut de courte durée puisque le 30 octobre 1940 un communiqué du ministère de la Défense annonçait sa disparition probable dans le fleuve. On était en effet sans nouvelle du navire depuis le 19 octobre et on croyait qu'il avait pu périr corps et biens lors d'une violente tempête alors qu'il naviguait entre Clarke City et Sydney (N.E.). Ce bateau, qui était en fait

l'ancien bateau-phare no. 25 du ministère des Transports qui avait été reconverti en 1939, avait quitté Rimouski quelques jours auparavant afin de suivre un navire roumain qui descendait le fleuve. Vers 3 heures du matin le 19 octobre il était aperçu par un frétier dans la tempête, au large de Gaspé. On ne su jamais ce qui se passa par la suite si ce n'est qu'on ne retrouva aucune trace du "Bras d'Or" ni des trente hommes qui composaient son équipage. Parmi ceux-ci on retrouvait le maître de bord G.P.O. Burton de Sainte-Luce et le petty officer H.J. Jones de Rimouski.

Le 3 novembre 1940, l'amirauté émettait un communiqué annonçant qu'on devait "considérer comme étant perdu le balayeur de mines auxiliaires "Bras d'Or"" et que toutes les recherches étaient interrompues. (11).

III- 1942, les premières attaques des sous-marins.

Dans la nuit du 12 mai 1942 les habitants de Cloridorme sont éveillés par le bruit d'une explosion provenant du large. Le na-

DEUX NAVIRES TORPILLÉS PAR UN SOUS-MARIN ENNEMI SUR LE SAINT-LAURENT

DANS LA NUIT DE LUNDI A MARDI

Deux cargos ont été torpillés et coulés par un sous-marin ennemi sur le fleuve St-Laurent lundi dernier, 11 mai, vers 11.50 du soir. Pour nous conformer aux instructions de la Censure, nous ne pouvons révéler les noms des navires torpillés, leur nationalité, les noms de leurs officiers, le port où débarquèrent les rescapés, l'endroit du coulage, ni leur cargaison, afin de ne fournir aucun renseignement qui pourrait servir à l'ennemi. Au témoignage d'un officier de bord, le premier navire fut pillé deux fois par le sous-marin à quelques milles de la côte. Près la première torpille, sur l'avant du cargo, un sous-marin émergea à la vue du navire, l'éclairant et pr...

* Traduction de l'auteur

vire marchand "Nicoya", propriété de "Elders & Fyffes Ltd" d'Angleterre, venait d'être torpillé à environ 9 milles au large. Il s'agissait là du premier torpillage à survenir dans les eaux du fleuve Saint-Laurent et on comprend l'émoi qu'il sema dans la population riveraine qui accueillait la centaine de survivants de cette attaque. Soudainement la guerre était rendue à leurs portes. La situation était d'autant plus réelle que quelques heures plus tard à environ 23 milles au large de Grande-Vallée le navire hollandais "Leto", propriété de la compagnie "Hudig & Weder" de Rotterdam subissait le même sort.

La nouvelle de ces torpillages circula rapidement et afin d'éviter que de nombreuses rumeurs prennent naissance, le ministère de la Marine émit le communiqué suivant:

"Le ministère des services de la Marine annonce que la première attaque de sous-marins ennemis dans le fleuve s'est produite le 12 mai, lorsqu'un frétier a été coulé. Quarante et une personnes ont pu atteindre la terre.

La situation en ce qui concerne la navigation dans le fleuve est étudiée de très près et des plans qui ont été longuement préparés pour sa protection dans les circonstances actuelles sont déjà en opération.

L'on annoncera plus à l'avenir, les torpillages. Cela dans le but de garder pour nous des informations qui seraient précieuses à l'ennemi.

L'on admet cependant que le public canadien doit être informé de la présence des U-boats dans les eaux territoriales canadiennes. Le public peut être convaincu, toutefois, que les autorités ont pris toutes les précautions possibles pour faire face à la situation." (12)

Malgré les assurances données par le ministère, la population reste inquiète. Le fait que les médias respectent scrupuleusement la consigne contribue à maintenir ces craintes. Par contre les parlementaires canadiens sont moins respectueux de ces consignes. Ainsi, à la Chambre des Communes, les députés, en particulier M. J.R. McNicol, interro-

gent le ministre de la Défense Nationale responsable de la Marine, l'honorable Angus L. MacDonald, sur le deuxième torpillage du 12 mai que le gouvernement n'avait pas confirmé. Le député McNicol prétend que les citoyens canadiens ont le droit d'être informés et que la censure est inutile. Le ministre MacDonald lui répondit:

*"Aux honorables députés qui critiquent les règles de censure et le silence qui est observé sur ces questions, je dirais que les émissions allemandes sont captées par notre département et que ce matin la radio allemande annonçait avec allégresse qu'un navire avait été coulé dans le Saint-Laurent par un de leurs sous-marins, que c'était l'opération qui avait eu lieu à la plus grande distance de leur pays, que cette action avait produit une énorme consternation au Canada et que le fait que le département avait annoncé qu'aucune autre information ne serait émise était la preuve de cette consternation... Il est évident que s'ils attachent une si grande importance à ces nouvelles, nous nous devons d'y attacher une importance similaire. Nous ne pouvons nous permettre de diffuser à tous vents des informations qui pourraient en aucune façon mettre en danger la vie de nos hommes et les équipements de nos alliés et ce seulement pour plaire à certains groupes de personnes, aussi important fussent-ils." (13) **

Au député de Gaspé, M. Sasseville Roy qui revient plusieurs fois à la charge sur cette question et qui demande une séance à huit-clos de la chambre pour discuter de la question, il répondra que la situation est sous contrôle et qu'il n'y a pas lieu de tenir une telle séance. Lorsque M. Sasseville Roy s'inquiète du peu de navires qui défendent les côtes, le ministre perd quelque peu son calme et lui répond:

"Si le député croit pour un moment que la marine canadienne au grand complet va se poster le long de ces côtes et défendre exclusivement ces côtes, laissant le système de convois et la protection que nous avons pour le reste du Canada aller par-dessus bord, il fait une énorme erreur. Je ne

*suis pas prêt à changer la position d'un seul navire de la marine canadienne pour lui, même en considérant toutes les questions qu'il pourrait poser jusqu'au jugement dernier." (14) **

D'un autre côté, on enjoignait la population à ne pas discuter les mouvements de troupes ou de marchandises afin de ne pas donner d'informations à de possible espions. Afin d'expliquer les raisons justifiant la censure des informations dans les médias on donnait les détails suivants:

"- L'heure des torpillages était mentionnée, ce qui indiquait le meilleur moment pour effectuer une attaque dans la région.

- Le nombre de navires coulés et celui des explosions étaient indiqués; on savait ainsi combien de torpilles avait lancées le sous-marin et peut-être combien il lui en restait.

- L'endroit où l'attaque avait lieu était indiqué; les autorités allemandes pouvaient ainsi calculer la distance parcourue par le sous-marin et établir l'importance des réserves de combustible dont il disposait.

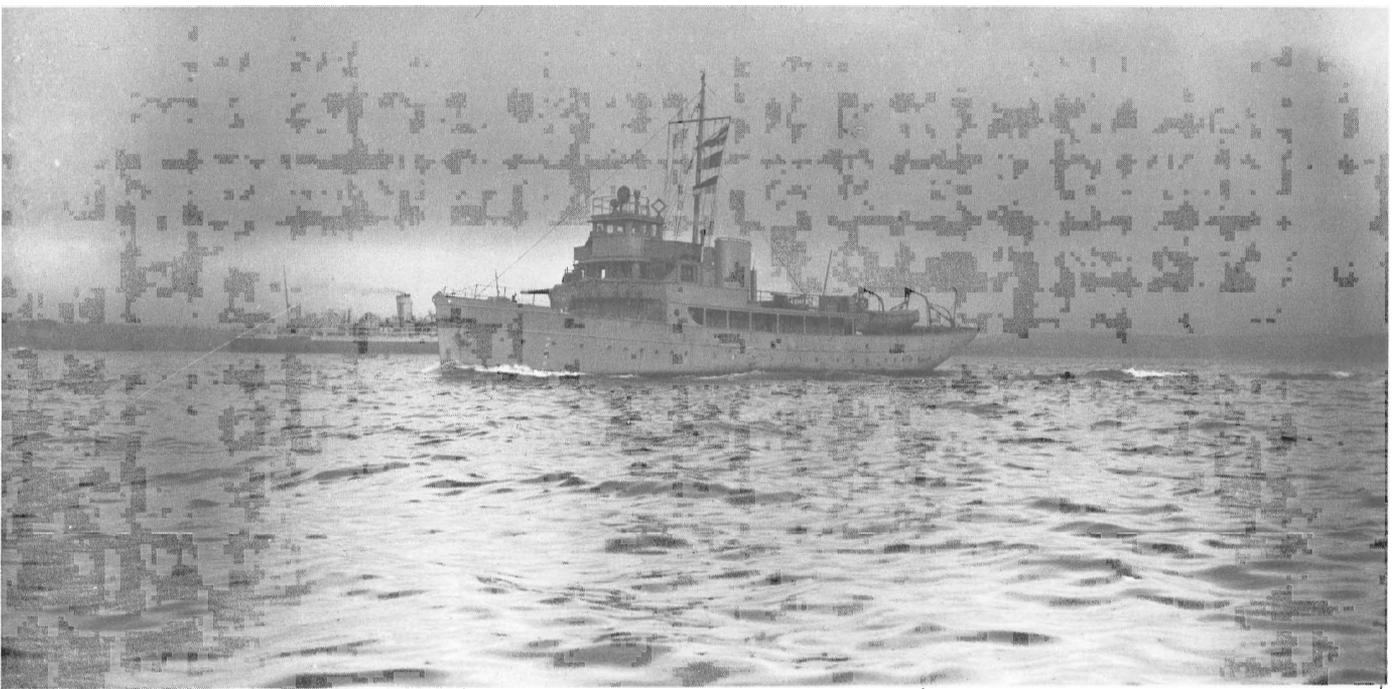
- On mentionnait que le commerce maritime était considérable dans la région ce qui indiquait aux Allemands qu'ils avaient intérêt à en faire une zone d'opérations futures.

- On mentionnait les noms des rescapés du navire hollandais; cela pouvait permettre à la Gestapo d'agir sur le moral de leurs parents et amis dans les pays occupés.

- Les conditions atmosphériques étaient indiquées, précieux renseignements pour qui dirige des opérations navales.

*- En précisant que les navires marchands avait été surpris sans défense, on informait l'amirauté allemande que le sous-marin n'avait probablement pas été endommagé." (15) **

Avant d'aller plus loin dans la liste des navires torpillés sur le fleuve, il serait intéressant de voir la principale raison qui fit que les sous-marins allemands ne commencèrent à opérer dans le Saint-Laurent qu'en 1942 et non pas plus tôt. En fait c'est l'attaque de Pearl Harbour et la déclaration de guerre du Japon aux Etats-



Le yacht armé H.M.C.S. RACCOON.
(Archives Publiques du Canada)

Unis qui agissent comme déclencheurs de l'action militaire allemande au Canada. Jusque là Hitler avait interdit toutes actions de ses sous-marins le long des côtes du continent nord-américain de peur d'irriter les Américains et de provoquer une riposte. Ainsi, en février 1940, une proposition de l'amiral Raeder, commandant en chef de la marine allemande, visant à envoyer deux sous-marins armés de mines et de torpilles au large d'Halifax fut rejetée par Hitler. Par contre, les événements de décembre 1941 allaient enlever toutes réticences à l'Allemagne et dès que les glaces disparurent au printemps 42 les sous-marins allemands entreprirent des missions dans le Saint-Laurent. (16)

Malgré l'assurance donnée par

le ministre MacDonald concernant les mesures mises en place pour contrer l'action des sous-marins allemands, ceux-ci continuèrent à opérer dans le fleuve durant toute la saison de navigation 1942. Ainsi, le 6 juillet, à environ 25 milles au large de Sainte-Anne-des-Monts, le frétier anglais "Dinaric", 2,500 tonnes, propriété de "Stone & Rolfe Ltd", le "Hainault", 4,500 tonnes, propriété de la "Compagnie Royale Belgo-Argentine" et le "Anastasios Pateras", 3,300 tonnes, propriété de "A. Pateras & Sons", sont torpillés et coulés. Puis le 20 juillet, le navire anglais "Frederika Lensen" est torpillé à environ 10 milles au large de Grande-Vallée. Le navire est remorqué et échoué mais il est considéré comme une perte totale.

Lors des attaques du 7 septembre, en plus des 3 navires coulés par le U-517 (voir plus loin), le navire grec "Aeas" et le yacht armé de la marine canadienne "H.M.C.S. Raccoon" sont torpillés et coulés à environ 14 milles au nord de Saint-Joachim-de-Tourelle.

Le 9 octobre survient le torpillage le plus avancé dans le fleuve. C'est en effet à 10 milles au nord de la Pointe-aux-Senelles que le navire anglais "Carolus", propriété de la "Ohlsson Steamship Company" est coulé.

Vers la fin du mois, en se retirant du fleuve, les sous-marins coulèrent deux autres navires dans le golfe soit le "Waterton" près de Terre-Neuve et le "Caribou" entre la Nouvelle-Ecosse et Terre-Neuve. (17) *

CARGO ALLIÉ COULÉ PAR UN SOUS-MARIN DANS LE FLEUVE PRES DE METIS-BEACH, LE 8 OCTOBRE

12 marins disparus.— 18 rescapés.— Le sous-marin n'a pas été vu.

OTTAWA.— L'hon. Angus-L. Macdonald, ministre de la défense nationale pour les services navals, a annoncé hier, 15 octobre, la perte d'un vaisseau allié dans le fleuve St-Laurent, près de Métis.

Le navire a été torpillé et coulé par un sous-marin allemand il y a quelques jours. Dix-huit hommes de l'équipage ont été sauvés et douze autres manquent à l'appel. Le sous-marin n'a pas été vu.

L'hon. M. Macdonald a dit que cette dernière attaque dans le St-Laurent est une nouvelle preuve de l'expansion des activités de sous-marins ennemis, ce qui ajoute à la tâche déjà lourde de la marine royale du Canada.

Depuis 3 mois plusieurs navires ont été coulés dans le fleuve. Mais le dernier incident a surpris les habitants de la côte, surtout M. Octave Gendron, le gardien du phare de Métis, qui habite avec sa famille sur une pointe, à une quinzaine de milles de l'endroit où le torpillage est arrivé.

Des communiqués antérieurs ont divulgué le coulage de 9 autres vaisseaux dans le Saint-Laurent, l'avarie d'un autre. Mais les autres attaques ont eu lieu en aval, surtout autour du Cap Chat

IV- Accroissement des mesures de défense.

Il faut tout de même admettre qu'avec la présence des sous-marins allemands dans le fleuve, les mesures de défense furent accentuées. Ainsi dès mai 1942 des convois furent organisés sur le Saint-Laurent. Ces convois étaient formés près des îles du Bic et un bureau de contrôle fut établi à Rimouski pour superviser ces opérations. Le "H.M.C.S. Madawaska" de même que le "Jalobert", qui avait servi de bateau-pilote à Pointe-au-Père, servait à la formation de ces convois. L'année suivante cependant en prenant en considération les incursions des sous-marins allemands dans le fleuve, on décida de déplacer le lieu de formation des convois près de Québec. (18) *

Bien que devenant des cibles plus difficiles, ces convois demeureraient quand même vulnérables et les U-boats n'hésitèrent pas à les attaquer. Il faut reconnaître que le fleuve, malgré ses

* Traduction de l'auteur

Convois sur le fleuve Saint-Laurent

Trajet	Premier convoi	Dernier convoi	Convois	Navires
Québec-Labrador	25/06/42	26/10/44	28	96
Labrador-Québec	04/07/42	04/11/44	30	99
Québec-Sydney	17/05/42	14/12/44	93	976
Sydney-Québec	17/05/42	19/11/44	90	666

dimensions constituait un terrain de chasse assez restreint ce qui facilitait la tâche aux unités allemandes. De plus, le nombre relativement grand de convois représentait autant de cibles intéressantes. Le tableau suivant permet d'avoir une idée de la circulation des convois sur le Saint-Laurent.

Malgré tout, la défense des côtes canadiennes suscite encore des inquiétudes comme en fait foi cet extrait d'un discours de M. Hormidas Langlais, députés des Îles-de-la-Madeleine, prononcé lors d'une assemblée publique à Price le 25 octobre 1942 et rapporté par le Progrès du Golfe:

"Tout nous laisse à croire que le Saint-Laurent n'est pas défendu efficacement. On parle même actuellement de fermer le fleuve à la navigation océanique pour la durée de la guerre. Pourtant, tous les experts déclarent que la défense du fleuve serait facile. Le peuple a le droit de savoir pourquoi cette région vitale de notre pays est négligée, pourquoi elle ne semble pas intéresser outre mesure le ministre de la Marine, l'honorable MacDonald et seule une enquête royale pourrait nous permettre de connaître toute la vérité à ce sujet." (20)

Convoi sur le Saint-Laurent
(Archives Publiques du Canada)



TOUTE NOTRE REGION DU BAS ST-LAURENT JUSQU'AU GOLFE SOUMISE A L'OBSCURATION DEPUIS MERCREDI, PAR CRAINTE DES BOMBARDEMENTS PAR LES SOUS-MARINS

Une obscurisation complète d'u-

Malgré cette demande, la commission d'enquête réclamée n'eut jamais lieu. Cependant de nouvelles mesures de protection entraient en vigueur. Ainsi, le 24 septembre 1942, un arrêté ministériel ordonnait l'obscurcissement (le dim-out) sur tout le territoire allant de l'Isle-Verte à Douglstown. Bien qu'au début, les règlements relatif à cette pratique furent plutôt confus, la population s'y conforma du mieux qu'elle put. L'arrêté donnait une série de consigne à suivre.

1- Ces règlements seront en vigueur en tout temps du coucher au lever du soleil.

2- Les enseignes lumineuses ou ornementales de toute nature visibles à l'extérieur et l'éclairage par flots de lumière illuminant les édifices et les enseignes, y compris, mais non limité à, toutes les enseignes extérieures, les panneaux-réclame, l'éclairage diffusé, les marquises de théâtre et de cinéma et les enseignes intérieures ainsi que toutes les lumières ornementales intérieures situées à proximité de toute fenêtre non obscurcie devront être éteintes.

3- Aucune lumière d'une nature quelconque, soit intérieure, soit extérieure, y compris les lampes de rues, ne devra être allumée si elle est visible d'un point quelconque du fleuve ou du golfe Saint-Laurent.

4- Aucun véhicule ne devra circuler ou stationner de telle façon que ses phares soient dirigés vers le fleuve ou le golfe Saint-Laurent, à moins qu'ils ne soient obscurcis de telle manière qu'on ne puisse les apercevoir d'un point quelconque du fleuve ou du golfe.

5- En ce qui concerne les chemins de fer, l'éclairage des wagons de voyageurs devra être obscurci de telle manière qu'il ne puisse être visible d'un point quelconque du fleuve ou du golfe Saint-Laurent.

6- Ces règlements ne s'appliqueront pas à tout éclairage autorisé ayant pour but de faciliter la navigation aérienne ou maritime ou à tout signal lumineux autorisé de chemin de fer." (21)

LA MISSION DU U-517 (1)

Un des épisodes les plus intéressants de la bataille du Saint-Laurent fut sans contredit la mission que mena le sous-marin U-517 dans le golfe et le fleuve à l'automne 1942. Lorsque le commandant Paul Hartwig ramena son navire au port de Lorient en France, le 21 octobre 1942 le pavillon du sous-marin était orné de neuf pavillons représentant les navires coulés lors de cette mission. Du point de vue stratégique allemand, l'expédition d'Hartwig dans les eaux intérieures canadiennes fut de loin la plus réussie.

A l'âge de 27 ans, Paul Hartwig était l'un des plus jeunes commandants de U-boat. Il s'agissait d'ailleurs de sa première mission à titre de commandant lorsqu'il reçut l'ordre de conduire le U-517 en patrouille dans le secteur du détroit de Belle-Isle. Quittant la base de Kiel le 8 août 1942 avec un équipage de 51 hommes à bord du sous-marin de 250 pieds de long, transportant 22 torpilles et assez de fuel et de vivres pour une mission de trois mois, il effectua la traversée de l'Atlantique en 18 jours et arriva dans le détroit de Belle-Isle le 26 août.

C'est le lendemain qu'il repéra son premier objectif lorsqu'il ren-

contra deux navires qui s'étaient écartés de leur convoi. Croyant qu'il s'agissait d'un navire marchand, il lance deux torpilles vers l'un d'eux. Il s'agit en fait du "CHATAM", employé par l'armée américaine comme transport de troupes, qui se dirige vers le Groenland. Le navire coule en 3 minutes et 14 des 562 hommes à bord perdent la vie.

Le 28 août, Hartwig repère un navire marchand endommagé et abandonné par son équipage. Finissant le travail déjà entrepris par un autre U-boat, il l'envoie par le fond. Continuant à circuler dans les eaux du Golfe, il rencontre le 2 septembre un autre convoi, celui-ci sous bonne escorte. Il le suit pour se placer en bonne position et dans la nuit du 3 septembre, il torpille et coule le freighter "Donald Stewart" de la "Canada Steamship Line".

Après avoir demandé l'autorisation à son quartier général, Hartwig pénètre dans le Saint-Laurent à la recherche d'autres cibles. Les dimensions plus réduites de la voie navigable dans le golfe rendait la tâche plus facile au commandant du sous-marin allemand mais, d'un autre côté,

accroissaient les chances d'être repéré par la défense canadienne. Ces chances étaient d'autant plus accrues par le fait que Hartwig préférait naviguer à la surface une fois le jour tombé car il pouvait ainsi atteindre une vitesse de 18 noeuds comparativement à 7 noeuds en plongée, rendant ces déplacements d'autant plus rapides. Il arrivait parfois cependant que cette manœuvre lui cause certains problèmes, le principal étant le repérage par les avions de la défense. Il était alors forcé de plonger en catastrophe pour échapper aux tirs et aux bombes de ceux-ci. Par deux fois il fut surpris alors qu'il naviguait en surface, de jour, par les bimoteurs Lockheeds et ce n'est que par pure chance qu'il s'en tira. La première fois une des bombes tomba juste à côté du sous-marin mais n'explosa pas et la seconde fois, une bombe tomba sur le pont du sous-marin, glissant près de la soute à munitions. Encore une fois elle n'explosa pas et Hartwig pu sortir avec deux de ses hommes et la rouler avec prudence à la mer. Parmi les autres dangers que rencontrent les sous-marins et leurs équipages il faut aussi compter les navires

Le non-respect de ces règlements pouvait entraîner une amende allant jusqu'à 500\$ ou un maximum de douze mois de prison suite à une condamnation sommaire. Si l'offense était plus grave et que la personne enfreignant la loi était mise en accusation par le procureur général du Canada et reconnue coupable, l'amende pouvait aller jusqu'à 5000\$ et la peine d'emprisonnement atteindre un maximum de cinq ans. (22)

D'un autre côté, comme nous l'avons déjà dit plus tôt, la population du long des côtes joue un rôle important dans le système de défense en portant assistance aux militaires. Un groupe de journalistes de Montréal et de Québec qui effectuaient en juin 1943 une tournée des installations de défense de la Gaspésie fut à même

de constater l'implication de cette population. Le journaliste du Devoir, Lucien Desbien rédigea sous le titre de "Notes Gaspésiennes" une série de chroniques dans lesquelles on retrouve ses impressions sur la situation.

"La Gaspésie est aux aguets et sur un pied de défense, comme on peut le juger par le dimout (obscurcissement des phares des automobiles, des fenêtres, tout le long de la côte, dès la nuit tombante). Dès le pont du pittoresque village de l'Isle-Verte, on peut avoir une autre preuve éloquente des mesures de protection prises par nos autorités militaires: des gardes armés exigent votre carte d'enregistrement national. L'on établira ainsi, à divers points de la route de la Gaspésie, des road blocks dont l'entrée sera surveil-

lée et gardée par des représentants de l'armée de réserve, de la police provinciale et du Comité de Protection Civile. Partout, ailleurs, tant sur la côte qu'à l'intérieur, ces corps, de même que la Gendarmerie Royale du Canada et le Service de Guet Aérien coopéreront à la défense du pays" (23)

Les gardiens de phares sont aussi mis à contribution comme en témoignent ces paroles de M. Charles-Auguste Lavoie qui était à l'époque, gardien du phare de Pointe-au-Père:

"Durant la guerre, le gardien de phare devait effectuer une surveillance aérienne. Aux heures convenues, ici c'était à 11 heures et 6 heures, on recevait un code transmis par la radio. Il fallait ca-

d'escorte des convois, destroyers et corvettes qui repèrent les navires ennemis et les attaquent à l'aide de charges de profondeurs. On peut facilement imaginer les conséquences d'une avarie ou de dommages lorsque le sous-marin est en plongée.

Continuant sa patrouille dans le fleuve Hartwig est amené à participer aux événements auxquels on réfère parfois sous le nom de "September's Black Seven" (littéralement, le 7 septembre noir). En effet, en cette date, 5 navires furent coulés dans les eaux du fleuve près de St-Joachim de Tourelle. Le U-517 fut le deuxième sous-marin à attaquer le convoi le long de la côte sud de la Gaspésie et avec trois torpilles il coule les navires grecs "Mount Pindus" et "Mount Taygetus" de même que le navire canadien "Oakton."

Le 11 septembre, près de Cap-Chat il coule la corvette "H.M.C.S. Charlottetown". Celle-ci regagnait sa base à Gaspé après avoir escorté un convoi à Rimouski. Il y eut 9 morts parmi l'équipage principalement à cause de l'explosion des charges de profondeurs qui étaient sur le pont et qui explosèrent lorsque le navire

coula, tuant 8 hommes qui nageaient dans une flaque d'huile et qui essayaient de s'éloigner du navire.

*"Hartwig avait regardé par son périscope le "Charlottetown" qui coulait et avait vu les charges de profondeurs exploser. Il dit à son équipage plus tard: "Je suis peiné pour l'équipage de ce navire car ils ont été tués par leurs propres armes." * (2)*

C'est le 14 septembre que le U-517 fit ses dernières victimes dans le fleuve Saint-Laurent. Il rencontra un convoi de 22 navires dont 7 navires d'escorte qui se dirigeait de Sydney vers Québec. Il torpilla deux navires marchands, le norvégien "Inger Elizabeth" et le hollandais "Saturnus". Pris en chasse par les 7 escorteurs, un destroyer, 4 corvettes et deux autres navires il fut sévèrement secoué par les charges de profondeurs. Une partie de l'équipement de lancement des torpilles fut endommagée ce qui cause une imprécision dans le tir et qui lui fait manquer ses 4 dernières torpilles le 5 octobre.

Le lendemain 6 octobre 1942, il quitte le Saint-Laurent avec un tableau de chasse de 9 navires

coulés totalisant 27,883 tonnes. 32 personnes perdirent la vie dans ces torpillages. Il est accueilli en héros à son retour à Lorient.

Paul Hartwig et une partie de son équipage reviendront cependant au Canada sans le vouloir. En effet, lors de sa mission suivante, le U-517 fut capturé par la marine britannique. L'équipage fut envoyé au Canada pour y être interné dans un camp de prisonniers de guerre. Quant à Hartwig, il fut d'abord amené à Londres pour y être interrogé puis conduit au Canada et interné au camp pour officiers de Saint-Jean près de Montréal. Il fut retransféré à Londres en 1946 et libéré en août 1947. Par la suite il devint député-commandant-en-chef de la flotte navale de la République de l'Allemagne de l'Ouest. ■

1- Les informations pour cette section ont été en majeure partie prises dans: Moon, Peter, "The War story our leaders kept quiet". Dans **The Canadian Magazine**, 26 février et 4 mars 1972.

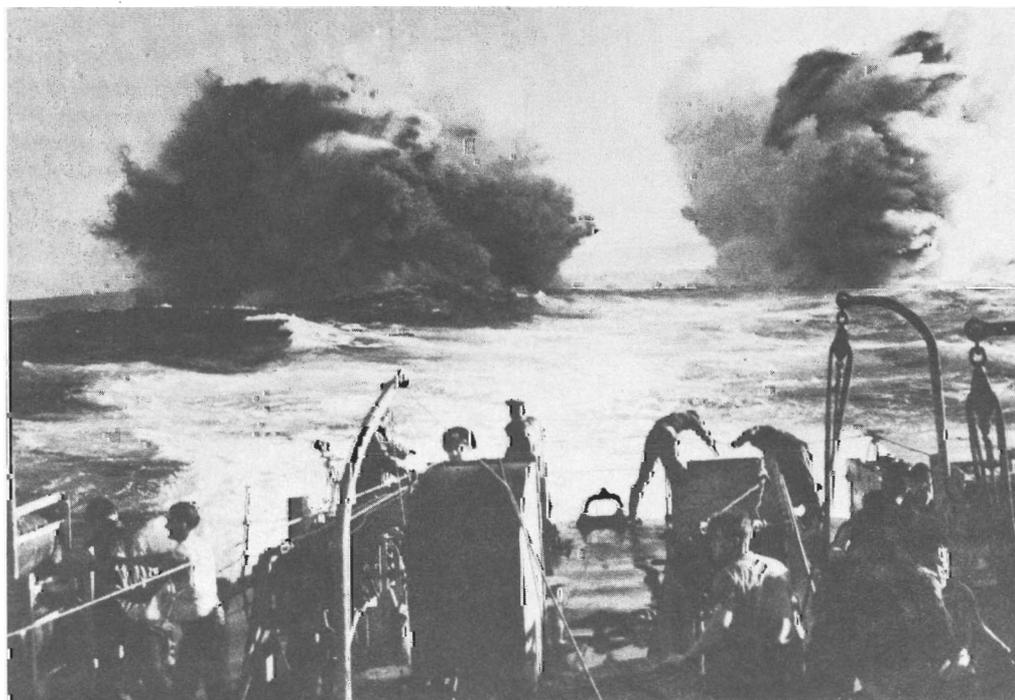
2- Par 1, p. 7

* Traduction de l'auteur

moufler et cela nous rendait nerveux." (24)

Si on ne peut avoir une mesure juste de l'effet de l'implication de la population dans le système de défense des côtes du Saint-Laurent on ne peut nier qu'elle y joua un rôle d'importance. Il contribua au moins à réduire les chances pour les équipages des U-boats d'obtenir des informations à partir de l'observation des côtes la nuit et les força probablement à être plus prudents lorsqu'ils circulaient dans les eaux du fleuve. On notera cependant une preuve tangible de l'efficacité de ces actions dans l'arrestation de l'espion allemand Werner Janowski, le 8 novembre 1942 près de New-Carlisle, quelques heures seulement après qu'il eut débarqué sur une plage voisine. La vigi-

Une frégate de la marine canadienne procède au lancement de grenades anti-sous-marines. Tiré de "Les forces armées du Canada". Imprimeur de la Reine.



lance de la population et probablement aussi le manque de précaution de la part de l'Allemand conduisirent à sa capture rapide.

Impact économique de l'action allemande

En envoyant ses sous-marins dans le Saint-Laurent, l'amirauté avait deux grands objectifs. Sans contredit, le principal était de s'attaquer à la navigation sur le fleuve et par le fait même de bloquer les exportations du Canada qui s'effectuaient en grande partie par cette voie. Les Allemands espéraient ainsi diminuer l'impact de l'effort de guerre des industries canadiennes en ralentissant l'envoi des marchandises vers l'Europe. Le second objectif consistait, par ces mêmes actions sur le fleuve, à saper le moral de la population canadienne. Une campagne comme celle de 1942 a eu un impact indéniable au sein de la population en démontrant les capacités de la marine de guerre allemande et la faiblesse relative de la marine canadienne à l'époque.

Comme nous l'avons dit auparavant, le Saint-Laurent constituait un objectif militaire de choix à cause du volume du commerce maritime qui s'effectuait sur ses eaux. Non seulement une majorité des exportations canadiennes circulait-elle par cette voie, mais un important commerce s'effectuait tout le long des côtes. Il faut aussi tenir compte de l'importance du commerce du bois, l'une des principales richesses de cette partie du pays. Les bateaux qui étaient affectés au commerce le long des rives étaient petits, relativement lents, se déplaçaient sans escorte à cette époque et représentaient des cibles faciles pour une attaque à la torpille ou même une attaque de surface à l'aide de canons.

Pour ce qui est des exportations, il est à noter que plus de la moitié des ports d'où s'exerçait cette activité en direction de l'Atlantique se situaient sur le fleuve. C'est pourquoi les résul-



tats possibles d'une action allemande étaient intéressants aux yeux des stratèges de ce pays. Dans l'éventualité d'une défaite du Canada sur son propre terrain et d'un contrôle des eaux du Saint-Laurent par les U-boats, le déplacement des exportations vers d'autres ports amènerait un ralentissement considérable de cette activité et ne pourrait que nuire à l'effort de guerre canadien. Il est d'ailleurs possible de constater l'effet de cette campagne en relevant les statistiques des exportations en 1941 et 1942.

“Le résultat du déplacement du commerce d'exportation du fleuve vers d'autres ports, associé à un ralentissement général du trafic et à une réticence naturelle à utiliser le Saint-Laurent, amenèrent une diminution importante du volume de marchandises à destination d'outre-mer. Ceci fut clairement démontré par le volume total annuel de cargo chargé à destination d'outre-mer dans les ports du Québec, un total qui se chiffrait à seulement 2,249,926 tonnes comparative-



Sous-marin allemand qui s'est rendu à la marine canadienne entre le port de Saint-Jean, Terre-Neuve, le 3 juin 1945 (Archives publiques du Canada, PA 128268)

ment à 4,822,100 tonnes chargées aux mêmes endroits en 1941. De plus, en 1942, les exportations du Canada étaient de 45% supérieures à 1941."

C'est d'ailleurs à la lumière de chiffres semblables et face aux conséquences de l'action des U-boats que le gouvernement canadien décida d'interrompre le trafic des navires en direction d'outre-mer en septembre 1942, admettant de ce fait qu'il ne pouvait efficacement contrer l'action des sous-marins allemands.

L'autre objectif des stratégies allemandes semble aussi avoir été atteint. L'effet psychologique de l'action des sous-marins se fera sentir au sein de la population et chez les politiciens jusqu'à la fin de la guerre. Il suffit de prendre comme exemple l'espèce de psychose qui amena la population du long des côtes à rapporter un nombre considérable d'observations de sous-marins dont la majorité ne furent jamais confirmées ou, s'avèrent tout simplement fausses. A cela s'ajoutait la peur de voir débarquer des espions al-

lemands sur les plages et l'action des nombreuses rumeurs qui circulaient. Chez les politiciens, certains s'inquiétaient de possibilités telles que l'établissement de bases d'opérations pour sous-marins sur les îles Saint-Pierre et Miquelon, après la capitulation de la France, et même sur l'île d'Anticosti. Ces questions étaient rapidement mises de côté par les autorités de la Défense canadienne qui savaient pertinemment que les sous-marins allemands possédaient un rayon d'action suffisamment grand pour opérer à partir des côtes de l'Europe, et qu'il n'y aurait aucun intérêt et de toute façon très peu de possibilités quant à l'établissement de bases le long du littoral nord-américain.

Conclusion

Les sous-marins allemands ne revinrent pas dans le fleuve en 1943 et se limitèrent à une action dans le golfe en 1944. L'une des raisons que l'on peut évoquer devant cet état de fait est que les défenses canadiennes avaient été renforcées avec l'augmentation par la marine de la flotte affectée à la surveillance du fleuve et l'institution du système des convois, de même que l'établissement, par l'armée, de patrouilles mobiles et de corps de surveillance des côtes. Il faut cependant dire que la principale raison qui fit que les sous-marins allemands restèrent loin des eaux du Saint-Laurent est qu'en 1943, la marine allemande avait perdu l'initiative dans l'Atlantique-nord et ne devait jamais la reprendre. Le nombre de navires alliés patrouillant ces eaux s'était grandement accru grâce aux programmes de construction accélérés dans chaque pays et, de plus, les systèmes de détection des sous-marins et l'armement pour les contrer s'étaient nettement améliorés ce qui permettait une lutte plus efficace contre les U-boats.

"Cependant, le U-boat demeura une des armes les plus destructrices de la machine de guerre allemande. Equipé de torpilles

acoustiques des plus efficaces et plus tard, du "Schnorchel" qui lui permettait de recharger ses batteries en plongée, le U-boat fut capable de continuer ses activités contre la navigation jusqu'à la fin de la guerre."

Une des preuves de l'efficacité de ces sous-marins est démontrée par la statistique suivante: durant l'année 1942, les U-boats allemands coulèrent un total de 956 navires marchands dans les eaux de l'Atlantique-nord.

Les résidents des côtes du Saint-Laurent furent à même de constater l'efficacité des U-boats en 1942 et se souvinrent pendant de nombreuses années de la période où il leur semblait que la marine allemande contrôlait le fleuve. La Bataille du Saint-Laurent ne fut peut-être aussi grandiose que celles qui se déroulèrent dans l'Atlantique-nord mais elle eut son importance pour de nombreux habitants du Bas Saint-Laurent et de la Gaspésie. ■

Notes:

- 1- Leslie Roberts, **Canada's war at sea**, Montréal, Alvah M. Beatty Publications Ltd., 1944, p. 39
- 2- Gilbert Norman Tucker, **The naval service of Canada, vol II**. Ottawa, King's Printer, 1952, p. 150
- 3- Ibid. p. 157
- 4- Ibid. o. 159
- 5- Ibid. p. 181
- 6- Ibid. Appendice VI, p. 531
- 7- Ibid. Appendice V, p. 531
- 8- André Boutin et al., **Mont-Joli, Histoire et illustrations de son premier cent ans**, Mont-Joli, Editions de Les Ateliers Plein Soleil inc. 1980, p. 162
- 9- Ivan S. Brookes, **The Lower St-Lawrence**, Freshwater Press inc., Cleveland, 1974, p. 261
- 10- "L'Amirauté fait une enquête sur le Capo Noli", **Le Soleil**, 31 octobre 1940, p. 11
- 11- **Progrès du Golfe**, 6 novembre 1940, p. 4
- 12- "Un mort, 17 disparus et 111 rescapés dans le Saint-Laurent", **Le Soleil**, Québec, 15 mai 1942, p.9
- 13- Leslie Roberts, op. cit. p. 41
- 14- Ibid. p. 42
- 15- Joseph Schull, **Lointains navires**, Ottawa, Ministère de la Défense, 1953, p. 123
- 16- Barry Broadfoot, **Six années de guerre**, Ottawa, Ministère de la Défense, 1955, p. 167
- 17- Leslie Roberts, op. cit. p. 40
- 18- Gilbert Norman Tucker, op. cit. p. 156
- 19- Ibid. Appendice X, p. 539
- 20- "On réclame une enquête sur la défense de nos côtes", **Le Progrès du Golfe**, Rimouski, 30 octobre 1942, p. 21-
- 21- "L'obscurité est de rigueur", **L'Echo du Bas Saint-Laurent**, Rimouski, 15 octobre 1942, p. 4
- 22- Ibid.
- 23- Lucien Desbiens, "Notes gaspésiennes", **Le Devoir**, 22 juin 1943, p. 1
- 24- Collaboration, **Une lumière sur la côte**, Pointe-au-Père, La Corporation des Fêtes du Centenaire, 1982, p. 202-203
- 25- Gilbert Norman Tucker, op. cit. p. 391
- 26- Ibid. p. 392
- 27- Leslie Roberts, op. cit. p. 42
- 29- Gilbert Norman Tucker, op. cit. p. 42
- 30- Ibid. p. 145