



Université du Québec
à Rimouski

**LA DEUXIÈME GUERRE MONDIALE
DANS L'EST DU QUÉBEC :
PORTRAIT D'UN DISPOSITIF MILITAIRE ET
DES ENJEUX STRATÉGIQUES**

Mémoire présenté

dans le cadre du programme de maîtrise en histoire (avec mémoire)
en vue de l'obtention du grade de maître ès arts (M. A.)

PAR

© **JACQUES BOUCHARD**

NOVEMBRE 2022

Avertissement

La diffusion de ce mémoire ou de cette thèse se fait dans le respect des droits de son auteur, qui a signé le formulaire « *Autorisation de reproduire et de diffuser un rapport, un mémoire ou une thèse* ». En signant ce formulaire, l'auteur concède à l'Université du Québec à Rimouski une licence non exclusive d'utilisation et de publication de la totalité ou d'une partie importante de son travail de recherche pour des fins pédagogiques et non commerciales. Plus précisément, l'auteur autorise l'Université du Québec à Rimouski à reproduire, diffuser, prêter, distribuer ou vendre des copies de son travail de recherche à des fins non commerciales sur quelque support que ce soit, y compris Internet. Cette licence et cette autorisation n'entraînent pas une renonciation de la part de l'auteur à ses droits moraux ni à ses droits de propriété intellectuelle. Sauf entente contraire, l'auteur conserve la liberté de diffuser et de commercialiser ou non ce travail dont il possède un exemplaire.

REMERCIEMENTS

Un tel projet constitue un travail d'équipe.

Les archivistes et bibliothécaires ne cessent de s'empresser de répondre aux nombreuses interrogations et de nous fournir constamment les informations, documents et sources nécessaires à la progression de notre compréhension.

Un merci tout à fait spécial à la section « histoire et archives » de la USAF pour avoir remis à un vieux frère d'armes plus de 5 000 pages d'archives.

L'ensemble des employés et préposés de l'UQAR méritent une mention d'honneur. Ils nous accueillent continuellement avec le sourire pour nous permettre d'assister à nos cours dans des locaux propres, sécuritaires et facilement accessibles, en toute saison. Qui plus est, notre mémoire est vérifié et contre-vérifié pour nous garantir une qualité de la syntaxe, de même que l'utilisation des termes appropriés. La qualité et le respect de notre langue française n'en exigent pas moins.

Le ministère des Anciens Combattants, grâce à son programme de bourse d'études destinées aux vétérans, m'a permis d'assurer ma sécurité financière tout au long de ce programme, je les en remercie d'autant.

Je m'en voudrais de ne pas remercier monsieur Jean-René Thuot pour sa patience et ses infinis conseils fort judicieux. Nos conversations m'ont toujours été bénéfiques afin de parvenir à un mémoire respectueux des faits historiques. Bien que plus discret, monsieur Roch Legault n'en a pas moins été d'une efficacité exemplaire pour prodiguer des commentaires toujours pertinents.

En dernier lieu, mais non pas la moindre, mon épouse depuis près de 45 ans, qui m'a supporté tout au long de cette belle (mais un peu folle) aventure. Il ne fait aucun doute que sans son constant support, le travail de recherche et de rédaction auraient été beaucoup plus difficiles.

RÉSUMÉ

Au moment où s’amorce la Deuxième Guerre mondiale, les territoires de l’Est du Québec sont totalement dépourvus de présence militaire. À l’armistice, ces mêmes territoires sont alors dotés d’un dispositif de défense considérable.

L’objectif de ce mémoire est d’étudier les trois principales bases militaires de l’Est du Québec – et leurs principaux détachements – en opération à cette époque. Ces trois bases étaient localisées à Mont-Joli, Longue-Pointe-de-Mingan et Gaspé. Chacune fonctionnait selon une mission principale distincte : la formation des mitrailleurs aériens occupait la base de Mont-Joli, un aéroport d’urgence pour sécuriser l’espace aérien était établi à Longue-Pointe-de-Mingan, alors que Gaspé se voyait confier la protection du territoire (notamment le golfe Saint-Laurent).

Le portrait du fonctionnement de l’ensemble de ce dispositif militaire restait à faire à ce jour, d’autant que les sites de Mont-Joli et Longue-Pointe-de-Mingan pouvaient compter sur un effectif provenant de pays étrangers (Royaume-Uni et États-Unis) – ce qui soulève la question du contrôle et commandement en regard de la souveraineté canadienne.

L’enquête démontre que les installations des régions de l’Est étaient plus élaborées et complexes qu’il n’y paraît et, surtout, que le Canada a su affirmer son leadership vis-à-vis ses puissants alliés. Ainsi, au-delà du résultat net de la contribution du dispositif des régions de l’Est sur le dénouement de la Seconde Guerre, l’un des bénéfices les plus probants se situe dans la victoire politique du Canada dans les relations avec ces mêmes alliés.

Mots clés : histoire militaire, souveraineté, commandement, contrôle, régions de l’Est du Québec

ABSTRACT

At the beginning of the Second World War, the territories of Eastern Quebec are totally deprived of any military presence. On May 8th, 1945, the situation has considerably changed.

The aim of this research is to study the three major military bases, then in operation and located in Eastern Quebec – and their units. These bases were located at Mont-Joli, Longue-Pointe-de-Mingan and Gaspé.

Each one of these military bases is invest of its own mission: Mont-Joli must train the Air Gunners, Longue-Pointe-de-Mingan host a relay airport, while Gaspé must protect the homeland (including the gulf of St-Lawrence). Until now, the portrait of these military bases was absent from the historiography.

Furthermore, Mont-Joli and Longue-Pointe-de-Mingan were hosting military service personnel from alien countries (United Kingdom and United States of America). The presence of these foreigners induce interrogation about the command and control, therefore the Canadian sovereignty.

The inquiry demonstrates the complexity of the military infrastructure in Eastern Quebec. Furthermore, it shows that Canada was a leader amongst its stronger allies. Regardless the contribution of the Eastern Quebec military bases on the final victory against the German armed forces, one of the most evident advantages of the Second World War for Canada is the political victory in its future relations with these same Allies.

TABLE DES MATIÈRES

Remerciements	ii
Résumé	lii
Table des matières	v
Liste des tableaux et images	vii
Liste des abréviations	ix
Introduction	1
Bilan Historiographique	3
Problématisation	11
Méthodologie et sources	14
Chapitre 1	
Des débuts difficiles pour le Canada	18
1. La Deuxième Guerre mondiale	18
1.1 Le contexte géopolitique et économique	18
1.2 L'état des forces armées à l'aube de la Deuxième Guerre mondiale	20
1.3 La bataille de l'Atlantique et ses enjeux	23
1.4 La situation dans l'Est du Québec en 1939	28
1.5.1 Mont-Joli et les camps d'entraînement	31
1.5.2 Gaspé	34
1.5.3 Longue-Pointe-de-Mingan	36
Chapitre 2	
Les ordres d'opération	38
2.1 Mission des bases, stations et unités	39
2.1.1 Secteur de la Côte-Nord : Mingan et Mécatina	40
2.1.1.1 Fonctionnement général du dispositif américain	43

2.1.2 Secteur de la Gaspésie : NCSM Fort Ramsay, Fort Prével-Fort Haldimand-Fort Péninsule, Rivière-au-Renard, St-Georges de Malbaie Et mont Jacques-Cartier	48
2.1.3 Secteur du Bas St-Laurent : l'École de bombardement et de tir de Mont-Joli	56
2.2 Collaboration entre l'ensemble des bases militaires de l'Est du Québec	60

Chapitre 3

Le commandement	64
3.1 Le commandement selon les Britanniques et les Américains, et le Positionnement du Canada	66
3.1.1 L'approche britannique	67
3.1.2 L'approche américaine	68
3.1.3 La position canadienne	69
3.2 Commandement et contrôle : le concept du C2	70
3.3 Les différents commandants	75
3.3.1 Mingan	76
3.3.2 Mécatina	76
3.3.3 Mont-Joli	77
3.3.4 NCSM Fort Ramsay, Gaspé	78
3.3.4.1 Fort Prével, Fort Péninsule et Fort Haldimand	79
3.3.4.2 Le radar à Rivière-au-Renard	79
3.3.4.3 Le détachement du mont Jacques-Cartier	80
3.3.4.4 Le régiment Gaspé-Bonaventure	80

Chapitre 4

Les enjeux de la souveraineté canadienne et l'impact du dispositif dans l'Est du Québec	84
4.1 L'acquisition de la souveraineté canadienne : une longue marche	85
4.2 La souveraineté territoriale : l'analyse des titres de propriété	87

4.2.1 Mont-Joli	88
4.2.2 Gaspé	90
4.2.3 Mingan	91
4.3 La souveraineté politique nationale et le commandement : les défis de la collaboration	92
4.3.1 Le commandement britannique	92
4.3.2 La <i>United States Army Air Force</i>	96
4.4 Le fruit du dispositif militaire « collaboratif » : à la source d'une victoire tactique ou stratégique?	100
4.5 Impact du dispositif militaire de l'Est du Québec pour la Victoire Europe	104
Conclusion	108
Annexe A Routes aériennes du Nord-Est	113
Annexe B Dépenses militaires au cours des années 1920	114
Annexe C Causes des pertes des navires alliés	115
Annexe D Liste des écoles de pilotage	116
Annexe E Effectif de la base de Longue-Pointe-de-Mingan, août 1944	118
Annexe F Constructions à Mécatina	120
Bibliographie	121

LISTE DES TABLEAUX et IMAGES

Carte montrant les principales bases militaires de l'Est du Québec à la fin de la Deuxième Guerre mondiale.	13
Tableau du nombre de navires ayant traversé l'Atlantique en convois entre l'Amérique du Nord et l'Europe.	28
Plan de Fort Prével.	53
Carte topographique de l'aéroport de Mont-Joli.	59
Tableau, Commandement et Contrôle.	73
Réseau d'infrastructures américaines permettant le convoyage d'avions vers le Royaume-Uni et la Russie.	97
Inventaire des torpilles des sous-marins allemands.	102
Convois dans le Golfe Saint-Laurent.	105

LISTE DES ABRÉVIATIONS

AACS	Army Airway Communication System
ATC	Air Transport Command
BAC	Bibliothèque et Archives Canada
BAnQ	Bibliothèque et Archives nationales du Québec
C2	Commandement et Contrôle
CEM	Chef de l'État-Major
DGM	Deuxième Guerre mondiale
DRO	<i>Daily Routine Orders</i>
EEP	Écoles élémentaires de pilotage
EPM	Écoles de pilotage militaire
GIC	Gunnery Instructor Course
HMS	His Majesty Ship
NCSM	Navire Canadien de Sa Majesté
NATO	North Atlantic Treaty Organisation
O.B.E.	Order British Empire
OC	Officer Commander
ONU	Organisation des Nations Unies
OTAN	Organisation du traité de l'Atlantique nord
PEACB	Plan d'entraînement aérien du Commonwealth britannique
RAF	Royal Air Force
RCAF	Royal Canadian Air Force

RN	Royal Navy
US	United States
USAF	United States Air Force
USAAF	United States Army Air Force
U.K.	United Kingdom
VE	Victoire Europe
VJ	Victoire Japon
75 RD	<i>75 Radio Detachment</i>

INTRODUCTION

« Le Canada n’a jamais connu la guerre sur son territoire¹. »

Compte tenu du statut particulier de l’histoire militaire au Québec, ce commentaire en exergue ne surprendra à peu près personne. Même nos manuels scolaires relatant l’histoire du Canada passent sous silence les plus récents conflits armés survenus au pays². Voilà, malheureusement, ce que les Québécois(es) conçoivent. Pour une province dont la devise est *Je me souviens*, la méconnaissance de la population de nombreux faits d’armes historiques marquants de notre histoire militaire nationale est un phénomène malencontreusement beaucoup trop fréquent.

Plusieurs événements importants du passé militaire canadien ont en commun le fait que nombre d’invasions par des forces armées étrangères se sont effectuées via la porte d’entrée, située au nord-est du continent américain que constitue le Golfe Saint-Laurent.

Dès 1629, les frères Kirke s’emparent du bourg de Québec *manu militari*. Puis en 1690, Phips, ses hommes et son armada se font répondre par Frontenac : « Je n’ai point de réponse à faire à votre général que par la bouche de mes canons »³. Quelques années plus tard, soit en 1711, c’est au tour de l’Amiral Walker de tenter une invasion de la Nouvelle-France avant que plusieurs de ses navires ne s’échouent sur les récifs de l’Île-aux-Œufs. Finalement, en 1758, le Général de brigade Wolfe et ses habits rouges causent des ravages en anéantissant les établissements français du Golfe Saint-Laurent, incluant ceux destinés à la pêche le long de la côte gaspésienne⁴.

¹ Caroline D’Amours, « L’histoire militaire, un sujet tabou au Québec », *Le Soleil*, Québec, 28 mars 2017, <https://www.lesoleil.com/opinions/point-de-vue/lhistoire-militaire-un-sujet-tabou-au-quebec-8f586468c0e8b34ca5fd9b803c244283>, article consulté le 24 février 2019.

² Voir le manuel de Jacques Paul Couturier, *Un passé composé. Le Canada de 1850 à nos jours*, 2^e édition, Moncton, Les éditions d’Acadie, 2000, 419 p. Celui-ci ne fait qu’effleurer la Bataille de l’Atlantique à la page 244, sans même mentionner la Bataille du Saint-Laurent.

³ Pierre Rousseau, « Le fin mot de l’histoire : “Par la bouche de mes canons” – Louis de Buade comte de Frontenac et de Palluau », *Le Devoir*, Montréal, 7 juillet 2003, <https://www.ledevoir.com/opinion/idees/31263/le-fin-mot-de-l-histoire-par-la-bouche-de-mes-canons-louis-de-buade-comte-de-frontenac-et-de-palluau>, article consulté le 6 avril 2019.

⁴ Jules Bélanger, Marc Desjardins et Yves Frenette, *Histoire de la Gaspésie*, Montréal, Les Éditions du Boréal Express, coll. « Les régions du Québec », 1981, p. 192.

Pendant la Deuxième Guerre mondiale (DGM), l'estuaire du fleuve Saint-Laurent et son golfe connaîtront de nouveau les horreurs des armes. En 1942 et 1944, les sous-marins allemands⁵ ne font pas de quartiers et vont torpiller de nombreux cargos et navires. Ces torpillages entraîneront un nombre impressionnant de décès de civils (hommes, femmes et même des enfants), en plus des marins, tant de la marine marchande que militaire⁶. Ces attaques créeront également une panique généralisée chez les populations gaspésienne et nord-côtière⁷.

Dans l'Est du Québec, le souvenir de la DGM se résume, plus souvent qu'autrement, à la seule Bataille du Saint-Laurent et, conséquemment, aux navires coulés par les submersibles. Mais la réalité s'avère nettement plus complexe.

Les territoires qui composent l'Est du Québec représentent un terreau très fertile pour examiner soigneusement les nombreuses et imposantes infrastructures militaires à l'époque de la DGM. Les principales opérations sont concentrées en trois lieux distincts : Gaspé, Mont-Joli et Longue-Pointe-de-Mingan. Ces trois bases ont des finalités différentes mais complémentaires, embrassant à la fois les tâches relatives aux trois éléments (air, terre et mer). Deux de ces trois sites étaient occupés, en partie ou en totalité, par des troupes militaires étrangères.

⁵ Ces sous-marins étaient parfois désignés comme étant des *U-Boots* ou *U-Boats*. Dans le cadre de ce mémoire il sera plutôt utilisé l'expression : *Sous-marins allemands*.

⁶ Ministère des Anciens Combattants du Canada, *La bataille du golfe du Saint-Laurent*, série du souvenir, Ottawa, 2005, p. 28. https://www.veterans.gc.ca/public/pages/remembrance/history/second-world-war/battle-gulf-st-lawrence/battlegulf_fre.pdf, page consultée le 14 février 2019. Nathan Greenfield a également effectué un travail remarquable en nommant chacune de ces personnes décédées connues, Nathan Greenfield, *The Battle of the St-Lawrence. The Second World War in Canada*, Toronto, Harper Collins Publishers Ltd, 2004, p. 242-247.

⁷ Louis Trépanier, « 1942 : La Bataille du Saint-Laurent », *Revue d'histoire du Bas-Saint-Laurent*, vol. IX, n° 3, octobre-décembre 1983, p. 95. http://semaphore.uqar.ca/598/1/ESTUAIRE_1983_NO-3.pdf, article consulté le 2 octobre 2018.

BILAN HISTORIOGRAPHIQUE

La DGM a déjà fait couler beaucoup, beaucoup d'encre. La place des régions de l'Est du Québec dans le récit canadien de la Seconde Guerre est toutefois limitée.

Dès 1957, l'historien militaire Charles Perry Stacey a effectué un travail remarquable concernant l'implication de l'armée canadienne au cours de ce conflit⁸. Stacey réserve un chapitre entier à la défense du territoire canadien, tout en consacrant quelques pages aux mesures de sécurité prises contre la menace sous-marine dans l'estuaire et le golfe du Saint-Laurent. Dix ans plus tard, en 1967, c'est au tour du lieutenant-colonel Donald James Goodspeed⁹ de rédiger une monographie relatant cent ans de réalisations des forces armées du Canada. Goodspeed glisse quelques mots concernant la collaboration entre les trois principaux centres d'opérations de l'Est du Québec¹⁰. Puis, en 1971, Stacey récidive¹¹ avec ce qui représente l'une des plus importantes monographies à ce jour quant à l'objet du présent mémoire. Cette œuvre colossale du colonel Stacey mentionne les trois secteurs sous étude, sans pour autant les lier les uns aux autres. Serge Bernier publie quelques années plus tard une synthèse en trois tomes relatant le patrimoine militaire canadien de 1872 à 2000¹². Bernier consacre un bref passage au sujet de la bataille du Saint-Laurent, en plus d'inclure un tableau des plus instructifs expliquant l'état de la Défense de 1923 à 1939.

Si les régions de l'Est en tant que telles n'accaparent qu'un espace restreint dans l'historiographie de la Seconde Guerre, il en va autrement de la bataille du Saint-Laurent. De nombreuses recherches ont été effectuées par des historiens à ce sujet. Pour ceux ayant étudié le sujet avant l'an 2000, il y a quasi-unanimité quant au fait que les Canadiens ont

⁸ Charles Perry Stacey, *Six années de guerre*, Ottawa, ministère de la Défense nationale, 1957, 652 p., http://www.cmp-cpm.forces.gc.ca/dhh-dhp/his/docs/Sixyrs_f.pdf, page consultée le 28 janvier 2019.

⁹ Donald James Goodspeed, *Les Forces Armées du Canada. Un siècle de grandes réalisations*, Ottawa, Direction des services historiques Quartier Général des Forces Canadiennes, 1967, 289 p.

¹⁰ *Ibid.*, p. 160.

¹¹ Charles Perry Stacey, *Armes, hommes et gouvernements. Les politiques de guerre du Canada 1939-1945*, Ottawa, ministère de la Défense nationale, 1971 (le copyright indiqué, 1970, est erroné selon Yves Tremblay, dans : *Bulletin d'histoire politique*, « L'histoire militaire dans tous ses états », sous la direction de Robert Comeau, vol. 8, n^{os} 2-3, hiver-printemps 2000, p. 42), 747 p. http://www.cmp-cpm.forces.gc.ca/dhh-dhp/his/docs/AMG_f.pdf, page consultée le 28 janvier 2019.

¹² Serge Bernier, *Le patrimoine militaire canadien. D'hier à aujourd'hui. Tome III, 1872 – 2000*, Montréal, Art Global, 2000, 250 p.

perdu cette bataille navale¹³; un seul historien émet un doute à cet effet¹⁴. La tendance s'inverse à l'aube du nouveau millénaire. Les chercheurs sont tous d'accord pour admettre une victoire canadienne¹⁵, à l'exception d'un seul¹⁶.

Depuis peu, la Bataille du Saint-Laurent suscite l'intérêt du grand public québécois. Sous la plume d'écrivains issus de divers horizons, des ouvrages populaires ont fait leur apparition¹⁷. Cette production fait écho à l'historiographie diversifiée et hétérogène se rapportant à cet épisode qui émerge à compter des années 1970.

En 1972, le journaliste Peter Moon¹⁸ écrit un article dans lequel il relate principalement son entretien avec l'ancien commandant du sous-marin allemand U-517, Paul Hartwig. Ce dernier raconte au journaliste la patrouille qu'il a effectuée à bord de son sous-marin dans les eaux canadiennes et décrit les cibles qu'il a torpillées.

¹³ Peter Moon, « The Second World War Battle we lost at Home », *Star Weekly*, 4 mars 1972. David Turbia, « Lionel Cormier et la bataille du St-Laurent », *Le Nordic*, vol. 18, n° 28, 13 novembre 1981, p. 3.

Jacques Castonguay, « Il y a 40 ans. La bataille du Saint-Laurent », *Le Soleil*, vol. 24, n° 26, 1982, p. 14-18. James Essex, *Victory in the St-Lawrence. Canada's Unknown War*, Erin, The Boston Mills Press, 1984, 160 p. Michael Hadley, *U-Boats Against Canada German Submarines in Canadian Waters*, Montréal, McGill-Queen's University Press, 1985, 360 p. Henri-Paul Boudreau, *Sur la côte de tous les vents*, Sainte-Julie, Éditions Nord-Côtières, 1999, 322 p.

¹⁴ Roger Sarty, *Le Canada et la bataille de l'Atlantique*, Montréal, Art Global, 1998, 167 p.

¹⁵ Paul Burtch, *Canadian Theatre: The Battle of the St-Lawrence and its Aftermaths, May-October 1942*, mémoire de maîtrise (histoire), Carleton University, 2001, 114 p. <https://scholars.wlu.ca/cgi/viewcontent.cgi?article=1040&context=etd>, page consultée le 28 janvier 2019. Roger Sarty, « Une défaite presque totale pour le Canada ? », *Magazine Gaspésie*, vol. 40, n° 1, été 2003, p. 31-35. Ministère des Anciens Combattants Canada, *La bataille du golfe du Saint-Laurent*, série du souvenir, Ottawa, 2005, 32 p. https://www.veterans.gc.ca/public/pages/remembrance/history/second-world-war/battle-gulf-st-lawrence/battlegulf_fre.pdf, page consultée le 28 janvier 2019. Jacques Castonguay, *La bataille du Saint-Laurent*, Montréal, Les éditions Carte Blanche, 2012, 81 p. Roger Sarty, *War in the St-Lawrence. The Forgotten U-Boat Battles on Canada's Shores*, Toronto, Penguin Group, 2013, 355 p.

¹⁶ Jean-Marie Thibault, *Capsule 6 : La 2^e guerre mondiale en Gaspésie*, enregistrement vidéo, publiée le 14 décembre 2015, 9 minutes 47 secondes, <https://www.youtube.com/watch?v=DRVsp2Oakto>, consultée le 22 mai 2019.

¹⁷ En 2016, Normand Payette publie un roman dont la trame est constituée de plusieurs événements véridiques survenus pendant la Bataille du Saint-Laurent. Normand Payette, *Les surveillants du fleuve. Incursion des Allemands sur le Saint-Laurent (1937-1945)*, Montréal, Société des écrivains, 2016, 464 p. Deux ans plus tard, Isabelle Berrubey publie un roman dans lequel les aviateurs militaires de Mont-Joli prennent la vedette. Isabelle Berrubey, *Les aviateurs de la liberté*, Rimouski, Éditions du Tullinois, 2018, 432 p. Encore plus récemment, un bédéiste rimouskois (Vincent Rioux, alias VoRo) s'est basé sur l'incident du débarquement d'un espion survenu au cours de la BSL dans la Baie des Chaleurs, en Gaspésie, afin de rédiger un album. Voir Julie Tremblay et Xavier Lacroix, « L'espion de New Carlisle sous la plume de VoRo », *Radio-Canada Ici, Bas St-Laurent*, Rimouski, 20 juin 2017, <https://ici.radio-canada.ca/nouvelle/1040708/voro-espion-a-new-carlisle>, article consulté le 6 avril 2019. Également : <http://voro.over-blog.com/> site consulté le 6 avril 2019.

¹⁸ Peter Moon, « The Second World War Battle we lost at Home », *Star Weekly*, 4 mars 1972.

Neuf ans après l'article de Peter Moon, le journaliste David Turbia²⁰ rencontre Monsieur Lionel Cormier, un vétéran de la Marine Royale canadienne natif et résident de la Côte Nord, à l'occasion du Jour du Souvenir. M. Cormier relate alors sa bataille du Saint-Laurent et confirme les faits rapportés dans l'article de Peter Moon. En 1981, Jules Bélanger et ses deux co-auteurs²¹ expriment sommairement dans leur synthèse d'histoire de la Gaspésie les principaux événements survenus au cours de cette bataille, en s'attardant surtout au secteur de Gaspé. À la même époque, à l'occasion du quarantième anniversaire du début de la bataille du Saint-Laurent, Jacques Castonguay écrit un article destiné au grand public dans lequel il relève le nombre de navires coulés lors de cette bataille – rappelant au passage l'espace limité occupé par l'épisode dans la mémoire collective²². La défense du territoire par l'armée de réserve pendant la bataille du Saint-Laurent a également été expliquée par François Dornier et Marie-Claude Joubert en 1982²³. Louis Trépanier²⁴ prolonge le souffle de ces derniers en détaillant dans un article le coût de construction de la base navale de Gaspé ainsi que les règles d'obscurité le long de la côte. Mais c'est peut-être James Essex²⁵ qui permet de mieux comprendre l'ampleur de cette bataille. La monographie qu'il publie en 1984 marque définitivement une étape charnière, le début d'une nouvelle ère dans le domaine des recherches à propos de conflits maritimes. Ce vétéran²⁶ de la Marine Royale canadienne témoigne de ce qu'il a vécu en tant qu'acteur de cette bataille.

²⁰ David Turbia, « Lionel Cormier et la bataille du St-Laurent », *Le Nordic*, vol. 18, n° 28, 13 novembre 1981, p. 3.

²¹ Jules Bélanger, Marc Desjardins et Yves Frenette, *Histoire de la Gaspésie*, Montréal, Les Éditions du Boréal Express, coll. « Les régions du Québec », 1981, 797 p.

²² Jacques Castonguay, « Il y a 40 ans. La bataille du Saint-Laurent », *Le Soleil*, vol. 24, n° 26, 1982, p. 14-18.

²³ François Dornier et Marie-Claude Joubert, *Soldats de la Côte... Les Fusiliers du St-Laurent : d'hier à aujourd'hui*, Rimouski, La Régie—Les Fusiliers du Saint-Laurent, 1992, 183 p. À cette monographie de Joubert et Dornier s'ajoutent deux courts métrages de l'Office national du film produits en 1943. Office national du film, Jacques Brunet, « Grande-Vallée célèbre son centenaire », enregistrement vidéo, reportage n° 45, 1943, 10 minutes 52 secondes, https://www.onf.ca/film/reportages_no_45/, et « Manœuvres à Gros-Morne », enregistrement vidéo, reportage n° 45, 1943, 2 minutes 11 secondes, vidéos consultés le 25 février 2019.

²⁴ Louis Trépanier, « 1942 : la Bataille du Saint-Laurent », *Revue d'histoire du Bas-Saint-Laurent*, vol. IX, n° 3, octobre-décembre 1983, p. 85-96.

http://semaphore.uqar.ca/598/1/ESTUAIRE_1983_NO-3.pdf, article consulté le 2 octobre 2018.

²⁵ James Essex, *Victory in the St-Lawrence. Canada's Unknown War*, Erin, The Boston Mills Press, 1984, 160 p. Celui-ci occupait les fonctions d'opérateur radar à bord des navires de la Marine Royale canadienne.

²⁶ Le terme *vétéran* est ici utilisé selon la plus récente définition du ministère des Anciens Combattants. Cette définition se lit ainsi : « Selon Anciens Combattants Canada, tout ancien membre des Forces armées

En plus, son témoignage mentionne moult détails des plus intéressants que seul un matelot de la troupe a pu connaître²⁷. En 1985, Antonio Lechasseur²⁸ complète le portrait déjà esquissé par Dornier, Joubert et Trépanier en expliquant les mesures de protection mises en vigueur contre les sous-marins allemands sur la terre ferme ainsi que l'imposant effectif de réservistes affectés sur la péninsule gaspésienne. La même année, Michael Hadley²⁹, grâce à des sources allemandes, raconte les tracés des différentes patrouilles des sous-marins allemands dans les eaux canadiennes. Treize années plus tard paraît la monographie de Roger Sarty³⁰, dans laquelle il est fait mention de l'implication de certains appareils de l'Aviation royale canadienne qui collaborent avec les navires de la Marine Royale canadienne, conformément au plan de défense préalablement élaboré par les hautes instances militaires canadiennes. En 2001, Paul Burtch³¹ produit un mémoire de maîtrise qui traite principalement de la fermeture à la navigation transocéanique du golfe Saint-Laurent survenue en 1943.

L'été 2003 représente un point d'orgue dans cette historiographie de la Seconde Guerre dans l'Est, alors que *Magazine Gaspésie* consacre une édition à la bataille du Saint-Laurent. Pascal Alain³² y raconte des souvenirs d'un jeune garçon témoin de ces événements et de l'implication du marin gaspésien Reg Annett au sein de la Marine Royale canadienne. L'article de Michael Hadley³³ poursuit avec un aperçu des légendes urbaines à propos des équipages des sous-marins allemands en Gaspésie et des progrès

canadiennes libéré avec mention honorable qui a réussi son entraînement de base est un ancien combattant, ou un vétéran selon la définition donnée dans la Loi sur les mesures de réinsertion et d'indemnisation des militaires et vétérans des Forces canadiennes. » <https://www.veterans.gc.ca/fra/about-vac/what-we-do/mandate#definition>, page consultée le 26 août 2019.

²⁷ James Boutillier, compte rendu de « Victory in the St-Lawrence. Canada's unknown war », *The Canadian Historical Review*, vol. 66, n° 4, 1985, p. 610-611. En regard des commentaires de Boutillier, il faut garder à l'esprit que quelques erreurs mineures se sont glissées dans la monographie de James Essex.

²⁸ Antonio Lechasseur, « Le Régiment de Gaspé-Bonaventure, le lieutenant-colonel Joseph Pineault et la défense des côtes gaspésiennes durant la Seconde Guerre mondiale », *Revue d'histoire du Bas-Saint-Laurent*, vol. XI (1), n° 28, janvier-mars 1985, p. 19-28. http://semaphore.uqar.ca/601/1/ESTUAIRE_1985_NO-1.pdf, article consulté le 31 janvier 2019.

²⁹ Michael Hadley, *U-Boats Against Canada German Submarines in Canadian Waters*, Montréal, McGill-Queen's University Press, 1985, 360 p.

³⁰ Roger Sarty, *Le Canada et la bataille de l'Atlantique*, Montréal, Art Global, 1998, 167 p.

³¹ Paul Burtch, *Canadian Theatre: The Battle of the St-Lawrence and its Aftermaths, May-October 1942*, mémoire de maîtrise (histoire), Carleton University, 2001, 114 p.

<https://scholars.wlu.ca/cgi/viewcontent.cgi?article=1040&context=etd>, page consultée le 28 janvier 2019.

³² Pascal Alain, « La guerre d'ici, la guerre d'ailleurs », *Magazine Gaspésie*, vol. 40, n° 1, été 2003, p. 10-13.

³³ Michael Hadley, « La bataille du Saint-Laurent », *Magazine Gaspésie*, vol. 40, n° 1, été 2003, p. 15-19.

technologiques survenus dans le monde de la guerre sous-marine. Julie Fournier, Caroline Lantagne et André Kirouac³⁴ expliquent pour leur part les impacts de la bataille du Saint-Laurent sur les marins et la population qui est spectatrice de ce conflit maritime. Toujours dans cette même édition du *Magazine Gaspésie*, le texte de Nathan Greenfield³⁵ se démarque des autres en tentant de détruire le mythe voulant que, compte tenu de la censure qui prévalait à cette époque, la bataille du Saint-Laurent n'ait pas fait l'objet d'études détaillées. Roger Sarty participe également à cette édition particulière du *Magazine* en effectuant la comparaison entre les opérations survenues lors de la bataille du Saint-Laurent, dans la mer des Caraïbes et dans le Golfe du Mexique³⁶. Cette prise en compte du contexte mondial permet de recadrer la place et le rôle de ce conflit en eaux canadiennes.

La production sur la bataille du Saint-Laurent ne s'est pas tarie ces dernières années. La méticuleuse monographie de Nathan Greenfield publiée en 2004 constitue une source d'informations appréciable ; on y retrouve notamment des explications sur la manière dont les Allemands camouflent leurs sous-marins, ainsi qu'une liste détaillée de l'ensemble des personnes ayant perdu la vie dans des torpillages de navires³⁷. André Kirouac contribue également en 2006, en permettant au chercheur d'apprendre qu'un système de radars mobiles terrestres a été installé tout le long de la côte nord de la Gaspésie pendant l'été 1943³⁸. Samuel Côté fait de même quelques semaines plus tard³⁹ en relatant l'anxiété, la peur et l'angoisse des marins qui subissent un torpillage par un sous-marin allemand. Jacques Castonguay fait, pour sa part, paraître un livre-synthèse sur cette même bataille en 2012⁴⁰, destiné principalement à un public non initié. Une série d'articles de Marc Milner

³⁴ Julie Fournier, Caroline Lantagne et André Kirouac, « Vue du rivage », *Magazine Gaspésie*, vol. 40, n° 1, été 2003, p. 20-23.

³⁵ Nathan Greenfield, « La bataille du Saint-Laurent. The Battle Canada Chose to Forget », *Magazine Gaspésie*, vol. 40, n° 1, été 2003, p. 24-27.

³⁶ Roger Sarty, « Une défaite presque totale pour le Canada ? », *Magazine Gaspésie*, vol. 40, n° 1, été 2003, p. 31-35.

³⁷ Nathan Greenfield, *The Battle of the St-Lawrence. The Second World War in Canada*, Toronto, Harper Collins Publishers, 2004, XIV, 286 p.

³⁸ André Kirouac, « L'été 1943. Un épisode de la bataille du Saint-Laurent, 1942-1944. Surveillance, défense et... propagande », *Bulletin d'histoire politique*, vol. 16, n° 2, printemps 2006, p. 59-67. <http://www.journal.forces.gc.ca/vo7/no1/history-histoire-01-fra.asp>, article consulté le 2 octobre 2018.

³⁹ Samuel Côté, « Nous étions à la merci de nos ennemis... Récit du torpillage du S.S. Carolus », *L'Estuaire*, n° 66, juin 2006, p. 45-46. http://semaphore.uqar.ca/639/1/ESTUAIRE_2006_NO-66.pdf, article consulté le 28 janvier 2019.

⁴⁰ Jacques Castonguay, *La bataille du Saint-Laurent*, Montréal, Éditions Carte Blanche, 2012, 81 p.

publiés en 2012 dans le magazine *LEGION* en 2012 apportent une contribution originale en schématisant les trois phases de la bataille et en brossant un portrait de la qualité des équipements de la Marine Royale canadienne⁴¹. Enfin, en 2013, la monographie de Roger Sarty prend le contrepied de la thèse de Greenfield en soulignant que la censure a permis de passer sous silence les faits historiques de la bataille du Saint-Laurent, particulièrement le torpillage de navires alliés⁴². Subsidiairement, Sarty démontre que les recherches qu'il effectue depuis des décennies ont porté fruit puisqu'il offre au lecteur des explications inédites, notamment quant au fait que les patrouilles aériennes sont des plus efficaces pour la défense du golfe Saint-Laurent, et ce, considérant que la Marine Royale canadienne manque cruellement de navires et que ses équipements sont désuets.

En marge de la bataille du Saint-Laurent, des travaux ont également été publiés au sujet des forces aériennes en présence. Ainsi, dès 1947, Louis Shores⁴³ fait connaître l'impressionnant et nouveau réseau d'autoroutes aériennes américaines qui ceinturent le globe terrestre. Quelques années plus tard, Donald McVicar⁴⁴ écrit un bref compte rendu sur le rôle des aviateurs ayant utilisé la « Crimson route »⁴⁵. En 1977, Samuel Kostenuk et John Griffin⁴⁶ font état de l'histoire sommaire de tous les escadrons canadiens, incluant ceux ayant servi au cours de la DGM. Ceux qui ont été affectés à la base aérienne de Mont-Joli y sont également inclus. Quelques années après, Fred Hatch produit un portrait élaboré du Programme d'Entraînement aérien du Commonwealth britannique (PEACB)⁴⁷; ses explications au sujet des démarches du premier ministre King pour assurer la sauvegarde de la souveraineté canadienne sont particulièrement intéressantes.

⁴¹ Marc Milner, « The Battle of the St-Lawrence BEGINS », *LEGION. Canada's Military History Magazine*, janvier-février 2012, p. 48-51. Et, Marc Milner, « Predators in the St-Lawrence », *LEGION. Canada's Military History Magazine*, mars-avril 2012, p. 40-42.

⁴² Roger Sarty, *War in the St-Lawrence. The Forgotten U-Boat Battles on Canada's Shores*, Toronto, Penguin Group, 2013, 355 p.

⁴³ Louis Shores, *Highways in the Sky. The Story of the AACs*, New York, Barnes & Nobles, 1947, 269 p.

⁴⁴ Donald McVicar, Capitaine O.B.E, *The Royal Air Force Ferry Command and the Crimson Route*, Dorval, Ad Astra Books, [s.d.], p. n.

⁴⁵ Le projet Crimson se divise en trois routes aériennes distinctes. La route du nord-est dont Mingan fait partie, la route centrale et la route de l'ouest. Composées de plusieurs escales, ces routes aériennes permettent aux avions militaires ayant un faible rayon d'action de pouvoir se rendre des États-Unis jusqu'en Écosse. Une carte permet de mieux visualiser ces routes dans l'annexe A.

⁴⁶ Samuel Kostenuk et John Griffin, *RCAF Squadron Histories and Aircraft, 1924-1968*, Toronto, A.M. Hakkert, 1977, XIX, 255 p.

⁴⁷ Fred Hatch, *Le Canada, Aérodrome de la démocratie : Le plan d'entraînement du Commonwealth britannique, 1939-1945*, Ottawa, Service historique, ministère de la Défense nationale, 1983, 246 p.

Carl Christie⁴⁸ a complété ce portrait en produisant l'histoire du Ferry Command britannique au Canada, soit un organisme dont la mission est de convoyer des avions de l'Amérique du Nord jusqu'au Royaume-Uni, par la voie des airs. Avant la fin du siècle dernier, Brereton Greenhous et Hugh Halliday⁴⁹ produisent l'historique de l'aviation militaire canadienne, incluant la période de la DGM. En 2001, Morley Thomas explique l'importance de la météorologie⁵⁰ pour assurer la sécurité aérienne, plus particulièrement au cours de la DGM. L'année 2016 voit deux nouvelles parutions sur les forces aériennes : d'abord celle de Jerry Vernon⁵¹, qui explique les divers subterfuges utilisés par les Américains et les Canadiens afin que les avions militaires fabriqués aux États-Unis puissent être rendus disponibles au Canada malgré l'embargo qui existait alors. Puis Richard Mayne⁵², qui complète les informations au sujet du PEACB de Fred Hatch en ajoutant quelques statistiques au sujet du nombre d'écoles, d'aéronefs, d'aérodromes et du personnel impliqué dans ce programme⁵³.

Quelques études font également état sommairement des activités aéroportuaires des régions de l'Est du Québec. Fort peu de choses ont été publiées au sujet de l'aéroport militaire américain de Longue-Pointe-de-Mingan ; la DGM occupe très peu de place dans les récits historiques de cette région. Quelques pages ont été consacrées à cet aéroport

⁴⁸ Carl Christie et Fred Hatch, *Ocean Bridge: The History of RAF Ferry Command*, Toronto, University of Toronto Press, 1995, 458 p.

⁴⁹ Brereton Greenhous et Hugh Halliday, *L'aviation militaire canadienne 1914-1999*, Montréal, Art Global, 1999, 158 p.

⁵⁰ Morley Thomas, *Metmen in Wartime. Meteorology in Canada 1939-1945*, Toronto, ECW Press, 2001, 360 p.

⁵¹ Jerry Vernon, « Des chevaux inscrits sur la liste de paye », *Revue de l'Aviation royale canadienne*, vol. 5, n° 2, printemps 2016, p. 83-100. http://www.rcaf-arc.forces.gc.ca/assets/AIRFORCE_Internet/docs/fr/centre-guerre-aerospatiale-fc/elibrary/la-revue/2016-vol5-no2-printemps.pdf#des-chevaux-inscrits-sur-la-liste-de-paye, article consulté le 13 mars 2019.

⁵² Richard Mayne, « Programme d'entraînement aérien du Commonwealth britannique », *site internet de l'Aviation Royale du Canada*, 2016-03-10. <http://www.rcaf-arc.forces.gc.ca/fr/histoire-patrimoine/plan-entrainement-aerien-commonwealth-britannique/histoire.page>, article consulté le 19 septembre 20.

⁵³ Il ne faut pas oublier l'importance de l'arme sous-marine lors de la bataille du Saint-Laurent. Le livre de Léonce Peillard nous permet d'apprendre la distinction entre un sous-marin et un sous-marin ainsi que leur mode d'opération pour attaquer les navires de surface. Léonce Peillard, *Histoire Générale de la guerre sous-marine (1939-1945)*, Paris, R. Laffont, 1970, 448 p. Plus récemment, Jean-Marie Mathet et Alexandre Sheldon-Duplax relatent l'histoire des sous-marins. La lecture de leur monographie est instructive du fait que, notamment, on peut y apprendre que les sous-marins sont fort utiles aux marines les moins puissantes. Subsidièrement, de nombreuses statistiques y sont disponibles, permettant de relativiser les faits survenus au cours de la bataille du Saint-Laurent. Jean-Marie Mathet et Alexandre Sheldon-Duplax, *Histoire des sous-marins. Des origines à nos jours*, Paris, ETAI, 2002, 192 p.

militaire dans une brochure préparée par le Musée régional de la Côte-Nord⁵⁶ dans le cadre d'une exposition en 1989. Simultanément, Jean-Pierre Bélanger⁵⁷ a réalisé un article plus étoffé dans lequel il offre un très bref historique de cet aéroport militaire américain – faisant état au passage de l'installation des Américains à Mingan. Pour ce qui est de l'aéroport militaire canadien de Mont-Joli, François Dornier⁵⁸ a publié divers articles ainsi qu'une brochure. Dans sa récente chronique bas-laurentienne, Richard Saindon⁵⁹ relate plusieurs faits se rapportant aux activités aéroportuaires de Mont-Joli à partir du dépouillement de journaux régionaux. Nadia Fillion⁶⁰ a, de son côté, produit un texte où elle explique l'utilité de certains bâtiments accessoires au bon fonctionnement de cet aéroport.

Les dispositifs militaires de la péninsule gaspésienne ont aussi fait l'objet d'une certaine attention de la part des chercheurs. En 2003, Normand Lafrenière⁶¹ mentionne les conditions que devaient respecter le port de Gaspé pour être sélectionné à titre de base navale. Il fait également état des postes d'observation⁶² situés à quelque distance du port, ainsi que du poste de contrôle des navires⁶³. Fabien Sinnett et Mario Mimeault collaborent en 2009 à la publication d'une instructive monographie⁶⁴ sur l'effort de guerre de la région de Gaspé au cours de la Bataille du Saint-Laurent – tout en mentionnant les unités de l'armée qui s'occupent d'opérer les batteries dans ce secteur. Un article de Marcel

⁵⁶ Sonia Chassé, dir., *La Côte-Nord en guerre. The North Shore at War 1939-1945*, Musée régional de la Côte-Nord, 1989, 44 p.

⁵⁷ Jean-Pierre Bélanger, « Un épisode de la Seconde Guerre mondiale : Longue-Pointe de Mingan et son aéroport militaire », *La revue d'histoire de la Côte-Nord*, n° 11, août 1989, p. 37-42.

⁵⁸ Voir François Dornier, « La plus grande école d'aviation du Commonwealth : Mont-Joli 1941-1945 », *Cap-aux-Diamants*, n° 87, 2006, p. 23-25 ; Dornier, « Des bombardiers au-dessus du fleuve », *L'Estuaire*, vol. XIII, n° 3, printemps 1990, p. 91-97 ; Dornier, *Des bombardiers au-dessus du fleuve. Histoire de la 9^e école de bombardement et de tir de Mont-Joli*, troisième édition, Mont-Joli, Impression nouvelle image, 1998, 68 p.

⁵⁹ Richard Saindon, *Chronique du Bas-Saint-Laurent 1535-2017*, Québec, Éditions du Septentrion, 2017, 377 p.

⁶⁰ Nadia Fillion, « Les tours de guet de Sainte-Flavie », *L'Estuaire*, n° 68, juin 2008, p. 38-43.

⁶¹ Normand Lafrenière, « Fort Péninsule et les défenses côtières de la baie de Gaspé lors de la Seconde Guerre mondiale », *L'Estuaire*, vol. XXVI.1, n° 62, janvier 2003, p. 3-7.

http://semaphore.uqar.ca/635/1/ESTUAIRE_2003_NO-1.pdf, article consulté le 31 janvier 2019.

⁶² Ceux-ci étant situés à Cap Gaspé et Pointe Saint-Pierre.

⁶³ Ce poste étant localisé à Red Head.

⁶⁴ Fabien Sinnett et Mario Mimeault, avec la collaboration de Ginette Roy, *Gaspé au fil du temps*, Gaspé, Ville de Gaspé, 2009, 551 p.

Descarreaux⁶⁵ permet enfin d'apprendre qu'un détachement militaire est opérationnel au faite du mont Jacques-Cartier, dans l'actuel parc de la Gaspésie.

Plusieurs autres biographies⁶⁶ et monographies paroissiales⁶⁷ fourmillent de détails qui attestent des activités régionales pendant la DGM, et plus particulièrement lors de la bataille du Saint-Laurent. À titre d'exemples, le pilote Michel Pouliot fait état des expériences particulières de l'aviation vécues par des vétérans de l'Aviation Royale canadienne, tandis que Maurice Taillefer fait part de ses expériences personnelles alors qu'il était stationné à l'aéroport de Mont-Joli en 1942 à titre de pilote d'une escadrille de chasse. Jean-Claude Lebreux raconte de son côté comment sa mère opérait le poste de télégraphe du village de Petite-Vallée pendant la DGM, de même que l'implication de son père comme officier réserviste au sein du régiment Les Fusiliers du Saint-Laurent (qui deviendra, en partie, le régiment Gaspé-Bonaventure).

PROBLÉMATISATION

De ce portrait historiographique, il ressort que les recherches sur l'époque de la DGM dans l'Est du Québec sont concentrés pour l'essentiel à certains éléments spécifiques, en plus d'être disséminées dans diverses publications.

⁶⁵ Marcel Descarreaux, « L'énigme du mont Jacques-Cartier », *Marche Randonnée*, hiver 2010, p. 30-31.

⁶⁶ Jacques Bouchard, *Michel Pouliot. Bienvenue à bord*, Caraquet, Les Éditions de la Francophonie, 2018, 200 p. ; Claude Chamberland et Richard Taillefer, *Maurice Taillefer. Pilote de l'Aviation royale du Canada*, Chicoutimi, Les éditions JCL, 1992, 221 p. ; Allan MacNutt, *A Biography of Carl F. Burke M.B.E. Canadian Aviation Pioneer*, Abbotsford, Mac's Aviation Books, 2002, 204 p. ; Charlie McCormick, *Anticosti* (nouvelle édition 1996), Chicoutimi, Les éditions JCL, 1996, 283 p. ; Jean-Louis Morgan et Linda Sinclair, *Ne tirez pas*, Montréal, Éditions de l'Archipel, 2008, 352 p.

⁶⁷ Serge Ouellet, *Répertoire des naissances, baptêmes, mariages et décès. St-Albert de Gaspé, 1869-1941*, Longueuil, Les éditions historiques et généalogiques. Pépin, collection notre patrimoine national, 2004, 366 p. ; Louis Blanchette, *La tradition maritime de Matane*, Rimouski, Histo-Graff, 1992, 2^e édition, 198 p. ; Louis Blanchette, *La tradition maritime de Matane (1534-1984) suivi d'un Hommage aux capitaines de bateaux de la région de Matane*, Matane, Société d'Histoire et de Généalogie de Matane, 1984, 118 p. ; Comité local de développement de l'Anse à Valteau, *Historique de la station du phare Pointe-à-la-Renommée*, Gaspé, autopublication, 1992, 66 p. ; Jean-Claude Lebreux, *Entre l'étrave et l'étambot*, Amqui, Alliance 9000, 2003, 216 p. ; Jean-Claude Lebreux, *Petite-Vallée 1858-2008, Sur les traces des bâtisseurs. Cent cinquante printemps de souvenance*, n. p., maison de publication non indiquée, 2008, 145 p. ; Josée Minville, *Terre ancestrale*, Grande-Vallée, Centre d'Action Bénévole la Grande Corvée, 2007, 70 p.

L'ensemble du dispositif militaire présent dans l'Est-du-Québec demeure somme toute assez mal connu.

La bataille du Saint-Laurent retient les projecteurs : de nombreuses publications s'y rapportent. Cette historiographie ne permet toutefois pas de saisir de quelle manière cette importante bataille a eu un impact sur la structuration des activités et l'implantation d'infrastructures militaires sur les territoires des régions de l'est du Québec. Ces régions n'ont en effet jamais été appréciées comme ensemble stratégique, et ce en dépit du fait que ce secteur représente une porte d'entrée névralgique du continent nord-américain. Premièrement, l'ensemble des travaux publiés à ce jour sur le sujet traitent peu de l'interaction et de la coopération de ces diverses unités pendant la DGM – ni même d'ailleurs dans l'appréciation plus particulière de la Bataille du Saint-Laurent. Secondement, très peu a également été écrit sur la mission principale pour chacune de ces bases les unes par rapport aux autres. L'objectif premier de cette recherche sera donc d'analyser l'évolution, le fonctionnement, la mission et l'interaction des trois principales bases militaires qui constituent le dispositif militaire principal dans l'Est du Québec pendant la DGM – soit celles de Longue-Pointe-de-Mingan, Gaspé, et Mont-Joli. Dans la mesure où l'objectif commun des forces armées demeure la victoire finale, on peut par conséquent déduire qu'une collaboration minimale devait probablement exister. Dans le prolongement de ce portrait, nous examinerons si la souveraineté du territoire canadien a été fragilisée considérant le fait que des militaires de nations étrangères occupaient une partie du territoire. Cette analyse sera menée en observant notamment le profil des effectifs militaires étrangers qui œuvraient sur ces trois bases, et les mécanismes de commandement et de contrôle sous lesquels ils opéraient. Ces questions permettront d'observer, en bout de ligne, l'impact tactique ou stratégique⁶⁸ de cette implication militaire temporaire dans l'Est du Québec.

⁶⁸ À plusieurs reprises, au sein des présentes pages, il sera fait mention des concepts de « victoire tactique » versus « victoire stratégique ». La victoire tactique consiste en l'art de gagner une bataille, alors qu'une victoire stratégique serait plutôt l'art de coordonner les forces militaires, politiques, économiques et morales pour gagner la guerre. Voir à cet effet l'article de Jennie Carignan, « La victoire comme objectif stratégique : un concept ambigu et contre-productif pour le haut commandement », *Revue militaire canadienne*, vol. 17, n° 2, printemps 2017, p. 5-14. <http://www.journal.forces.gc.ca/Vol17/no2/PDF/CMJ172Fp5.pdf>, article consulté le 27 février 2019.

La carte ci-dessous montre la portion du territoire l'Est du Québec qui sera concernée plus précisément par l'analyse. Ce territoire se situe dans un périmètre contenu entre Mécatina au nord, de là jusqu'à Gaspé vers le sud, de là vers Mont-Joli en direction ouest et revenant, au point de départ – soit Mécatina en direction du nord-nord-est à partir de Mont-Joli. La surface incluse à l'intérieur de ce périmètre triangulaire comprend la base aérienne américaine de Mingan, le phare de Pointe-à-la-Renommée et le détachement du mont Jacques-Cartier.

Carte montrant les principales bases militaires de l'Est du Québec à la fin de la DGM



Nous débordons occasionnellement de ce cadre géospatial afin de parfaire certaines explications. À titre d'exemple, Mont-Joli opérait dans le cadre du PEACB. Il sera donc utile d'expliquer en quoi consistait ce programme multinational. Autre exemple tout aussi pertinent : Longue-Pointe-de-Mingan était partie prenante d'un vaste réseau d'autoroutes aériennes qui ceinturaient le globe terrestre. Conséquemment, il faudra tenir compte de cet aspect pour mieux cerner le rôle et la mission de cet imposant détachement militaire américain en territoire québécois au cours de cette époque tourmentée.

Le cadre temporel retenu pour les fins de ce mémoire consiste en la période s'étalant du 10 septembre 1939 au 8 mai 1945. La première date correspond à la déclaration de guerre par le Canada contre l'Allemagne, alors que la seconde est le jour de la reddition allemande ou, également connue comme étant la VE⁶⁹. Cette période est toutefois extensible. Des excédents temporels seront occasionnellement requis afin de mieux expliquer certains points permettant de saisir le contexte général de cette époque antagonique.

MÉTHODOLOGIE ET SOURCES

L'historiographie militaire a fourni son contingent d'études arc-boutées sur les correspondances des officiers haut-gradés ou des hommes politiques de premier plan, qui mettent le plus souvent en scène les enjeux et les décisions stratégiques à l'échelle nationale. L'approche adoptée ici est d'un autre ordre : l'accent est d'abord mis sur l'échelle régionale. Le choix d'un portrait des réalités de terrain a donc orienté les recherches vers divers fonds d'archives régionaux – plutôt que de privilégier les fonds nationaux traditionnels. Cette approche « from bottom-up » offre notamment une vitrine sur le quotidien des acteurs et sur la matérialité très concrète des espaces dédiés aux activités militaires régionales.

Un ensemble de sources permettent ainsi d'éclairer les questions soulevées. La visite *in situ* des principaux sites étudiés a représenté le point de départ de la collecte de données. Le secteur de Gaspé comprend plusieurs sites différents : le Fort Ramsay (devenu depuis le port de Gaspé), le Fort Prével (maintenant un terrain de golf), le secteur du Fort Péninsule (intégré au parc national de Forillon) et Haldimand. Il a été possible de constater *de visu* ces divers emplacements ; plusieurs infrastructures sont toujours accessibles et quelques-unes en relativement bon état. Les visites des sites de Pointe-à-la-Renommée et du mont Jacques Cartier ont aussi eu lieu. À ces deux endroits, les guides disponibles étaient incapables d'apporter des explications quant au passé militaire de ces endroits. Il a cependant été noté qu'au mont Jacques-Cartier, des vestiges, en ruine, sont encore visibles. Ces vestiges permettent de situer quelques-uns des immeubles militaires qui, jadis, étaient bâtis sur le faite de cette montagne.

⁶⁹ VE signifie Victoire Europe alors que VJ explique la Victoire contre le Japon.

Outre l'examen des lieux physiques, les sources manuscrites pour Gaspé ont été obtenues au Musée de la Gaspésie, situé à Gaspé. Des actes juridiques constatant des transferts de propriété en faveur du département de la défense du Canada ont été repérés. Ces actes complètent les recherches préalablement effectuées au registre foncier (voir plus bas). Comme plusieurs de ces actes ont été inscrits à l'index onomastique plutôt qu'à l'index des immeubles, cela augmente le coefficient de difficulté pour les retrouver. Qui plus est, il est question pour nombre d'entre eux de terrains totalement différents de ceux initialement retenus. En plus de ces actes, des plans y sont annexés. Or, ces plans dressés par différents arpenteurs géomètres permettent d'enfin mieux réaliser l'ampleur des infrastructures construites pour assurer la défense du territoire de l'Est du Québec.

À Mingan, la visite de l'aéroport a été réalisée avec le conseiller municipal Pierrot Vaillancourt – qui est aussi un vétéran de la Marine Royale canadienne. Celui-ci nous a également guidé au musée municipal dédié à la mémoire des concitoyens qui ont déjà porté l'uniforme. Les pistes d'atterrissage, un hangar et quelques autres infrastructures sont toujours visibles à l'aéroport situé au nord du village de Longue-Pointe-de-Mingan. Des archives municipales pertinentes ont également été obtenues. Ces sources sont constituées de rapports mensuels rédigés par le personnel américain de cet aéroport militaire, ainsi que certains articles de journaux. La section « histoire » de la United States Air Force (USAF⁷⁰) a été contactée pour obtenir davantage de rapports provenant de l'Army Airways Communications System (AACS). Les documents ont été obtenus quelques six mois plus tard : ils contenaient plus de cinq mille pages, incluant plusieurs photographies, rapports, lettres et textes relatant l'évolution de plusieurs installations américaines, localisées au Canada et ailleurs. Parmi ces installations : Mécatina⁷¹, ou encore des aéroports militaires comme ceux de Mingan et de Goose Bay. Une recherche à Bibliothèque et Archives nationales du Québec (BAnQ) a également été effectuée. Peu de choses concernant l'aéroport militaire de Mingan y sont disponibles. Quelques documents iconographiques ont été repérés ; ils permettent de bonifier les connaissances et de confirmer plusieurs renseignements contenus dans les fichiers gracieusement fournis par la USAF.

⁷⁰ Il pourra être fait mention de la USAAF ou de la USAF. Il ne s'agit pas d'erreurs. Au temps de la DGM, la USAF n'existait pas encore. Ce n'est qu'en 1947 que la USAF fut créée. Voir à cet effet : <https://www.britannica.com/topic/National-Security-Act>, page consultée le 27 février 2019.

⁷¹ À ne pas confondre avec le village de Gros-Mécatina.

Le site de l'aéroport de Mont-Joli a également été visité. Il a notamment été possible de faire la rencontre du pilote Martin Abud, également vétéran après avoir été technicien au sein de l'escadron 425 Alouette. Celui-ci a mis sur pied un musée à l'aérogare. Ce dernier regroupe plusieurs artefacts (photographies, maquette, uniformes, etc.) relatant l'époque de la DGM à Mont-Joli. Sur le plan des archives, une demande auprès de Bibliothèque et Archives Canada a été effectuée afin d'obtenir l'entente créant le PEACB à Mont-Joli. Les formalités d'obtention de ces sources demeurent fastidieuses et relativement dispendieuses. Cette entente multinationale permettra de mieux comprendre le concept du commandement et contrôle (C2) quant au PEACB de même que les moyens utilisés pour sauvegarder la souveraineté canadienne, le cas échéant. Le cahier de l'arpenteur géomètre Georges Morency auprès du site internet de l'arpenteur général du Québec a aussi été obtenu. Enfin, pour apprécier les enjeux de souveraineté du territoire, les recherches se sont poursuivies en consultant certains actes juridiques permettant de vérifier les titres de propriété relatifs à Mingan, Mont-Joli et Gaspé. Ces actes sont disponibles au Registre foncier du Québec⁷² en consultant les index des immeubles correspondants aux numéros de lots déjà identifiés. À cette étape, une certaine connaissance du registre foncier antérieur à la récente réforme du cadastre est utile, puisqu'il s'avère nécessaire de remonter aux années 1940-1950 – soit à une époque où les anciens numéros de lots sont encore en usage. Au cours de ces laborieuses recherches, nous avons constaté qu'il ne fallait surtout pas se fier aveuglément à ce qui est indiqué à ces divers registres provinciaux – des contre-vérifications ont été nécessaires pour s'assurer de l'exactitude des numéros de lot⁷³.

Le présent mémoire est divisé en quatre chapitres distincts.

⁷² Toutefois, pour chacun de ces sites, il faut d'abord obtenir un numéro de lot. Pour connaître ces numéros de lot au cadastre du Québec, une consultation sur le site internet de l'arpenteur général du Québec s'impose. Ou encore, il faut vérifier avec la municipalité concernée qui peut fournir le numéro de lot concerné à l'aide de la matrice graphique. Il est également crucial de savoir l'appellation de la circonscription foncière concernée pour effectuer les recherches au bon endroit.

⁷³ À l'époque où le Code civil du Bas-Canada était en vigueur au Québec, le terme qu'il fallait utiliser était « enregistré ». Depuis la réforme du droit civil et l'avènement du Code civil du Québec survenu le 1^{er} janvier 1994, le terme a été modifié pour celui de « publié ». Ces démarches sont fort pénibles, surtout lorsqu'il faut discuter avec des fonctionnaires sûrement bien intentionnés, mais avec lesquels plusieurs justifications doivent être apportées pour effectuer des modifications.

Le premier chapitre offre un portrait du contexte général de la DGM ainsi qu'une présentation des trois principales bases militaires de l'Est du Québec et leurs postes accessoires, le cas échéant. Le second chapitre analyse les principales missions confiées aux bases de Gaspé, Mont-Joli et Mingan, de même que le fonctionnement général de l'ensemble de ce dispositif militaire. Le troisième chapitre expose le rôle des principaux corps armés impliqués et discute le concept du commandement et contrôle (C2). Le chapitre quatre apprécie les enjeux touchant la souveraineté du territoire.

Chapitre 1

Des débuts difficiles pour le Canada

« Le déroulement de toute guerre est subordonné, dans une très large mesure, aux événements intervenus avant le déclenchement des hostilités. L'historien qui manquerait de faire l'examen critique des préparatifs entrepris ou négligés faillirait à sa mission. »

Colonel Charles Perry Stacey

1. La Deuxième Guerre mondiale

1.1 Le contexte géopolitique et économique

Au cours des guerres qu'il a menées depuis la Confédération, le Canada a toujours bénéficié du soutien d'alliés. Son implication pendant la Première Guerre mondiale s'est effectuée à titre de Dominion au sein de l'Empire britannique. Quelque 425 000 Canadiens ont accompli leur devoir en se rendant affronter l'ennemi outremer, et plus de 60 000 d'entre eux ont fait le plus grand don qui soit : leur vie¹.

Au lendemain des horreurs survenues sur les champs de bataille, les Canadiens, tout comme l'ensemble des anciens belligérants, veulent tourner la page et reprendre une vie normale. Au cours de la décennie qui suit la guerre, le pays réduit considérablement ses dépenses militaires *per capita*, étant même celui qui, parmi les dix pays alliés ou neutres répertoriés, alloue la plus faible proportion de ses capacités financières à ce poste budgétaire². La crise économique des années trente limite la capacité du Canada à investir dans la défense militaire. Dans les faits, l'armée en est réduite à gérer et administrer un programme d'aide destiné aux chômeurs³. L'effectif est diminué, l'entraînement des troupes est limité au strict minimum, l'équipement et l'armement sont devenus désuets,

¹ Charles Perry Stacey, colonel, *Armes, hommes et gouvernements. Les politiques de guerre du Canada 1939-1945*, Ottawa, ministère de la Défense nationale, 1970, p. 1.

² Donald James Goodspeed, *Les Forces Armées du Canada. Un siècle de grandes réalisations*, Ottawa, Direction des services historiques Quartier Général des Forces Canadiennes, 1967, p. 91. Le tableau comparatif des dépenses militaires *per capita* de 10 pays au cours des années 1920 est présenté dans l'annexe B du présent mémoire.

³ James Struthers, « La crise des années 1930 au Canada », *L'encyclopédie canadienne*, 16 septembre 2019, <https://www.thecanadianencyclopedia.ca/fr/article/crise-des-annees-1930>, article consulté le 4 avril 2020.

quand ils ne sont pas tout simplement manquants⁴. La situation de l'Aviation royale du Canada, créée officiellement en 1924, est encore plus chancelante. Devant survivre avec fort peu de moyens, elle est contrainte de travailler en collaboration avec des organismes civils⁵. De son côté, la Marine royale canadienne, créée en 1910, est tellement à court de fonds que certains de ses navires et les deux sous-marins qu'elle possède doivent être désarmés, tandis que le collège naval se voit obligé de cesser ses activités⁶.

Pendant ce temps, Adolf Hitler prend le pouvoir le 30 janvier 1933 et s'assure de réarmer les forces armées de son pays. Les Allemands réussissent à se libérer des contraintes du traité de Versailles par l'accord naval anglo-allemand du 18 juin 1935⁷ qui leur garantit notamment la continuité du programme de développement de leur sous-marin de type VII lancé dès 1936⁸. L'empire du III^e Reich continue de faire fi du traité de Versailles en s'emparant de plusieurs territoires⁹. Lorsque l'armée et l'aviation allemandes

⁴ Donald James Goodspeed, *Les Forces Armées du Canada. Un siècle de grandes réalisations*, Ottawa, Direction des services historiques Quartier Général des Forces Canadiennes, 1967, p. 95 ; Jacques Castonguay et al., *Le Régiment de la Chaudière 1869-2004*, Lévis, Le Régiment de la Chaudière, 2005, p. 119. Castonguay mentionne : « Il va sans dire que l'équipement et l'habillement laissaient fort à désirer. [...] [C]'était là un problème commun à toute la milice. En outre, les bâtiments loués n'offraient généralement pas l'espace requis pour l'entraînement. »

⁵ William March, « Aviation royale canadienne », *L'encyclopédie Canadienne*, 30 mars 2015, <https://www.thecanadianencyclopedia.ca/fr/article/aviation-royale-canadienne>, article consulté le 4 avril 2020. Également, Goodspeed, *op. cit.*, note 4, p. 104.

⁶ Goodspeed, *op. cit.*, note 4, p. 98. Richard Gimblett, « Marine royale Canadienne », *L'Encyclopédie canadienne*, 4 mars 2015, <https://www.thecanadianencyclopedia.ca/fr/article/marine-royale-canadienne>, article consulté le 14 avril 2020. Gimblett écrit ceci : « En réponse à ces coupes, le directeur du service naval réduit à 500 le personnel de la force permanente, ferme le collège naval, ne garde que deux destroyers et quatre chalutiers en service comme vaisseaux d'entraînement et détourne des ressources pour financer la mise sur pied de la Réserve des volontaires de la Marine royale canadienne. »

⁷ Selon l'historien Van den Bergh, « aussitôt, Hitler entreprenait un vaste programme de construction navale : 2 cuirassés, 2 croiseurs, 16 destroyers et 28 U-Boot. ». Voir Éric Van den Bergh, « L'accord naval Anglo-allemand du 18 juin 1935 », *Tribune histoire*, 28 septembre 2008, <http://www.empereurperdu.com/tribunehistoire/viewtopic.php?f=12&t=671>, article consulté le 23 juin 2019. Voir également : Eddy Bauer, *La dernière guerre ou histoire controversée de la Deuxième Guerre mondiale*, vol. 1, Paris, Éditions Atlas, 1978, p. 128. Préalablement, dès le 28 juin 1935, le U-1 (de type II A) est commissionné au cours d'une cérémonie au chantier naval de Kiel en Allemagne, Rainer Busch et Hans-Joachim Roll, *German U-Boat Commanders of World War II*, London, Greenhill Books, 1999, p. 11.

⁸ Des programmes clandestins ont permis d'assembler ces navires avec la collaboration de pays européens. En 1939, le 3^e Reich dispose de 65 sous-marins. Jean-Marie Mathey et al., *Histoire des sous-marins. Des origines à nos jours*, Paris, ETAI, 2002, p. 50. Ce chiffre fluctue selon les historiens consultés. Voir : François-Emmanuel Brézet, « Les U-Boot pouvaient renverser le cours de la guerre », dans Jean Lopez et Olivier Wieviorka, dir., *Les mythes de la seconde guerre mondiale*, Paris, Perrin, 2015, p. 57 ; voir également Daniel Morgan et al., *U-Boat Attack Logs. A Complete Record of Warship Sinkings from Original Sources 1939-1945*, Barnsley Yorkshire, Seaforth Publishing, 2011, p. XXVIII.

⁹ Eddy Bauer, *La dernière guerre ou histoire controversée de la Deuxième Guerre mondiale*, vol. 1, Paris, Éditions Atlas, 1978.

envahissent la Pologne le 1^{er} septembre 1939, les Britanniques et les Français mettent un point d'honneur à respecter les engagements d'entraide préalablement convenus avec les Polonais et, de ce fait, le Royaume-Uni déclare la guerre à l'Allemagne le 3 septembre.

Contrairement à ce qui s'était passé en 1914, cette décision du parlement britannique n'implique pas directement le Canada : le Statut de Westminster, décrété en 1931, a conféré au pays son indépendance en ce qui concerne des décrets à vocation internationale. Malgré cela, selon le principe périmé de l'indivisibilité de la Couronne, mais surtout à cause des liens qui unissent le Canada à l'Angleterre, ce n'est qu'une question de temps avant que le pays ne fasse partie des belligérants¹⁰. Le Canada déclare ainsi la guerre à l'Allemagne le 10 septembre 1939. Pour le premier ministre canadien de l'époque, William Lyon Mackenzie King, conscient que le pays n'est plus à l'abri des attaques de l'ennemi, l'effort de guerre doit se concentrer à la défense du territoire canadien. King espère ainsi éviter une nouvelle crise de conscription pour le service outremer, tout en accordant la priorité à l'aide économique plutôt que militaire¹¹.

Quelle est la situation des forces armées à l'aube de cette deuxième guerre en moins de 25 ans? De quels effectifs, armements et équipements dispose le Canada pour affronter l'ennemi dans un contexte où les progrès technologiques rendent maintenant possible les attaques au-delà de l'Atlantique?

1.2 L'état des forces armées à l'aube de la Deuxième Guerre mondiale

Compte tenu des budgets alloués à la défense, la construction de nouvelles bases militaires ne constitue pas la priorité du pays. Dans l'Est du Canada¹², les principales bases militaires de l'armée, en opération en 1939, sont celles de Valcartier¹³, Petawawa et

¹⁰ Jack Lawrence Granatstein, *Canada's War. The Politics of the Mackenzie King Government, 1939-1945*, Toronto, Oxford University Press, 1975, p. 19. Henri Brun et Guy Tremblay, experts en droit constitutionnel canadien soutiennent qu'« il existe un roi ou une reine du Canada, distinct en droit du monarque britannique, depuis 1926. Ceci, en vertu d'une convention constitutionnelle écrite, à savoir les accords auxquels les dominions de l'empire sont parvenus avec la Grande-Bretagne à la Conférence impériale de 1926. La distinction était dès lors établie entre le roi de Grande-Bretagne et le roi en tant que chef d'État d'un dominion. » Voir Brun et Tremblay, *Droit constitutionnel*, Cowansville, Les Éditions Yvon Blais, 1982, p. 254.

¹¹ Granatstein, *Idem.*, p. 10, 11, 13, 24 et 99.

¹² Excluant Terre-Neuve et Labrador qui joindront la Confédération en 1949.

¹³ Inaugurée en 1914. Voir Annie Mathieu et Jean-Simon Gagné, « La Première Guerre mondiale et la naissance de Valcartier », *Le Soleil*, Québec, 14 juin 2014, <https://www.lesoleil.com/archives/la-premiere->

London¹⁴. Les bases de Borden, Ottawa et Trenton¹⁵ servent à l'aviation, tandis que la marine se rattache aux ports d'Halifax et de Sydney¹⁶.

L'armée de terre doit composer avec un effectif, pour tout le Canada, de 4 500 hommes. Ces derniers ne font pas tous partie des métiers combattants en première ligne entraînés à affronter l'ennemi¹⁷, car plusieurs d'entre eux travaillent aux services¹⁸. Ces militaires subissent constamment les effets du manque de matériel : les chars, les canons antichars, les armes d'appui tactique, les véhicules blindés, les véhicules blindés porte-mitrailleuses et même les armes nécessaires à la défense des côtes font défaut. Cette réalité s'explique notamment par le fait que le principal fournisseur, c'est-à-dire le Royaume-Uni, doit prioriser sa propre défense¹⁹. Tout a été restreint afin de diminuer les coûts. En 1936, les régiments de l'infanterie et mitrailleuses sont réduits de 135 à 91²⁰, et les métiers des armes de combat sont en grande partie équipés avec du matériel désuet datant de 1918.

Le corps de l'aviation royale comprend, au début de la guerre, 360 officiers commissionnés répartis sur l'ensemble du territoire canadien, principalement affectés à Trenton. De ces 360 officiers, 261 relèvent de l'aviation permanente et plusieurs ne sont ni

[guerre-mondiale-et-la-naissance-de-valcartier-81f1634043e7924d7f94e50288f192cb](#), article consulté le 15 avril 2020.

¹⁴ Dans une moindre mesure en ce qui concerne London. Il existait, par ailleurs, à Farnham, une base militaire ouverte depuis le début du XX^e siècle. Fermée à l'ouverture des hostilités en 1939, elle ne redémarrera ses opérations qu'en 1940. Voir, Ville de Farnham, « Présence militaire », <http://www.ville.farnham.qc.ca/historique/>, page consultée le 15 avril 2020.

¹⁵ Borden avait ouvert ses portes au cours de la Première Guerre mondiale et Trenton devait prendre la relève en 1929. « Rick » Johnson, *Trenton 50 Years of Air Force*, CFB Trenton, Copyright CFB Trenton 50th Anniversary Committee 1981, 1981, p. 7.

¹⁶ Le port de Sydney avait joué un rôle majeur lors de la Première Guerre mondiale. Les fortifications étaient toutefois désarmées et en mauvais état à l'aube de la Deuxième Guerre mondiale. Voir, Tom MacGregor, « La guerre arrive au port de Sydney », *LEGION Canada's military history magazine*, mars-avril 2020, section francophone, p. 5.

¹⁷ Tels que fantassins, artilleurs, ingénieurs de combat ou équipages de véhicules blindés.

¹⁸ Notamment : aumôniers, corps médical et dental, prévôté (police militaire), commis à l'administration et de la solde, commis postaux, corps de l'intelligence (renseignement), corps forestier, corps des signaleurs (communications), gens de l'ordonnance (approvisionnement), cuisiniers, instructeurs, militaires du transport (conducteurs, mécaniciens) et évidemment les officiers supérieurs destinés aux postes d'état-major.

¹⁹ Goodspeed, *op. cit.*, n. 4, p. 95 et 96. Confirmé par Antonio Lechasseur, « Le Régiment de Gaspé-Bonaventure, le lieutenant-colonel Joseph Pineault et la défense des côtes gaspésiennes durant la Seconde Guerre mondiale », *Revue d'histoire du Bas-Saint-Laurent*, vol. XI (1), n° 28, janvier-mars 1985, p. 20. http://semaphore.uqar.ca/601/1/ESTUAIRE_1985_NO-1.pdf, article consulté le 31 janvier 2019.

²⁰ Stacey, *op. cit.*, n. 1, p. 5. Serge Bernier, *Le patrimoine militaire canadien. D'hier à aujourd'hui. Tome III, 1872-2000*, Montréal, Art Global, 2000, p. 144. Selon Bernier, « En 1936 donc, l'ordre de bataille de la milice, tel qu'il était constitué en 1920, a diminué de plus de la moitié et plusieurs régiments ont disparu pour de bon ou ont été amalgamés à d'autres. »

pilotes ni navigateurs. S'ajoutent à ces officiers, 2 797 membres du rang²¹, dont 1 930 font partie de la force permanente. Selon l'historien militaire Serge Bernier, lorsque le Canada se retrouve en guerre, « l'Aviation Royale du Canada peut mettre en service 53 avions, la plupart dépassés. La seule véritable arme aérienne dont dispose le pays est un escadron de sept Hurricane²². »

La Marine royale canadienne ne connaît pas un meilleur sort au début de la Seconde Guerre mondiale. Son effectif est composé de 397 officiers répartis comme suit : 191 dans la Marine royale canadienne, 74 dans la réserve et 132 dans la réserve volontaire²³. Pour défendre la côte ouest, elle peut compter sur quatre destroyers, trois dragueurs de mines et un navire de formation. En ce qui concerne la côte est, le *NCSM Saguenay* et le *NCSM Skeena* constituent les deux destroyers disponibles. Les dragueurs de mines *Gaspé* et *Fundy* complètent la flotte atlantique avec le voilier à trois mâts *Venture*, de la catégorie d'embarcation *Schooner*, qui sert à la formation des équipages et à l'enseignement des traditions maritimes²⁴.

Le territoire de l'Est du Québec ne comprend aucune unité de la milice. Au moment du déclenchement de la guerre, il possède toutefois un régiment d'infanterie, Les Fusiliers du St-Laurent, rattaché à la réserve de l'armée et dont les quartiers généraux se situent à

²¹ Un(e) membre du rang est un militaire qui n'obtient aucune commission du Souverain. Ils détiennent les grades de soldat, caporal, ainsi que les sous-officiers supérieurs des grades de caporal-chef et sergent, puis les adjudants, adjudants-mâtres et adjudants-chefs, bref ceux qui ne sont pas des officiers commissionnés.

²² Bernier, *op. cit.*, note 20, p. 146. Lorsque Bernier fait mention du terme « dépassés », il fait référence à l'aspect technologique de ces appareils.

²³ James Essex décrit, avec un brin d'humour sarcastique, la distinction entre ces trois types de marins :

« First, there was the Royal Canadian Navy, the RCN or elite, whose officers had joined the force as cadets, being in the Royal Navy as *snotties*, then, with their first stripe, a solid gold band, returned to Canada more British than their English cousins. While the Royal Canadian Volunteer Reserve, whose members had no knowledge of the sea, was marked with officers wearing a wavy gold band (wavy-navy), the Reserves wore a thin criss-crossed stripe consisting of a series of links – as in a chain. The Royal Canadian Naval Reserve (RCNR), on the other hand, represented the opposite extreme. Most of its men had Deepsea Master's Certificates and had commanded large merchant ships. The difference between the three was obvious as often shown by the condescending attitude of the solid-striped officers of the RCN, who acted more like members of an exclusive club than sailors. It was once summed up with the wry observation that... the RCNR are sailors trying to be gentlemen; the RCNVR are gentlemen trying to be sailors; and the RCN were neither but trying to be both. » James Essex, *Victory in the St-Lawrence. Canada's Unknown War*, Erin, The Boston Mills Press, 1984, p. 35.

²⁴ Gilbert Norman tucker, *The Naval Service of Canada. Its official history*, vol. 2 Activities on Shore during the Second World War, Ottawa, Le ministère de la Défense Nationale, 1952, p. 7. Aussi, Roger Sarty, « La Marine royale du Canada et la Bataille de l'Atlantique, 1939-1945 », Musée canadien de la Guerre, <https://www.museedelaguerre.ca/apprendre/depeches/la-marine-royale-du-canada-et-la-bataille-de-latlantique-1939-1945/#tabs>, article consulté le 16 avril 2020.

Rimouski ; ne compte toutefois aucun effectif en Gaspésie ou sur la Côte-Nord²⁵. Ainsi, après 21 ans d'accalmie, il apparaît manifeste que le Canada n'est absolument pas préparé à devenir un partenaire militaire crédible des alliés à l'aube de la Deuxième Guerre mondiale. Malgré cela, le pays et un bon nombre de ses citoyens seront bientôt impliqués dans le vaste espace de bataille qu'est l'océan Atlantique.

1.3 La bataille de l'Atlantique et ses enjeux

La bataille la plus longue de la Deuxième Guerre mondiale – soit 68 mois – s'est déroulée dans l'Atlantique nord. Dès le 3 septembre 1939, à peine quelques heures après la déclaration de guerre par le Royaume-Uni, le sous-marin allemand U-30 torpille et coule le paquebot SS Athenia²⁶, parti de Liverpool et se dirigeant vers Montréal. Cette attaque cause la toute première victime canadienne²⁷, et ce, avant même que le pays ne soit officiellement impliqué.

Il faut comprendre que, dès le départ, l'une des principales fonctions du Canada demeure le ravitaillement du Royaume-Uni par transport maritime. Les besoins sont nombreux : personnel, armes (tel que des canons et des munitions), rations de combat, médicaments de toutes sortes, véhicules blindés, camions lourds et légers, aéronefs, pièces de rechange et outils, vêtements, textiles, nourriture, bois d'œuvre, acier, pétrole et tout autre équipement requis pour combattre les forces armées d'Hitler. Ce transport transatlantique s'avère essentiel au succès du Royaume-Uni dans cette guerre qui s'amorce.

Au tout début de la Deuxième Guerre mondiale, les insulaires doivent obtenir plus ou moins 50 000 000 de tonnes d'approvisionnement par année. La marine marchande britannique dispose d'un effectif d'environ 160 000 marins opérant approximativement 3 000 bâtiments océaniques et quelques 1 000 caboteurs – pour une capacité totale de 21 000 000 de tonnes. Malgré cela, cette flotte ne peut fournir que quelque 75% des

²⁵ François Dornier et Marie-Claude Joubert, *Soldats de la Côte... Les Fusiliers du St-Laurent : d'hier à aujourd'hui*, Rimouski, La Régie-Les Fusiliers du Saint-Laurent, 1992, p. 56 et 61. La Compagnie D avait été transférée de New Carlisle à Rimouski en 1937.

²⁶ Dans ce contexte, « SS » signifie : *Steam Ship*.

²⁷ Hanna Baird de Montréal, était une employée à bord de ce paquebot. Marc Milner, *Battle of the Atlantic. Canada's War at Sea*, Kanata, *LEGION Canada's military history magazine*, Canvet Publications, 2015, p. 10.

importations requises, le Royaume-Uni doit alors se fier à des navires étrangers pour compléter son réapprovisionnement²⁸ et le Canada figure parmi les principaux fournisseurs. Tout au long de la bataille de l'Atlantique, l'Allemagne palliera la faiblesse de sa marine en utilisant l'arme sous-marine²⁹; l'objectif de l'amiral Karl Dönitz³⁰ visait à s'assurer que les cargos de la marine marchande alliée ne puissent atteindre l'Angleterre. Pour lui, la guerre du tonnage³¹ demeure prioritaire, plus particulièrement le torpillage des pétroliers³². Dönitz espère ainsi affamer l'Angleterre, en brisant sa chaîne d'approvisionnement et obtenir sa reddition. Lors des traversées de l'Atlantique, tant à l'aller qu'au retour, les navires de guerre alliés ont ordre d'escorter les bâtiments de la marine marchande. Souvent incapables d'apercevoir leur furtif ennemi, ils demeurent constamment en mode défensif et l'issue des affrontements demeure imprévisible.

Lors de la Première Guerre mondiale, le système de convoi de cargos escortés par des navires de guerre, adopté en 1917, avait démontré son efficacité³³. Pourtant, avant l'incident de l'Athenia en 1939, l'amirauté britannique n'avait pas prévu recourir de nouveau au système de convoyage pour protéger les bâtiments de la marine marchande contre les sous-marins allemands³⁴. La même approche était préconisée par la Marine royale canadienne : le plan de défense élaboré en 1937 n'évalue pas que les sous-marins allemands constituent le principal problème pour la protection du Canada³⁵. Si ce plan évoque bien l'éventualité d'une navigation par convois, il est tout de même décidé d'attendre avant d'en faire usage³⁶. L'organisation d'un tel système présente évidemment des avantages, mais aussi certains

²⁸ Paul William Collins, *Starting from Scratch: St-John's Newfoundland as a Case Study in Second World War Naval Base Development*, thèse de doctorat (histoire), Memorial University of Newfoundland, 2011, p. 65.

²⁹ Jean-Marie Mathey et Alexandre Sheldon-Duplaix, *Histoire des sous-marins. Des origines à nos jours*, Paris, ETAI, 2002, p. 27.

³⁰ Dönitz est l'officier responsable des sous-marins allemands. Voir Léonce Peillard, *La Bataille de l'Atlantique*, Paris, Robert Laffont, 1974, p. 23.

³¹ Pour visualiser l'efficacité des sous-marins allemands lors de cette *guerre du tonnage*, voir l'annexe C.

³² Richard Snow, *A Measureless Peril, America in the Fight for the Atlantic, The Longest Battle of World War II*, New York, Scribner, 2010, p. 203.

³³ Roger Sarty, *Le Canada et la Bataille de l'Atlantique*, Montréal, Art Global, 1998, p. 24.

³⁴ Roger Sarty, *War in the St-Lawrence. The Forgotten U-Boat Battles on Canada's Shores*, Toronto, Penguin Group, 2013, p. 21.

³⁵ Paul Burtch, *Canadian Theatre. The Battle of the St-Lawrence and its Aftermaths, May-October 1942*, mémoire de maîtrise (histoire), Carleton University, 2001, p. 76.

³⁶ Roger Sarty, *Le Canada et la Bataille de l'Atlantique*, Montréal, Art Global, 1998, p. 102.

inconvenients. Au nombre des avantages, on relève la sécurité accrue des navires marchands, qui incite les sous-marins ennemis à patrouiller ailleurs, ainsi qu'une plus grande facilité à modifier la trajectoire d'un ensemble de vaisseaux devant un danger³⁷. Au rang des désavantages figurent le ralentissement du convoi, la vitesse de l'ensemble étant ajustée en fonction du plus lent de ses membres³⁸, ainsi que le risque de collision en cas de mauvais temps.

Le temps requis pour rassembler les navires limite le tonnage pouvant être transporté. La durée de l'attente, cumulée à la vitesse réduite du convoi, font en sorte que le nombre total de traversées (ou de tonnage) pour l'ensemble de ces bâtiments est moindre que si chacun voyageait seul. L'un des problèmes majeurs demeure la quantité de navires de guerre et le personnel mobilisé pour cette tâche, alors que les besoins immédiats résident souvent ailleurs³⁹. Subsidiairement, la plupart des navires civils sont protégés, un tant soit peu, par des canons ou des mitrailleuses installés sur leur pont et opérés par des militaires ou des marins spécifiquement formés. Ceux-ci peuvent donc veiller à la sécurité de leur propre bateau contre toute attaque éventuelle⁴⁰. Or, au tout début de la guerre 39-45, les forces armées canadiennes manquent tellement de tout qu'elles doivent réquisitionner la flotte et le personnel navigant de la Gendarmerie royale du Canada⁴¹. Pour les Canadiens, leurs premiers voyages sur l'Atlantique vers l'est constituent toute une épopée. Le manque d'armement est si patent que les 14 premières corvettes à se rendre en Angleterre sont *armées* de canons de bois. À leur arrivée en Angleterre, ces *canons* sont pliés par l'eau de mer et pendent lamentablement. À cette vue, le traditionnel flegme britannique incite un

³⁷ Sarty, *op. cit.* n. 34, p. 57.

³⁸ Les convois sont organisés en convois lents (SC) et rapides (HC). Les navires pouvant naviguer à une vitesse constante de plus de 15 nœuds voyagent généralement en solo, car leur vitesse est supérieure à celle des sous-marins ennemis. Sarty, *op. cit.*, n. 36, p. 52.

³⁹ Nathan Greenfield, *The Battle of the St-Lawrence. The Second World War in Canada*, Toronto, Harper Collins Publishers, 2004, p. 9.

⁴⁰ Le SS Leto, coulé le 12 mai 1942 face au village de Sainte-Madeleine-de-la-Rivière-Madeleine, avait à son bord deux canonnières civiles néerlandaises ainsi que deux artilleurs militaires britanniques. Source : List of Rescued crew members of S.S. LETO, document obtenu du Musée maritime de Rotterdam, le 15 août 2007. Au Canada, ce moyen de défense est utilisé pour la première fois, le 15 septembre 1942 contre le U-517. Voir Greenfield, *op. cit.*, n. 39, p. 146.

⁴¹ Dossier de service du lieutenant-colonel d'aviation Hubert Watson Coffin C/1337. Ancestry.com. *Dossiers de service de la Deuxième Guerre mondiale - victimes de guerre, Canada, 1939 à 1947* [database on-line]. Lehi, UT, USA: Ancestry Operations, Inc., 2015., consulté le 23 avril 2020. Ce Gaspésien sera responsable de la planification et l'opération des navires de sauvetage du Commandement aérien de l'Est du Canada, incluant la base de Gaspé, NCSM Ramsay.

amiral à apporter le commentaire suivant : « My God! Since when are we clubbing the enemy to death^{42?} »

Au cours des années suivantes, des ajustements tactiques seront apportés par les alliés sur l'Atlantique, tels que les patrouilles aériennes à plus long rayon d'action et l'augmentation du nombre de navires disponibles pour escorter les convois. Il en sera ainsi tout au long de cette bataille, bien que les navires canadiens ne profitent pas des plus récentes technologies – alors qu'en contrepartie les meilleurs radars sont installés sur les bâtiments britanniques⁴³. Certaines particularités du golfe Saint-Laurent font par ailleurs obstacle au travail de la Marine royale canadienne. Ainsi, la présence d'eau salée et douce qui forment des couches distinctes limitent le fonctionnement de l'*Allied Submarine Detecting Investigation Committee (ASDIC)*⁴⁴, puisque les ondes émises par cet appareil ne peuvent pénétrer les différentes propriétés de ce milieu aquatique particulier, protégeant d'autant les sous-marins ennemis⁴⁵. Les résultats de l'ASDIC sont décevants, les opérateurs étant trompés par un banc de poissons qu'ils assimilent à un sous-marin⁴⁶. Le manque d'expérience des marins constitue un problème majeur : plusieurs d'entre eux n'ont jamais navigué et certains, en provenance des Prairies, n'ont même jamais vu la mer. Un entraînement d'au moins cinq ans est nécessaire pour former un marin⁴⁷, mais la situation exige que des néophytes deviennent des combattants sur-le-champ. En 1944, le journaliste Leslie Roberts les qualifie de « marins du dimanche », de membres de clubs nautiques partiellement entraînés⁴⁸. Jeunes et inexpérimentés, les 38 membres de l'équipage du NCSM *Racoon*, torpillé le 7 septembre 1942, représentent bien les militaires de la Marine royale canadienne de cette époque⁴⁹. Le professionnalisme des marins canadiens

⁴² Greenfield, *op. cit.*, n. 39, p. 118. À noter que James Essex mentionne plutôt que ce sont 2 des 14 premières corvettes qui sont ainsi *armées*. Essex, *op. cit.*, note 23, p. 13.

⁴³ Roger Sarty, *War in the St-Lawrence. The Forgotten U-Boat Battles on Canada's Shores*, Toronto, Penguin Group, 2013, p. 152.

⁴⁴ Il s'agit de l'ancêtre du SONAR.

⁴⁵ Sarty, *op. cit.*, n. 43, p. 117.

⁴⁶ *Ibid.*, n. 43, p. 118.

⁴⁷ Greenfield, *op. cit.*, n. 39, p. 10.

⁴⁸ *Ibid.*, n. 39, p. 9.

⁴⁹ Sarty, *op. cit.*, n. 43, p. 147. « They were typical of the crews of Canada's citizen navy. » Cela est confirmé par le témoignage de l'officier Stanislas Déry : « Plusieurs officiers sont des jeunes qui en sont à leur première expérience et que les choses sont bien compliquées pour eux. » Jean-Louis Morgan et Linda Sinclair, *Ne tirez pas*, Montréal, Éditions de l'Archipel, 2008, p. 44.

progresses cependant à pas de géant. Dès le mois de mai 1941, le commodore Leonard Warren Murray prend le commandement de la Force d'Escorte de Terre-Neuve⁵⁰. Promu contre-amiral moins de deux ans plus tard, il est ensuite nommé commandant du secteur canadien nord-ouest de l'Atlantique, ce qui fait de lui le seul Canadien à commander un théâtre d'opérations au cours des deux guerres mondiales du XX^e siècle⁵¹. L'Atlantique est, à cette époque, divisé en trois zones distinctes : le secteur nord-est placé sous la responsabilité de la Royal Navy britannique, le secteur nord-ouest surveillé par le Canada et le sud, sécurisé par la marine des États-Unis. L'historien Michael Hadley⁵² présente des statistiques intéressantes qui démontrent l'efficacité du travail effectué par la Marine royale du Canada, considérant qu'elle avait la responsabilité de 48% des escortes en Atlantique Nord.

Tout au long des 68 mois qu'aura duré la Bataille de l'Atlantique, les navires de la Marine royale canadienne auront coulé 55 bâtiments ennemis⁵³ et participé à 11 opérations contre les sous-marins allemands dans le secteur nord-ouest de l'Atlantique entre mai 1943 et mai 1945⁵⁴. Toutefois, 1 990 officiers et membres du personnel, tant masculin que féminin⁵⁵, ont fait le sacrifice ultime pour l'accomplissement de ce prodigieux effort. L'implication de ces militaires a permis d'offrir une excellente protection aux navires de la marine marchande alliée. Grâce à la navigation en convois, ceux-ci bénéficiaient d'une sécurité accrue, comme le démontre les statistiques du tableau ci-dessous.

⁵⁰ Sarty, *op. cit.*, n. 43, p. 63.

⁵¹ Greenfield, *op. cit.*, n. 39, p. 275.

⁵² Michael Hadley, *U-Boats Against Canada German Submarines in Canadian Waters*, Montréal, McGill-Queen's University Press, 1985, p. 360.

⁵³ Sharon Adams et Adam Day, *Battle of the Atlantic. Canada's War at Sea*, Kanata, LEGION Canada's military history magazine, 2015, p. 67.

⁵⁴ *Idem.*, p. 71.

⁵⁵ *Idem.*, p. 93.

**Tableau du nombre de navires alliés ayant traversé l'Atlantique en convois
entre l'Amérique du Nord et l'Europe**

Septembre/décembre 1939	527
1940	4 053
1941	6 974
1942	7 423
1943	9 095
1944	9 794
Janvier/mai 1945	4 816
Total	42 682
<u>Nombre de navires coulés</u>	<u>438 (1.026%)</u>

1.4 La situation dans l'Est du Québec en 1939

La portion maritime de l'Est du Québec ne fonctionne pas en vase clos : ce territoire est inclus dans les limites territoriales d

e la région militaire de l'Atlantique dont le quartier général est localisé à Halifax⁵⁶. Le plan de défense canadien appliqué en 1939 a été communiqué aux autorités politiques dans un premier temps le 22 janvier 1938⁵⁷. Compte tenu de l'attitude belliqueuse du Japon, ce plan accorde la priorité à la portion ouest du pays selon l'historien Charles Stacey : « [O]n commence sur une grande échelle les travaux de fortification de la côte occidentale en 1937-1938, mais on ne fit rien d'important sur la côte de l'Atlantique avant 1939⁵⁸. » Ce n'est qu'en juillet 1938 que la côte atlantique reçoit une attention particulière : les défenses côtières sont améliorées, mais la réduction des budgets alloués retarde le début des travaux requis⁵⁹. Ce sont les ports de St-Jean au Nouveau-Brunswick et de Sydney en Nouvelle-Écosse qui seront priorisés, après celui d'Halifax⁶⁰. En ce qui concerne l'Est du Québec, c'est encore le néant absolu en 1939.

⁵⁶ Il s'agit du Commandement aérien de l'Est.

⁵⁷ Charles Stacey, *Six années de guerre*, Ottawa, ministère de la Défense nationale, 1957, p. 30.

⁵⁸ Stacey, *idem.*, p. 12.

⁵⁹ Stacey, *op. cit.*, n. 52, p. 17.

⁶⁰ Stacey, *op. cit.*, n. 52, p. 16.

Plus d'un an avant le début de la Deuxième Guerre mondiale, le président américain avait prononcé un discours à Kingston où il mentionnait que les États-Unis « ne resteraient pas passivement à l'écart si le territoire canadien était menacé⁶¹ ». Le premier ministre King avait alors répondu que le Canada veillerait à ce que « les forces ennemies soient mises dans l'impossibilité d'atteindre les États-Unis par terre, par mer, ou par air en traversant le territoire canadien⁶² ». La collaboration entre ces deux hommes d'État fera en sorte qu'ultérieurement à la déclaration d'Ogdensburg du 18 août 1940⁶³, la commission mixte permanente de la défense sera créée et recommandera, notamment, l'accroissement de la défense du port de Gaspé⁶⁴, qui deviendra le NCSM Fort Ramsay. Les Canadiens ont cependant pris l'initiative d'expédier une équipe de reconnaissance à Gaspé au printemps 1940 sous le commandement du capitaine de marine Colin Donald (assisté du colonel Samson de l'armée et de l'ingénieur Goldie) afin de débiter la planification de la construction de la base navale NCSM Fort Ramsay⁶⁵. Toutefois, leur présence devait certainement être très discrète, car « en juin 1940, le patrouilleur NCSM Eileen, une vedette de 65 pieds convertie en patrouilleur, entra à Gaspé, mais son commandant ne sut trouver la base et repartit⁶⁶ ».

Les membres de la commission mixte permanente de la défense⁶⁷ recommanderont également, en 1943, la construction de bases militaires aériennes – dont l'aéroport situé à

⁶¹ Charles Perry Stacey, *Armes, hommes et gouvernements. Les politiques de guerre du Canada 1939-1945*, Ottawa, ministère de la défense nationale, 1971, p. 109. Ce discours a été prononcé le 18 août 1938.

⁶² *Idem.*, p. 109.

⁶³ Le président américain Roosevelt et le premier ministre King conviennent, par la déclaration conjointe d'Ogdensburg, de créer la commission mixte permanente canado-américaine de défense. Gouvernement du Canada, <https://www.treaty-accord.gc.ca/text-texte.aspx?id=100977&Lang=fra>, article consulté le 25 janvier 2022. Voir la note 67, ci-après pour de plus amples informations.

⁶⁴ Il s'agit de la 3^e recommandation de cette commission. Stacey, *op. cit.*, n. 61, p. 382.

⁶⁵ James Essex, *Victory in the St-Lawrence. Canada's Unknown War*, Erin Ontario, The Boston Mills Press, 1984, p. 15, 16 et 18.

⁶⁶ Gouvernement du Canada, Historique des navires, Historique de la Marine royale canadienne, *NCSM Fort Ramsay*, <https://www.canada.ca/fr/marine/services/histoire/historiques-navires/fort-ramsay.html>, article consulté le 6 juin 2020.

⁶⁷ Cet organisme a pour mandat de faire des études et des recommandations aux gouvernements américain et canadien et est composé de deux co-présidents, un de chaque pays, et de militaires provenant de l'armée, de la marine et de l'aviation. Il est toujours en fonction. Norman Hilmer, *Commission permanente mixte de défense Canada-États-Unis*, L'Encyclopédie canadienne, 16 décembre 2013, <https://www.thecanadianencyclopedia.ca/fr/article/commission-permanente-mixte-de-defense-canada-etats-unis#:~:text=Organisme%20consultatif%20canado%2Dam%C3%A9ricain%20mis,au%20pr%C3%A9side nt%20am%C3%A9ricain%20F.D.%20Roosevelt.>, article consulté le 16 juin 2020. Voir aussi : Gouvernement du Canada, Défense nationale et Forces armées canadiennes, *Relation de défense entre le*

Longue-Pointe-de-Mingan⁶⁸ – de même que plusieurs stations météorologiques. La création de la commission mixte permanente de la défense marque le début d’une intense collaboration militaire entre le Canada et les États-Unis.

Le Royaume-Uni, quant à lui, avait délégué en mai 1938 une mission aérienne⁶⁹ pour évaluer le potentiel canadien en matière d’industrie aéronautique. Cette délégation avait également pour but d’inviter le Canada à devenir l’hôte d’établissements permettant la formation d’équipages aériens de la Royal Air Force⁷⁰. Bien qu’initialement réticent, le premier ministre King comprend très rapidement que le Plan d’entraînement aérien du Commonwealth britannique pourrait constituer une contribution appréciable du Canada à l’effort de guerre, mais il impose que ces écoles soient sous le commandement des Canadiens⁷¹. La convention créant le Plan d’entraînement aérien du Commonwealth britannique est signée le 16 décembre 1939 à Ottawa et autorise plusieurs pays à se doter d’un programme commun de formation, parmi lesquels le Canada, la Tchécoslovaquie, la Nouvelle-Zélande, l’Australie, l’Angleterre, le Pays de Galles, l’Écosse, la Belgique, la Norvège, les Pays-Bas, les Indes, la France libre et la Pologne. Ces derniers pays participeront au plan d’entraînement aérien des membres de leur personnel respectif sur le territoire canadien⁷².

Pour mener convenablement ce plan permettant de former des aviateurs, le Canada doit monopoliser plus de 104 000 militaires (hommes et femmes)⁷³ qui sont requis pour enseigner aux membres des équipages aériens leurs tâches respectives, effectuer l’entretien

Canada et les États-Unis, 4 décembre 2014, <http://www.forces.gc.ca/fr/nouvelles/article.page?doc=relation-de-defense-entre-le-canada-et-les-etats-unis/hob7hd8s>, page consultée le 16 juin 2020.

⁶⁸ Affaires mondiales Canada, <https://www.treaty-accord.gc.ca/text-texte.aspx?id=100977&Lang=fra>, page consultée le 25 mai 2020. Les membres de cette commission ne peuvent faire que des recommandations aux autorités supérieures canadiennes et américaines. Parmi celles-ci, une résolution est à l’effet que le contrôle, l’entretien et la défense des terrains d’aviation nordiques situés en territoire canadien utilisés par les Américains, dont Mingan, seront gérés par les militaires des États-Unis.

⁶⁹ Menée par un industriel britannique.

⁷⁰ Fred Hatch, « Le Canada, Aérodrome de la démocratie : Le plan d’entraînement du Commonwealth britannique, 1939-1945 », Ottawa, Service historique, Ministère de la Défense nationale, 1983, p. 8.

⁷¹ Le concept de contrôle et commandement fera l’objet du chapitre 3. La convention créant ce plan d’entraînement aérien sera expliquée en 4.3. La gestion du territoire canadien sera traitée dans le chapitre 4, qui sera l’objet de la souveraineté canadienne.

⁷² Hatch, *op. cit.*, note 70, p. 210.

⁷³ Ministère des Anciens Combattants Canada, *Le plan d’entraînement aérien du Commonwealth britannique*, introduction, <https://www.veterans.gc.ca/fra/remembrance/history/second-world-war/british-commonwealth-air-training-plan#page1>, page consultée le 30 mai 2020.

des aéronefs, s'assurer de la logistique, veiller à la saine administration, garantir la sécurité des lieux, nourrir l'effectif et bien évidemment fournir des activités de loisir au personnel. La formation comprend également une initiation aux communications à bord des avions, à la navigation, au bombardement et la défense des bombardiers par des mitrailleurs, et enfin aux aspects touchant le leadership, la logistique et l'administration. Dans l'entente établie, ces soldats de l'Aviation royale canadienne ne seront pas obligés d'aller combattre outremer, réduisant d'autant le nombre de conscrits, ce qui devrait satisfaire l'ensemble des Canadiens – incluant les Québécois – selon le premier ministre King⁷⁴.

De plus, la construction et l'entretien des infrastructures requises ainsi que la fourniture du matériel nécessaire pour maintenir ces écoles de formation aérienne exigent des services et une main-d'œuvre considérables. Cette activité économique permet de créer des emplois bien rémunérés supplémentaires et constitue un apport espéré par de nombreuses communautés⁷⁵.

L'émergence du dispositif militaire de l'Est du Québec

1.5.1 Mont-Joli

Pour que le Canada puisse mener avec succès le Plan d'entraînement aérien du Commonwealth britannique, l'Aviation royale du Canada doit avoir accès, sans tarder, aux installations aéroportuaires nécessaires⁷⁶. Mont-Joli est l'un des sites sélectionnés pour opérer la 9^e École de bombardement et de tir aérien. Son inauguration officielle a lieu le 15

⁷⁴ William Douglas, Roger Sarty et Michael Whitby, *Rien de plus noble. Histoire officielle de la Marine royale du Canada pendant la Deuxième Guerre mondiale, 1939-1945*, vol. 2, Partie 1, St-Catherines, Vanwell Publishing, 2002, p. 487. Voir aussi Jack Lawrence Granatstein, *Canada's War. The Politics of the Mackenzie King Government, 1939-1945*, Toronto, Oxford University Press, 1975, p. 46.

⁷⁵ Rachel Lea Heide, « The Politics Behind BCATP Base Selection at Prince Albert, Saskatchewan », dans Yves Tremblay, dir., *L'histoire militaire Canadienne depuis le XVII^e siècle*, Ottawa, Défense nationale, 2001, p. 187-194.

⁷⁶ Ces bases sont requises pour accueillir les 58 écoles initialement planifiées. Soit 3 d'entraînement de base, 13 d'entraînement vol initial, 16 pilotage militaire, 10 observateurs de vol, 10 bombardement et tir, 2 pour la navigation aérienne et 4 pour les télégraphistes. Voir Bibliothèque et Archives Canada, Fonds RG 25, vol. 18 58A, dossier 72-T-38, 17 décembre 1939 : Accord du Plan d'entraînement aérien du Commonwealth britannique, Appendice 1, article 1, 17 décembre 1939.

août 1942, en présence de plusieurs dignitaires, dont le Lieutenant-Gouverneur de la province de Québec, Sir Eugène Fiset, portant son uniforme de major-général de l'armée⁷⁷.

La localisation de Mont-Joli est déterminé par plusieurs critères : le climat, la géographie; la disponibilité des services publics; les qualités morphologiques; le positionnement près du quartier général du commandement aérien de l'Est localisé à Halifax; la capacité de veiller à la surveillance du golfe Saint-Laurent; et l'accessibilité facilitée par des voies de communication déjà existantes⁷⁸. Un facteur plus subjectif a également favorisé la décision de retenir Mont-Joli. La crise économique de 1929 a affecté la population canadienne qui avait besoin d'un coup de pouce pour obtenir du travail, et ce, partout au pays⁷⁹. Les pressions exercées par la population et leurs représentants politiques ont donc aussi favorisé Mont-Joli⁸⁰. » Ultiment, Mont-Joli deviendra la plus imposante de ces 11⁸² écoles destinées à l'enseignement des connaissances militaires requises pour exceller dans le tir aérien⁸³. Elle sera l'avant dernière à être inaugurée⁸⁴.

⁷⁷ François Dornier, *Des bombardiers au-dessus du fleuve. Histoire de la 9^e école de bombardement et de tir de Mont-Joli*, troisième édition, Mont-Joli, Impression nouvelle image, 1998, p. 26 et 27.

⁷⁸ Nadia Fillion, « Les tours de guet de Sainte-Flavie », *L'Estuaire*, n° 68, juin 2008, p. 39.

⁷⁹ L'historienne Rachel Lea Heide explique le contexte de la manière suivante : « Les collectivités canadiennes ont accueilli les bienfaits économiques du PEACB. Les pouvoirs locaux pressaient le gouvernement de construire un aérodrome dans leur localité. Pendant les travaux de construction, les entreprises espéraient se voir attribuer des marchés en vue de la fourniture de main-d'œuvre, de gravier et de bois d'œuvre. Les résidents avaient espoir de trouver du travail tandis que les marchands escomptaient que les ouvriers dépensent leur salaire pour se loger, se nourrir et se distraire. » Voir Heide, « Le Plan d'Entraînement aérien du Commonwealth britannique », <https://www.veterans.gc.ca/fra/remembrance/history/second-world-war/british-commonwealth-air-training-plan>, page consultée le 20 mars 2019.

⁸⁰ La circonscription électorale de Rimouski, dont faisait partie Mont-Joli, est représentée au fédéral par Sir Eugène Fiset, un libéral, celui qui deviendra ultérieurement le Lieutenant-Gouverneur de la province de Québec. https://lop.parl.ca/sites/ParlInfo/default/en_CA/People/Profile?personId=3237, page consultée le 16 juin 2020. Greenhous et Halliday mentionnent : « [L]es influences politiques qui s'exercèrent quant au choix des villes pour l'établissement des écoles étaient évidentes. La majorité des circonscriptions libérales (incluant celle du Premier ministre King) comptaient au moins une école chacune. Brereton Greenhous et Hugh Halliday, *L'aviation militaire Canadienne 1914-1999*, Montréal, Art Global, 1999, p. 47.

⁸² Bien que l'entente initiale prévît 10 de ces écoles, dans les faits 11 furent en opération. Hatch, *op. cit.*, note 70, p. 230.

⁸³ Mont-Joli n'a pas été la plus grande de toutes les écoles du PEACB, contrairement à ce que soutiennent François Dornier et Nadia Fillion. Or, selon Rick E. A. Johnson, c'est plutôt la base de Trenton (Ontario) qui était la plus importante des bases de ce plan avec un effectif de 3700 employés militaires et civils en plus de 1000 autres qui travaillaient au 6^e Repair Depot – face à celle de Mont-Joli qui comptait un effectif total de 2844 militaires. Voir Dornier, « Des bombardiers au-dessus du fleuve », *L'Estuaire*, vol. XIII, n° 3, printemps 1990, p. 93 ; Fillion, « Les tours de guet de Sainte-Flavie », *L'Estuaire*, n° 68, juin 2008, p. 38-43 ; Johnson, *Trenton 50 Years of Air Force*, CFB Trenton, Copyright CFB Trenton 50th Anniversary Committee 1981, p. 31 et 61.

⁸⁴ Les écoles de ce programme étaient inaugurées en fonction de leur numéro. Voir l'annexe D.

À l'est de Québec, le long de la rive sud du fleuve Saint-Laurent, d'autres emplacements militaires majeurs voient le jour pendant cette période mouvementée. L'homme d'affaires rimouskois Jules Brillant souhaite que la 9^e École de bombardement et de tir puisse être construite chez lui⁸⁵. Le sol de l'aéroport de Rimouski étant considéré trop difficile à drainer, la décision favorise plutôt Mont-Joli. Cependant, des camps de formation élémentaire pour offrir l'instruction aux soldats de l'armée seront construits à Rimouski (le camp n° 55), Montmagny⁸⁶ (le camp n° 54) et Lauzon⁸⁷ (le camp n° 53).

Les dossiers militaires des soldats permettent de donner vie à leur parcours, et notamment aux activités de ces camps. L'histoire du soldat Florian Fournier peut ici être prise à témoin. Comme les autres jeunes militaires alors considérés comme des gentilhommes, il reçoit la permission de se rendre en ville après les heures d'entraînement. Pour le soldat Florian Fournier, un tel loisir sera funeste. Florian est d'abord artilleur dans la 82^e batterie côtière de Gaspé. Il y est réserviste pendant 60 jours avant de s'enrôler en juillet 1941 à l'âge de 20 ans. Après avoir été affecté pendant quelques jours à Valcartier, on retrouve Florian au camp d'instruction élémentaire de l'armée n° 55 de Rimouski. Le soir du 23 novembre, lui et son camarade Raoul Fournier sortent du camp à pied pour aller se distraire en ville. Une voiture taxi en provenance de Ste-Blandine frappe Florian et Raoul en tentant d'éviter d'autres piétons de l'autre côté du chemin. Dès que l'accident survient, le chauffeur immobilise son véhicule et Raoul sort du fossé où il a été éjecté afin de porter secours à Florian.

⁸⁵ Richard Saindon, *Le camp 55*, <https://journallesoir.ca/2020/11/17/le-camp-55/#:~:text=Le%20Camp%2055%20Durant%20la%20Seconde%20Guerre%20mondiale%2C,premiers%20membres%20du%20personnel%20permanent%20du%20Camp%2055.>, article consulté le 25 janvier 2022.

⁸⁶ *Montmagny et l'action militaire*, <http://www.societehistoiremoutmagny.qc.ca/?exhibition=montmagny-et-laction-militaire>, page consultée le 25 janvier 2022.

⁸⁷ Dossier de service du soldat George Kenneth Ascah E/49696, Ancestry.com. *Dossiers de service de la Deuxième Guerre mondiale - victimes de guerre, Canada, 1939 à 1947* [database on-line]. Lehi, UT, USA: Ancestry Operations, Inc., 2015., site consulté le 4 mars 2020. <https://www.cwgc.org/>, site consulté le 4 mars 2020.

Le sergent major régimentaire Boucher du Royal 22^e Régiment est témoin de la scène et pendant qu'il court appeler de l'aide, il ordonne à d'autres militaires de se joindre à Raoul afin de porter assistance à Florian. Ce dernier est transporté d'urgence à l'hôpital de Rimouski à bord du taxi qui l'a frappé et mourra vers 3 heures le 24 novembre des suites de cet accident⁸⁸.

1.5.2 Gaspé

Le secteur de Gaspé est assurément celui qui a connu la plus grande variété d'activités militaires⁸⁹ dans l'Est du Québec au cours de la Deuxième Guerre mondiale. Cette situation ne constitue cependant pas un précédent puisqu'en octobre 1914, une armada s'y était rassemblée dans la rade avant son départ pour le front européen⁹⁰.

La base militaire NCSM Fort Ramsay, située à l'emplacement du port actuel de la ville de Gaspé, fait l'objet d'une planification pour que la construction puisse débuter le 8 mai 1941. Elle sera appuyée par les batteries côtières de Fort Péninsule, Fort Prével et Fort Haldimand. Le contrat est octroyé à la firme A. Janing & Co de la cité de Montréal au montant de 1 674 000,00\$⁹¹. L'inauguration de la base est célébrée le 1^{er} mai 1942, occasionnant la fermeture des installations militaires temporaires situées à la pointe O'Hara⁹².

La défense territoriale est confiée au régiment de la réserve Les Fusiliers du Saint-Laurent, qui étend alors son mandat au-delà de la région rimouskoise. Cette unité a dû s'impliquer pour répondre à la demande des Gaspésiens de vouloir prendre en charge la défense de leur territoire. Après la crainte causée par les premiers torpillages survenus le 12 mai 1942 devant Cloridorme et Ste-Madeleine-de-la-Rivière-Madeleine, la population craint un débarquement allemand.

⁸⁸ Dossier de service du soldat Florian Fournier E/42205, Ancestry.com. *Dossiers de service de la Deuxième Guerre mondiale - victimes de guerre, Canada, 1939 à 1947* [database on-line]. Lehi, UT, USA: Ancestry Operations, Inc., 2015., site consulté le 2 mars 2020. <https://www.cwgc.org/>, site consulté le 20 avril 2020.

⁸⁹ Le secteur de Gaspé comprendra une base navale, des hydravions du Commandement aérien de l'Est du Canada, des batteries côtières, un bataillon d'infanterie de la réserve dédié à la défense territoriale et des équipements de radar.

⁹⁰ Jean-Marie Fallu, *Le Québec et la guerre 1860-1954*, Sainte-Foy, Les Publications du Québec, 2003, p. 45.

⁹¹ Fabien Sinnott et Mario Mimeault, *Gaspé au fil du temps*, Gaspé, Impression du Havre, 2009, p. 397.

⁹² *Idem.*, p. 399.

Plus de 300 kilomètres des côtes, du secteur nord de la Gaspésie, se retrouvent sans aucune défense⁹³. Le ministre de la Défense, Ralston, ne peut fournir des troupes et incite les Gaspésiens à s'enrôler⁹⁴ dès le printemps 1942⁹⁵ pour assurer la sécurité de leur région. Le manoir Ash Inn de Gaspé, construit vers 1860⁹⁶, est réquisitionné⁹⁷ en 1942 pour devenir le quartier général du 3^e bataillon d'infanterie du régiment Les Fusiliers du Saint-Laurent. En juillet de la même année, cette unité de la réserve relève du district militaire numéro 5 de Québec commandé par le brigadier Georges Vanier, qui a servi avec distinction⁹⁸ lors de la Première Guerre mondiale⁹⁹.

Le mont Jacques-Cartier est également utilisé pour mettre en place certaines infrastructures qui seront dirigées par du personnel de l'Aviation royale canadienne. Les militaires affectés à ce poste isolé doivent affronter de nombreuses difficultés pour débiter les constructions requises au cours de l'été 1943¹⁰⁰. Malgré les embûches, la station météorologique et de communication devient opérationnelle dès le mois de septembre suivant.

Des terrains additionnels sont aussi expropriés dans le but d'assurer la défense de l'entrée du golfe Saint-Laurent. Le personnel du 75^e détachement radio de l'Aviation royale canadienne arrive à Rivière-au-Renard le 21 août 1944 pour débiter l'installation d'un radar micro-ondes anti-sous-marin.

⁹³ DH Cunningham, <http://www.c-and-e-museum.org/Pinetreeline/rds/detail/rds76-7.html>, page consultée le 11 mai 2020. Charles Stacey, *Six années de guerre*, Ottawa, ministère de la défense nationale, 1957, p. 180.

⁹⁴ Le recrutement connaît un tel succès que le 3^e bataillon des Fusiliers du St-Laurent a été modifié afin de devenir un régiment distinct. Bibliothèque et Archives Canada, *Guide des sources pour la milice du Canada*, https://www.bac-lac.gc.ca/fra/decouvrez/patrimoine-militaire/Documents/RG9-58_FR_final.pdf, consulté le 8 mai 2020.

⁹⁵ François Dornier, *Soldats de la côte. Les Fusiliers du St-Laurent d'hier à aujourd'hui*, Rimouski, La Régie Les Fusiliers du St-Laurent, 1992, p. 94.

⁹⁶ Aujourd'hui connu sous le nom de *Manoir William Wakeham*. Thierry Haroun, *Une autre Gaspésie, Le Devoir*, 23 août 2003, <https://www.ledevoir.com/vivre/voyage/34584/une-autre-gaspesie>, page consultée le 8 mai 2020.

⁹⁷ Fabien Sinnott et Mario Mimeault, *Gaspé au fil du temps*, Gaspé, Impression du Havre, 2009, p. 402.

⁹⁸ Jacques Monet, *Vanier, Georges-Phileas*, l'encyclopédie Canadienne, 15 janvier 2008, mis à jour le 14 février 2018, <https://www.thecanadianencyclopedia.ca/fr/article/vanier-georges-phileas>, article consulté le 7 août 2020.

⁹⁹ Le brigadier Vanier a été nommé Gouverneur général du Canada en 1959. Il est le premier Québécois et francophone à occuper cette fonction. <https://www.gg.ca/fr/gouverneur-general/anciens-gouverneurs-generaux/georges-philiass-vanier>, article consulté le 23 juin 2020.

¹⁰⁰ Morley Thomas, *Metmen in Wartime. Meteorology in Canada 1939-1945*, Toronto, ECW Press, 2001, p. 123 et 280; voir également Marc L'Italien, « Le parc national de la Gaspésie fête ses 80 ans », 5 septembre 2017, <https://www.sepaq.com/parcs-quebec/blogue/article.dot?id=cfca1b0e-86aa-4439-aad3-0e9a6ca967fc> article consulté le 13 avril 2019.

Les installations sont déclarées opérationnelles le 12 septembre de la même année¹⁰¹.

1.5.3 Longue-Pointe-de-Mingan

Lorsque l'Allemagne et l'Italie déclarent la guerre aux États-Unis le 11 décembre 1941, les Américains décident d'affecter en priorité leurs ressources et leurs effectifs au Royaume-Uni, dans ce qui sera connu comme l'opération Boléro¹⁰². Cette dernière exigera d'utiliser des portions du territoire canadien pour assurer une partie du transport aérien. C'est à ce moment qu'entre en scène la région québécoise de la Côte-Nord.

À ce jour, peu de traces témoignent de la base militaire aérienne localisée à Longue-Pointe-de-Mingan. En 1941, le capitaine Elliott Roosevelt de la United States Army Air Force (USAAF) effectue une étude menant à la construction de la base de Goose Bay au Labrador¹⁰³. Le 15 juillet 1942, le général Giles de la USAAF demande à ses subordonnés de faire un vol de reconnaissance au-dessus de la région de Longue-Pointe-de-Mingan¹⁰⁴. Après avoir obtenu un avis favorable, Giles demande au major Kern de se rendre sur place au début du mois d'octobre 1942 et de lui produire un rapport plus exhaustif¹⁰⁵. Le doyen du village, Jim Vibert, le seul à pouvoir communiquer en anglais, guide le major Kern afin de lui faciliter la tâche dans la reconnaissance des lieux¹⁰⁶. Le rapport produit le 16 octobre 1942 au général Giles par le major Kern fait état notamment de la topographie ainsi que de la morphologie structurale du site visité et favorise la construction d'une base militaire aérienne à cet endroit.

¹⁰¹ Archives du parc national de la Gaspésie, Rapports journaliers du 75^e détachement radio, <http://www.c-and-e-museum.org/Pinetreeline/rds/detail/rds76-7.html>, site consulté le 25 janvier 2022.

¹⁰² L'historien John Ray résume ainsi la position américaine: « Our view remains that Germany is still the prime enemy, and her defeat is the key to victory. Once Germany is defeated the collapse of Italy and the defeat of Japan must follow. » Voir Ray, *The illustrated history of WW II*, London, The Orion Publishing Group, 2003, p. 111.

¹⁰³ Il s'agit du fils du président américain Franklin Delano Roosevelt. Pour le rapport complet, voir USAAF, microfilm A0160, p. 682-866.

¹⁰⁴ Archives de la USAAF, microfilm A0160, p. 2.

¹⁰⁵ L'amerrissage de l'hydravion du major Kern crée un émoi auprès des villageois qui croient voir débarquer des Allemands et rapportent ce fait par télégraphe à Sept-Îles. Cet incident démontre la crainte des habitants côtiers causée par les torpillages des sous-marins pendant le printemps et l'été 1942. Archives de la USAAF, microfilm A0160, p. 4.

¹⁰⁶ *Idem*, p. 5.

Entretemps, les dirigeants de la compagnie McNamara de Toronto, qui ont déjà construit la base militaire de Goose Bay, sont approchés afin de savoir s'il est possible de construire une installation similaire à Mingan selon les plans sommairement rédigés le 6 octobre 1942¹⁰⁷. L'approbation des travaux est obtenue le 31 octobre, et dès le 11 novembre, le chargement de l'équipement à bord des navires amarrés à Saint-Jean de Terre-Neuve débute. Le 24 du même mois de 1942, ces navires arrivent à Mingan et sont déchargés afin que les travaux commencent¹⁰⁸.

Le 31 décembre 1943, la compagnie McNamara remet les clés de la base militaire aérienne à la USAAF. La construction de ces installations aura coûté 3,5 millions de dollars¹⁰⁹.

¹⁰⁷ *Idem.*, p. 8.

¹⁰⁸ *Idem.*, p. 13.

¹⁰⁹ *Idem.*, p. 18.

Chapitre 2

Les ordres d'opération

« Les règlements sont faits pour les soldats et non pour les guerriers ; la bataille se rit du code, elle en exige un nouveau, innové par elle et pour elle et qui disparaît dès qu'elle est terminée. »

Napoléon Bonaparte

Le chapitre précédent a souligné le manque de planification et de préparation du Canada pour affronter adéquatement l'ennemi au tout début de la Deuxième Guerre mondiale. Néanmoins, le pays ne tarde pas à modifier la situation en construisant les infrastructures requises et à fournir le personnel nécessaire afin d'établir des bases militaires, notamment dans l'Est du Québec. Les partenaires britannique et américain sont également impliqués.

Le but du présent chapitre est d'expliquer une portion des ordres d'opérations¹ des différentes installations militaires situées dans les limites territoriales de l'Est du Québec. Les procédures d'état-major du Canada définissent ainsi la notion « d'ordre d'opérations » :

L'ordre d'opérations a pour objet d'exposer aux commandants subordonnés les éléments essentiels au déclenchement d'une opération, qui sont : la situation, la mission, l'attribution des tâches aux formations et aux unités, l'appui et l'aide fournis. L'ordre d'opérations ne renferme que les détails dont les commandants des formations et des unités subordonnées ont besoin en vue de publier leurs propres ordres et d'assurer la coordination. Ils indiquent dans leurs ordres la façon précise dont les unités d'appui et de spécialistes accompliront leur tâche².

¹ Pour un exemple opérationnel d'un ordre d'opérations lors de la Deuxième Guerre mondiale, voir Jacques Castonguay, Armand Ross et Michel Litalien, *Le Régiment de la Chaudière 1869-2004*, Lévis, Le Régiment de la Chaudière, 2005, p. 697-708. Le tout devant évidemment s'adapter à la situation qui se présentera au cours de l'action, d'où l'importance capitale de la citation de Bonaparte au tout début de ce chapitre.

² Ministère de la Défense Nationale, *Procédures d'état-major et correspondance militaire des forces canadiennes*, A-AD-121-CO1/FP-000, 1974-10-15, Ch. 9/Mod-1987-03-31, Ottawa, p. 3-16, paragraphe 341, sous-paragraphe 1. De nos jours, la manière de rédiger les ordres d'opérations relève des standards de l'Organisation du Traité de l'Atlantique Nord (OTAN). Voir : NATO, Military Agency for Standardization (MAS), Standardization Agreement, Bruxelles, 17 octobre 2000, plus particulièrement l'annexe B, [https://www.trngcmd.marines.mil/Portals/207/Docs/TBS/STANAG%202014%20Edition%2009-%20FORMATS%20FOR%20ORDERS%20\(OPORD\).pdf](https://www.trngcmd.marines.mil/Portals/207/Docs/TBS/STANAG%202014%20Edition%2009-%20FORMATS%20FOR%20ORDERS%20(OPORD).pdf), document consulté le 9 août 2020.

La présentation matérielle des ordres d'opérations se divisent en cinq sections : situation, mission, exécution, soutien logistique et commandement/transmission³. Outre le portrait des infrastructures, la nature des missions des emplacements militaires ainsi que le profil de l'effectif mis à la disposition du commandant local seront au centre de l'analyse.

2.1 Mission des bases, stations et unités

Pour les fins du présent mémoire, nous retenons qu'une mission peut être constituée d'une charge, d'un pouvoir ou d'une fonction qu'un gouvernement légitime accorde à une personne⁴, ou encore à un ensemble de personnes, pour réaliser le résultat souhaité. Le tout étant, par sa nature même, limité dans le temps.

Dans le contexte militaire, le concept prend une acception particulière. Ainsi, à titre d'exemple, la mission de la base aérienne de Bagotville au Saguenay est la suivante lors de sa création : « La Station de Bagotville fut construite en juillet 1942 et avait pour mission l'entraînement des pilotes et la protection des installations d'Alcan et des centrales hydroélectriques de la région durant la Deuxième Guerre mondiale⁵. » Une mission peut donc comporter plusieurs volets, que les autorités de commandement devront prioriser en fonction de la situation, tout en prenant en considération les ressources humaines, financières et logistiques disponibles.

Le présent chapitre consiste à analyser l'évolution, le fonctionnement et la mission de ces trois bases militaires que sont Mingan, Gaspé et Mont-Joli, lesquelles constituaient l'épine dorsale du dispositif militaire dans l'Est du Québec au cours de la Deuxième Guerre mondiale.

³ Pour un exemple actualisé d'un ordre de mission, voir : Gouvernement du Canada, Ordre d'opération du <https://www.canada.ca/fr/ministere-defense-nationale/services/avantages-militaires/conflits-inconduite/operation-honour/ordonnances-politiques-directives/ordre-operation-cemd.html>, page consultée le 27 juillet 2020.

⁴ Ici le mot *personne* peut inclure une personne morale. Par exemple, il est souvent mentionné que les militaires « partent en mission » ou encore « ils sont en mission ». C'est particulièrement le cas des missions de maintien de la paix généralement sous l'égide de l'Organisation des Nations Unies. D'ailleurs, ces missions sont plus souvent qu'autrement, nommées par leur acronyme. Ainsi, la MINUAR est la Mission des Nations Unies pour l'Assistance au Rwanda.

⁵ « 3^e Escadre Bagotville », *Aviation royale canadienne*, <http://www.rcaf-arc.forces.gc.ca/fr/3-escadre/index.page> consulté le 15 avril 2019.

Le rôle des détachements, unités et stations accessoires de Mingan, Gaspé et Mont-Joli sera pris en considération afin d'aider à mieux comprendre l'interaction de l'ensemble de toutes ces installations militaires qui sont opérationnelles pendant une partie de ce conflit international.

2.1.1 Secteur de la Côte-Nord : Mingan et Mécatina

Dans le secteur de la Côte-Nord, les installations militaires américaines se concentrent sur deux sites : Mingan⁶ et Mécatina.

La base de Mingan s'est rapidement concrétisée. Bien que la construction ne se termine que le 31 décembre 1943⁷ et que la base n'est opérationnelle que le 7 avril 1943⁸, la première piste d'atterrissage est déjà en fonction le 6 novembre 1942⁹. L'aménagement n'est pas de tout repos, car aucune route ni chemin de fer ne permet de rejoindre le site. L'ensemble de l'équipement et le personnel doivent être transportés par la voie des airs ou par mer, en dépit de la température hivernale qui cause la fermeture du trafic maritime plusieurs mois par année.

La mission de cet aéroport d'urgence, équipé du matériel adéquat de communication auquel s'ajoute une station météorologique – en plus de celle qui sera construite à Mécatina – consiste à supporter la navigation des avions¹⁰ survolant le secteur

⁶ Cette base militaire américaine était localisée à environ 2 kilomètres, au nord du village actuel de Longue-Pointe-de-Mingan. Coordonnées 50.286820 -64.153319. <https://www.google.ca/maps/place/Longue-Pointe-de-Mingan,+QC+G0G+1V0/@50.2786242,-64.1477302,4043m/data=!3m1!1e3!4m5!3m4!1s0x4c856d821ae5b8e5:0x228d7376b1f558c9!8m2!3d50.261187!4d-64.15518>, site consulté le 27 juillet 2020.

⁷ Archives de la USAAF, Maxwell Air Force Base, AL 361112 USA, microfilm A0160, *The History of Mingan Army Air Field*, p. 23, 10 décembre 1945.

⁸ *Ibid*, p. 24, 10 décembre 1945.

⁹ *Ibid*, p. 18, 10 décembre 1945.

¹⁰ Il s'agit des avions américains convoyés de Presqu'Île au Maine aux États-Unis, jusqu'en Écosse dans le cadre de l'opération Boléro. Des avions britanniques décollant depuis Dorval à Montréal se servent également des routes aériennes du projet américain Crimson. Voir à ce sujet le livre de Carl Christie et Fred Hatch, *Ocean Bridge: The History of RAF Ferry Command*, Toronto, University of Toronto Press, 1995, 458 p.

sous sa responsabilité¹¹. Les Américains acceptent également l'obligation de concourir à la recherche des sous-marins ennemis dans le golfe St-Laurent grâce aux deux appareils qu'elle possède¹². Ces militaires collaborent aussi avec les Canadiens pour les missions de recherche et sauvetage¹³. Le personnel militaire affecté à la base de Mingan est plus nombreux que l'effectif disponible à Mécatina (voir détails plus bas). Les premiers soldats arrivent par hydravion le 20 novembre 1942, alors que la construction des bâtiments et infrastructures n'est pas terminée. Ils doivent aménager au village dans ce qui sera connue comme étant la « *green house* »¹⁴. D'autres militaires s'établissent à Mingan à partir du 9 décembre 1942, après avoir voyagé à bord d'un C-47¹⁵. Ces militaires américains qui foulent le sol québécois exercent différents corps de métier ; on retrouve parmi eux un officier médical, un officier de la santé publique ainsi que les membres du rang affectés aux communications et à l'entretien¹⁶. Une semaine plus tard, le 16 décembre 1942, une autre équipe responsable de l'entretien débarque d'un C-47 et s'établit pour la prochaine année à Mingan¹⁷. Il faut attendre au 16 janvier 1943 avant que le personnel du Army Airways Communications Systems et du 8^e escadron de météorologie puisse prendre possession de leurs quartiers à Mingan. Ce n'est toutefois que le 18 mars 1943 que tous ceux habitant encore au village peuvent déménager et ainsi quitter définitivement la « *green house* »¹⁸. Lentement mais sûrement, l'effectif s'accroît. À la fin du mois d'août 1944, le personnel de la base de Mingan est composé de 12 officiers et de 151 sous-officiers et membres du rang, en plus de 68 employés civils¹⁹.

Le personnel employé à Mingan inclut évidemment les militaires de la United States Army Air Force, mais également plusieurs dizaines de civils dont ceux qui se trouvent sous les ordres de l'officier de l'entretien.

¹¹ Archives de la USAAF, Maxwell Air Force Base, AL 361112 USA, microfilm A0160, *The History of Mingan Army Air Field*, p. 24, 10 décembre 1945.

¹² *Ibid.*, p. 25, 10 décembre 1945.

¹³ *Ibid.*, p. 28, 10 décembre 1945.

¹⁴ Archives de la USAAF, Maxwell, Air Force Base, AL 36112 USA, microfilm A0160, p. 32, 10 décembre 1945.

¹⁵ L'avion C 47 est la version militaire du bimoteur à hélices DC 3.

¹⁶ Archives de la USAAF, microfilm A0160, p. 32, 10 décembre 1945.

¹⁷ *Ibid.*, p. 33, 10 décembre 1945.

¹⁸ *Ibid.*, p. 34, 10 décembre 1945.

¹⁹ Pour une description plus détaillée des sections de ce personnel, voir l'annexe E.

Des femmes trouvent également de l'emploi dans la section du quartier-maître, surtout à la buanderie. En septembre 1944, il est fait mention que six dames y travaillent²⁰. Cette présence féminine, favorisée par la proximité des villages nord-côtiers avoisinants, participe à dynamiser la vie sociale du personnel de la base²¹. Cette constante fraternisation conduit à au moins quatre mariages répertoriés entre des militaires américains et des Canadiennes. Un mariage double est même célébré au cours du mois de février 1945²².

La station de Mécatina est pour sa part située sur une île au nord-est de la base de Mingan²³. La construction des bâtiments et des infrastructures²⁴ débute le 5 septembre 1943, et l'ouverture officielle est célébrée le 23 octobre suivant. La mission prioritaire du personnel affecté à la station de Mécatina consiste à colliger et à transmettre aux aviateurs des informations météorologiques²⁵. Des missions secondaires s'imposent à l'occasion : l'assistance aux collègues qui effectuent des missions de recherche et des sauvetages sont du nombre²⁶. Des tâches inopinées de relations publiques s'imposent à d'autres moments, comme lors du 6 février 1945 : « À la surprise de tous, des trappeurs autochtones surgissent soudainement et des échanges de biens s'improvisent malgré la barrière de la langue²⁷. »

²⁰ Archives de la USAAF, microfilm A0160, p. 146, *Historical Data* du mois de septembre 1944, préparé par le personnel responsable de l'historique.

²¹ « On Halloween the Special Service Dance Band completed its seventeenth engagement for the month by officiating at a formal dance with all the local inhabitants joining with the festivities. » Voir Archives de la USAAF, Maxwell, Air Force Base, AL 36112 USA, microfilm A0160, p. 195, *Historical Data* du mois d'octobre 1944.

²² Maxwell, Air Force Base, AL 36112 USA, archives de la USAF, microfilm A0160, p. 305, *Historical Data* du mois de février 1945. Henri-Paul Boudreau apporte quelques précisions au sujet de ces mariages en mentionnant que les nouvelles mariées proviennent des villages de Havre Saint-Pierre, Longue-Pointe, Rivière Saint-Jean et Sept-Îles. Henri-Paul Boudreau, *Cette mer cruelle*, Sainte-Julie, Les Éditions Nord-Côtières, 2000, p. 218.

²³ En avril 1944, le personnel de Mingan réussit à baliser un sentier de 25 kilomètres permettant de s'y rendre par traîneau à chiens. Maxwell, Air Force Base, AL 36112 USA, archives de la USAF, microfilm A01060, *Station History APO 440 Mingan*, p. 89, 10 décembre 1945. Coordonnées approximatives : 50.465870 - 63.914191.

²⁴ Maxwell, Air Force Base, AL 36112 USA, archives de la USAF, microfilm A01060, p. 1026 et 1027, *Station History, Squadron M, Mecatina, Quebec, September, 1943-June, 1945*. Pour une liste complète de ces constructions, voir l'annexe F.

²⁵ F.C. Hagemester, Maxwell, Air Force Base, AL 36112 USA, archives de la USAF, microfilm A3200, p. 612, *Historical Data* du mois de juin 1945.

²⁶ *Ibid.*, p. 605, *Historical Data* du mois d'avril 1945.

²⁷ *Ibid.*, p. 595, *Historical Data* du mois de février 1945.

« Faites ce que vous pouvez, avec ce que vous avez, là où vous êtes. » Cette citation du président américain Théodore Roosevelt²⁸ s'applique au personnel de la station météorologique de Mécatina, située en milieu isolé. Les 11 militaires américains stationnés en ce lieu pendant douze mois doivent être débrouillards et autonomes. Le rapport mensuel du mois de juillet 1945 rend compte de l'effectif disponible²⁹. Le sous-officier commandant ce détachement détient le grade de « technical sergeant (T/sgt) ». Sous son commandement, dix sous-officiers et membres du rang, uniquement des hommes, occupent diverses fonctions. Trois d'entre eux possèdent les qualifications de techniciens météorologiques et sont en devoir 24 heures sur 24, sept jours sur sept, à tour de rôle. Deux autres sont compétents pour l'entretien des équipements de télécommunication. L'un des membres du personnel, un mécanicien diésel, est responsable du fonctionnement des différents moteurs, tout particulièrement celui fournissant l'électricité, qui requiert une attention particulière et qui se doit d'être constamment en bonne condition. Trois hommes veillent à opérer les communications requises à toute heure. Le dernier, mais non le moindre, est le cuisinier. Celui-ci est vital au bon moral des troupes. Bien que chacun ait une tâche principale bien définie, tous doivent posséder divers talents afin que l'ensemble du travail soit effectué. Par exemple, la rédaction mensuelle des rapports dactylographiés est accomplie par l'un de ces hommes qui endosse le titre « d'historien³⁰ ». Également, la chasse et la pêche constituent beaucoup plus que de simples loisirs : ces activités sont nécessaires afin de varier le menu des rations régimentaires, qui deviennent rapidement fades, voire parfois insuffisantes.

2.1.1.1 Fonctionnement général du dispositif américain

Si le fonctionnement des bases de Gaspé et de Mont-Joli a déjà fait l'objet de monographies, celui du secteur de Longue-Pointe-de-Mingan est demeuré dans l'ombre jusqu'à présent ; nous esquissons ainsi sommairement de quoi il en retourne grâce aux précieuses archives de la USAF, qui permettent de faire état du quotidien de la base.

²⁸ <https://dailygeekshow.com/carriere-inspirations-citation-motivation/> consulté le 11 avril 2019.

²⁹ Robert Paff, Technical Sergeant Air Corps NCO I/C Détachement Mécatina, 5 août 1945, *Historical Data* du mois de juillet 1945, Maxwell, Air Force Base, AL 36112 USA archives de la USAF, microfilm A 3200, p. 614.

³⁰ Les rapports mensuels de Mécatina sont signés par un « historien ». Par exemple celui du mois de mars 1945 est complété comme suit : *F.C. Hagemeister T/sgt., Historian*. Maxwell, Air Force Base, AL 36112 USA, archives de la USAF, microfilm A3200, p. 598, *Historical Data* du mois de mars 1945.

Opérationnelles depuis août 1943³¹, les stations de Mingan et Mécatina n'ont pas été impliquées au cours de la période la plus mouvementée de la bataille du Saint-Laurent, soit en 1942. Bien que chacun des soldats de l'effectif de ces bases soit ultimement sous l'autorité du commandant de la base de Mingan, l'ensemble ne forme pas un groupe monolithique. Les rapports mensuels des mois de septembre et octobre 1944³² permettent de constater que l'effectif à Mingan se subdivise en trois groupes distincts : le 1382nd groupe composé de 113 militaires, le 136^e de *l'Army Airways Communications Systems* comprenant 32 soldats et finalement le 8^e *weather group* avec 7 membres du rang, totalisant un effectif de 152 militaires au cours de cette période. En octobre 1944, un total de 72 avions³³ ont eu recours aux services de cet aéroport d'urgence. Ce nombre semble excéder quelque peu celui des autres mois pour lesquels les statistiques sont disponibles, soit : 33 en novembre 1944³⁴, 51 en juillet 1945 et 49 en août 1945³⁵. Parmi ces avions qui atterrissent à Mingan, quelques-uns transportent des permissionnaires ainsi que des blessés revenant du front européen³⁶. Un dur rappel est également fait à ces militaires que la guerre est ubiquitaire et que plusieurs victimes collatérales en subissent les conséquences. Les rapports laissent peu de doutes à cet effet, comme en fait foi celui-ci daté d'octobre 1944³⁷ :

An interesting, and pathetic, angle was added to our trend of thought and life here at Mingan, when, upon 22 October a C-54, from a base in England landed here. That, in itself was none too exciting, except for the fact that aboard was an infant whose parents had been killed, and through the intervention of President Roosevelt permission had been given for the return of the child to the United States. Thus, again, the war and what it means to others, was brought more closely to all of us in stark reality.

Le travail de ces militaires américains stationnés à Mingan inclut évidemment un aspect plus militaire et protocolaire. Des cérémonies, sous forme de parades, sont ordonnées et le tarmac sert alors de terrain de parade³⁸. Comme pour toute base militaire

³¹ Auteur inconnu, Maxwell, Air Force Base, AL 36112 USA, archives de la USAF, microfilm A0160, p. 94. *Station History*, août 1944, p. 35.

³² *Ibid.*, p. 146 et 195. *Monthly History* des mois de septembre 1944 et octobre 1944.

³³ *Ibid.*, p. 197. *Monthly History* du mois d'octobre 1944.

³⁴ *Ibid.*, p. 213. *Monthly History* du mois de novembre 1944.

³⁵ *Ibid.*, p. 495. *Monthly History* du mois d'août 1945.

³⁶ *Ibid.*, p. 144, 368 et 374. *Historical Data* des mois de septembre 1944, avril 1945, p.2 et p. 8.

³⁷ *Ibid.*, p. 194. *Monthly History* du mois d'octobre 1944.

³⁸ *Ibid.*, p. 202, ordre du premier lieutenant George W. Barnhardt du 4 octobre 1944.

qui se respecte, un officier est en devoir pour une période de vingt-quatre heures et ses tâches sont bien définies³⁹. Ces obligations du service vont de pair avec les récompenses occasionnellement remises, entre autres les médailles de bonne conduite permettant de démontrer ostensiblement un service loyal et honorable⁴⁰. La discipline devait être relativement stricte à Mingan. Il est spécifiquement mentionné au sein du rapport du mois de décembre 1944⁴¹ qu'aucun militaire n'a été interné au cours de ce mois pour de menus larcins. Preuve d'une discipline stricte ou signe d'une bonne conduite des militaires du camp? Le fait apparaît tout de même exceptionnel puisqu'il mérite d'être rapporté aux hautes instances de Presqu'Île. Ce fait expliquerait la nécessité des quatre cellules dans le poste de garde. Au même rapport, il est également évoqué qu'un déserteur de l'armée américaine s'est retrouvé à Mingan après s'être réenrôlé sous un autre nom en prétextant ne savoir ni lire ni écrire⁴². Cependant, la vie à Mingan n'est pas constituée que de travail, parades et discipline, car les activités ludiques y sont nombreuses et variées. Dès l'arrivée des militaires, et avant même que la construction des divers bâtiments débute, les villageois collaborent en autorisant ces visiteurs à utiliser certaines résidences pour les activités du Mess⁴³. Il est vrai que cette collaboration n'est pas à sens unique puisque les villageois bénéficient en retour des services du médecin américain, dès que celui-ci est disponible⁴⁴. Les activités reliées au moral et bien-être du personnel sont la responsabilité de l'officier des services spéciaux et celui-ci doit composer avec les difficultés inhérentes à la localisation nordique isolée, tout en prenant en considération les infrastructures disponibles à Mingan.

³⁹ *Ibid.*, p. 205, ordre du premier lieutenant George W. Barnhardt du 7 octobre 1944.

⁴⁰ *Ibid.*, p. 219, note de service du premier lieutenant Walter W. Sears du 1^{er} novembre 1944.

⁴¹ Archives de la USAF, microfilm A0160, p. 247. Rapport mensuel du mois de décembre 1944.

⁴² *Ibid.*, p. 249.

⁴³ Archives de la USAF, microfilm A0160, p. 32 et 27 de l'historique de la station de Mingan, 10 décembre 1945. Un Mess militaire peut être défini comme suit : « Les Mess permettent aux militaires de tous les grades de mieux connaître leurs pairs et leurs subordonnés et de contribuer à leur perfectionnement professionnel. L'organisation, dont les membres appartiennent à des grades définis, est constituée dans le but de créer l'esprit de corps et de camaraderie qui est essentiel à l'efficacité d'une force armée professionnelle. Il s'agit d'une ou des installations où se déroulent les activités de l'organisation; ce lieu peut comprendre une salle à manger, un bar ou un foyer, un salon, une salle de jeu et d'autres pièces communes. Les Mess sont aussi un lieu où l'on peut rencontrer des membres d'autres formations des Forces armées canadiennes—Force régulière ou Force de réserve – et des membres des forces armées d'autres pays » Guide de référence des Mess de la Réserve de l'Armée de terre, p. 7. [https://www.cfmws.com/fr/AboutUs/Library/PoliciesandRegulations/PSP/Documents/Reserve%20Mess%20Reference%20Guide%20Revised%20\(19%20Jan%202018\)%20Fr.pdf](https://www.cfmws.com/fr/AboutUs/Library/PoliciesandRegulations/PSP/Documents/Reserve%20Mess%20Reference%20Guide%20Revised%20(19%20Jan%202018)%20Fr.pdf), publication des forces armées canadiennes consultée le 31 décembre 2019.

⁴⁴ Archives de la USAF, microfilm A0160, p. 75. Station History AP0440, Mingan, septembre 1944.

Les visites des artistes engagés par la *United Services Organizations* constituent une occasion de « lâcher son fou » et d'organiser des soirées de danse⁴⁵. Ce n'est qu'au mois de décembre 1944 qu'un centre récréatif est disponible pour l'ensemble du personnel⁴⁶. Ce bâtiment comprend plusieurs équipements permettant la pratique de diverses activités : gymnastique, tir à l'arc, tennis de table et boxe. Un autre local est aussi à la disposition des militaires qui préfèrent des activités plus manuelles telles que la fabrication de bijoux ou de meubles à usage personnel. Des sports extérieurs sont également disponibles, dont la raquette et le ski. Les compétitions intersections sont populaires puisque près de 75% du personnel est impliqué dans des tournois de badminton, de ballon-volant ou de ballon-panier, alors que d'autres préfèrent être membres de l'orchestre de la base⁴⁷. Il faut mentionner que la bonne condition physique des militaires affectés à Mingan est obligatoire⁴⁸. Dix membres de la base de Mingan sont volontaires pour préparer la publication du journal local⁴⁹.

Au moins deux précédents ont été réalisés à Mingan. Tout d'abord, la *United States Army Air Force* réussit à faire décoller, voler et atterrir un C-47 sur des skis pour effectuer avec succès une mission de recherche et de sauvetage⁵⁰. Le second de ces événements est l'arrivée d'un hélicoptère en pièces détachées et remonté à Mingan pour devenir le tout premier hélicoptère à effectuer un vol au Canada⁵¹.

Les opérations se déroulent également sans anicroche à la station militaire météorologique américaine de Mécatina. Les données colligées afin de compléter adéquatement les rapports météorologiques doivent être expédiées sept fois par jour au quartier général de Presqu'Île dans le Maine aux États-Unis⁵². Le premier étant rédigé à

⁴⁵ *Ibid.*, p. 144, Pour plus d'informations concernant la *United Services Organizations*, veuillez consulter le site suivant : <https://www.uso.org/about> consulté le 25 avril 2019.

⁴⁶ Archives de la USAF, microfilm A0160, p. 242, rapport mensuel du mois de décembre 1944.

⁴⁷ *Ibid.*, p. 309, rapport mensuel du mois de février 1945.

⁴⁸ Ordre du premier lieutenant R. W. Paige, 6 mars 1945.

⁴⁹ Archives de la USAF, microfilm n° A0160, p. 501, page titre du journal THE ECHO, août 1945.

⁵⁰ Archives de la USAF, microfilm A0160, p. 138, lettre du major Kern à son commandant de Presqu'île, Maine, 1^{er} novembre 1943.

⁵¹ *Ibid.*, p. 28 et 23 de l'historique de la station de Mingan, 10 décembre 1945.

⁵² *Ibid.*, Archives de la USAF, microfilm A3200, p. 660, rapport mensuel du mois de février 1945.

7h30 et le dernier à 1h30. Chacun des trois techniciens météo travaille une journée complète suivie de deux jours de repos⁵³. Pour occuper les temps libres, plusieurs loisirs sont possibles. La photographie, incluant le développement des clichés, constitue un passe-temps apprécié par la plupart des membres du personnel⁵⁴. L'hiver étant long à Mécatina, les hommes reçoivent une lampe solaire qu'ils utilisent abondamment, même si cela occasionne parfois des brûlures mineures⁵⁵. Une table de tennis sur table est livrée en avril 1945⁵⁶. L'un des techniciens tente, tant bien que mal, de démarrer un potager dans cette région nordique, alors qu'un autre s'adonne au trappage⁵⁷. Le ski de randonnée et évidemment les cartes à jouer constituent d'autres activités qui permettent de combler les périodes accordées aux loisirs⁵⁸. Le maintien du moral passe évidemment par l'arrivée irrégulière du courrier personnel qui, sans aucun doute, constitue l'un des moments les plus précieux de ces gaillards qui se retrouvent isolés de la civilisation. Ceux-ci peuvent parfois utiliser la radio pour transmettre certains messages personnels⁵⁹. La nourriture est un autre facteur indispensable pour maintenir une qualité de vie adéquate. D'ailleurs, à plusieurs reprises des commentaires à cet effet sont mentionnés au sein de leurs rapports mensuels. La quantité de matériel et la qualité des équipements constitue un autre sujet sensible dont il est souvent question dans la correspondance expédiée aux supérieurs hiérarchiques. Le personnel de Mécatina est tout de même compréhensif et sait fort bien que tout doit leur parvenir par la voie des airs; il leur faut donc constamment dépendre de la disponibilité de leurs frères d'armes stationnés à Goose Bay, lesquels ont la responsabilité d'approvisionner le personnel de Mécatina, et d'autres stations similaires de leur secteur, tout en n'ayant à leur disposition qu'un seul aéronef dévolu à cette tâche.

⁵³ *Ibid.*, p. 664, rapport mensuel du mois de mars 1946.

⁵⁴ *Ibid.*, p. 596 et 609, rapports mensuels des mois de février 1945 et mai 1945.

⁵⁵ *Ibid.*, p. 600, rapport mensuel du mois de mars 1945.

⁵⁶ *Ibid.*, p. 604, rapport mensuel du mois d'avril 1945. Il est évident que la livraison de cet équipement n'est pas prioritaire puisqu'elle est disponible à Goose Bay depuis le mois d'octobre précédent.

⁵⁷ *Ibid.*, p. 609, rapport mensuel du mois de mai 1945.

⁵⁸ *Ibid.*, p. 660, rapport mensuel du mois de février 1946.

⁵⁹ *Ibid.*, p. 252, rapport mensuel du mois d'octobre 1945.

2.1.2 Secteur de la Gaspésie : NCSM Fort Ramsay, Fort Prével-Fort Haldimand-Fort Péninsule, Rivière-au-Renard, St-Georges de Malbaie et mont Jacques Cartier

Initialement, la mission du NCSM Fort Ramsay⁶⁰, inaugurée le 1^{er} mai 1942, devait se limiter à offrir un port pour abriter une partie de la flotte britannique⁶¹. Avec la venue imminente des sous-marins allemands en eaux canadiennes, l'objectif est modifié et la tâche des marins affectés à Gaspé consiste alors à protéger la navigation sur le Saint-Laurent en escortant les cargos de la marine marchande⁶², à attaquer les sous-marins ennemis le cas échéant et à récupérer les survivants des torpillages. Les aviateurs mutés à Gaspé, quant à eux, doivent prévenir toute attaque de l'ennemi en repérant celui-ci lors de leurs patrouilles, puis mitrailler ou autrement charger les bâtiments allemands lorsque la situation l'exige. Cette base sert enfin, à l'occasion, de siège administratif pour certaines commissions d'enquête, comme lors de la perte du NCSM Charlottetown, torpillé le 11 septembre 1942 au large de Cap-Chat⁶³. Au début, la présence de la Marine royale canadienne à Gaspé est plutôt symbolique. Quelques bâtiments et quais sont réquisitionnés auprès de la firme Robin, Jones & Whitman Ltd⁶⁴. À ce moment, des installations de fortune se situent à la pointe O'Hara, plus précisément à l'embouchure de la rivière York qui se déverse dans la baie de Gaspé. Pour seul navire, la force navale canadienne doit se contenter d'un yacht ayant été donné à la Marine royale canadienne par un homme d'affaires de Montréal⁶⁵.

⁶⁰ Cette base était située à l'emplacement actuel du port de Gaspé (rue du Quai, rue Quigley et rue du Chantier Maritime). Coordonnées du chantier naval Forillon qui était, jadis, le hangar des hydravions de NCSM Fort Ramsay : 48.823830 -64.441571.

⁶¹ La chute de la France survenue le 14 juin 1940 incite les Britanniques à planifier la sécurité de leur flotte en cas d'invasion allemande de leur île. Voir Normand Lafrenière, « Fort Péninsule et les défenses côtières de la baie de Gaspé lors de la Seconde Guerre mondiale », *L'Estuaire*, vol. XXVI.1, n° 62, janvier 2003, p. 3. Voir aussi : ministère des Anciens Combattants Canada, *La bataille du golfe du Saint-Laurent*, série du souvenir, Ottawa, 2005, p. 5. https://www.veterans.gc.ca/public/pages/remembrance/history/second-world-war/battle-gulf-st-lawrence/battlegulf_fre.pdf, page consultée le 28 janvier 2019.

⁶² Gilbert Norman Tucker, *The Naval Service of Canada. Its official history*, vol. 1 Origins and Early Years, Ottawa, Ministère de la Défense nationale, 1952, p. 149. « Fortunately, no U-Boats appeared in the St-Lawrence until 1942. When they did, the Gulf Escort Force based on Gaspe assumed most of the responsibility for anti-submarines patrol in this area. »

⁶³ Daniel Morgan et Bruce Taylor, *U-Boat Attack Logs. A Complete Record of Warship Sinkings from Original Sources 1939-1945*, Barnsley (S. Yorkshire), Seaforth Publishing, 2011, p. 266.

⁶⁴ Fabien Sinnett et Mario Mimeault, collaboration de Ginette Roy, *Gaspé au fil du temps*, Gaspé, Impression du havre, 2009, p. 39.

⁶⁵ James Essex, *Victory in the St-Lawrence. Canada's Unknown War*, Erin, The Boston Mills Press, 1984, p. 19. Tucker, quant à lui, mentionne que le tout premier navire militaire à avoir servi, de manière temporaire, à Gaspé serait le NCSM Vison plutôt que le NCSM L'Oracle : Gilbert Norman Tucker, *The Naval Service of Canada. Its official history*, vol. 2 Activities on Shore during the Second World War, Ottawa, le ministère de la Défense Nationale, 1952, p. 182.

La planification requise afin que puissent être construits des bâtiments, des lignes de communication, des débarcadères, un réseau d'aqueduc et d'égout est d'autant plus impressionnante puisqu'il faut assurer le nécessaire autant pour les forces maritimes qu'aériennes ; sans négliger les militaires de l'armée de terre qui y auront leur quartier général – dans le but de coordonner adéquatement les trois batteries côtières opérant dans le secteur de Gaspé. Lors de l'inauguration, les constructions ne sont pas encore complétées⁶⁶.

Il est estimé qu'au faite de ses opérations en 1944, NCSM Fort Ramsay peut compter sur environ 2 500 militaires des trois éléments⁶⁷ provenant de partout au Canada et représentatifs de la mosaïque des différentes cultures composant la population canadienne⁶⁸. Quelques femmes civiles font également partie du personnel⁶⁹.

La défense terrestre du NCSM Fort Ramsay (nom de code GARO⁷⁰) est assurée par trois batteries opérées par les membres de l'artillerie royale du Canada. Ces équipements sont situés à Fort Prével (DOVA), Fort Haldimand (GANA) et Fort Péninsule (DABO).

Équipée de deux canons à longue portée, la batterie de Fort Prével a pour mission principale le contre-bombardement. Ces canons sont destinés à attaquer tout navire ennemi au large de la péninsule gaspésienne avant que ceux-ci ne pénètrent dans la baie de Gaspé⁷¹. Fort Prével, tout comme les deux autres batteries défendant NCSM Fort Ramsay, a aussi

⁶⁶ William Douglas, Roger Sarty et Michael Whitby, *Rien de plus noble. Histoire officielle de la Marine royale du Canada pendant la Deuxième Guerre mondiale, 1939-1945*, vol. 2, partie 1, St-Catherines, Vanwell Publishing Limited, 2002, p. 486.

⁶⁷ Fabien Sinnett et Mario Mimeault, collaboration de Ginette Roy, *Gaspé au fil du temps*, Gaspé, Impression du havre, 2009, p. 399.

⁶⁸ Essex mentionne : « At Gaspé, as it was in all Canadian outposts, the displaying of family photos pasted on lockers revealed Ukrainians from the West; English, Irish and Scottish from the U.K.; Poles from Europe and a miscellany of countries between. James Essex, *Victory in the St-Lawrence. Canada's Unknown War*, Erin, The Boston Mills Press, 1984, p. 129.

⁶⁹ Essex, *Idem.*, p. 96.

⁷⁰ Collection du parc national de Forillon, affiche intitulée *Chacun à son poste* installée à Fort Péninsule.

⁷¹ Normand Lafrenière, *Fort Péninsule et les défenses côtières de la baie de Gaspé lors de la Seconde Guerre mondiale*, *L'Estuaire*, vol. XXVI, n° 1 (62), janvier 2003, p. 4.

pour mission secondaire de repousser tout débarquement ennemi sur les côtes gaspésiennes⁷².

Fort Haldimand assume une double mission grâce aux différents types de canons qu'elle possède. Ce poste doit d'abord protéger NCSM Fort Ramsay d'une attaque aérienne⁷³ et contrer ensuite toute tentative d'invasion maritime de l'ennemi via la baie de Gaspé. Fort Haldimand et Fort Péninsule travaillent en étroite collaboration. Un bateau d'inspection, le HDPC-7 Examinor, sous le commandement du lieutenant de marine George Allard⁷⁴, veille à ce que chaque embarcation en direction de Gaspé soit dûment autorisée à pénétrer aussi près des côtes; après ce contrôle, un navire surnommé le *Gate Vessel* autorise le passage des navires considérés sécuritaires. Cette validation entraîne la permission d'abaisser le filet anti sous-marin reliant Penouille à Sandy Beach⁷⁵.

Le positionnement des deux canons installés à Fort Péninsule, additionnés à ceux de Fort Haldimand, permet d'effectuer un tir croisé laissant peu de chances de succès à l'ennemi qui tenterait une incursion. Les deux canons à tir rapide de Fort Haldimand sont d'un calibre de 2 61/64 pouces (75 mm), pouvant ainsi opposer à l'ennemi un barrage d'artillerie létal. Quant aux canons de Fort Péninsule, ils datent de 1903. D'un calibre 4,7 pouces (120 mm), ils ont une portée maximale de 9 600 verges (8 775 mètres) avec une fréquence de tir de quatre coups à la minute ; ils tirent des projectiles à explosif brisant de 45 livres (20,4 kg)⁷⁶. Pour faciliter le repérage et l'arraisonnement de tout navire jugé suspect, cinq puissants projecteurs font également partie des équipements disponibles à Fort Péninsule (quatre) et Fort Haldimand (un).

⁷² *Idem.*

⁷³ Fabien Sinnett et Mario Mimeault, *op. cit.*, note 64, p. 399. Voir aussi la photographie de la section d'artilleurs s'entraînant au maniement d'un canon anti-aérien. Disponible au Musée de la Gaspésie, Fonds Otis, P61/1a/62.

⁷⁴ Fabien Sinnett et Mario Mimeault, *op. cit.*, note 64, p. 398.

⁷⁵ Une photographie de l'installation de ce filet et du navire *Gate Vessel* est disponible sur le site du Musée naval de Québec, <https://www.flickr.com/photos/museenavaldequebec/4434595227>, page consultée le 5 juin 2020.

⁷⁶ Collection du parc national de Forillon, affiche intitulée *Canon N° 2* installée à Fort Péninsule

Le lieutenant-colonel White⁷⁷, dont le quartier général est localisé sur la rue de l'Armée au NCSM Fort Ramsay⁷⁸, commande les militaires de l'armée affectés à la défense côtière – dont ceux de la 105^e Batterie⁷⁹ et des fantassins du Régiment des Fusiliers du Mont-Royal⁸⁰. White a sous ses ordres plus de 600 soldats répartis entre les trois batteries côtières et Fort Ramsay⁸¹. Pour le confort et l'efficacité de ces effectifs, plusieurs bâtiments sont construits à proximité des canons.

L'analyse du plan d'aménagement de Fort Prével (voir plan ci-dessous) permet de constater que les deux canons peuvent modifier leur angle de tir. Ils sont identifiés par NO.1, pivot de 227° et NO. 2, pivot de 140°. Le poste de commandement (11) est construit tout près, derrière la ligne de défense, tandis que les bâtiments abritant la génératrice (10) et celui des ateliers (26) ont facilement accès aux canons par le sentier secondaire (localisé à l'arrière-plan du sentier principal qui sont eux-mêmes abrités par un talus de terre)⁸².

Trois bâtiments (7, 4 et 3) sont destinés aux logements des membres du rang. Le *mess* des officiers (8) est quelque peu à l'écart, alors que celui des sous-officiers (9) est localisé à proximité du secteur opérationnel. Le *mess* réservé aux membres du rang (6 3) est installé tout près de la salle réservée aux activités récréatives (3 2). La salle de garde (17) est placée à l'entrée principale qui mène au quartier général (1, *medical stores & office*), tandis que la cuisine (*cook house*) et l'hôpital (2) se trouvent près de l'entrée et conséquemment du chemin public. Le personnel de la salle de garde surveille les allées et venues lors des

⁷⁷ Cet officier du nom de White, pourrait bien être un Canadien français dénommé Leblanc selon James Essex qui mentionne : « When Sams returned from Québec with orders to report to a lieutenant-colonel LeBlanc, he was surprised to learn there was no *LeBlanc*. Le lieutenant-colonel Leblanc aurait anglicisé son nom afin de pouvoir mieux s'intégrer parmi la cohorte d'officiers anglophones du NCSM Fort Ramsay. James Essex, *Victory in the St-Lawrence*, Erin Ontario, The Boston Mills Press, 1984, p. 45 et 51.

⁷⁸ Devenue la rue Quigley de nos jours.

⁷⁹ La 82^e Batterie aurait précédé la 105^e batterie à Gaspé. Selon les dossiers du soldat Florian Fournier, celui-ci a été affecté à Gaspé au sein de la 82^e batterie à titre de réserviste en 1941. Ancestry.com. *Dossiers de service de la Deuxième Guerre mondiale - victimes de guerre, Canada, 1939 à 1947* [database on-line]. Lehi, UT, USA: Ancestry Operations, Inc., 2015., site consulté le 2 mars 2020. <https://www.cwgc.org/>, site consulté le 20 avril 2020. Le major George Hubert Sams s'est occupé d'une partie du recrutement pour la 82^e batterie. James Essex, *Victory in the St-Lawrence. Canada's Unknown War*, The Boston Mills Press, Erin Ontario, 1984, p. 51.

⁸⁰ Rapport d'enquête de la mort de l'artilleur Gerald Nellis, 26 juillet 1943, Ancestry.com. *Dossiers de service de la Deuxième Guerre mondiale - victimes de guerre, Canada, 1939 à 1947* [database on-line]. Lehi, UT, USA: Ancestry Operations, Inc., 2015., consulté le 21 mars 2020.

⁸¹ Sinnett et Mimeault estiment à 220 le nombre de militaires affectés uniquement à fort Péninsule. Fabien Sinnett et Mario Mimeault, *op. cit.*, note 64, p. 400.

⁸² Détail constaté lors de la visite des lieux le 9 juillet 2020.

Livraisons de matériel ou l'évacuation du personnel nécessitant des soins plus aigus à l'hôpital de Gaspé. De plus, la localisation de la salle de garde permet le contrôle de la route privée menant au secteur opérationnel.

Un système d'aqueduc et d'égout dessert ces bâtiments, tel qu'il appert des informations glanées sur ce plan. La gestion des déchets, incluant le matériel classifié, s'opère par un incinérateur isolé, en bordure du chemin public. Les produits pétroliers sont entreposés dans un abri (25) près du quartier général à l'opposé du secteur réservé aux opérations.

Le périmètre de fort Prével est ceinturé par une clôture, indiquée sur la carte par un liseré de couleur rouge. Une clôture additionnelle, à l'intérieur du camp militaire, sépare la partie opérationnelle de celle réservée à des fins résidentielles, administratives et récréatives.

Le plan ci-dessous nous indique aussi que l'ensemble de ce terrain réservé à des fins de défense territoriale connu sous le nom de Fort Prével couvre une superficie de 4 525 acres ou 16 187,426 mètres carrés. Il est également possible de constater qu'un dénommé Adolphus McKay détenait un droit de propriété de ce terrain.

Pendant la bataille du Saint-Laurent⁸³, le détachement *25 Radio Unit* de l'Aviation royale canadienne, campé à St-Georges-de-Malbaie⁸⁴, est en fonction du 21 septembre 1942 au 1^{er} septembre 1945 inclusivement. La mission de cette unité, qui opère un radar⁸⁵, consiste à détecter les avions et les navires de surface ennemis, et de reporter tout incident au quartier général du commandement aérien de l'Est⁸⁶. Son effectif a considérablement varié tout au long de ses activités. Au 31 décembre 1942, un officier, un sous-officier et trois caporaux et soldats sont présents sur le site. Au sommet de ses opérations, en novembre 1943, un total de 66 militaires masculins y sont affectés. Toutefois, au mois de septembre 1945, à la clôture des activités de ce détachement, on retrouve alors 27 militaires en poste. Aucun civil ne travaille au *25 Radio Unit* après la construction des infrastructures. Un total de huit bâtiments ont été construits pour permettre l'opération du *25 Radio Unit*. On y retrouve : la cuisine, qui inclut aussi la cantine, la salle de garde, la bâtisse pour les équipements de transport, les quartiers du personnel, un hôpital, une salle dédiée à la récréation du personnel, le bâtiment réservé à l'administration, une station de pompage, la construction abritant la génératrice et le bâtiment nécessaire pour les opérations courantes. L'ensemble de cette unité militaire est ceinturé d'une clôture d'une hauteur de six pieds. Pour accroître encore la sécurité du bâtiment abritant la génératrice ainsi que celui des opérations, des fils barbelés Concertina, d'une hauteur de huit pieds, permettent de décourager les curieux. Malgré cela, à l'été de 1943, l'Aviation royale du Canada demande à l'armée de déployer dix radars mobiles le long de la côte nord de la Gaspésie⁸⁷

⁸³ À partir de mai 1942, les sous-marins allemands connaissent un succès tactique dans l'Est du Québec. Pour une liste complète des navires torpillés et le nombre de pertes occasionnées, voir la brochure publiée par le ministère des anciens combattants du Canada qui s'intitule *La bataille du golfe Saint-Laurent*, à la page 28, disponible en format PDF à l'adresse suivante : https://www.veterans.gc.ca/public/pages/remembrance/history/second-world-war/battle-gulf-st-lawrence/battlegulf_fre.pdf, brochure consultée le 11 août 2020.

⁸⁴ Situé à environ 6.5 kilomètres de Fort Prével, en direction de Percé.

⁸⁵ Un radar de type CHL, Chain Home Low Flying Early Warning Radar.

⁸⁶ Les informations au sujet du 25 Radio Detachment – St-George de Malbaie, 1942 proviennent du document suivant : Extracts from Daily Diary, <http://www.c-and-e-museum.org/Pinetreeline/rds/detail/rds25-1.html>, page consultée le 29 juillet 2020.

⁸⁷ Pour de plus amples informations à ce sujet, voir André Kirouac, « L'été 1943 : un épisode de la bataille Saint-Laurent, 1942-1944. Surveillance, défense et... propagande ! », *Bulletin d'histoire politique*, vol. 16,

afin d'aider à repérer la présence d'ennemis⁸⁸. Huit nouveaux radars⁸⁹ sont acquis par l'Aviation royale du Canada, l'année suivante, pour être installés dans l'Est du Canada. La toute première station expérimentale est établie à Rivière-au-Renard⁹⁰ et opère sous l'appellation *75 Radio Detachment (75 RD)*. Les radars de l'artillerie de l'armée qui étaient en fonction en 1943 furent donc remplacés par ceux de l'aviation dès 1944.

Les rapports journaliers du 75 RD nous informent que les travaux d'installation des équipements requis ont débuté le 21 août 1944 et que le radar est devenu pleinement opérationnel le 12 septembre 1944⁹¹. L'effectif du 75RD, au 30 septembre 1944, est composé d'un officier, d'un sous-officier et de 18 caporaux et aviateurs, pour un total de 20 militaires de l'aviation, tous des hommes⁹². Les opérations du 75RD cessent le 30 novembre 1944 à cause du gel, ne laissant que deux militaires sur les lieux pendant la saison hivernale. Au printemps 1945, l'anticipation de la fin prochaine de la guerre entraîne la cessation définitive des opérations de la station de radar de Rivière-au-Renard⁹³.

L'Aviation royale du Canada construit également plusieurs bâtiments temporaires et quatre immenses tours de radio au sommet du mont Jacques-Cartier, au cœur de la chaîne des Chic-Chocs. Cette station, installée sur les terres de la Couronne, fait partie du détachement portant le nom de *relais sans-filiste No 1*, dont le quartier général est situé à Mont-Louis. Cette unité a pour principale activité d'assurer les liaisons radio entre les différentes bases militaires situées sur les deux rives de l'estuaire du Saint-Laurent (incluant la base militaire de Bagotville au Saguenay), de même que les nombreux avions militaires qui survolent ce territoire⁹⁴. Les aviateurs affectés à cet endroit isolé doivent

N° 2, 2008, p. 139–150. <https://www.erudit.org/fr/revues/bhp/2008-v16-n2-bhp04292/1056142ar.pdf>, article consulté le 13 mai 2020.

⁸⁸ Simultanément, des radars plus perfectionnés sont déjà en production.

⁸⁹ Ils sont du modèle MEW/AS, *Microwave Early Warning /Anti-Submarine*.

⁹⁰ Ce radar était situé à l'emplacement actuel de l'antenne émettrice de Radio-Gaspésie, aux coordonnées suivantes : 48.995799 -64.429846.

⁹¹ Collection du Parc national de la Gaspésie, *75 Radio Detachment-Fox River, PQ. 1944-Daily Diary, August 21, 1944 to November 30, 1944*.

⁹² 75 Radio Unit-Fox River, Statement of strength, <http://www.c-and-e-museum.org/Pinetreeline/rds/detail/rds75-2.html>, page consultée le 13 mai 2020.

⁹³ Collection du Parc national de la Gaspésie, *75 Radio Detachment-Fox River, PQ. 1944-Daily Diary, August 21, 1944 to November 30, 1944*.

⁹⁴ En 1942, il est estimé que 1 163 avions acquis des Américains par les Britanniques ont fait escale à la base de Gander. Au cours de la même année, Goose Bay permet à 662 avions américains (en provenance de Presqu'Île, au Maine, États-Unis) de se diriger vers l'Écosse dans le cadre de l'opération Boléro. Augmentant

affronter de nombreuses difficultés⁹⁵. Les opérations au mont Jacques-Cartier n'auront été qu'un feu de paille. La construction débute au cours de l'été 1943 dans des conditions difficiles. Malgré les nombreuses embûches, le tout devient opérationnel en septembre de la même année. Les quelque 14 hommes stationnés au sommet du mont Jacques-Cartier s'occupent d'une station météorologique ainsi que d'un poste de relais de communications. Mais dès l'automne 1943, une tempête détruit une bonne partie des équipements, qui deviennent inopérants. Ce n'est qu'en octobre de l'année suivante que la reprise des activités peut avoir lieu. À compter du 1^{er} juin 1945, à la demande expresse des Américains, des rapports météorologiques sont produits à chaque heure⁹⁶ plutôt qu'aux trois heures, jusqu'à la fermeture définitive qui surviendra en novembre 1945.

L'armée doit veiller à occuper le territoire à des fins de défense. Elle réquisitionne donc l'immeuble qui s'appelait le *Ash Inn*⁹⁷ situé au centre-ville de Gaspé. Ce bâtiment sert de quartier général au 3^e bataillon d'infanterie du régiment des Fusiliers du Saint-Laurent.

2.1.3 Secteur du Bas-Saint-Laurent : l'École de bombardement et de tir de Mont-Joli

L'aéroport situé à Mont-Joli constitue la principale infrastructure de ce secteur. Plusieurs missions sont confiées à cette base inaugurée le 15 août 1942⁹⁸. La plus importante consiste à former des aviateurs au métier de mitrailleur à bord d'aéronefs militaires pour le programme d'entraînement aérien du Commonwealth britannique. La présence de ces appareils survolant le fleuve St-Laurent a pour conséquence d'augmenter

encore d'autant la couverture aérienne au-dessus du Saint-Laurent. Voir William Clarence Parrot, *On the Perimeter: A Reconstruction of the Military Geography of Newfoundland and Labrador during the Second World War, 1939-1945*, mémoire de maîtrise (géographie), Memorial University of Newfoundland, 1994, p. 120 et 153.

⁹⁵ Morley Thomas, *Metmen in Wartime. Meteorology in Canada 1939-1945*, Toronto, ECW Press, 2001, p. 123 et 280 ; voir également Marc L'Italien, « Le parc national de la Gaspésie fête ses 80 ans », 5 septembre 2017, <https://www.sepaq.com/parcs-quebec/blogue/article.dot?id=cfca1b0e-86aa-4439-aad3-0e9a6ca967fc>, article consulté le 13 avril 2019.

⁹⁶ Permanent Joint Board on Defence, Canada-United States, RCAF Progress, Tenth Recommendation – Development of the Northwest Staging Route, p. 2, paragraphe (i), page consultée le 20 février 2021.

⁹⁷ Fabien Sinnott et Mario Mimeault, *op. cit.*, note 64, p. 402. Ce bâtiment est situé au 186, rue de la Reine à Gaspé, et s'appelle dorénavant le Manoir William Wakeham.

⁹⁸ No 9 B & G School, Mont-Joli, P.Q., journal quotidien, 15 août 1942, p. 3., [Royal Canadian Air Force operations record book... - Image 614 - Héritage](#), page consultée le 20 février 2021.

la protection des convois maritimes – remplissant ainsi l’une des missions secondaires qui lui est attribuée⁹⁹. Un détachement du commandement aérien de l’Est est d’ailleurs affecté spécifiquement à l’appui tactique des convois maritimes. L’aéroport sert également en cas d’urgence pour les avions britanniques qui font usage du *Ferry Command*¹⁰⁰, un corridor aérien entre l’aéroport de Dorval et l’Europe¹⁰¹. Le mouvement des cadets de l’aviation peut bénéficier des installations militaires de Mont-Joli au cours des étés 1943 et 1944¹⁰².

Des bâtiments sont construits dans le périmètre de l’aéroport, et trois tours de guet¹⁰³ installées près du fleuve¹⁰⁴ permettent de vérifier les résultats des étudiants mitrailleurs. La carte ci-dessous permet de visualiser les constructions.

⁹⁹ William Douglas, Roger Sarty et Michael Whitby, *Rien de plus noble. Histoire officielle de la Marine royale du Canada pendant la Deuxième Guerre mondiale, 1939-1945*, vol. 2, partie 1, St-Catherines, Vanwell Publishing, 2002, p. 477.

¹⁰⁰ Le *Ferry Command* est modifié en mai 1941 afin de devenir le ATFERO (*Atlantic Ferry Organisation*). Puis en janvier 1942, le *Royal Air Force Ferry Command* (RAFFC) prend le contrôle. En mars 43, le *Royal Air Force Transport Command* (RAFTC) est créé afin d’administrer et contrôler le convoi. Morley Thomas, *Metmen in Wartime. Meteorology in Canada 1939-1945*, Toronto, ECW Press, 2001, p. 95- 96 et 100.

¹⁰¹ Les historiens Christie et Hatch offrent un aperçu de la place qu’occupe Mont-Joli: « Will’s next letter did not come from Goose Bay but from Mont-Joli, a small town on the south shore of the St Lawrence River in the Gaspé region of Quebec, where he was billeted in the Hotel Chez Donat. Mont-Joli housed No 9 Bombing and Gunnery School, which served as an alternate airfield when weather closed Goose Bay (le souligné est de vous?) ». Voir Carl Christie et Fred Hatch, *Ocean Bridge. The History of RAF Ferry Command*, Toronto, University of Toronto Press, 1995, p. 191.

¹⁰² No 9 B & G School, Mont-Joli, P.Q., 20 juin 1943, p. 3, [Royal Canadian Air Force operations record book... - Image 691 - Héritage](#), page consultée le 20 février 2021.

¹⁰³ Deux de ces tours de guet ont récemment été classées au répertoire du patrimoine culturel du Québec.

<http://www.patrimoine-culturel.gouv.qc.ca/rpcq/detail.do?methode=consulter&id=165823&type=bien#.X00G1dRKgjo> et <http://www.patrimoine-culturel.gouv.qc.ca/rpcq/detail.do?methode=consulter&id=165827&type=bien#.X00HiNRKgio>, site consulté le 31 août 2020.

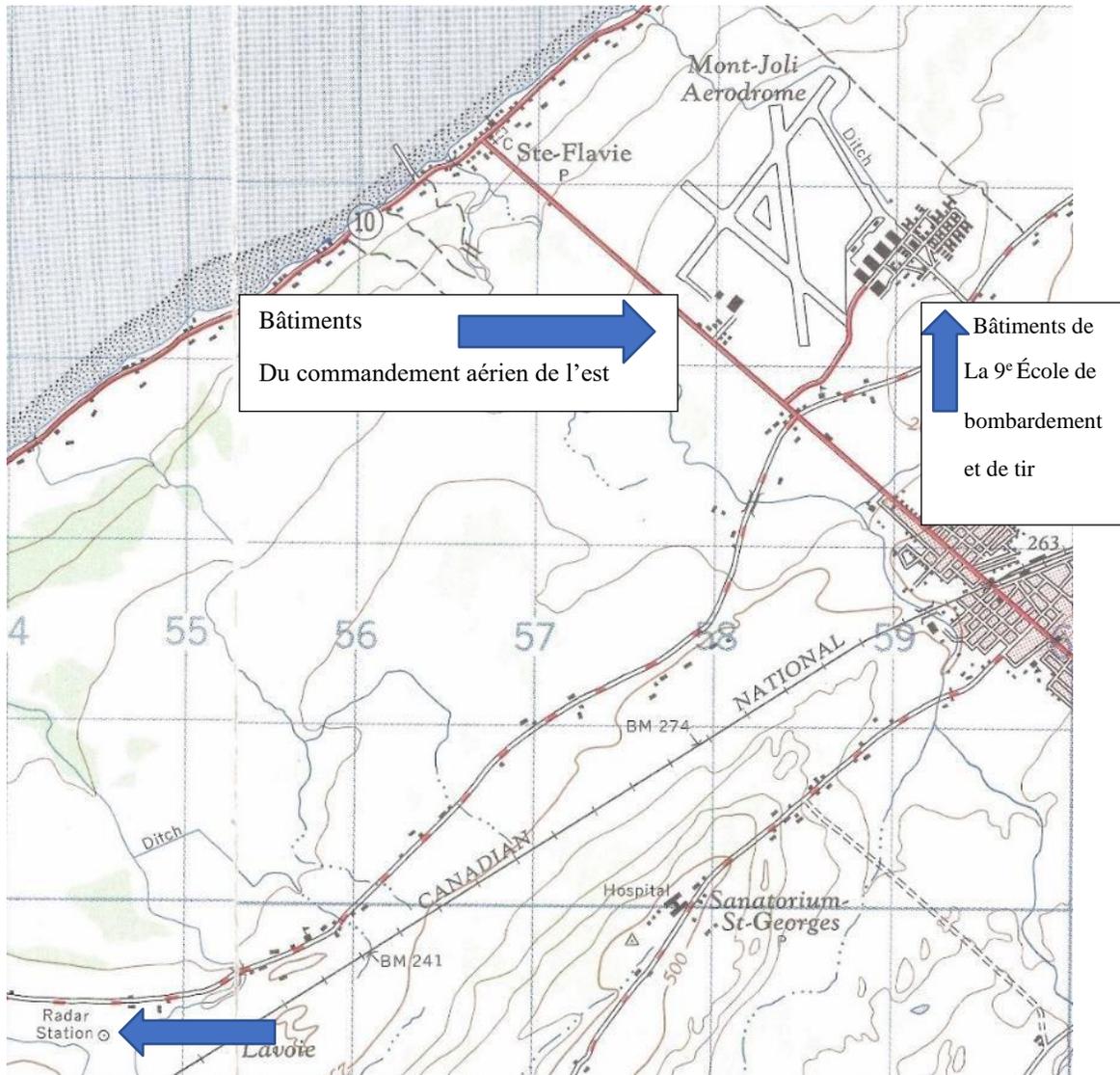
¹⁰⁴ Deux tours sont à Ste-Flavie et la troisième était localisée à Grand-Métis. Le *Répertoire du patrimoine culturel* en fait la présentation suivante : « Les tours de guet de Sainte-Flavie, ainsi qu’une troisième construite dans le secteur de Grand-Métis, permettaient aux officiers de surveiller les exercices de vol et de tir faits au-dessus du fleuve Saint-Laurent par les aviateurs en formation. Elles servaient aussi à faciliter le repérage lors de ces exercices. Des équipes de sauvetage placées près des tours étaient prêtes à intervenir en cas d’accident. » Voir Répertoire du patrimoine culturel du Québec, « Tout de guet ouest », <http://www.patrimoine-culturel.gouv.qc.ca/rpcq/detail.do?methode=consulter&id=165827&type=bien#.X3TM01RKgjo>, article consulté le 30 septembre 2020.

La station radar constitue une information d'intérêt. Sa localisation permet de croire que ce radar n'est pas utilisé à des fins défensives¹⁰⁵. Auquel cas, il aurait été localisé à l'est de l'aérodrome, direction logique d'où les attaques ennemies auraient pu provenir. Son positionnement indique qu'il doit plutôt s'avérer utile pour permettre de repérer, suivre et guider les aéronefs autour de l'aérodrome¹⁰⁶. On peut penser, entre autres, à ceux de l'aéroport de Dorval près de Montréal (d'où décollait de nombreux appareils en direction de Gander) ou encore à ceux de Goose Bay (dans le cadre du convoi attribué au personnel relevant du commandement britannique).

¹⁰⁵ En se basant sur le fait que le soldat Mc Lean est affecté de Mont-Louis à Mont-Joli du 23 au 25 octobre 1944, inclusivement; ce fait nous autorise à conclure que cette dite station radar est fonctionnelle au cours de la Deuxième Guerre mondiale. Daily Routine Orders (DRO), 1 Wireless Relay Detachment Mont-Louis, 24 novembre 1944, AMENDMENTS, paragraphe 3, signé par le Flying Officer J. L. Bell, Bibliothèque et Archives Canada (BAC), 1 Wireless Relay Detachment (1944/03/28-1945/07/15) R112, vol. 40839. Il est à noter qu'il est confirmé que le soldat Mc Lean est un mécanicien de radar au sein des ordres courants du 18 août 1944, et ce, rétroactivement au 1^{er} juillet 1944.

¹⁰⁶ Il est confirmé que cet instrument de *type CI radar responder beacon* a mis fin à ses opérations au cours du mois d'août 1945. Department of National Defence for Air, Summary of Information respecting Departmental Activities, For the Month of August 1945, p. 3, paragraphe 9, William Lyon Mackenzie King: Memoranda and not... - Image 1319 - Héritage (canadiana.ca), page consultée le 20 février 2021.

Carte topographique de l'aéroport de Mont-Joli



Source : Extrait 1 : 50,000, *Mont-Joli*, © Gouvernement du Canada, 1956, photographies aériennes de 1948, Collection cartothenque, UQAR.

De nos jours, il n'y a plus que deux pistes d'atterrissage. Celle en direction Nord-Sud n'étant plus en service. NAV Canada, Cartes des aéroports canadiens, Québec, Mont-Joli, CYYY- AD, 15 août 2019, http://www.navcanada.ca/EN/products-and-services/Documents/CanadianAirportCharts_Next.pdf page consultée le 28 octobre 2019.

2.3 Collaboration entre l'ensemble des bases militaires de l'Est du Québec

En ce qui concerne les relations entre les bases proprement canadiennes, l'historien Nathan Greenfield suggère que la communication entre les aviateurs et les marins est déficiente¹⁰⁷, ce qui ne facilite aucunement la coordination de ces deux éléments pour tenter de contrer les actions de l'ennemi en 1942. La chose s'explique notamment par le fait que cette collaboration entre les militaires de Mont-Joli¹⁰⁸ et ceux à Gaspé s'effectue via le quartier général du commandement aérien de l'est à Halifax, et non pas directement entre eux. Lorsque survient un besoin en patrouille aérienne, le commandant du NCSM Fort Ramsay de Gaspé (un marin) doit d'abord communiquer avec les aviateurs d'Halifax¹⁰⁹. Par la suite, le quartier général du commandement aérien de l'Est s'assure de répartir les patrouilles aériennes depuis Mont-Joli ou Gaspé, d'où provient parfois la requête¹¹⁰. Le *1st Wireless Relay Detachment*, dont les quartiers généraux sont situés à Mont-Louis, effectue des coopérations avec plusieurs autres unités de l'aviation. Du personnel est muté à différents endroits, de manière permanente ou temporaire, selon les besoins.

En marge de ces quelques analyses produites par l'historiographie, le fonds d'archives de la USAF est le seul qui ouvre quelques fenêtres d'observation quant à la collaboration entre les bases de l'Est-du-Québec. Il nous informe notamment que Mécatina est en constant contact radio avec les bases américaines de Mingan et Goose Bay¹¹¹, ainsi qu'avec les avions pouvant requérir des informations météorologiques ou/et un azimut.

¹⁰⁷ Nathan Greenfield, *The Battle of the St-Lawrence. The Second World War in Canada*, Toronto, Harper Collins Publishers, 2004, p. 202. « Ce n'est qu'au début de 1943 que l'ARC accepta de passer sous l'autorité de la marine, et même là les experts itinérants britanniques et américains durent déployer tous leurs talents pour convaincre les deux services d'établir un centre d'opérations commun à Halifax. », « Le Canada et la guerre sous-marine, 1909-1950. », Musée canadien de l'histoire, p. 5, <https://www.museedelhistoire.ca/apprendre/recherche/ressources-pour-chercheurs/articles/le-canada-et-la-guerre-sous-marine-1909-1950/>, page consultée le 24 juin 2019.

¹⁰⁸ Il s'agit uniquement des aviateurs sous l'autorité du Commandement aérien de l'Est.

¹⁰⁹ Greenfield, *op. cit.*, note 107, p. 61 et 63. « Le capitaine de frégate C. Thompson (RN) commandant du destroyer HMS Witherington, déclara que la collaboration air-mer, dont il avait une vaste expérience, avait été pratiquement inexistante pendant toute la période où son navire avait servi dans le golfe, à la mi-septembre. » William Douglas, Roger Sarty et Michael Whitby, *Rien de plus noble. Histoire officielle de la Marine royale du Canada pendant la Deuxième Guerre mondiale, 1939-1945*, vol. 2, partie 1, St-Catherines, Vanwell Publishing, 2002, p. 523.

¹¹⁰ Roger Sarty, *War in the St-Lawrence. The Forgotten U-Boat Battles on Canada's Shores*, Toronto, Penguin Group, 2013, p. 93, 143 et 145.

¹¹¹ F.C. Hagemeister, T/sgt, Historian, Archives de la USAF, microfilm A3200, p. 591, *Historical data* du mois de janvier 1945.

Le personnel de Mingan rencontre occasionnellement certains Canadiens. Lors de la construction de cet aéroport, des avions ravitailleurs de la *Canadian Pacific Airlines* nécessitent le concours des aéroports de Mont-Joli et de Rimouski pour apporter les matériaux au contracteur¹¹². Le commandant de Mingan, dans le compte-rendu à ses supérieurs, mentionne : « Cooperation with other arms, or forces of other nations, has been 100% where the opportunity presented itself—particularly with the RCAF, Royal Canadian Navy, Canadian and the Province of Quebec¹¹³ » Les Américains retournent l'ascenseur, lorsque des aéronefs canadiens atterrissent d'urgence à Mingan¹¹⁴ ou encore pour des visites de courtoisie¹¹⁵. Mais ce sont là des cas exceptionnels et non planifiés, car les Américains sont autonomes au Canada et n'ont aucun compte à rendre aux Canadiens. Ils agissent en fonction de leurs propres missions, déterminées par le haut commandement américain. Les équipages américains déploient ainsi leur propre stratégie afin de découvrir une présence ennemie tout au long de leurs vols au-dessus du fleuve St-Laurent¹¹⁶. En conséquence, lorsque les agents de la Gendarmerie Royale du Canada visitent la base de Mingan, ceux-ci s'échangent l'information recueillie au cours de leurs patrouilles respectives¹¹⁷.

Tout comme les Américains qui reçoivent parfois des médailles pour bonne conduite, les militaires canadiens peuvent, occasionnellement, se voir décerner certaines décorations. Ainsi, ceux et celles qui s'enrôlaient volontairement pouvaient obtenir la médaille canadienne du volontaire, à certaines conditions, laquelle avait été créée le 22 octobre 1943¹¹⁸. Cette médaille a donc été décernée à au moins six membres du *1st Wireless Relay Detachment*¹¹⁹.

¹¹² Archives de la USAF, microfilm A0160, p. 77. *Station History* AP0440, Mingan, septembre 1944.

¹¹³ *Ibid.*, p. 138. Lettre du major Kern à son commandant de Presqu'île, Maine, 1^{er} novembre 1943.

¹¹⁴ *Ibid.*, p. 369. *Historical data* du mois d'avril 1945.

¹¹⁵ *Ibid.*, p. 378. *Historical data* du mois d'avril 1945.

¹¹⁶ *Ibid.*, p. 81, 92. *Station History* AP0440, Mingan, septembre 1944, p. 22 et 33.

¹¹⁷ *Ibid.*, p. 83. *Station History* AP0440, Mingan, septembre 1944, p. 24.

¹¹⁸ « La Médaille Canadienne du Volontaire est décernée aux personnes de n'importe quel grade de la Marine, de l'Armée ou des Forces aériennes canadiennes qui se sont portées volontaires en vue de servir dans les forces actives et qui ont servi honorablement pendant 18 mois entre le 3 septembre 1939 et le 1er mars 1947. » Anciens Combattants Canada, Médaille canadienne du volontaire, <https://www.veterans.gc.ca/fra/remembrance/medals-decorations/details/21> page consultée le 29 octobre 2019.

¹¹⁹ DRO (*Daily Routine Orders*), *1st Wireless Relay Detachment* Mont-Louis, 23 juin 1944, AWARDS AND DECORATIONS, par. 4, signé par le Flying Officer W.I. Macdonald, Bibliothèque et Archives Canada, *1st Wireless Relay Detachment* (1944/03/28-1945/07/15) R112, vol. 40839.

Il ne faut pas oublier de mentionner la collaboration qui s'effectue entre les militaires canadiens et leurs homologues américains lors d'urgences majeures. À titre d'exemple, quand l'écrasement d'un avion canadien survient près de Mécatina, un hélicoptère de la USAAF est employé pour sauver les membres de l'équipage canadien. Ce sont alors les Américains de Mingan et ceux de Mécatina qui assurent la logistique requise pour effectuer, avec succès, le sauvetage de leurs camarades canadiens en péril¹²⁰. Il est fort possible que des collaborations plus importantes aient eu lieu – les fonds consultés ne permettant que d'avoir l'écho des activités locales et régionales. La mise à contribution des correspondances des échelons hiérarchiques supérieurs – en particulier les fonds du Quartier général de la marine, du Commandement aérien de l'Est, du Atlantic Coast Command de la Marine royale et du Comité mixte de la côte atlantique – pourrait permettre d'étayer plus avant les coopérations interarmées ou interservices.

Ce chapitre nous a permis de constater que les ordres de mission ne sont pas conjoints. Chaque base, station, détachement ou unité de l'Est du Québec opère selon la mission qui lui est confiée. Cette tâche est déterminée par le commandement américain dans les cas de Mingan et Mécatina, et le commandement canadien en ce qui concerne les autres sites.

Cette situation peut s'expliquer par le fait que ce conflit est mondial et que les installations militaires de ce secteur ne fonctionnent pas en vase clos. Ainsi, Mingan et Mécatina sont parties intégrantes d'un vaste plan (opération Bolero) qui a pour objectif de faire parvenir du matériel et des effectifs au Royaume-Uni en prévision de l'invasion de la forteresse Europe. Mont-Joli a pour fonction principale de former des mitrailleurs pour les aéronefs de combat qui seront incessamment sous le feu de l'ennemi, alors que le secteur de Gaspé a pour principal rôle la défense territoriale.

¹²⁰ F.C. Hagemester, T sgt, archives de la USAF, microfilm A3200, p. 605, *Historical data* du mois d'avril 1945. Il s'agit de l'application de la maxime *Quemcunque miserum videris hominen scias* (Quiconque tu vois en détresse, vois en lui un être humain). Cette maxime est résumée par l'expression *On ne laisse personne derrière*, ce qui a pour effet d'améliorer le moral et de faire en sorte que chaque militaire se sente partie d'une équipe qui s'entraide; il s'agit de l'esprit de corps.

Il faut pourtant que les alliés britanniques, américains et canadiens agissent d'une manière concertée et cohérente contre l'antagoniste commun. Le commandement et le contrôle des forces armées fera l'objet du prochain chapitre et apportera certaines réponses supplémentaires.

Chapitre 3

« Sans chef, une armée n'est qu'une populace équipée d'armes. »

Desmond Morton¹

LE COMMANDEMENT

Le chapitre précédent a permis de constater que les missions de chaque base militaire dans l'Est du Québec sont distinctes et autonomes les unes des autres. Le présent chapitre s'attardera maintenant à analyser la chaîne de commandement, c'est-à-dire les manifestations concrètes de l'exercice du pouvoir par un leadership adéquat. Une attention particulière sera dévolue à l'analyse de l'application des ordres de mission par les différents commandants.

Dans un contexte militaire, plus particulièrement en temps de guerre, et tout en considérant que le Canada a majoritairement fait appel à des volontaires², le concept de leadership prend une importance névralgique. Aussi, ses manifestations deviennent cruciales lorsqu'on cherche à expliquer la dynamique présente dans l'Est du Québec, où plusieurs nations alliées sont impliquées simultanément au cours de la Deuxième Guerre mondiale.

Il importe de comprendre que tout commandant militaire doit posséder, parmi ses attributs, les connaissances et compétences nécessaires à l'application d'un style de leadership approprié à la situation ainsi qu'au niveau de professionnalisme de ses subordonnés³. Ce concept prend donc tout son sens dans l'art du commandement. Si les concepts de leadership et de commandement sont distincts, ils demeurent toutefois intimement liés et forcément complémentaires. Ainsi, le leadership sous-tend la capacité de commander.

¹ Desmond Morton, *Billet pour le front. Histoire sociale des volontaires canadiens (1914-1919)*, Outremont, Athéna éditions, 2005, p. 117.

² Voir à cet effet, Yves Tremblay, *Volontaires. Des Québécois en guerre (1939-1945)*, Outremont, Athéna éditions, 2006, 141 p.

³ Le leadership est une notion malléable. Les principaux styles de leadership étant : directif (autoritaire), participatif et carte blanche (style libre). Objectif de rendement 411, *Cadets royaux de l'armée canadienne. Livre de référence*, Ottawa, A-CR-CCP-121/PT-002, 2003-03-12, p. 11-19.

Le général canadien Jacques Dextraze⁴, chef de l'état-major de la défense de 1972 à 1977, écrivait : « Je crois que quatre qualités sont les ingrédients essentiels au succès du leadership. Ce sont : la loyauté, la connaissance, l'intégrité et le courage⁵ » Ces qualités qui composent le leadership ne constituent pas en soi une définition. Encore faut-il expliquer en quoi consiste la capacité de commander. Le ministère de la défense enseigne à ses élèves-officiers qu'il s'agit de « l'art d'influencer le comportement humain dans le but de faire exécuter une tâche de la façon souhaitée par le chef.⁶ » Sur le plan de la doctrine, les forces canadiennes définissent le leadership militaire comme constituant le fait de « diriger, motiver et habiliter de manière, à ce que la mission soit accomplie avec professionnalisme et éthique, et chercher en même temps à développer ou à améliorer les capacités qui contribuent au succès de la mission.⁷ »

Dans les régions de l'Est du Québec, les Canadiens doivent travailler principalement avec les Britanniques⁸ et les Américains⁹. Nous proposons d'abord de brosser un bref portrait des visions du commandement et du leadership mises en œuvre par les Britanniques, les Américains et les Canadiens à l'aide de l'historiographie. Nous observerons ensuite dans quelle mesure les constats influent sur le déroulement des opérations sur les territoires qui composent l'Est du Québec à cette époque. Il sera expliqué, dans un premier temps, les points de vue préconisés par les Britanniques et les Américains, avant de conclure avec le positionnement adopté par le Canada face à ses deux puissants alliés¹⁰.

⁴ Celui-ci a servi au sein du régiment *Les Fusiliers du Mont-Royal*, au cours de la Deuxième Guerre mondiale, initialement au grade de soldat. Jean-Pierre Gagnon, *Une vie de soldat. Le Général Jacques Dextraze*, Québec, Les Presses de l'Université Laval, 2019, 204 p.

⁵ Défense nationale, *Cadets royaux de l'armée canadienne. Livre de référence*, Ottawa, A-CR-CCP-121/PT-002, 2003-03-12, p. 11-6.

⁶ École régionale des instructeurs de cadets (Est), *Cours de qualification élémentaire d'officier, manuel du candidat*, Garnison St-Jean, août 2000, p. 59.

⁷ Bernd Horn et Robert Walker, *Le précis de leadership militaire*, Toronto, Dundurn Press, 2008, p. 11. À noter que cette définition provient initialement de la publication du Canada intitulée *Le leadership dans les Forces canadiennes : Fondements conceptuels*, Kingston, Ontario, ministère de la Défense nationale, 2005, p. 30.

⁸ Surtout à Mont-Joli dans le cadre du Plan d'entraînement aérien du Commonwealth britannique.

Mais dans un cadre opérationnel, tout au long de la bataille de l'Atlantique, il y avait également les avions du *Ferry Command* britannique qui décollaient de Dorval (Montréal) en direction de Gander à Terre-Neuve ou Goose Bay au Labrador et qui forcément survolaient le territoire de l'Est du Québec.

⁹ Principalement à Longue-Pointe-de-Mingan et dans une moindre mesure au mont Jacques-Cartier.

¹⁰ La marge de manœuvre du Canada est limitée devant la puissance du Royaume-Uni et l'hégémonie américaine.

Le commandement et contrôle, concept du « C2 », tel que les Canadiens l'appliquent, sera ensuite discuté. Cette explication permettra d'établir la chaîne de commandement pour chacune des bases, stations, unités et détachements opérationnels sur le territoire de l'Est du Québec au cours de la Deuxième Guerre mondiale et conséquemment d'établir quelle nation avait le C2 sur qui et quoi.

Les grades militaires reflètent la structure de commandement, et le militaire canadien doit diriger conformément à l'autorité légale qu'il exerce sur ses subalternes, selon son grade ou le poste auquel il a été nommé et dont il détient la responsabilité. Simultanément, celui ou celle qui commande¹¹ reçoit ses ordres ou son commandement des autorités politiques de son pays. Le présent chapitre sera l'occasion de démontrer dans quelle mesure le Canada a, ou non, obtenu et conservé le commandement des troupes armées provenant des États-Unis et des nations du Commonwealth en service sur son territoire au cours de ce second conflit mondial du XX^e siècle.

3.1 Le commandement selon les Britanniques et les Américains, et le positionnement du Canada

Préalablement à l'attaque par les Japonais de la base navale américaine de Pearl Harbor le 7 décembre 1941¹², les eaux de la partie nord-ouest de l'Atlantique offrent un danger moindre dans la guerre aux navires alliés qui participent aux convois jusqu'au Royaume-Uni. Parmi ces navires, on retrouve des escorteurs de la marine de guerre américaine qui contribuaient à ces convoys¹³. Hitler préfère ne pas attaquer ces navires américains, alors encore neutres¹⁴.

¹¹ Il s'agit, pour le Canada, du Chef de l'État-Major (CEM).

¹² Pierre Grumberg, « Pearl Harbor, une victoire japonaise », dans Jean Lopez et Olivier Wierviorka, dir., *Les mythes de la seconde guerre mondiale*, Paris, Perrin, 2015, p. 93.

¹³ L'historien Nathan Greenfield: « After Pearl Harbor, the bulk of the US Atlantic Fleet sailed for the Pacific. » Voir Greenfield, *The Battle of the St-Lawrence. The Second World War in Canada*, Toronto, Harper Collins Publishers Ltd, 2004, p. 158.

¹⁴ Hitler sait pertinemment qu'il a besoin de certaines compagnies américaines qui collaborent à l'effort de guerre en produisant des biens pour l'Allemagne. Max Wallace, *The American Axis. Henry Ford, Charles Lindberg, and the Rise of the Third Reich*, New York, St-Martin's Press, 2003, chap. 8 et 12. Le 5 septembre 1939, le président américain FDL Roosevelt met en vigueur la Loi sur la Neutralité de son pays. Voir Richard Snow, *A Measureless Peril, America in the Fight for the Atlantic, The Longest Battle of World War II*, New York, Scribner, 2010, p. 81.

Pendant cette période pré-Pearl Harbor, les Britanniques prennent en charge la responsabilité du commandement de la bataille de l'Atlantique. Toutefois, avec l'entrée en guerre des Américains, ceux-ci mettent tout leur poids dans la balance afin que la vision du commandement qu'ils prônent soit prise en considération et adoptée par les alliés¹⁵.

3.1.1 L'approche britannique

Les Britanniques pratiquent un art du commandement réparti entre les différents services que sont l'armée, l'aviation et la marine. Ainsi, les trois commandants forment un comité de membres égaux entre eux, présidé généralement par l'officier de l'armée¹⁶. Cette manière de procéder exige de chacun coopération et coordination des efforts. Toutefois, lorsque la situation sollicite les compétences et connaissances spécifiques d'un service plutôt qu'un autre, alors la préséance est accordée au commandant approprié. Ce qui est le cas en ce qui concerne la bataille de l'Atlantique, où la Royal Navy se doit d'obtenir la priorité du commandement¹⁷. Les Britanniques estiment que la complexité des guerres modernes exige des connaissances trop élaborées, qu'un seul homme ne peut posséder. La longue tradition parlementaire britannique a peut-être affecté le fonctionnement de leurs forces armées, et il est ainsi inconcevable pour eux qu'il puisse en être autrement. Cette manière de travailler demande du temps et présente également l'inconvénient que nul n'a accès à une vue d'ensemble du plan de défense ou d'attaque. De plus, l'autorité et l'autonomie de chacun sont limitées. Les Canadiens, formés à la culture militaire britannique, avaient initialement tenté une telle manière de conduire les opérations militaires¹⁸ – ce qui ne convient pas nécessairement aux alliés américains¹⁹.

¹⁵ Richard Evan Goette, *Canada, The United States and the Command and Control of Air Forces for Continental Air Defence from Ogdensburg to NORAD, 1940-1957*, thèse de doctorat (histoire), Queen's University, 2009, p. 129.

¹⁶ *Idem.*, p. 51.

¹⁷ L'amiral Leonard Murray a été le seul Canadien à détenir le commandement d'un théâtre d'opérations, soit le secteur Nord-Ouest de l'Atlantique. Ce qui inclue les eaux canadiennes et terre-neuviennes. Roger Sarty, *War in the St-Lawrence. The Forgotten U-Boat Battles on Canada's Shores*, Toronto, Penguin Group, 2013, p. 237.

¹⁸ L'historien Ridler Richard offre l'explication suivante : « En 1909, dans le cadre d'une conférence impériale sur la défense, le Canada et les autres dominions de l'Empire britannique acceptent d'uniformiser l'organisation, les règlements et l'équipement de l'armée selon le modèle britannique. » Voir Richard *et al.*, « Forces armées », L'Encyclopédie canadienne, 10 juin 2010, mis à jour le 14 septembre 2016, <https://www.thecanadianencyclopedia.ca/fr/article/forces-armees>, article consulté le 29 septembre 2020.

¹⁹ Goette, *op. cit.*, note 15, p. 53.

3.1.2 L'approche américaine

Depuis la guerre civile du XIX^e siècle, les Américains ont développé une approche nettement différente du commandement. À cette époque, le président Abraham Lincoln nomme Ulysse Simpson Grant²⁰ général en chef de l'armée nordiste. Or, depuis, les États-Unis préconisent l'unité de commandement²¹ – dont les origines sont strictement militaires. Ce mode de fonctionnement signifie qu'une seule personne est responsable de toutes les forces armées d'un théâtre d'opérations.

Cette façon de diriger une opération militaire a le mérite de réduire les délais concernant l'ensemble des prises de décision et de pouvoir établir une chaîne de commandement simplifiée et claire²². Mais cette approche, comme toutes les autres, a tout de même ses limites.

Ainsi, le commandant qui se voit conférer l'autorité ne peut contrôler les pouvoirs d'administration et de discipline de l'arme de combat dont il ne fait pas partie, ni leur donner d'ordres au-delà de ce qui est nécessaire pour obtenir une coordination efficace²³.

²⁰ Qui deviendra plus tard le 18^e président américain.

²¹ Goette, *op. cit.*, note 15, p. 55.

²² La chaîne de commandement est la structure par laquelle s'exerce le commandement par l'entremise de commandants supérieurs envers leurs subordonnés. Il s'agit d'un instrument militaire qui crée un lien entre un officier supérieur et d'autres officiers ou militaires du rang.

²³ Goette, *op. cit.*, note 15, p. 57. Son information provient de la publication intitulée *Joint Action of the Army and the Navy FTP-155*, Prepared and Revised by the Joint [USN-U.S. Army] Board, 15 November 1935, United States National Archives and Records Administration, College Park, Maryland (NARA), Record Group (RG) 165, file WPD 2917-35.

3.1.3 La position canadienne

Devant ses deux puissants alliés qui préconisent chacun un mode de commandement différent, le Canada se doit de prendre position. Il n'opte finalement pour aucune des deux approches mentionnées ci-haut, et ce, en cohérence avec sa brève histoire militaire.

Depuis la Première Guerre mondiale, le Canada a constamment prôné une politique axée sur la recherche de son autonomie auprès de l'Empire britannique. Tout au long de ce premier conflit mondial du siècle dernier, bien que les opérations militaires soient sous commandement britannique, l'organisation et l'administration des troupes provenant du Canada demeurent la responsabilité du gouvernement canadien²⁴.

Le général canadien McNaughton, celui-là même qui allait commander la 1^{re} division d'infanterie canadienne au cours de la Deuxième Guerre mondiale²⁵, assiste au tout premier cours au collège impérial de la défense à Londres en 1926-27. L'historien Charles Stacey relate l'épisode de la manière suivante :

Pendant son séjour, il présenta une communication intitulée *Les principes de la défense impériale : un aspect canadien*. À la surprise d'un grand nombre d'officiers britanniques, il mit de l'avant l'opinion que les forces canadiennes dans une guerre future seraient, en fait, sur le même pied que des forces alliées. Combattant en coopération avec les formations britanniques, plutôt que d'être dans une situation coloniale et subordonnée²⁶.

McNaughton déclare donc que le principe de la coopération aura désormais préséance, et ce, quelques mois seulement après la Déclaration Balfour qui reconnaît le statut autonome des Dominions, dont le Canada²⁷, et qui mènera au Statut de Westminster en 1931²⁸.

Le parlement canadien promulgue la *Loi sur les forces de la communauté britannique présentes*²⁹ en 1933. Essentiellement, ce statut indique que les membres des

²⁴ Charles Stacey, *Armes, hommes et gouvernements. Les politiques de guerre du Canada 1939-1945*, Ottawa, ministère de la Défense nationale, 1971, p. 226.

²⁵ Norman Hilmer et Bereton Greenhous, *McNaughton Andrew George Latta*, L'Encyclopédie Canadienne, 29 janvier 2008, <https://www.thecanadianencyclopedia.ca/fr/article/mcnaughton-andrew-george-latta>, article consulté le 5 octobre 2021.

²⁶ Stacey, *op. cit.*, note 24, p. 233.

²⁷ Henri Brun et Guy Tremblay, *Droit constitutionnel*, Cowansville, Les Éditions Yvon Blais, 1982, p. 82.

²⁸ Voir la section 1.1 ci-devant, pour de plus amples informations au sujet du Statut de Westminster.

²⁹ Loi 23-24, George V, chap. 21.

forces canadiennes peuvent soit *servir ensemble* ou *agir en combinaison*³⁰. À l'usage, il a été interprété que l'expression *servir ensemble* signifie que les militaires canadiens conservent leur indépendance vis-à-vis leurs alliés. L'expression *agir en combinaison* désigne plutôt un commandement unifié (ce qui se rapproche de l'approche américaine) où le commandant acquiert de vastes pouvoirs quant aux militaires sous ses ordres, incluant les Canadiens³¹.

Ce principe de coopération est appliqué dès le mois de septembre 1939. Au tout début de la bataille de l'Atlantique, l'amirauté britannique suggère que les navires de la Marine royale canadienne se placent sous les ordres de la Royal Navy. Malgré l'acceptation de cette requête par le contre-amiral canadien Percy Nelles³², le premier ministre King émet une réserve à cet égard et confirme que les navires de la Marine royale canadienne et leur équipage sont disposés à coopérer.

3.2 Commandement et contrôle : le concept du C2

« L'épreuve suprême de la souveraineté se trouve dans le contrôle des forces armées³³ » Le prochain chapitre traitera spécifiquement de la souveraineté ; pour saisir ses tenants et aboutissants, il est préalablement nécessaire de tracer le portrait du concept du C2 dans le contexte canadien. Comprendre le principe du C2 permet ultimement de mieux concevoir le dispositif militaire international de l'Est du Québec au cours de la guerre 1939-1945³⁴.

Le Canada se soucie beaucoup du commandement de ses troupes militaires, et ce, depuis fort longtemps. Déjà, pendant la guerre 1914-1918, les politiciens canadiens s'en préoccupent et s'autorisent à en informer les hautes instances militaires britanniques. Les historiens du ministère des Anciens Combattants du Canada l'évoquent en ces termes :

³⁰ Stacey, *op. cit.*, note 24, p. 235.

³¹ Stacey, *idem*.

³² Stacey, *op. cit.*, note 24, p. 342.

³³ Citation du major Talbot Papineau, provenant de Charles Perry Stacey, *Armes, hommes et gouvernements. Les politiques de guerre du Canada 1939-1945*, Ottawa, ministère de la Défense nationale, 1971, p. 233.

Voir également : Sandra Gwyn, « Papineau Talbot Mercer », *Dictionnaire biographique du Canada*, vol. XIV (1911-1920),

http://www.biographi.ca/fr/bio/papineau_talbot_mercer_14F.html, article consulté le 30 avril 2019.

³⁴ La question spécifique de la souveraineté sera discutée au chapitre 4.

Sam Hughes, qui avait précédé le premier contingent en Angleterre à bord d'un paquebot rapide, avait déjà rencontré lord Kitchener, au *British War Office*, et il avait refusé que les troupes canadiennes soient réparties parmi les régiments britanniques. Kitchener aurait dit : « Voilà les ordres, exécutez-les ! » Hughes aurait rétorqué : « Plutôt mourir que d'obéir ! » et il aurait claqué la porte. On abandonna éventuellement le plan de Kitchener, sans doute parce que le premier ministre Borden avait obtenu un avis juridique de son ministre de la Justice invoquant que les miliciens en service actif à l'étranger devaient, à juste titre, demeurer sous le commandement canadien³⁵.

Ce n'est qu'après de multiples sacrifices par les soldats, dont ceux de la prise de Vimy, que le lieutenant-général Arthur Currie devient le tout premier commandant canadien de ses troupes³⁶. Cette nomination historique n'est pas étrangère aux récriminations du premier ministre Borden, qui veut absolument avoir son mot à dire dans la direction et l'orientation de la guerre³⁷.

Au début de la Deuxième Guerre mondiale, la question du commandement des troupes de l'armée est à nouveau soulevée. Mais aucun officier de l'armée canadienne ne semble posséder les compétences pour assurer le leadership de grandes formations militaires³⁸.

Un exemple fort éloquent de cet enjeu du contrôle implique des Canadiens qui étaient membres de la RAF (Royal Air Force) britannique à Dorval (Montréal) au cours de la Deuxième Guerre mondiale. Les historiens Carl Christie et Fred Hatch soulignent :

Many of the RAF personnel posted to the group were Canadians – so called CANRAF types, the lost legion, as they have called themselves since the war, because their identities were swallowed up in the mass of Air Ministry personnel records. As members of a foreign service there is no record of their military careers in their own country³⁹.

³⁵ Ministère des Anciens Combattants, Gouvernement du Canada, guide de l'enseignant, *Le Canada et la grande guerre de 1914-1918. Naissance d'une nation*, Ottawa, 2011, p. 16.

³⁶ Ministère des Anciens Combattants, *ibid.*, p. 29.

³⁷ Ministère des Anciens Combattants, *ibid.*, p. 54.

³⁸ Alexandre Sawyer, *Où sont nos chefs ? L'absence de généraux canadiens-français combattants durant la Deuxième Guerre mondiale (1939-1945)*, thèse de doctorat (histoire), Université d'Ottawa, 2019, p. 112.

³⁹ Carl Christie et Fred Hatch, *Ocean Bridge: The History of RAF Ferry Command*, Toronto, University of Toronto Press, 1995, p. 215.

Bien que les mots *commandement* et *contrôle* soient employés simultanément, ils ne sont pas synonymes pour autant. Le *commandement* est représentatif de la responsabilité, alors que le *contrôle* implique davantage la capacité de pouvoir faire exécuter adéquatement les ordres, conformément à la chaîne de commandement dûment reconnue. L'exemple qui suit permettra d'aider à comprendre cette distinction. Au sein des Forces armées, le code vestimentaire demeure la responsabilité du Chef de l'État-Major de la défense⁴⁰. C'est donc cette institution, représentée par une personne physique, qui détient le commandement du code vestimentaire⁴¹. Cependant, le contrôle de cet aspect de la discipline militaire est délégué au commandant local⁴², lequel possède néanmoins un pouvoir discrétionnaire afin de pouvoir adapter les tenues devant être portées par le personnel et ceci, en fonction de divers critères tels que le lieu⁴³, le climat⁴⁴, les tâches devant être accomplies⁴⁵ ou les exigences de la mission⁴⁶.

Tout au long du Plan d'entraînement aérien du Commonwealth britannique, les aviateurs provenant des différents pays signataires de cet accord conservent ainsi leurs uniformes respectifs⁴⁷. Conséquemment, à Mont-Joli, il est possible d'apercevoir simultanément plusieurs uniformes militaires différents. Cela ne signifie pas pour autant que le Canada n'ait pas le C2. En effet, l'entente créant ledit plan prévoit spécifiquement que le Canada en est le responsable et l'administrateur, tel qu'il appert au troisième article de la convention ayant créée ce programme :

The Government of Canada will act as administrator of the scheme for itself, and the other Governments concerned, as hereinafter provided, and it is understood that the undertakings given herein by the Government of Canada to the other Governments concerned are respectively subject to the due performance on the

⁴⁰ Le Chef de l'État-Major de la défense est le militaire qui détient le grade de Général ou Amiral.

⁴¹ National Defence, *Canadian Armed Forces Dress Instructions*, Ottawa, A-DH-265-000/AG 001, 2016-09-19, p. 1-1.

⁴² National Defence, *idem*.

⁴³ La tenue au Mess lors des événements formels sera adaptée en conséquence.

⁴⁴ Tenue d'été versus tenue d'hiver.

⁴⁵ Le pilote d'un aéronef et le cuisinier doivent évidemment adapter les vêtements qu'ils portent selon leurs tâches respectives.

⁴⁶ Le militaire en opération avec l'ONU ou encore des Forces spéciales et l'enquêteur de la Police militaire de la division des enquêtes spéciales ne portent évidemment pas le même uniforme.

⁴⁷ Fred Hatch, « Le Canada, Aérodrome de la démocratie : Le plan d'entraînement du Commonwealth britannique, 1939- », Ottawa, Service historique, ministère de la Défense nationale, 1983, p. 61.

part of such Governments of their several undertakings given herein in support of the scheme⁴⁸.

Même les 26 écoles⁴⁹ de la Royal Air Force britannique transférées au pays et opérant au sein du même plan sont sous le commandement des Canadiens⁵⁰. Le Canada a donc le plein contrôle opérationnel et tactique du plan ; toutefois, le contrôle administratif lui échappe en ce qui concerne les étudiants étrangers provenant des autres pays participants⁵¹.

Le tableau ci-dessous permet de mieux visualiser, comprendre et synthétiser le concept du C2.

Tableau du C2

COMMANDEMENT:	CONTRÔLE:
• constitue l'autorité officielle	• découle de la délégation du commandement
• exerce la surveillance, unifiant l'ensemble des actions	• soutient le commandement à tous points de vue
• se concentre sur l'établissement de l'intention commune	• est axé sur les détails de l'exécution
Considérées dans leur ensemble comme « C2 », les cinq activités suivantes sont exécutées :	
SURVEILLANCE • ÉVALUATION • PLANIFICATION • DIRECTION • COORDINATION	

Source : Major Pux Barnes, CD, M.A., « Commandement ou contrôle ? Réflexion sur l'emploi de la puissance aérienne dans les opérations interarmées », *La revue de l'Aviation royale canadienne*, vol. 3, n° 2, printemps 2014, p. 36.

⁴⁸ Bibliothèque et Archives Canada, RG 25, Série G1, Vol. 1858/A, p. 12, 72FP 72-T-38 Mr L. B. Pearson. *Memorandum of agreement between the governments of the United Kingdom, Canada, Australia, and New Zealand, relating to training of pilots and aircrafts crews in Canada and their subsequent service.*

⁴⁹ Ce chiffre provient de Brereton Greenhous et Hugh Halliday, *L'aviation militaire Canadienne 1914-1999*, Montréal, Art Global, 1999, p. 48.

⁵⁰ Stacey, *op. cit.*, note 24, p. 291.

⁵¹ Le contrôle administratif peut se définir ainsi : « direction ou autorité exercée sur des formations subordonnées ou autres en ce qui concerne les questions administratives telles que l'administration du personnel, les ravitaillements, les services et autres problèmes ne faisant pas partie des missions opérationnelles de ces formations subordonnées ou autres. » Voir Commandant de l'Aviation royale canadienne, *Doctrine aérospatiale des forces canadiennes. Commandement*, Winnipeg, Centre de guerre aérospatiale des forces canadiennes, ministère de la Défense canadienne, mars 2012, p. 7. Confirmé par une autre publication des Forces armées canadiennes : Chef de l'État-Major de la Défense, *Publication interarmées des forces canadiennes. PIFC 3.0 Les opérations*, Ottawa, Centre de guerre des Forces canadiennes, ministère de la défense canadienne, 2010-07, p. 3-2.

Les relations canado-américaines impliquant la défense de la partie Nord du continent nord-américain⁵² au cours de la Deuxième Guerre mondiale « sont à l'origine d'une nouvelle étape de l'histoire du Canada et des relations extérieures du Canada⁵³ » selon Charles Stacey.

La chute de la France en juin 1940, qui laisse le Royaume-Uni seul contre la force allemande, incite les États-Unis à reconsidérer leur position de neutralité (sans l'abandonner pour autant). Les Américains souhaitent que soit assurée diligemment la défense de l'Amérique du Nord tout en sachant indubitablement que « la première ligne de défense des États-Unis est le Royaume-Uni⁵⁴ ». En d'autres termes, pour les Américains, il est préférable que la guerre puisse se dérouler en Europe. Cependant, le président Roosevelt a déjà anticipé une coopération militaire avec son voisin quelques années avant l'éclatement de la guerre. Dès le mois d'août 1936, Roosevelt livre un discours à Chatagau dans l'État de New York, où il mentionne, entre autres choses : « Our closest neighbors are good neighbors. If there are remoter nations that wish us not good but ill, they know that we are strong; they know that we can, and we will defend ourselves and defend our neighborhood⁵⁵. » Les effets de ce discours ont cependant passés sous le radar. Deux ans plus tard, c'est-à-dire le 18 août 1938, le même homme d'État précise sa pensée à l'occasion d'une autre allocution prononcée cette fois à l'Université Queen's de Kingston en Ontario. Roosevelt considère alors que les États-Unis se doivent de protéger le Canada si celui-ci devait être attaqué⁵⁶. Ultiment, cette attitude conduira les deux pays à la déclaration d'Ogdensburg en 1940 et à la formation de la Commission mixte permanente de défense⁵⁷. Chaque pays retire donc certains avantages de cette coopération : le territoire

⁵² On retrouve souvent l'expression « hémisphère occidental » au lieu de « continent nord-américain » ou « Amérique du Nord » au cours de la lecture des différents textes relatant l'histoire militaire de cette époque.

⁵³ Stacey, *op. cit.*, note 24, p. 363.

⁵⁴ *Ibid.*, note 24, p. 372.

⁵⁵ Elizabeth Elliott-Meisel, « A Grand and Glorious Thing ... the Team of Mackenzie and Roosevelt », dans *Franklin D. Roosevelt and the Formation of the Modern World*, Armonk, New York, ME Sharpe, 2003, p. 145.

⁵⁶ *Idem.* Cette approche est cohérente avec l'application de la doctrine Monroe. Voir également William Clarence Parrott, *On the Perimeter: A Reconstruction of the Military Geography of Newfoundland and Labrador during the Second World War, 1939-1945*, mémoire de maîtrise (géographie), Memorial University of Newfoundland, 1994, p. 21 et 26.

⁵⁷ Cette commission est encore en fonction de nos jours. Bibliothèque du parlement, *Le Canada et les États-Unis. Un partage d'intérêts et de préoccupations*, Ottawa, Service d'information et de recherches parlementaires, 2009, p. 17.

canadien devient une région tampon pour les Américains, et les Canadiens peuvent désormais bénéficier de la puissance militaire américaine en tant que force de dissuasion après la perte de la puissance britannique sur laquelle le Canada avait pu se fier antérieurement⁵⁸. Les membres de la commission ne peuvent faire que des recommandations aux autorités supérieures canadiennes et américaines. Les officiers nommés pour siéger au sein de cette commission n'ont donc, à ce titre, aucun pouvoir de commandement ni contrôle sur quelque militaire canadien ou américain. Parmi les résolutions adoptées, la 32^e suggère de mettre en application la 31^e résolution⁵⁹ qui est à l'effet que le contrôle, l'entretien et la défense des terrains d'aviation nordiques situés en territoire canadien utilisés par les Américains, dont Mingan, soient gérés par les militaires des États-Unis. « Control in this case referring to administrative responsibilities as well as the direction of air traffic. Used exclusively by the Americans... to be controlled in all respects by the USAAF⁶⁰. »

En ce qui concerne Gaspé, puisqu'il n'y a que des militaires canadiens provenant des trois divisions (air, terre et mer), la question du contrôle ne se pose certainement pas d'une manière aussi soutenue, il en sera plus amplement fait mention ci-après.

3.3 Les différents commandants

Tel qu'expliqué ci-dessus, le contrôle est l'une des conséquences du type de délégation du pouvoir effectué par les autorités détenant le commandement, et ce, en faveur d'un commandant local. En sachant qui sont les commandants locaux mais, surtout, de

⁵⁸ Cette coopération militaire canado-américaine a amené les deux pays à conclure ultérieurement plusieurs traités, au bénéfice des deux États. Voir à ce sujet l'article de Stéphane Roussel, « Les institutions de défense canado-américaines et l'avenir de la paix démocratique nord-américaine, dans André DONNEUR, dir., *Le Canada, les États-Unis et le monde. La marge de manœuvre canadienne*, Québec, Les Presses de l'Université Laval, 2005, p. 95-114.

⁵⁹ **31.** 6-7 mai 1943. Principes régissant la défense, l'entretien et le contrôle des terrains d'atterrissage situés en territoire canadien. (Les États-Unis devant normalement être responsables des terrains utilisés principalement ou exclusivement par les forces américaines, et le Canada devant être responsable dans tous les autres cas où aucune entente particulière n'est intervenue entre les deux pays). **32.** 24-25 août 1943 Application de la 31^e recommandation (liste des terrains d'atterrissage dont chacun des deux pays est responsable). Charles Perry Stacey, *Armes, hommes et gouvernements. Les politiques de guerre du Canada 1939-1945*, Ottawa, ministère de la Défense nationale, 1971, p. 384.

⁶⁰ Carl Christie et Fred Hatch, *Ocean Bridge. The History of RAF Ferry Command*, Toronto, University of Toronto Press, 1995, p. 301.

quelle force armée ils proviennent, on devrait normalement être en mesure d'identifier précisément la chaîne de commandement⁶¹. Dans l'approche régionale que nous privilégions dans l'actuelle enquête, ce portrait des commandants locaux est un exercice de micro-histoire utile. Cette fenêtre sur la chaîne de commandement, bien qu'instructive sur le plan formel, ne permet toutefois pas de mesurer l'ensemble des tenants et aboutissants qu'impliquent le commandement et le contrôle. La mise à contribution des correspondances des échelons hiérarchiques supérieurs – en particulier les fonds du Quartier général de la marine, du Commandement aérien de l'Est, du Atlantic Coast Command de la Marine royale et du Comité mixte de la côte atlantique – pourrait permettre d'étayer l'analyse du concept C2.

3.3.1 Mingan

Le major Kern de l'USAAF est nommé commandant de la station de Mingan par le brigadier-général Giles du quartier général du *North Atlantic Wing*, de l'*Air Transport Command* établi à Presqu'Île, dans le Maine selon une ordonnance signée par le major Walker de l'*Air Corps* des forces américaines⁶². Le major Kern est promu lieutenant-colonel ultérieurement Il demeure en poste à titre de commandant de Mingan au-delà de la fin de la Seconde Guerre mondiale, comme en fait foi une ordonnance du capitaine Walter W. Sears, qui la signe au nom de son commandant, le lieutenant-colonel Kern⁶³.

3.3.2 Mécatina

Tout comme leurs confrères de Goose Bay au Labrador et de Mingan, les militaires américains stationnés à Mécatina rendent compte mensuellement à leurs supérieurs de Presqu'Île, dans l'état du Maine aux États-Unis. La conclusion de leur rapport du mois de juin 1945 est évocatrice sur le fait qu'ils travaillent pour le ATC (*Air Transport Command*) de l'A.A.C.S. (*Army Airway Communication System*). Bref, ils ne font aucune mention ni référence au fait qu'ils seraient redevables de quelque manière que ce soit à des Canadiens :

In reviewing the past 11 months, we believe a good job has been done. Everyone has worked together in harmony and cooperation not only among ourselves but

⁶¹ Les dossiers personnels des militaires canadiens de la Première Guerre mondiale sont disponibles en consultant le site internet de BAC. Pour les militaires de la Deuxième Guerre mondiale décédés entre 1939 et 1947, c'est également le cas. Pour ceux qui ont survécu à la Deuxième Guerre mondiale, les dossiers ne peuvent être accessibles que 20 ans après leur mort tout en respectant certaines conditions supplémentaires.

⁶² Maxwell Air Forces base, Archives de la USAF, microfilm A0160, p. 52, 5 mars 1943.

⁶³ Maxwell Air Forces base, Archives de la USAF, *ibid.*, p. 551, 30 septembre 1945.

Also among the weather and ATC detachments has been very good. Living closely together on an island completely isolated has taught everyone a lesson in getting along with his fellow man. Our time at this station has seemed to pass quickly and although we are anxious to return to the States for furlough, we believe that as a result of our experiences at an isolated station, our qualifications are greater, and we shall be of more value to the A.A.C.S.⁶⁴!

3.3.3 Mont-Joli

À Mont-Joli, la situation est différente. Plusieurs commandants provenant de l'Aviation royale canadienne s'y sont succédé, à une exception près. Le tout premier à occuper ces fonctions est le *flying officer* (lieutenant) Desjardins. Cet officier junior canadien est commandant par intérim à compter du 25 novembre 1941⁶⁵, jusqu'à ce qu'il soit remplacé par un Britannique le 3 décembre 1941, le *flight lieutenant* (capitaine) R. M. Galway⁶⁶. Moins d'une semaine plus tard, précisément le 9 décembre 1941, le *squadron leader* (major) Nanton de l'Aviation Royale canadienne assume, lui aussi, temporairement le commandement de la 9^e École de bombardement et de tir⁶⁷. Immédiatement après la période des Fêtes, le *wing commander* (lieutenant-colonel) R. H. Little, également de l'Aviation royale canadienne, devient le tout premier commandant permanent de cette école⁶⁸ – nomination qui est officialisée le 12 janvier 1942⁶⁹. En novembre de la même année, le *wing commander* Little est muté à Trenton et il est momentanément remplacé par le *squadron leader* Godson. Compte tenu de l'ampleur que prend cette école, c'est un officier canadien d'un grade plus élevé qui prend le commandement de l'aéroport militaire. Le *group captain* (colonel) Foss devient alors commandant de cette école du Plan d'entraînement aérien, jusqu'au 5 juin 1943. En juillet de la même année, le *group captain*

⁶⁴ Maxwell Air Forces base, Archives de la USAF, microfilm A3200, p. 612, 30 juin 1945.

⁶⁵ « About November 24th, 1941, following a visit of personnel officers from No.3 Training Command, Flying Officer Desjardins was placed temporarily in Command of the school on November 25th, 1941. » Daily Diary of No. 9 B.&G. School, page 1, entrée du 15 décembre 1941.

⁶⁶ « Flt/Lt. R. McB Galway (Raf 77058) (GL) (ARM) to fill the position of O.C. G.I.S., the latter assuming temporary command of the station. » Daily Diary of No. 9 B&G. School, page 3, entrée du 15 décembre 1941.

⁶⁷ *Idem*.

⁶⁸ Le Wing Commander Little avait précédemment servi à la 3^e École de bombardement et de tir de MacDonald, à l'ouest de Winnipeg au Manitoba. Chief Supervisory Officer, n° 5 Observer School, R.C.A.F, Winnipeg, Manitoba, date non mentionnée, p. 57, <http://www.airmuseum.ca/BCATPsearch/5AOS.pdf> Consulté le 2 mai 2019.

⁶⁹ Richard Saindon, *Chronique du Bas-Saint-Laurent 1535-2017*, Québec, Éditions du Septentrion, 2017, p. 21.

Crabb, aussi de l'Aviation Royale canadienne, est nommé commandant à Mont-Joli⁷⁰ et ainsi remplace Foss. Le 15 avril 1945, le capitaine St-Pierre signe, au nom de son commandant, pour la toute dernière fois, le journal quotidien marquant la fin de la 9^e École de bombardement et de tir qui aura formé quelque 6 000 aviateurs pendant une période de seulement quatre ans⁷¹. De ce fait, tous ces commandants membres de l'Aviation royale du Canada qui ont été affectés à Mont-Joli, à l'exception du *flight lieutenant* britannique Galway, détiennent le pouvoir qui leur est délégué par des officiers supérieurs de l'Aviation royale canadienne.

3.3.4 NCSM Fort Ramsay, Gaspé

La base navale de Gaspé a eu, quant à elle, cinq commandants⁷² provenant tous de la Marine royale canadienne. Les *commanders* (lieutenants-colonels) Barry German et George Bernard constituent deux d'entre eux. Au plus fort de la bataille du Saint-Laurent, le *commander* German est en poste au NCSM Fort Ramsay, et ce, depuis son ouverture officielle survenue le 1^{er} mai 1942⁷³. Il est remplacé par le *commander* Bernard en 1943, lequel a tenu la barre jusqu'à la fin de la guerre⁷⁴.

Un troisième officier à avoir été commandant à Gaspé est le capitaine de marine (colonel) Colin D. Donald. En fait, il n'a jamais officiellement commandé le NCSM Fort Ramsay, mais il a plutôt orchestré des aménagements réquisitionnés à la pointe O'Hara au tout début de la force responsable de la défense navale à Gaspé⁷⁵. Donc avant ladite date charnière du 1^{er} mai 1942.

⁷⁰ François Dornier, *Des bombardiers au-dessus du fleuve*, Mont-Joli, Impression Nouvelle Image, 1998, p. 34.

⁷¹ Richard Saindon, *op. cit.*, note 69, p. 115.

⁷² James Essex, *Victory in the St-Lawrence. Canada's Unknown War*, Erin, The Boston Mills Press, 1984, p. 143.

⁷³ Fabien Sinnott et Mario Mimeault, collaboration de Ginette Roy, *Gaspé au fil du temps*, Gaspé, Impression du havre, 2009, p. 399. Voir également Charles Stacey, *Armes, hommes et gouvernements. Les politiques de guerre du Canada 1939-1945*, Ottawa, ministère de la Défense nationale, 1971, p. 176.

⁷⁴ James Essex, *op. cit.*, note 72, p. 9 et 140.

⁷⁵ *Ibid.*, p. 15.

3.3.4.1 Fort Prével, Fort Péninsule et Fort Haldimand

Les trois batteries côtières qui défendent l'entrée du port de Gaspé et le NCSM Fort Ramsay sont sous le commandement du lieutenant-colonel White⁷⁶, dont le quartier général est localisé au sein même du périmètre de NCSM Fort Ramsay⁷⁷. Tous ces hommes sont des militaires canadiens de l'Artillerie royale du Canada ; certains sont des fantassins des Fusiliers du Mont-Royal⁷⁸.

3.3.4.2 Le radar de Rivière-au-Renard

À l'été de 1943, à la demande de l'Aviation royale du Canada, l'armée opère dix radars le long de la côte nord de la Gaspésie, de Matane jusqu'à Cap Gaspé⁷⁹, afin d'aider à repérer la présence de sous-marins ennemis dans les eaux du golfe Saint-Laurent. Pendant ce temps, des radars plus perfectionnés, utilisant la technologie des micro-ondes, sont déjà en production. Huit de ces nouveaux radars sont alors acquis par l'Aviation royale du Canada pour être installés dans l'Est du Canada. La toute première station expérimentale est établie à Rivière-au-Renard et opère sous l'appellation *75 Radio Detachment (75 RD)*. Les radars de l'artillerie n'ont donc été en opération qu'au cours de la saison 1943.

Les sources qu'ont laissés ces militaires du 75 RD nous informent que l'installation des équipements requis se sont étalés du 21 août 1944 au 12 septembre 1944, inclusivement⁸⁰. Pendant ce temps, les habitants du village de Rivière-au-Renard sont invités, par les gardes armés, à ne pas fréquenter les abords du site militaire, même pendant

⁷⁶ Rapport d'enquête de la mort de l'artilleur Gerald Nellis, 26 juillet 1943, Ancestry.com. *Dossiers de service de la Deuxième Guerre mondiale – victimes de guerre, Canada, 1939 à 1947* [database on-line]. Lehi, UT, USA : Ancestry Operations, Inc., 2015., consulté le 21 mars 2020.

⁷⁷ Ce bâtiment, en forme de H, existe encore de nos jours. Il est situé sur la rue Quigley à Gaspé. Cette rue portait le nom de Army's Road au cours de la Deuxième Guerre mondiale.

⁷⁸ Même rapport d'enquête que celui mentionné à la note 76, lorsque les témoins sont identifiés.

⁷⁹ Pour de plus amples informations à ce sujet, voir : André Kirouac. « L'été 1943 : un épisode de la bataille Saint-Laurent, 1942-1944. Surveillance, défense et... propagande ! » *Bulletin d'histoire politique*, vol.16 n° 2, 2008, p. 139-150. <https://www.erudit.org/fr/revues/bhp/2008-v16-n2-bhp04292/1056142ar.pdf>, article consulté le 13 mai 2020.

⁸⁰ Collection du Parc national de la Gaspésie, *75 Radio Detachment-Fox River, PQ. 1944-Daily Diary, August 21, 1944 to November 30, 1944*.

La récolte des bleuets. L'officier commandant obtient la collaboration du curé qui avise prestement ses ouailles afin que cesse toute activité civile près du radar.

Au 30 septembre 1944, un total de quarante militaires de l'Aviation Royale du Canada sont affectés au 75RD⁸¹.

3.3.4.3. Le détachement du mont Jacques-Cartier

Les monts Chic-Chocs qui garnissent le sol gaspésien offrent des lieux qui sont parmi les plus élevés au Québec. Le mont Jacques Cartier, en plein cœur du parc de la Gaspésie actuel, fait partie de ceux-ci. En fait, il est le deuxième sommet en importance au Québec, après celui du mont Iberville⁸². L'Aviation royale canadienne ne rate pas l'occasion de construire à cet endroit difficilement accessible « plusieurs bâtiments temporaires et 4 immenses tours de radio⁸³. » Cette station installée sur les terres de la Couronne fait partie du détachement portant le nom de *relais sans-filiste No 1*, dont le quartier général est situé à Saint-Maxime-du-Mont-Louis. Les quelque 14 militaires de l'Aviation royale canadienne mutés à ce détachement isolé doivent lutter contre les éléments de la nature⁸⁴. Puis, en juin 1945, pour collaborer avec les Américains, des rapports météorologiques y sont produits jusqu'à la fermeture définitive qui surviendra en novembre 1945⁸⁵.

3.3.4.4 Le régiment Gaspé-Bonaventure

À compter de l'automne 1942, le bâtiment alors connu sous le nom *Ash Inn*⁸⁶ de Gaspé sert de quartier général au 3^e bataillon d'infanterie du régiment de Les Fusiliers du Saint-Laurent.

⁸¹ 75 Radio Unit-Fox River, Statement of strength, <http://www.c-and-e-museum.org/Pinetreeline/rds/detail/rds75-2.html>, page consultée le 13 mai 2020.

⁸² Marcel Descarreaux, « L'énigme du mont Jacques-Cartier », *Marche Randonnée*, hiver 2010, p. 31.

⁸³ *Idem*.

⁸⁴ Morley Thomas, *Metmen in Wartime. Meteorology in Canada 1939-1945*, Toronto, ECW Press, 2001, p. 123 et 280; et Marc L'Italien « Le parc national de la Gaspésie fête ses 80 ans », 5 septembre 2017, <https://www.sepaq.com/parcs-quebec/blogue/article.dot?id=cfca1b0e-86aa-4439-aad3-0e9a6ca967fc> article consulté le 13 avril 2019.

⁸⁵ Thomas, *idem*.

⁸⁶ Fabien Sinnott et Mario Mimeault, *Gaspé au fil du temps*, Gaspé, Impression du Havre, 2009, p. 402. De nos jours, ce bâtiment abrite une auberge et opère sous la raison sociale *Manoir William Wakeham*.

Ce bataillon a été constitué en réponse à la demande des Gaspésiens de vouloir prendre en charge la défense de leur territoire. Le ministre de la Défense, Ralston, ne peut fournir de troupes et incite les Gaspésiens à s' enrôler pour assurer la sécurité de leur région⁸⁷. Le recrutement connaît un tel succès que ce 3^e bataillon de Les Fusiliers du Saint- Laurent est modifié afin de devenir un régiment distinct de son unité initiale. Le 15 août 1944, ce bataillon devient donc le Régiment Gaspé-Bonaventure.

Ce nouveau régiment composé de Gaspésiens peut alors compter sur un impressionnant effectif de 49 officiers et 1877 sous-officiers, caporaux et soldats. Son démantèlement est cependant officialisé le 31 mars 1946⁸⁸, quelque temps après la signature de l' armistice du 8 mai 1945.

Ce chapitre a été l' occasion de traiter du concept du *commandement* et *contrôle* (C2), d' une importance capitale.

Pour assurer la souveraineté canadienne, il est impératif que les Canadiens puissent conserver un certain contrôle de leurs forces armées. Les sources utilisées dans le présent chapitre nous montrent qu' au niveau régional, et ce malgré la présence de militaires étrangers sur son territoire et provenant de très puissants alliés, le Canada a vu un grand nombre de ses officiers en position de commander et de contrôler les opérations régulières sur leur territoire – et même exceptionnellement des militaires étrangers provenant des pays du Commonwealth britannique en formation à Mont-Joli. La consultation de la correspondance des échelons supérieurs de commandement permettrait d' apprécier avec plus d' emphase le concept de C2 dans ses ramifications extrarégionales et nationales.

⁸⁷ DH Cunningham, <http://www.c-and-e-museum.org/Pinetreeline/rds/detail/rds76-7.html>, page consultée le 11 mai 2020. Charles Stacey, *Six années de guerre*, Ottawa, ministère de la défense nationale, 1957, p. 180.

⁸⁸ Bibliothèque et Archives Canada, *Guide des sources pour la milice du Canada*, https://www.bac-lac.gc.ca/fr/decouvrez/patrimoine-militaire/Documents/RG9-58_FR_final.pdf, consulté le 8 mai 2020.

En fin de compte, au niveau proprement régional, il est possible de tracer le bilan suivant du commandement dans les bases et stations de l'Est du Québec pendant la Seconde Guerre mondiale :

1. Les commandements de NCSM Fort Ramsay, situé à Gaspé, et ses trois batteries côtières (Fort Prével, Fort Péninsule et Fort Haldimand) sont totalement canadiens de même que celui de la 9^e École de bombardement et de tir située à Mont-Joli. Dans ce dernier cas, malgré la présence de militaires étrangers provenant notamment du Royaume-Uni, de la Nouvelle-Zélande et de l'Australie.
2. Les commandements de NCSM Fort Ramsay, situé à Gaspé, et ses trois batteries côtières (Fort Prével, Fort Péninsule et Fort Haldimand) sont totalement canadiens de même que celui de la 9^e École de bombardement et de tir située à Mont-Joli. Dans ce dernier cas, malgré la présence de militaires étrangers provenant notamment du Royaume-Uni, de la Nouvelle-Zélande et de l'Australie.
3. Les effectifs militaires situés à Rivière-au-Renard ainsi que ceux qui travaillent au mont Jacques-Cartier, relèvent d'un commandement de l'Aviation royale canadienne.
4. En revanche, Mingan et Mécatina dépendent uniquement d'un commandement et contrôle entièrement américains, et ce, sur le sol canadien.
5. Les Britanniques servant à Mont-Joli sont assujettis au commandement canadien, tel qu'il appert du *Flight Lieutenant* R. M. Galway de la *Royal Air Force* britannique. Celui-ci a pourtant commandé temporairement la 9^e École de bombardement et de tir de Mont-Joli, soit du 3 au 8 décembre 1941 inclusivement⁸⁹.

⁸⁹Le supplément de la *London Gazette* du 19 novembre 1946, p. 5677. Nous confirme que cet officier est bel et bien britannique, tel qu'il appert de la mention suivante : « TECHNICAL BRANCH. Commission relinquished. Flight Lieutenant R. M. Galway (77058) (on account of medical unfitness for Air Force service) retaining the rank of Squadron Leader. 5th Apr. 1943. » <https://www.thegazette.co.uk/London/issue/37791/supplement/5677/data.pdf>, page consultée le 7 février 2021.

Le prochain chapitre sera l'occasion de savoir si la souveraineté canadienne a pu être mise en péril au cours de la Seconde Guerre mondiale, sur son territoire, à la suite des différentes pressions exercées par les puissants alliés que sont le Royaume-Uni et les États-Unis.

Chapitre 4

« Enfiler l'uniforme signifie accepter de mettre sa vie en jeu pour assurer la souveraineté de son pays¹. »

Colonel Honoraire Paul Hindo

LES ENJEUX DE LA SOUVERAINETÉ CANADIENNE ET L'IMPACT DU DISPOSITIF MILITAIRE DANS L'EST DU QUÉBEC

Le chapitre que nous venons de clore a été l'occasion de démontrer que les Canadiens ont occupé des fonctions qui leur ont conféré un rôle important dans le maintien du C2 au sein des bases militaires de l'Est du Québec situées au sud du golfe Saint-Laurent. Toutefois, Mécatina et Longue-Pointe-de-Mingan sont demeurées sous le contrôle et commandement exclusifs des Américains. Quelles conséquences cette présence militaire étrangère a-t-elle pu occasionner quant à la souveraineté canadienne²?

Le présent chapitre apporte quelques éclairages. Ce sera également l'occasion de mesurer plus généralement l'impact de la présence du dispositif militaire de l'Est relativement à la bataille du Saint-Laurent. Nous terminerons en appréciant la place de ce théâtre opérationnel dans l'ensemble des opérations de la Deuxième Guerre mondiale.

Si la Grande Guerre de 1914-1918 a été l'occasion de l'affirmation de la nation canadienne³, celle de 1939-1945 voit la construction du Canadien qui s'affiche face aux géants que sont le Royaume-Uni et les États-Unis, et ce, malgré le fait qu'il soit toujours « sujet britannique⁴ ».

¹ Citation de Paul Hindo, colonel honoraire des Forces Armées canadiennes. Source : <http://www.army-armee.forces.gc.ca/fr/nouvelles-publications/nationaux-nouvelles-details.page?doc=le-colonel-honoraire-de-l-armee-canadienne-souhaite-etre-un-bon-ambassadeur/jgb8gn0d>, consulté le 8 septembre 2018.

² Ce questionnement est important, car le simple contrôle de fait du territoire implique des conséquences quant à la souveraineté. Voir Adam Lajeunesse *supra*, note 391, p. 51. Nous verrons que le Canada s'assure que sa souveraineté s'applique également à ses militaires canadiens servant outre-mer.

³ Laurent Veyssière, *Vimy. Un siècle d'histoire 1917-2017*, Québec, Les éditions du Septentrion, 2018, p. 84.

⁴ La *Loi sur la Citoyenneté canadienne* ne sera promulguée que le 1^{er} janvier 1947. « Avant 1947, les personnes nées au Canada et les immigrants naturalisés étaient considérés sujets britanniques plutôt que citoyens canadiens. » Voir Ninette Kelley et Michael Trebilcock, *The Making of the Mosaic: A History of Canadian Immigration Policy*, Toronto, University of Toronto Press, 1998, p. 314. Cité par le Musée canadien du quai 21, <https://quai21.ca/recherche/histoire-d-immigration/loi-sur-la-citoyennete-canadienne-1947#:~:text=La%20Loi%20sur%20la%20citoyennet%C3%A9%20canadienne%20est%20entr%C3%A9e,citoyennet%C3%A9%20sans%20C3%A9gard%20C3%A0%20leur%20pays%20d%E2%80%99origine.%20A>, page consultée le 18 février 2018.

4.1 L'acquisition de la souveraineté canadienne, une longue marche

Le concept de souveraineté peut être défini comme étant la qualité du pouvoir politique d'un État qui n'est soumis au contrôle d'aucun autre État⁵. D'un point de vue juridique, la souveraineté exprime l'autonomie et l'indépendance d'un ordre juridique par rapport à tout autre ordre juridique⁶. La souveraineté de l'État s'applique aussi par la fonction exécutive⁷. Le cas des forces armées canadiennes est précisément impliqué par cette dernière fonction, que ce soit à travers les cours martiales, la promulgation de la Loi sur la Défense nationale, ou encore les diverses publications régissant les membres de cette institution (ordonnances, règlements royaux, ou ordres administratifs des forces canadiennes). En ce qui concerne le Canada, l'acquisition de cette notion inhérente à l'État, que constitue la souveraineté, s'est effectuée par de multiples et laborieuses étapes, mais surtout, sans qu'ait été requis le recours aux armes contre l'État qui contrôlait partiellement cet attribut.

Qu'en est-il de la souveraineté du Canada et de sa politique étrangère au seuil de la guerre en 1939⁸? Lorsqu'en août 1914, le Royaume-Uni déclare la guerre à l'Allemagne, « on est d'avis, au Canada, que si le Royaume-Uni est en guerre, notre pays l'est également ; on ne fait aucune distinction⁹ ». La politique impériale étant ce qu'elle est, à cette époque, le Canada doit aller en guerre, bien que le fait concernant le principe de l'égalité du dominion commence à être prôné ouvertement¹⁰.

⁵ Pour une définition du concept de la souveraineté tenant compte de la dimension militaire, voir Adam Lajeunesse, « Le réseau d'alerte avancé et la bataille de la perception au Canada », *Revue militaire canadienne*, été 2007, p. 52. <http://www.journal.forces.gc.ca/vo8/no2/doc/lajeunes-fra.pdf>, article consulté le 28 janvier 2019.

⁶ Henri Brun et Guy Tremblay, *Droit constitutionnel*, Cowansville, Les Éditions Yvon Blais, 1982, p. 77.

⁷ *Ibid.*, p. 90.

⁸ Pour les fins du présent mémoire, nous nous limitons volontairement aux faits militaires reliés à l'acquisition de la souveraineté canadienne.

⁹ David James Goodspeed, *Les forces armées du Canada, 1867-1967*, Ottawa, Direction des services historiques Quartier général des forces canadiennes, 1967, p. 29.

¹⁰ Henri Brun et Guy Tremblay, *op. cit.*, note 6, p. 80.

Le 28 juin 1919, le Canada participe à la ratification du traité de Versailles. Le premier ministre Borden estime que le sacrifice de 60 000 soldats canadiens mérite, à tout le moins, cette reconnaissance¹¹.

En 1922, l'affaire Tchanak représente une première véritable mise à l'épreuve de la politique étrangère du premier ministre William Lyon Mackenzie King. L'historien Norman Hillmer résume l'épisode :

Les forces turques menaçaient alors les troupes britanniques stationnées en Turquie après la Première Guerre mondiale. King refuse d'offrir automatiquement aux Britanniques le soutien militaire du Canada. Cet incident, et ceux qui suivront, contribuent à faire du Canada un acteur indépendant sur la scène mondiale¹².

Le Canada réussit à faire appliquer en sa faveur les principes du système westphalien qui exige, entre autres choses, qu'aucun État ne reconnaisse d'autorité au-dessus de lui¹³. Par conséquent, selon ces principes, tout État admet qu'un autre soit son égal¹⁴. Dans les faits, depuis la fin de la Première Guerre mondiale, le Canada n'a jamais accepté d'être automatiquement impliqué dans quelque conflit que ce soit à partir d'une décision d'un tiers¹⁵. Depuis cette époque, donc, la politique étrangère du Canada met l'accent sur l'affirmation de sa souveraineté.

¹¹ Norman Hillmer, « Traité de Versailles », L'Encyclopédie canadienne, 30 juillet 2013, dernière modification 4 mars 2015, <https://www.thecanadianencyclopedia.ca/fr/article/traite-de-versailles> article consulté le 6 mai 2019. Bien que le Canada ne soit toujours pas indépendant, il obtient tout de même une reconnaissance de la part des autres États signataires. C'est donc une étape importante dans son évolution vers un État de plus en plus autonome.

¹² Norman Hillmer, mis à jour par Richard Foot, « L'affaire Tchanak », L'Encyclopédie canadienne, 6 février 2006, dernière modification 19 novembre 2014, <https://www.thecanadianencyclopedia.ca/fr/article/laffaire-tchanak>, article consulté le 29 mars 2019.

¹³ Ainsi, l'unité de commandement discutée préalablement va à l'encontre de la souveraineté nationale pour le pays qui confie ses troupes armées à un autre État.

¹⁴ Ferghane Azihari, « Le système westphalien : plus qu'obsolète, un système illégitime », 30 août 2013, <https://www.taurillon.org/Le-systeme-Westphalien-plus-qu-obsolete-un-systeme-illegitime,05936>, article consulté le 19 juillet 2018. Aussi : Kévin Hiridjee, « Le modèle Westphalien », http://sciences-po.macrocosme.net/cr_exposes/Hiridjee_Wesphalie.pdf, article consulté le 19 juillet 2018. Ces deux auteurs souhaitent que le système westphalien ne soit plus respecté. Pour d'autres, ce système ne serait qu'un mythe : Jens Bartelson, « The Concept of Sovereignty Revisited », *The European Journal of International Law*, vol. 17, n° 2, 2006, p. 472. <http://ejil.org/pdfs/17/2/83.pdf>, article consulté le 28 janvier 2019.

¹⁵ Nelson Michaud, « La réponse canadienne aux événements du 11 septembre 2001 : réponse à l'appel américain ou revendication des valeurs canadiennes », dans André Donneur, dir., *Le Canada, les États-Unis et le monde*. La marge de manœuvre canadienne, Les Presses de l'Université Laval, Québec, 2005, p. 15.

Malgré cela, les progrès technologiques et la guerre 1939-1945 mettront sérieusement en péril cette souveraineté externe¹⁶ si chèrement acquise. Nonobstant cette situation, après 1945, la Charte des Nations Unies confirmera partiellement le système Westphalien¹⁷. Pour assurer la sauvegarde de sa souveraineté durant la Deuxième Guerre mondiale, plus particulièrement pour les secteurs de l'Est du Québec, le Canada a dû négocier avec les États-Unis lors de la construction et l'opération de bases militaires américaines, dont celles de Mingan et Mécatina. Au cours du même conflit, des pourparlers ont également lieu avec les Britanniques, et accessoirement les Néo-Zélandais et les Australiens, afin de conclure et créer un Plan d'entraînement aérien du Commonwealth britannique au Canada, notamment à Mont-Joli¹⁸.

L'analyse des titres de propriété des trois principales bases militaires de l'Est du Québec fournit un indicateur du niveau de contrôle conservé par le Canada sur les terrains alors destinés à des fins militaires.

4.2 La souveraineté territoriale : l'analyse des titres de propriété

La répartition de la propriété domaniale entre le gouvernement fédéral et les provinces a été officiellement déterminée par *L'Acte de l'Amérique du Nord Britannique* de 1867. Cette répartition n'est ni plus ni moins que la continuité de ce qu'avait promulgué, temporairement, l'Acte d'Union de 1840¹⁹. Bien que le droit de propriété foncière du

¹⁶ Le système westphalien implique la souveraineté externe qui est un complément de la souveraineté interne qui consiste à ce que tout État dispose de l'autorité exclusive sur son territoire et la population qui s'y trouve et qu'aucun État ne s'immisce dans les affaires internes d'un autre État. Le dico du commerce international, *Système Westphalien*, Définition du Système Westphalien, <https://www.glossaire-international.com/pages/tous-les-termes/systeme-westphalien.html>, page consultée le 19 juillet 2018.

¹⁷ Paragraphe 7 de l'article 2 de ladite Charte se lit ainsi : « Aucune disposition de la présente Charte n'autorise les Nations Unies à intervenir dans des affaires qui relèvent essentiellement de la compétence nationale d'un État ni n'oblige les Membres à soumettre des affaires de ce genre à une procédure de règlement aux termes de la présente Charte; toutefois, ce principe ne porte en rien atteinte à l'application des mesures de coercition prévues au Chapitre VII. » <https://www.un.org/fr/sections/un-charter/chapter-i/index.html>, page consultée le 6 mai 2019.

¹⁸ Dans les secteurs de l'Est du Québec, la présence britannique se limite à la base de Mont-Joli. Les Britanniques étaient présents davantage à Dorval (Montréal) dans le cadre du *Ferry Command*.

¹⁹ René Dussault et Normand Chouinard, « Le domaine public canadien et québécois », *Les Cahiers de droit*, vol. 12, n° 1, 1971, p. 20. <https://www.erudit.org/fr/revues/cd1/1971-v12-n1-cd5002359/1004904ar.pdf>, article consulté le 15 mai 2019.

fédéral sur les terres publiques ne constitue qu'un régime d'exception, l'article 117 de ladite loi supra législative de 1867 autorise « le Canada, de prendre les terres ou les propriétés publiques dont il aura besoin pour les fortifications ou la défense du pays ». Encore faut-il que Canada dispose du pouvoir accessoire d'expropriation, le cas échéant, pour pouvoir *prendre* les parcelles de terre requises en pareille situation de défense du pays. Au fil du temps, la jurisprudence a élaboré et développé les critères nécessaires pour assurer que le gouvernement fédéral puisse être en mesure d'acquérir ce que doit²⁰. Conséquemment, les démarches juridiques pour obtenir les titres de propriété nécessaires afin d'opérer les bases militaires du secteur de l'Est du Québec ont été effectuées par le personnel du gouvernement fédéral, dans le cadre des pouvoirs provenant dudit article 117²¹, tel qu'il le sera plus amplement expliqué ci-après.

4.2.1 Mont-Joli

Le cas de l'aéroport de Mont-Joli est particulièrement intéressant. Les informations pertinentes pour établir les titres de propriété proviennent d'un acte sous seing privé annexé à la minute numéro 825 reçu devant Me Bernard Tremblay en 1999²². Ce document contient la liste des titres de propriété de l'aéroport de Mont-Joli, ainsi que la nomenclature des 19 actes constituant l'ensemble de la superficie acquise par le gouvernement du Canada pour acquérir l'aéroport de Mont-Joli. De ces 19 actes, deux sont des expropriations sous seing privé, quatre constituent des quittances et la majorité, soit 13, sont des ventes accordant quittance, précédés d'un avis d'expropriation²³. Au bout du compte, l'examen

²⁰ Notamment par l'application de la maxime *Accessorium sequitur principale* (l'accessoire suit le principal), cité de Montréal c. Doyle (1880), 2, La Thémis 182, à la p. 184. Luc Huppé, « Le pouvoir accessoire en droit constitutionnel canadien », *La Revue du Barreau canadien*, vol. 63, p. 745.

²¹ Il ne faut pas confondre le concept de souveraineté avec celui du droit de propriété. « Le fait qu'un organe étatique soit propriétaire d'un bien ne contribue en rien au pouvoir intrinsèque de l'État d'édicter des normes relativement à ce bien. » Henri Brun et Guy Tremblay, *op. cit.*, note 6, p. 91.

²² Registre foncier du Québec, greffe de Me Bernard Tremblay, notaire, le 18 mai 1999, numéro d'inscription 344 231, au bureau de la publicité des droits de la circonscription foncière de Rimouski, acte de dépôt unilatéral de Sa Majesté du Chef du Québec.

²³ Trois notaires différents ont procédé à la rédaction de 17 de ces actes. Me Joseph Dubé a été l'officier public le plus impliqué avec 10 documents rédigés de sa plume. Me Jean-Marie Gagnon en a notarié cinq, alors que Me Gleason Belzile a reçu le mandat de compléter les deux autres actes. Dix propriétaires différents ont été interpellés afin d'aliéner, leurs parcelles de terre respectives. François Dubé a été sollicité à sept reprises. Pierre Roussel, Joseph Ernest Roy et Edmond Roussel ont comparu devant notaire, à deux reprises chacun. Les autres individus impliqués à une occasion chacun sont : Charles Thibault, Léopold Bernier, Roland Bouchard, Joseph Bouchard, Louis Smith et Fortunat Saucier. Fait plutôt étonnant, ces aliénations immobilières se sont étalées sur une période de 15 ans. Deux en 1940, deux autres en 1941, quatre en 1943,

de ces documents confirme que le gouvernement fédéral demeure bel et bien propriétaire des terrains sur lesquels prend effet la convention créant le Plan d'entraînement aérien du Commonwealth britannique.

Dans la mesure où le Canada est devenu le maître d'œuvre de ce programme, il doit s'appropriier les titres de propriété, ce qui lui permet de sauvegarder du même coup sa souveraineté interne. C'est ainsi qu'à peu près tout relève de la responsabilité des Canadiens, depuis la confection des plans des divers bâtiments, l'adjudication des contrats, l'aménagement des aérodromes, la construction des bâtiments, jusqu'au choix des sites et la participation des aéroclubs déjà existants²⁴.

Évidemment, l'acquisition des terrains constitue une partie essentielle des tâches requises pour assurer le bon fonctionnement du plan d'entraînement des futurs aviateurs. La propriété de ces lopins de terre représente la pierre angulaire du succès de ce programme, car la sécurisation des droits fonciers signifie pouvoir agir à sa guise sans avoir de comptes à rendre à qui que ce soit. Seul le titulaire du droit de propriété en possède la totalité des attributs que sont l'*usus* (droit d'user du bien), le *fructus* (droit de jouir du bien ou d'en tirer des fruits et revenus) et l'*abusus* (droit de disposer du bien)²⁵. Ainsi, conformément à la convention ayant créé ce programme, le Canada peut conserver la propriété intégrale des portions de son territoire utilisé à des fins d'entraînement par des militaires provenant de plusieurs nations différentes²⁶. Les activités et responsabilités de ces aviateurs du Commonwealth britannique se limitant qu'à leurs expériences d'apprentissage de leur métier respectif. Le paragraphe (a) de l'article 18 de cette entente prévoit expressément que les titres de propriété du Canada ne seraient pas remis en doute,

encore quatre en 1946, une en 1948, deux en 1949 de même qu'en 1950, alors que les deux dernières aliénations se sont effectuées en 1954 et 1955. Ces documents ont été regroupés en 1998, dans le cadre de récentes négociations autorisant le transfert et la gestion de l'aéroport de Mont-Joli au gouvernement du Québec. Le cinq mai 1999, le décret numéro 525-99 du Gouvernement du Québec concernant l'acceptation du transfert de gestion et maîtrise du gouvernement du Canada au gouvernement du Québec, d'immeubles situés dans la ville de Mont-Joli est signé par le Greffier du Conseil exécutif.

²⁴ Fred Hatch, *Le Canada, Aérodrome de la démocratie : Le plan d'entraînement du Commonwealth britannique, 1939-1945*, Ottawa, Service historique, ministère de la Défense nationale, 1983, chapitre 2.

²⁵ Denys-Claude Lamontagne, *Biens et propriété*, Cowansville, Les Éditions Yvon Blais, 1993, p. 123.

²⁶ Royal Canadian Air Force Operations Record Book, Daily Diary, No 9 B & G School R.C.A.F., image 569 (Britannique et Terre-Neuve), images 593 et 741 (Nouvelle-Zélande et Australie), image 770 (Argentine), image 800 (Pologne) et évidemment du Canada. https://heritage.canadiana.ca/view/oocihm.lac_reel_c12335/569?r=0&s=3, site consulté le 12 mars 2021.

ni contestés, par les signataires de cette convention, quel qu'ait pu être leur apport²⁷ au Plan d'entraînement aérien du Commonwealth britannique :

18. The Government of Canada, as administrator of the scheme, will have charge of the assets acquired for the purposes of the scheme. On the termination of this Agreement such of the said assets as have been acquired and paid for as part of the cost of the scheme will be disposed of as follows:

- (a) Any land, but not buildings, structures, or fixtures thereon, acquired or improved for the purpose of the scheme will become the property of the Government of Canada²⁸. (Les soulignés sont de l'auteur.)

4.2.2 Gaspé

La situation à Gaspé est similaire à celle qui prévaut à Mont-Joli. Plusieurs documents émanant de différents vendeurs accordent un bon et valable titre de propriété des différents terrains requis par le gouvernement fédéral pour la construction et l'aménagement de NCSM Fort Ramsay. En 1948, un acte de vente et quittance, précédé d'un avis d'expropriation²⁹, mettant en cause deux membres de la famille Carpenter, fait figure ici de cas d'exemple. Les Carpenter accordent au gouvernement du Canada un titre absolu de propriété sur une parcelle de terrain formant la base militaire de NCSM Fort Ramsay³⁰.

Cet acte présente plusieurs informations qui permettent de comprendre la procédure d'appropriation de ces lopins de terre, basée sur l'article 117 de l'Acte de l'Amérique du Nord Britannique. Tout d'abord, il y est fait mention de l'expropriation antérieure qui permet ainsi la rétroactivité du titre de propriété au 27 novembre 1940. Autre point intéressant est

²⁷ L'entente initiale créant le Plan d'entraînement mentionne que le Royaume-Uni doit fournir, à ses frais, certains équipements (article 9), alors que le Canada, l'Australie et la Nouvelle-Zélande se partagent les coûts dans des pourcentages définis (article 10).

²⁸ Bibliothèque et Archives Canada, RG 25, Série G1, Vol 1858/A, page 12, 72FP 72-T-38 Mr L. B. Pearson. *Memorandum of agreement between the governments of the United Kingdom, Canada, Australia, and New Zealand, relating to training of pilots and aircrafts crews in Canada and their subsequent service.*

²⁹ Registre foncier du Québec, acte sous seing privé, numéro d'inscription 19 997, le 1^{er} mai 1948, au bureau de la publicité des droits de la circonscription foncière de Gaspé, vente de Florence Alice Carpenter et Ida Florence Carpenter en faveur de Sa Majesté le Roi aux droits du Canada.

³⁰ Malgré le lieu de résidence des vendeuses, le document est rédigé en respectant le droit civil québécois, conformément à la maxime *Lex loci rei sitae* (loi du lieu du site de la chose). En droit international privé, les immeubles sont régis par la loi du lieu où ils se trouvent. Albert Mayrand, *Dictionnaire de maximes et locutions latines utilisées en droit*, Cowansville, Les Éditions Yvon Blais, 1985, p. 149.

le fait que les dames Carpenter n'ont qu'un seul droit, soit celui de demander compensation. Laquelle compensation s'élève à la somme de 41 400\$ pour une superficie de 15,7 acres, soit environ 64 000 mètres carrés. Une déclaration est également effectuée par les venderesses relativement au fait qu'il n'existe aucun droit seigneurial quant à ladite propriété expropriée, alors qu'il s'agit d'une partie du canton (township) de Douglas et non pas d'une ancienne seigneurie³¹.

4.2.3 Mingan

La situation du terrain où se trouve l'aéroport de Mingan présente également des particularités. Un acte de vente du 2 février 1944 est conclu pour la somme de 35 000 000\$³² entre le vendeur, la compagnie Labrador, et l'acheteur, sa Majesté le Roi – aux droits du Canada via son ministère des Munitions et de l'Approvisionnement. Le gouvernement américain n'intervient aucunement dans cet acte juridique. Le Canada obtient un titre de propriété irréversible, mais affecté d'une clause où tous les droits miniers et accessoires, de même que les servitudes nécessaires à l'exploitation de tout gisement, sont réservés expressément au bénéficiaire exclusif du vendeur. Tant que ces opérations ne gênent pas les opérations aéroportuaires.

Un acte de dépôt de 1954 nous permet d'obtenir certaines informations additionnelles³³. L'un des documents annexés est l'acte de vente sous seing privé par le gouvernement fédéral en faveur du gouvernement provincial (le nouveau propriétaire) daté du premier avril 1954. Ce contrat nous indique qu'après la fin du conflit, les Américains ont laissé sur les lieux de nombreux bâtiments, équipements et infrastructures puisque le tout avait antérieurement fait l'objet d'un rachat par le gouvernement canadien³⁴.

³¹ Ce point de droit est plutôt particulier mais compte tenu qu'il s'agissait d'un acte sous seing privé, cette mention ne porte pas à conséquence ni à aucune responsabilité professionnelle.

³² Registre foncier du Québec, greffe de Me Herbert Bayne McLean, notaire, le 14 février 1954, numéro d'inscription 9553RB registre B, au bureau de la publicité des droits de la circonscription foncière de Saguenay, vente de la compagnie Labrador en faveur de Sa Majesté le Roi aux droits du Canada.

³³ Registre foncier du Québec, greffe de Me J. André Richard, notaire, le 21 septembre 1954, numéro d'inscription 17 080, au bureau de la publicité des droits de la circonscription foncière de Sept-Îles, acte de dépôt unilatéral.

³⁴ Cette information sera plus amplement explicitée ci-après.

Force est donc d'admettre que la souveraineté interne canadienne a été intégralement respectée par le gouvernement américain qui opérait la base militaire aérienne de Mingan, sur un terrain dont la propriété demeurait totalement canadienne.

Prima facie et jusqu'à preuve du contraire, ces recherches concernant les titres de propriété foncière du gouvernement du Canada nous permettent certaines conclusions intéressantes. Tout d'abord, la souveraineté interne canadienne n'a fait l'objet d'aucun compromis par l'ensemble des parties impliquées. En second lieu, ce droit de propriété a permis que les opérations et l'instruction ayant eu lieu à ces différentes bases militaires de la région de l'Est du Québec, au cours de la période faisant l'objet de la présente étude, puissent s'effectuer conformément aux objectifs poursuivis.

4.3 La souveraineté politique nationale et le commandement : les défis de la collaboration

Toute coalition implique certains sacrifices de la part des différents partenaires³⁵. Le Canada, en tant que puissance *moyenne*, n'a jamais participé seul à une guerre. Ce qui implique que ses dirigeants soient bien conscients que les sacrifices consentis sont nettement préférables à la défaite. Selon l'historien Stacey, « il serait aberrant de préserver la souveraineté nationale aux dépens de l'efficacité militaire, qui est susceptible d'entraîner la perte totale et permanente de la souveraineté par l'action de l'ennemi³⁶ ». Malgré cela, le Canada s'affirme face à ses puissants partenaires et ne fait aucun compromis sur son territoire, surtout lorsque ses troupes sont impliquées.

4.3.1 Le Commonwealth britannique

L'article 8³⁷ de la convention créant le Plan d'entraînement aérien du Commonwealth mentionne que les pays membres s'engagent à collaborer avec le Canada

³⁵ Les négociateurs utilisent fréquemment différentes expressions pour démontrer ces faits, tels que « give and take » ou encore « it's a win-win situation ».

³⁶ Charles Perry Stacey, *Armes, hommes et gouvernements. Les politiques de guerre du Canada 1939-1945*, Ottawa, ministère de la Défense nationale, 1971, p. 95.

³⁷ Cet article se lit ainsi : « To assist in the carrying out of the training scheme, the Governments of the United Kingdom, Canada, Australia and New Zealand will lend personnel in such ranks and in such numbers as may

en leur allouant des membres de leur personnel. Or, nous avons constaté au chapitre précédent que l'officier britannique Galway constituait l'un de ces cas, sans pour autant altérer le C2, car le Canada est conscient que « l'épreuve suprême de la souveraineté se trouve dans le contrôle des forces armées³⁸ ».

L'entente créant le Plan d'entraînement aérien du Commonwealth britannique est signée par les trois dominions australien, néo-zélandais et canadien avec le Royaume-Uni. Cet effort de guerre s'est effectué à fort prix pour le Canada³⁹ :

La question de savoir qui contrôlerait la mise en œuvre du plan d'entraînement aérien fut aisément réglée. La situation politique exigeait, et Mackenzie King ne tenait pas à ce qu'il en fût autrement, que le gouvernement canadien ait la direction administrative et l'Aviation Royale Canadienne le commandement militaire des centres d'entraînement du Programme d'Entraînement Aérien du Commonwealth Britannique⁴⁰.

La sauvegarde de la souveraineté nationale et le fait que les citoyens canadiens évitent de se rendre au front valent cependant cette imposante contribution. Le premier ministre King préfère que la contribution du Canada à l'effort de guerre soit matérielle plutôt qu'en effectifs militaires, « anything to avoid the possibility of conscription, which had split the country along French and English lines during the First World War⁴¹ ».

Il a été mentionné ci-dessus que l'entente créant le Plan d'entraînement aérien du Commonwealth britannique prévoit déjà que la propriété du sol canadien n'est pas négociable pour le Canada. Cela respecte le principe constitutionnel, depuis fort longtemps établi, à l'effet que tout établissement militaire au Canada doit être sous le C2 canadien⁴².

be agreed upon with the Government of Canada as administrator of the scheme. » Ce qui explique la présence de l'officier britannique Galway qui a commandé temporairement le 9^e École de bombardement et de tir de Mont-Joli.

³⁸ Citation du major Talbot Papineau déjà mentionnée au chapitre 3, section 3.2.

³⁹ Le PEACB aurait coûté au Canada au moins 425 000 000, 00\$ en dollars de cette époque. Jack Lawrence Granatstein, *Canada's War. The Politics of the Mackenzie King Government, 1939-1945*, Toronto, Oxford University Press, 1975, p. 58.

⁴⁰ Fred Hatch, *Le Canada, Aérodrome de la démocratie : Le plan d'entraînement du Commonwealth britannique, 1939-1945*, Ottawa, Service historique, ministère de la Défense nationale, 1983, p. 24. Lorsque Hatch mentionne la direction administrative, il pourrait s'agir d'une définition différente de celle mentionnée ci-devant. Les références concernant la définition retenue aux fins des présentes étant beaucoup plus récentes que le livre de Hatch, il est concevable que le tout ait évolué avec le temps. De plus, l'objectif poursuivi par le livre de Hatch diffère de celui du présent travail.

⁴¹ Peter Silverman, « Rugged workhorse », *LEGION Canada's military history Magazine*, vol. 96, n° 2, mars-avril 2021, p. 56.

⁴² Stacey, *op. cit.*, note 36, p. 95. Confirmé par Granatstein, *op. cit.*, note 39, p. 44.

Pour le premier ministre King, ledit plan représente un apport de ressources considérable ayant l'avantage de se concentrer sur la défense de son territoire tout en constituant une aide économique importante partout au pays. Mais, également, l'ensemble du personnel requis pour opérer ce plan permet de retarder la conscription en restreignant la force armée outre-mer⁴³. Perpétuant, par le fait même l'autonomie canadienne, entamée lors de la Première Guerre mondiale.

King veille pareillement à confirmer la souveraineté canadienne en négociant que les soldats qui sont impliqués outre-mer en tant qu'aviateurs formés (ou non) sous l'égide de ce plan d'entraînement soient reconnus comme « Canadiens ». Le fait que chaque militaire s'identifie comme « Canadien » en terre étrangère constitue un symbole additionnel de cette souveraineté extraterritoriale⁴⁴. À titre d'exemple, le Royaume-Uni accepte mal le fait que ses dominions puissent avoir des escadrons distincts en théâtre opérationnel. L'unité de commandement est préférable, selon Winston Churchill. Celui-ci souhaite conserver le plein contrôle des aviateurs provenant des différents dominions, lesquels pourront ainsi être affectés au gré des hautes instances de la Royal Air Force au sein de leurs différents escadrons. Mackenzie King, avec l'appui de son ministre de l'Air Charles Gavan Power⁴⁵, ne déroge pas à ses principes malgré l'urgence de la situation.

⁴³ Granatstein, *op. cit.*, note 39, p. 46. Il s'agissait d'une priorité pour King. D'ailleurs lors de la toute première attaque de navires dans le golfe Saint-Laurent par le U-553 le 12 mai 1942, « le gouvernement choisissait méticuleusement les informations d'ordre militaire qu'il transmettait aux médias afin de rendre plus crédible son intention de continuer le recrutement pour le service territorial seulement, en dépit du résultat du référendum ». (En fait, plébiscite du 27 avril 1942 et non pas référendum). William Douglas, Roger Sarty et Michael Whitby, *Rien de plus noble. Histoire officielle de la Marine royale du Canada pendant la Deuxième Guerre mondiale, 1939-1945*, vol. 2, partie 1, St-Catherines, Vanwell Publishing, 2002, p. 476. Également : « The nation's first priority was to be the defence of Canada. Initially, King hoped that Canada might not even send troops overseas, and he had slapped down the chiefs of staff who presented plans to deploy a 60,000-man expeditionary force to Europe. He also ordered the finance department to reject any defence department request for funding of anything other than the defence of Canada. » Jack Granatstein, « The Phoney War », *LEGION Canada's military history Magazine*, janvier-février 2020, p. 23.

⁴⁴ Les uniformes de l'Aviation royale canadienne, tant masculins que féminins, arborent à la partie supérieure de chaque manche un insigne distinctif à cet effet. Serge Bernier, *Le patrimoine militaire canadien d'hier à aujourd'hui, Tome III 1872-2000*, Montréal, Art global, 2000, p. 137 et 143. Voir aussi les photographies dans Breerton Greenhous et Hugh Halliday, *L'aviation militaire canadienne 1914-1999*, Montréal, Art global, 1999, p. 113 et 129.

⁴⁵ « Power tenait à ce que les escadres canadiennes soient dirigées par des Canadiens, et non des Britanniques. Allant à l'encontre des dirigeants de la Royal Air Force et des plus royalistes des membres de l'*establishment* militaire, il s'attacha à *canadianiser* au maximum les forces de l'air canadiennes. Il favorisa notamment l'intégration de Canadiens-Français dans des escadrons de l'air francophones, comme cela se faisait dans l'armée au sein du Royal 22^e Régiment, des Fusiliers Mont-Royal, du Régiment de Maisonneuve ou du Régiment de la Chaudière. Cette volonté s'exprima notamment dans la création d'une escadrille canadienne-française reconnue qui vit le jour en juin 1942 à Dishfort, sous le nom d'Escadrille Alouette, et dont la devise

Le Canada avec l'appui, bien que faible, de l'Australie et de la Nouvelle-Zélande, tient à ce que les escadrons canadiens combattant outre-mer soient placés sous les ordres d'aviateurs militaires canadiens. Cette position du Canada est affirmée dès le début des hostilités⁴⁶. L'inclusion de l'article 15 au sein de la convention initiale du Plan d'entraînement aérien du Commonwealth britannique peut être considérée, à juste titre, comme un élément significatif. Cette importante victoire diplomatique permet d'assurer une partie de la souveraineté canadienne au-delà de ses frontières au détriment des aviateurs de l'aviation royale. Qui plus est, dans le but d'identifier encore plus adéquatement les escadrons canadiens et des autres dominions, il leur est attribué le bloc de chiffres « 400 »⁴⁷. Le transport de l'identité canadienne outre-mer se forge ainsi par des symboles significatifs. Ce geste a permis de développer davantage l'esprit de corps ainsi qu'un sentiment d'appartenance accru parmi les *Crazy Canucks*⁴⁸ servant au-delà de leurs frontières, tout en assurant la démonstration non équivoque de l'autonomie canadienne en ces lieux lointains soumis à un conflit armé international.

Les discussions et négociations menant à l'acceptation de l'article 15⁴⁹ de la convention ont donc été plus ardues. En voici le résultat :

15. The United Kingdom Government undertakes that pupil of Canada, Australia and New Zealand shall, after training is completed, be identified with their respective Dominions, either by the method of organizing Dominion units and formations or in some other way, such methods to be agreed upon

sur l'écusson officiel était justement, en français, le célèbre refrain « Je te plumerai ». Extrait du texte rédigé par Samuel Venière, « Charles « Chubby » Gavan Power, un véritable *cursus honorum* québécois », *Le Québec et les guerres mondiales*, 28 octobre 2016, <http://www.lequebecetlesguerres.org/charles-chubby-gavan-power-un-veritable-cursus-honorum-quebecois/> page consultée le 4 décembre 2019.

⁴⁶ Stacey, *op. cit.*, note 36, p. 20. C'est le 12 septembre 1939 que King le laisse savoir au Haut-Commissaire du Royaume-Uni à Ottawa.

⁴⁷ Stacey, *ibid.*, p. 285.

⁴⁸ Cette expression sert souvent à identifier les Canadiens au milieu de forces militaires cosmopolites.

⁴⁹ Voir à ce sujet l'article de Oliver Mayne, « Une épreuve décisive de la détermination : Article XV, le plan d'entraînement aérien du Commonwealth britannique et une croisade pour la reconnaissance nationale. », *Revue de l'Aviation royale canadienne*, vol. 5, n° 2, printemps 2016, p. 19-39. http://publications.gc.ca/collections/collection_2017/mdn-dnd/D12-16-5-2-fra.pdf Article consulté le 28 juin 2019. L'auteur démontre la très grande importance de l'Article 15 de l'entente du PEACB afin d'assurer que le C2 des escadrons canadiens outre-mer puisse être entre les mains de Canadiens de l'ARC et ainsi garantir la souveraineté canadienne en cette matière.

with the respective Dominion Government concerned. The United Kingdom Government will initiate inter-governmental discussions to this end⁵⁰.

Malgré son respect envers ses puissants alliés britanniques, le Canada a su s'imposer afin de conserver sa souveraineté. Grâce aux négociations ayant mené à l'acceptation de cet article 15, le Canada peut s'assurer que les escadrons canadiens combattant outre-mer soient sous le C2 canadien.

4.3.2 La *United States Army Air Force*

La période pacifique entre les deux guerres met en évidence les ambitions des compagnies aériennes internationales naissantes. Au début des années 1930, la *Pan Am*, détenue par les Américains, et la *Imperial Airways* britannique se disputent âprement l'obtention concernant l'utilisation des infrastructures aéroportuaires situées à Terre-Neuve, et ce, dans le but d'accaparer le monopole des routes aériennes transocéaniques⁵¹. En mai 1942, au cours d'une réunion des membres de la commission permanente mixte de la défense, les Américains dévoilent aux Canadiens les grandes lignes du projet Crimson.

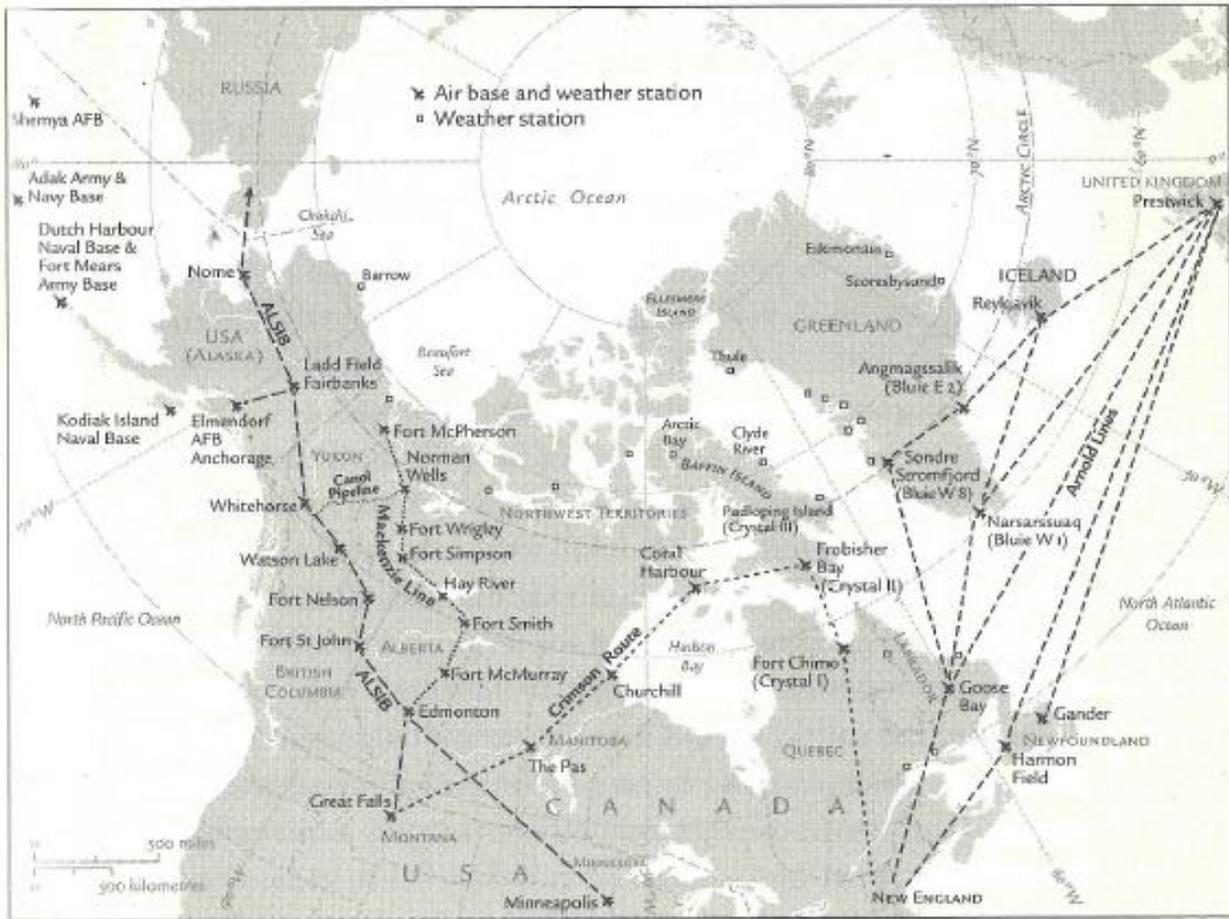
Ce dernier implique d'utiliser une partie considérable du territoire nordique canadien⁵² pour y implanter des aérodromes, ainsi que l'espace aérien formant les corridors menant d'un aéroport à l'autre. Malgré le fait que les Canadiens doutent de la nécessité d'un aussi vaste réseau de routes aériennes, ils ne s'opposent pas à la construction de ces nombreuses infrastructures, à la condition toutefois que les Américains en assument le coût initial.

⁵⁰ Bibliothèque et Archives Canada, RG 25, Série G1, Vol 1858/A, page 12, 72FP 72-T-38 Mr L. B. Pearson. *Memorandum of agreement between the governments of the United Kingdom, Canada, Australia, and New Zealand, relating to training of pilots and aircrafts crews in Canada and their subsequent service.*

⁵¹ Carl Christie et Fred Hatch, *Ocean Bridge: The History of RAF Ferry Command*, Toronto, University of Toronto Press, 1995, p. 14.

⁵² Christie et Hatch, *ibid.*, p. 133.

Réseau d'infrastructures américaines permettant le convoyage d'avions vers le Royaume-Uni et la Russie



Source: Shelah D. Grant, *Polar Imperative. A History of Arctic Sovereignty in North America*, Vancouver, Douglas & McIntyre publishers Inc., 2010, p. 261. (Pour une explication détaillée, voir la note 74 ci-dessous)

La résolution 26 de la commission mixte permanente de la défense confirme que la collaboration canadienne est recommandée⁵³. Il n'en demeure pas moins que cette présence des forces armées américaines en territoire canadien va à l'encontre du principe constitutionnel précédemment mentionné voulant que le commandement et contrôle (C2) soient canadiens. Cela déplait grandement au premier ministre King, qui s'inquiète du maintien de l'intégrité de la souveraineté territoriale. La présence américaine en sol

⁵³ La résolution 26 de la commission mixte permanente de la défense, du 9 juin 1942 se lit ainsi : « Que des champs d'atterrissage soient aménagés en territoire canadien afin d'améliorer le service de livraison d'avions par-delà l'Atlantique Nord (route de relais du Nord-Est). » Charles Perry Stacey, *Armes, hommes et gouvernements. Les politiques de guerre du Canada 1939-1945*, Ottawa, ministère de la défense nationale, 1971, p. 95.

canadien à des fins militaires constitue un dangereux précédent⁵⁴. King comprend toutefois que la collaboration avec les Américains implique un peu de souplesse et souhaite que la situation ne soit que temporaire. Quelques mois suivant cette résolution 26, la commission mixte permanente de la défense émet ainsi une recommandation concernant le rachat et la restitution des constructions militaires américaines en sol canadien⁵⁵. Avant même la fin de la guerre, le Canada aura racheté des États-Unis les bases aériennes américaines localisées au Canada⁵⁶. Cette nouvelle se répand comme une traînée de poudre. Le personnel militaire américain stationné à la base de Goose Bay au Labrador, dans son rapport mensuel du mois d'août 1944, rend compte de cette situation. Ce rapport est complété en date du 19 septembre de la même année. La réception de cette annonce laisse quelque peu indifférent le personnel américain de la station de Goose Bay, car dans les faits, rien de majeur ne sera modifié tel qu'il appert du passage suivant dudit rapport :

This taking over of the airfield at Goose Bay by the Canadian Government will not materially affect United States aviation operations in the field, nor will it greatly affect the Command or Administrative functions of American troop personnel. However, the American personnel at Goose Bay become the guests of the Canadian government from the moment the transfer became effective.

À la lecture de ce passage, il devient évident que la puissante force aérienne des États-Unis ne semble aucunement impressionnée par les décisions canadiennes et que leur C2 demeurera inchangé.

⁵⁴ Il est estimé qu'en 1943, quelque 33 000 militaires et civils américains sont en poste dans les territoires du Nord-Ouest, soit plus que le total de la population canadienne dans ces territoires. Shelagh Grant, *POLAR IMPERATIVE. A History of Arctic Sovereignty in North America*, Vancouver, Douglas & McIntyre, 2010, p. 248.

⁵⁵ Cette résolution numéro 28 de la commission mixte permanente de la défense, du 13 janvier 1943 est intitulée comme suit : « Principes régissant la liquidation, après la guerre, des entreprises et installations défensives établies au Canada par les États-Unis ». Stacey, *op. cit.*, note 36, p. 384.

⁵⁶ Anonyme, « Canada to repay U.S. \$120,000,000 for Plane Bases », *Globe and Mail*, 1944-08-02. Shelagh Grant a effectué une étude à cet égard. Elle spécifie que le coût réel a été de 123 500 000,00\$ pour 28 bases aériennes et 56 stations météorologiques. Que cela fut rendu public dès le mois de décembre 1943. Shelagh Grant, « American Defence of the Arctic 1939-1963 », préparé initialement sous « Weather Stations, Airfields, and Research in the High Arctic, 1939-1963 », présenté à la rencontre annuelle de l'association historique canadienne, 27 mai 1990, Victoria, Colombie-Britannique, révisé janvier 2002, n. p.

Le respect de la souveraineté de leur hôte canadien est par ailleurs démontré à plusieurs occasions par le personnel militaire américain désirant établir et opérer la base aérienne à Mingan. En voici d'ailleurs quelques démonstrations fournies par les archives de la USAF :

- Lorsque les Américains ont décidé du choix de la localisation du site de Mingan, il devient alors nécessaire d'obtenir l'autorisation officielle du gouvernement canadien pour effectuer un levé de terrain⁵⁷.
- Le général américain Giles informe le contracteur retenu pour la construction de la base qu'il attend la confirmation des autorités canadiennes avant de lui donner le feu vert⁵⁸.
- La liste de ce que le Canada autorise à être construit est émise le 31 octobre 1942 à l'ingénieur chef⁵⁹.
- Pour le premier hiver d'opération de la base de Mingan, le gouvernement canadien a limité à 60 le nombre de militaires américains pouvant y séjourner⁶⁰.
- Le 21 mars 1944, un avion C-47 américain subit un accident en atterrissant à Mingan. Ce sont les autorités canadiennes qui font enquête⁶¹.
- Les policiers de la gendarmerie royale du Canada font des visites de courtoisie à la base de Mingan. Les militaires américains constatent le contraste de ces uniformes avec le leur⁶².
- Le colonel Francis Graling attaché militaire américain informe, en 1943, les autorités canadiennes de la superficie requise pour opérer l'aéroport militaire de Mingan. Il requiert, en plus, la permission d'utiliser le lac Paterson de même qu'un droit de passage pour se rendre au village de Mingan, où est situé leur quai⁶³.

⁵⁷ Maxwell, Air Force Base, AL 36112 USA, archives de la USAF, microfilm A0160, *The History of Mingan Army AirField*, 10 décembre 1945, p 8.

⁵⁸ *Idem.*, p. 13.

⁵⁹ Lettre du 31 octobre 1942 adressée à l'ingénieur chef, Washington, D.C, Maxwell, Air Force Base, AL 36112 USA, archives de la USAF, microfilm A0160, p. 568.

⁶⁰ Maxwell, Air Force Base, AL 36112 USA, archives de la USAF, microfilm A0160, *The History of Mingan Army AirField*, 10 décembre 1945, p. 16.

⁶¹ *Idem.*, p. 27.

⁶² *Idem.*, p. 35.

⁶³ Lettre du 20 août 1943 du colonel Francis Graling, attaché militaire, Maxwell, Air Force Base, AL 36112 USA, archives de la USAF, microfilm A0160, p. 54.

- Pendant la construction des divers bâtiments requis, des poêles à bois sont installés dans les abris de fortune des employés civils et des militaires américains. La permission du gouvernement du Québec leur est autorisée pour se procurer du bois de chauffage⁶⁴.
- Le recrutement du personnel civil local pour les besoins de la United States Army Air Force doit être autorisé par la *Canadian Selective Service Commission*⁶⁵.
- Le 12 octobre 1944, le personnel américain de la base de Mingan est informé que le Canada n'autorise pas la vente de cigarettes américaines aux Canadiens, incluant leurs employés⁶⁶.

La souveraineté territoriale canadienne a donc été respectée par les autorités militaires américaines affectées à la base aérienne située à Mingan au cours de la Deuxième Guerre mondiale.

4.4 Le fruit du dispositif militaire « collaboratif » : à la source d'une victoire tactique ou d'une victoire stratégique ?

Les paramètres de la collaboration entre les partenaires militaires établis, il convient enfin d'apprécier l'impact et les conséquences de cette présence militaire dans les régions de l'Est du Québec au cours de la Deuxième Guerre mondiale. Au cours de la bataille du Saint-Laurent, un minimum de huit sous-marins allemands se sont introduits dans le Saint-Laurent pendant les saisons de navigation des années 1942 et 1944. Sachant que l'avion constitue l'un des principaux ennemis du sous-marinier en étant capable de le repérer et de l'attaquer plus rapidement qu'un navire de surface⁶⁷, la présence des appareils américains, de même que des aéronefs des écoles du programme d'entraînement aérien

⁶⁴ Maxwell, Air Force Base, AL 36112 USA, archives de la USAF, microfilm A0160, *Station History*, p. 72.

⁶⁵ *Idem.*, p. 73.

⁶⁶ Lettre signée par le premier lieutenant Barnhardt, au nom du Commandant Kern, 12 octobre 1944. Archives de la USAF, microfilm numéro A0160, p. 206.

⁶⁷ Les sous-marins allemands sont hybrides. Les moteurs électriques permettent une navigation submersible, mais leur rendement est moindre que les moteurs diésels, de même que leur durée d'utilisation. Lorsqu'ils naviguent à l'aide de leur moteur diesel, soit la majorité du temps, ils doivent naviguer en surface pour que les gaz d'échappement puissent s'évacuer à l'extérieur et que l'air nécessaire au fonctionnement des moteurs diesel soit disponible. Avec l'installation ultérieure du schnorkel, la situation se modifie. Ainsi, lors de leur navigation en surface, les sous-marins allemands deviennent des proies facilement repérables pour les avions en patrouille.

du Commonwealth britannique, ont eu pour conséquence d'augmenter considérablement le trafic aérien au-dessus du golfe du Saint-Laurent.

Les informations contenues au tableau 4.1 (ci-dessous), démontrent que les sous-marins maraudant les eaux du Saint-Laurent ont été incapables d'effectuer efficacement leur mission. La colonne de gauche de ce tableau permet d'identifier le sous-marin allemand par son numéro et son type. Celle de droite indique le nombre total de torpilles que chacun de ces sous-marins peut transporter lors du départ de sa base navale, incluant celles qu'il contient sur son pont extérieur (en valise). Les sous-marins allemands qui sont parvenus à réaliser des incursions dans le fleuve torpillent 23 navires au total, dont 21 entre le 11 mai et le 14 octobre 1942 et deux autres les 14 octobre et 24 novembre 1944. En prenant en considération le nombre total des torpilles que peuvent transporter l'ensemble de ces submersibles (152), il apparaît évident que l'ennemi n'a détruit, dans les limites territoriales retenues pour les fins de ce mémoire, qu'une infime partie de ce que ses capacités lui permettaient (voir tableau 4.1). Le taux d'efficacité de ces huit navires n'a donc été que de 15%⁶⁸.

⁶⁸ Ce taux ne tient pas compte du fait que certains navires de surface exigent plus d'une torpille pour les envoyer par le fond, ni que certains sous-marins aient pu utiliser leurs torpilles ailleurs que dans le golfe Saint-Laurent. D'autre part, certains sous-marins ont manqué leurs objectifs, comme le U-165, dont deux de ses torpilles ratent la cible, Paul William Collins, *Starting from Scratch: St-John's Newfoundland as a Case Study in Second World War Naval Base Development*, thèse de doctorat (histoire), Memorial University of Newfoundland, 2011, p. 211. Également, le U-132 coule 5 navires après avoir tiré le total de ses torpilles : Érik Phaneuf, « Vivez la Bataille du Saint-Laurent à travers ses épaves. Localisation et relevé géophysique sur certaines épaves de la Deuxième Guerre mondiale dans le fleuve Saint-Laurent », Québec, par AECOM pour le compte du Centre Interdisciplinaire de Développement en Cartographie des Océans, 14 octobre 2016, p. 13,

https://www.researchgate.net/profile/Erik_Phaneuf/publication/315800292_Vivez_la_bataille_du_Saint-Laurent_a_travers_ses_epaves-Localisation_et_releve_geophysique_sur_certaines_epaves_de_la_Deuxieme_Guerre_mondiale/links/58e655bca6fdcc6800b462fe/Vivez-la-bataille-du-Saint-Laurent-a-travers-ses-epaves-Localisation-et-releve-geophysique-sur-certaines-epaves-de-la-Deuxieme-Guerre-mondiale.pdf?origin=publication_detail, rapport consulté le 9 juillet 2019.

Erin Weir a consacré son mémoire à démontrer que les sous-marins allemands n'ont eu qu'un impact économique mineur quant au tonnage coulé au cours de la Deuxième Guerre mondiale. « This chapter demonstrates that decreased imports reduced military output by a relatively small amount and that the U-Boats were less significant than other factors in limiting imports. Therefore, Germany's submarine campaign only slightly diminished the magnitude of Britain's war production. » Erin Weir, *The Nazi Submarine Blockade: A Near Victory of Economic Warfare?*, mémoire de maîtrise (histoire), University of Calgary, 2007, p. 12.

Tableau 4.1

Inventaire de torpilles des sous-marins allemands

SOUS-MARIN	# DE TORPILLES ⁶⁹
U 553, type VII C	14 2 sur le pont extérieur
U 132, type VII C	14 2 sur le pont extérieur
U 517, type IX C	22 8 sur le pont extérieur
U 165, type IX C	22 8 sur le pont extérieur
U 69, type VII C	14 2 sur le pont extérieur
U 1223, type IX C/40	22 8 sur le pont extérieur
U 1228, type IX C/40	22 8 sur le pont extérieur ⁷⁰
U 106, type IX B	22
	TOTAL DE : 152

En revanche, les effectifs militaires stationnés dans l'Est du Québec sont incapables d'inscrire à leur tableau de chasse ne serait-ce qu'un seul sous-marin allemand⁷¹. Ainsi, de prime abord, le conflit naval laurentien semble être une victoire pour la marine de guerre allemande. Encore faut-il déterminer ce qui constitue une victoire en temps de guerre. Les concepts de « victoire tactique » versus « victoire stratégique » peuvent sommairement s'expliquer comme suit : la victoire tactique consiste en l'art de gagner une bataille, alors qu'une victoire stratégique serait plutôt l'art de coordonner les forces militaires, politiques

⁶⁹ Les informations concernant le type de sous-marins et le nombre de torpilles qu'ils peuvent transporter proviennent du site suivant : <https://uboat.net/types/ixb.htm> consulté le 22 mai 2019.

⁷⁰ Daniel Morgan et Bruce Taylor, *U-Boat Attack Logs. A Complete Record of Warship Sinkings from Original Sources 1939-1945*, Barnsley S. Yorkshire, Seaforth Publishing, 2011, p. XXII. Aussi, Léonce Peillard, *La bataille de l'Atlantique (1939-1945)*, Paris, R. Laffont, 1974, p. 547. Les informations contenues au sein de ce livre confirment celles obtenues par le site internet mentionné à la note 69 tout en fournissant des explications additionnelles quant au nombre de torpilles transportées en valises extérieures. Aucune information n'y est fournie pour les sous-marins de type IX B. Il est cependant permis de croire que le total de 22 torpilles transportées par le U 106 se ventilent de la même manière que pour les U 1223 et U 1228. Le U 517. Dans la nuit du 4 au 5 septembre 1942, fait surface dans le golfe Saint-Laurent afin de transférer une partie de sa réserve de torpilles stockées sur le pont à l'intérieur du sous-marin. Il refait la même opération dans la nuit du 12 au 13 du même mois. W. Douglas, R. Sarty et M. Whitby, *Rien de plus noble. Histoire officielle de la Marine royale du Canada pendant la Deuxième Guerre mondiale, 1939-1945*, vol. 2, partie 1, St-Catherines, Vanwell Publishing, 2002, p. 495 et 503.

⁷¹ Dans les faits, la Marine royale canadienne a déjà coulé un sous-marin dans les limites des eaux canadiennes. Le problème est que ce sous-marin ainsi coulé en était un de la Marine royale britannique. En effet, le 21 juin 1942, le navire NCSM Georgian (un Bangor dragueur de mines) commandé par le LCdr A.G. Stanley de la Royal Canadian Navy Reserve a envoyé par le fond le HMS M P-514. Hadley, *U-Boats Against Canada German Submarines in Canadian Waters*, Montréal, McGill-Queen's University Press, 1985, p. 98-99 et 100.

et économiques pour gagner la guerre⁷². Le général américain MacArthur a déjà mentionné que « dans la guerre, il n'y a pas d'alternative à la victoire⁷³ ». Winston Churchill, quant à lui, estime que la victoire à tout prix devait constituer le principal leitmotiv⁷⁴. Selon la logique de ces deux hommes, les sous-marinières allemands auraient ainsi bien joué leurs cartes au cours de la bataille du Saint-Laurent avec une *victoire tactique*. En contrepartie, les Alliés se seraient mérité une *victoire stratégique* du fait qu'ils aient gagné la Deuxième Guerre mondiale. Mais cette conclusion simpliste mérite certainement de plus amples explications.

Les dimensions politique et économique de la définition du concept de la *victoire stratégique*, doivent être prises en compte. Il n'y aurait donc pas que la victoire militaire qui importe. Pour Carl Von Clausewitz⁷⁵ « la guerre n'est que la simple continuation de la politique par d'autres moyens. » L'intention politique devient alors l'agent motivateur de toute guerre, qui ne constitue que le moyen d'atteindre cette notion des gouvernants. Il est donc nécessaire de s'interroger sur l'intention politique du gouvernement de King afin de savoir si la bataille navale intervenue dans l'est du pays, et plus largement la guerre dans son ensemble, a bel et bien constitué une *victoire stratégique*. En effet, toujours selon Clausewitz, « à l'intérieur du concept de guerre illimitée, la stratégie est indivisible et ses composantes, les victoires individuelles, n'ont de valeur que par ses relations avec l'ensemble⁷⁶ ». Notre corpus de sources ne nous autorise toutefois pas à trancher ici ces questions de *victoire tactique* ou de *victoire stratégique*.

⁷² Jennie Carignan, « La victoire comme objectif stratégique : un concept ambigu et contre-productif pour le haut commandement », *Revue militaire canadienne*, vol. 17, n° 2, printemps 2017, p. 5-14. <http://www.journal.forces.gc.ca/Vol17/no2/PDF/CMJ172Fp5.pdf> article consulté le 5 octobre 2021.

⁷³ Adrien Schu, « De l'insuffisance de la victoire militaire. Une analyse politique du modèle afghan de la guerre. », *Études internationales*, vol. 44, n° 4, p. 597-619, <https://www.erudit.org/fr/revues/ei/2013-v44-n4-ei01360/1024653ar/> article consulté le 22 mai 2019.

⁷⁴ « We shall go on to the end, we shall fight in France, we shall fight on the seas and oceans, we shall fight with growing confidence and growing strength in the air, we shall defend our Island, whatever the cost may be, we shall fight on the beaches, we shall fight on the landing grounds, we shall fight in the fields and in the streets, we shall fight in the hills; we shall never surrender. » Extrait de son allocution du 4 juin 1940. http://classiques.uqac.ca/contemporains/churchill_winston/we_shall_fight_on_the_beaches/we_shall_fight_on_the_beaches_texte.html, page consultée le 13 décembre 2020.

⁷⁵ Général prussien (1780-1831), Bill Bentley, « Clausewitz et de la guerre », *Revue militaire canadienne*, vol. 9, n° 2, 2008, p. 114. <http://www.journal.forces.gc.ca/vo9/no2/15-bentley-fra.asp>, article consulté le 22 mai 2019.

⁷⁶ Bentley, *idem.*, p. 118.

4.5 Impact du dispositif militaire de l'Est du Québec pour la Victoire Europe (VE)⁷⁷.

Mais qu'en est-il concrètement de l'impact de cette présence militaire dans l'Est du Québec sur l'ensemble de ce conflit mondial ?

Le Plan d'entraînement aérien du Commonwealth britannique a concouru à la formation d'un impressionnant total de quelque 135 000 aviateurs, tous métiers confondus⁷⁸. La 9^e École de bombardement et de tir de Mont-Joli⁷⁹ a, quant à elle, contribué à qualifier environ 6 000⁸⁰ de ces militaires en seulement quatre ans d'opérations. Lorsqu'ils diplôment de cette école, la plupart d'entre eux se retrouvent sur le front européen⁸¹ afin de servir à bord des bombardiers lourds, tel que les *Halifax* et *Lancaster*⁸². Ces aviateurs peuvent aussi bien faire partie du Groupe de Bombardiers n° 6, le seul Groupe du *Bomber Command* de l'aviation royale canadienne⁸³. 50 000 Canadiens ont servi au sein d'escadrons de la *Royal Air Force* ou de l'Aviation royale canadienne et 10 600 d'entre eux ont fait l'ultime sacrifice. Il y a fort à parier que plusieurs de ceux-ci sont des diplômés de l'École de Mont-Joli. Les rudiments du métier de mitrailleur à bord d'aéronefs, appris à la 9^e École de bombardement et de tir de Mont-Joli, ont donc contribué, modestement, mais incontestablement, à la VE.

⁷⁷ VE signifie Victoire Europe. À distinguer de VJ, pour Victoire Japon.

⁷⁸ Anciens Combattants Canada, « Les Canadiens du Bomber Command », 14 février 2019, <https://www.veterans.gc.ca/fra/remembrance/history/second-world-war/canadians-bomber-command/background>, page consultée le 29 mai 2019.

⁷⁹ Cette école aurait eu parmi son personnel l'aviateur chef Henry J. Langdon. Fait banal, n'eût été que ce technicien est un Noir. Or, « à cette époque, les règlements de l'ARC interdisent l'enrôlement de toute personne qui n'a pas la peau blanche » Mathias Joost, « Henry J. Langdon, pionnier de l'ARC, de l'industrie et du syndicalisme », *La Feuille d'Érable*, Ottawa, mis à jour le 21 février 2018, <https://ml-fd.caf-fac.ca/fr/2018/02/10648>, page consultée le 29 mai 2019.

⁸⁰ Richard Saindon, *Chronique du Bas-Saint-Laurent 1535-2017*, Québec, Éditions du Septentrion, 2017, p. 98 et 115.

⁸¹ Royal Canadian Air Force Operations Record Book, programme souvenir, ouverture officielle, 15 août 1942, 9^e école de bombardement et de tir, conclusion, p. 14, https://heritage.canadiana.ca/view/oocihm.lac_reel_c12335/629?r=0&s=4, page consultée le 13 mars 2021.

⁸² Chris Charland, « L'épave d'un avion témoigne de l'histoire des bombardiers Halifax », *Aviation royale canadienne*, 15 décembre 2015, <http://www.rcaf-arc.forces.gc.ca/fr/article-modele-standard.page?doc=l-epave-d-un-avion-temoigne-de-l-histoire-des-bombardiers-halifax/ii1b4v7k>, article consulté le 29 mai 2019.

⁸³ Normand Marion, « Un hommage à des héros du Bomber Command », *Aviation royale du Canada*, 5 juillet 2012, <http://www.rcaf-arc.forces.gc.ca/fr/article-modele-standard.page?doc=un-hommage-a-des-heros-du-bomber-command/j56y0gt4>, article consulté le 29 mai 2019. Il faut cependant noter que la cocarde utilisée est identique à celle de la Grande-Bretagne.

La tâche des soldats, marins et aviateurs qui ont servi à Gaspé, au NCSM Fort Ramsay et ses détachements, consiste à protéger les convois de navires devant se rendre en Angleterre ou à Gosoe Bay (ou qui en reviennent) pour y apporter l’approvisionnement requis.

Selon le tableau 4.2 (ci-dessous) reproduit par Henri-Paul Boudreau⁸⁴, un total de 2 262 navires ont navigué dans les limites du Golfe Saint-Laurent au cours de cette période tumultueuse. De ce nombre, *seulement* 19 navires de la marine marchande ont été torpillés par les sous-marins allemands⁸⁵. C’est un taux de réussite de plus de 99% pour l’ensemble des militaires canadiens de Gaspé employés à assurer la sécurité de ces convois. De ce point de vue, les militaires canadiens qui ont servi dans le secteur de l’Est du Québec ont nécessairement apporté une contribution significative à la victoire.

Tableau 4.2

Convois dans le Golfe Saint-Laurent⁸⁶

Lieu de départ et destination	Dates extrêmes	Convois + navires
Cornerbrook-Sydney	1942-1944	104-237
Sydney-Cornerbrook	1942-1944	98-108
Québec-Labrador	1942-1944	28-96
Labrador-Québec	1942-1944	30-99
Québec-Sydney	1942-1944	93-976
Sydney-Québec	1942-1944	90-666

Source: *Nautical Services of Canada. Its Official History*, vol 2, p. 538-539

⁸⁴ Henri-Paul Boudreau, *Cette mer cruelle*, Sainte-Julie, Les Éditions Nord-Côtières, 2000, p. 234.

⁸⁵ En faisant abstraction des NCSM, au nombre de quatre.

⁸⁶ Ces chiffres correspondent, à peu de choses près, à ce que le ministre de la Défense nationale pour les Forces navales de l’époque mentionne. Cette citation se lit ainsi : « [J]’affirme que nous n’avons pas perdu la bataille du Saint-Laurent. Je ne donnerai pas les chiffres exacts, ce qui pourrait peut-être aider l’ennemi, mais je puis dire que du total de tonnes que représentent les bateaux qui sont passés dans ce fleuve et dans ce golfe l’an dernier, la proportion de navires océaniques coulés ne représente que trois tonnes par 1 000 tonnes » Jacques Castonguay, *La bataille du Saint-Laurent*, Montréal, Les éditions Carte Blanche, 2012, 81 p.

Le technicien en météorologie affecté à la station américaine de Mécatina permet aux aviateurs de survoler le territoire en obtenant l'information leur permettant de voyager en relative sécurité. Ces aviateurs sont donc en mesure de se rendre à leur destination afin d'effectuer les missions qui leur sont confiées. Son frère d'armes stationné à Mingan fait également son devoir. Il veille à ce que les appareils à plus court rayon d'action⁸⁷ puissent disposer d'un aéroport d'urgence, le cas échéant, en se rendant à Goose Bay ou en revenant. Les avions survolant le Saint-Laurent au cours de ces périples collaborent également aux patrouilles aériennes contre les sous-marins ennemis. Il ne fait aucun doute que la force aérienne provenant de l'Amérique, dont dispose les alliés en Europe et ayant utilisée les services des militaires de Mécatina ou de Mingan, a contribué à la reddition allemande.

Les généraux alliés ont vite compris que la suprématie aérienne doit précéder toute opération militaire. Bref, qu'avant de contrôler le terrain et la mer, le contrôle des airs doit absolument être obtenu pour augmenter les probabilités de réussite de toute attaque⁸⁸. Conséquemment, plusieurs mois avant le débarquement du Jour J sur les plages de la Normandie, « la puissance aérienne alliée est impliquée dans l'Opération Pointblank⁸⁹. »

⁸⁷ Louis Shores, *Highways in the Sky. The Story of the AACCS*, New York, Barnes & Nobles, 1947, p. 69. « The movement *Bolero* called for a mass shipment of aircraft – 1 000 planes a month – to Britain over the North Atlantic airways. Two alternate routes were contemplated. The southern, intended for four engines planes with greater ranges, began at Presqu'Île, Maine, and included a short stop at Gander, Newfoundland, then a long over ocean, flight to Prestwick, Scotland. An alternate route for fighters, light and medium bombers, and all other planes with one or two engines, was planned with, more frequent stops. Beginning also at Presqu'Île, this northern route provided for refueling at Goose Bay, Labrador, at Narsarsuaq, Greenland, and at Reykjavik or Keflavik, Iceland, before arrival at Prestwick. »

⁸⁸ Cette affirmation est confirmée par Bernard Lawrence Boyland lorsqu'il mentionne : « how important this air struggle was can be appreciated if it is remembered that air supremacy by the Allies was a prerequisite for OVERLORD ». *The Development of the American Long-Range Escort Fighter*, thèse de doctorat (histoire), University of Missouri, 1955, p. 150. Voir aussi Gene Brewer lorsqu'il fait mention de la planification de l'Opération Boléro, dès 1942 : « [I]f the war is to be won in Europe, land forces must be developed and trained which are capable of landing on the continent and advancing under the support of an overwhelming air force. » Gene, « Drafting the Bolero Plan », *Public Administration Review*, vol. 69, n° 6, novembre-décembre 2009, p. 1165.

⁸⁹ Stephen Badsey, *Jour J. Du débarquement à la libération*, Issy-les-Moulineaux, Éditions Atlas, 2004, p. 38. Cette opération consistait à détruire au sol, par le bombardement des avions britanniques et américains, les avions de la Luftwaffe et infrastructures allemandes. Pour en connaître davantage au sujet de ces bombardements aériens, l'article de Jody Perrun est instructif : Jody Perrun, « Un prix justifié : les bombardements, Overlord et l'ARC », *Revue de l'Aviation royale canadienne*, vol. 8, n° 2, printemps 2019, p. 74-97, <https://ufdcimages.uflib.ufl.edu/AA/00/06/81/83/00029/Printemps-2019.pdf>, article consulté le 21 décembre 2019.

Mécatina et Mingan contribuent donc à ce que les alliés obtiennent cette supériorité aérienne menant à VE.

Est-ce que le travail effectué par les militaires stationnés dans l'Est du Québec pendant la Deuxième Guerre mondiale aura été utile et significatif pour assurer la victoire? Laissons la parole à un vétéran américain ayant servi à la station Mécatina :

This month will no doubt go down in the history of the world as one of the most outstanding of all times; especially for we GI'S who must just "sweat out" the time now till we can be civilians again. We AACS personnel, of this particular wing, have not contributed much in the actual line of combat but proudly think that we fulfilled our purpose by helping the steady flow of air transportation by our navigational aids set forth⁹⁰.

Nous pouvons être d'avis, comme le militaire américain qui a rédigé ces quelques mots, que le travail constant d'approvisionnement du front a contribué à la défaite de l'ennemi.

⁹⁰ Robert Paff, Technical Sergeant Air Corps NCO I/C Detachement Mecatina, 4 septembre 1945, rapport mensuel pour le mois d'août 1945, archives de la USAF, microfilm A 3200, p. 619.

CONCLUSION

L'objectif premier de cette recherche consistait à analyser l'évolution du fonctionnement des missions et l'interaction des trois plus importantes bases militaires de l'Est du Québec à l'époque de la Deuxième Guerre mondiale : Mingan, Gaspé et Mont-Joli. Ces trois emplacements constituaient le principal dispositif militaire sur ces territoires.

En 1939, cette zone est totalement dépourvue de quelque présence militaire que ce soit – incluant des unités de milice. La Deuxième Guerre mondiale modifiera drastiquement le paysage de cette région : de nombreuses infrastructures seront érigées pour assurer les missions des diverses bases, stations et détachements militaires.

À compter du 16 décembre 1939, le Plan d'entraînement aérien du Commonwealth britannique, totalement géré par le Canada, exige de nombreux aménagements aéroportuaires. La station de l'Aviation royale du Canada de Mont-Joli est rapidement construite afin d'accueillir la 9^e École de bombardement et de tir et, accessoirement, des unités de combat du commandement aérien de l'Est.

Afin de défendre les côtes et l'estuaire du Saint-Laurent de la Kriegsmarine, la base aéronavale à Gaspé est pour sa part inaugurée dès le 1^{er} mai 1942, incluant les trois batteries côtières de Fort Haldimand, Fort Prével et Fort Péninsule. Des milliers de militaires des trois éléments sont alors affectés à la défense territoriale sur la pointe de la péninsule gaspésienne.

En réponse à l'anxiété de la population, le régiment de la réserve de l'armée, les Fusiliers du Saint-Laurent, recrute des centaines de Gaspésiens disposés à défendre leur coin de pays. Ceux-ci seront bientôt présents sur l'ensemble du territoire de l'Est du Québec. Une compagnie de cette même unité aura également pied à terre sur la Côte-Nord.

Dans la foulée des initiatives de défense du Canada et du Commonwealth, les Américains effectuent les démarches pour construire un aéroport de même que des postes de communication et de météorologie sur la Côte-Nord. Ces immeubles et le personnel de l'*United States Army Air Force* participent à assurer le convoyage d'un nombre impressionnant d'aéronefs de combat et de transport en direction des champs de bataille européens.

Des détachements auxiliaires de l'Aviation royale du Canada opèrent des radars à Rivière-au-Renard ainsi qu'à Saint-Georges de Malbaie pour soutenir les opérations militaires. Le sommet du mont Jacques-Cartier, en plein cœur du parc national de la Gaspésie, est transformé en poste de communication assurant le lien entre les diverses bases militaires de cette région incluant celle localisée à Bagotville au Saguenay. Une station météorologique est également en fonction au même endroit.

Les missions de chacune de ces unités sont évidemment distinctes. Tandis que Mont-Joli se voit attribuer une vocation principalement éducationnelle, Gaspé est plutôt opérationnelle et veille à la sécurité des convois naviguant dans le golfe Saint-Laurent. Au besoin, les militaires affectés à Gaspé sont équipés pour combattre l'ennemi. Les Américains localisés sur la Côte-Nord, indépendants des Canadiens, optent aussi pour un rôle opérationnel sans pour autant recevoir l'ordre de combattre.

La démonstration rappelle que les principaux alliés du Canada au cours de la Deuxième Guerre mondiale, les États-Unis et le Royaume-Uni, constituent des puissances militaires ayant chacun leur mode d'opération et de fonctionnement concernant le C2 de leurs troupes. Sans prendre officiellement position pour l'un ou l'autre des modes alliés, le Canada collabore donc à l'effort de guerre dans des créneaux de coopération bien définis, à la fois sur le plan de la formation de la défense du territoire canadien et de l'approvisionnement. Les sources consultées permettent d'observer la place occupée par les Canadiens dans le dispositif de commandement et de contrôle (C2) à l'échelle régionale. À terme, cet état de fait participe à la préservation de la souveraineté sur son territoire.

Qu'à cela ne tienne, l'interprétation des traces laissées par la Deuxième Guerre mondiale dans les régions de l'Est du Québec ne réserve encore aujourd'hui que bien peu de place à l'ensemble du dispositif militaire, traité comme un tout cohérent. La bataille du Saint-Laurent et les interventions des sous-marins allemands occupent toujours une place prépondérante dans cette mémoire collective et l'historiographie actuelle. Les témoignages matériels ne manquent pourtant pas pour faire évoluer ce récit.

À Mont-Joli, deux des trois tours de guet érigées le long du fleuve pour veiller à la formation des mitrailleurs aériens sont toujours visibles et en bon état. Elles ont d'ailleurs fait l'objet d'une protection par le gouvernement du Québec récemment. L'aéroport est

toujours en opération et bénéficie de constantes améliorations¹.

Dans la région de Gaspé, le parc national Forillon a su mettre en valeur la batterie côtière de Fort Péninsule en conservant deux canons et les casemates de béton les protégeant. Une stèle érigée à l'entrée de ce site rappelle aux visiteurs la raison d'être de ce lieu touristique. Plusieurs autres infrastructures sont toujours visibles sur les sites des anciennes batteries de Fort Haldimand et Fort Prével, alors que de nombreux bâtiments d'époque qui sont encore fonctionnels sur l'ancien site de la base NCSM Ramsay.

À Longue-Pointe-de-Mingan, le hangar principal, une piste d'atterrissage et certains bâtiments accessoires ayant jadis été érigés par les Américains sont toujours en opération. La municipalité a su mettre en valeur le souvenir de la Deuxième Guerre mondiale en aménageant un musée dans le hall d'entrée de l'hôtel de ville. Les différentes vitrines exposent certains artefacts d'un hydravion militaire américain dont l'épave est toujours sous l'eau à quelques centaines de mètres du rivage.

Ce patrimoine bâti et muséal témoigne certes de l'importance des opérations militaires de cette époque dans l'Est du Québec.

Dans l'état, ces initiatives ne représentent toutefois qu'une amorce face à l'importance de ce chapitre dans l'histoire des régions de l'Est, comme nous l'avons démontré dans les pages qui précèdent. La bataille du Saint-Laurent occupe une place prépondérante dans la mémoire collective et l'historiographie ; toutefois, la recherche effectuée démontre que l'histoire de la Deuxième Guerre mondiale sur les territoires situés à l'est de Québec ne se limite pas uniquement aux interventions des sous-marins allemands. Le déficit mémoriel du fait militaire dans les régions de l'Est – et même plus largement au Québec – demeure un fait.

¹ En 2017, la piste principale a été allongée à 6 000 pieds. Deux ans plus tard, l'intérieur du terminal a été réaménagé afin de pouvoir satisfaire aux nouvelles exigences des vols internationaux en direction des Antilles. Tout récemment, le gouvernement fédéral a investi plus de 11 000 000,00\$ pour réparer la piste qui a été allongée quatre ans plus tôt.

Plusieurs initiatives locales tentent de s'approprier une partie de ce patrimoine militaire unique au Canada. En 2013, le village de Cloridorme inaugure la place Émilien Dufresne (récipiendaire de la Légion d'Honneur) en hommage à leurs anciens combattants. À Escuminac, des gens découvrent un véhicule *blindé* dans les bois et décident de le mettre en valeur en le récupérant, le nettoyant et le transformant en œuvre d'art, tout en créant un festival au cours de l'été 2016. Au mois d'août de la même année, les responsables de l'aéroport de Mont-Joli dévoilent une plaque commémorant le 75^e anniversaire de la création de la 9^e École de bombardement et de tir. L'année suivante, à l'occasion du 75^e anniversaire du torpillage de navires devant leur ville par des sous-marins allemands, Cap-Chat se remémore ces événements en ajoutant à son parc municipal une douzaine de plaques explicatives. Longue-Pointe-de-Mingan inaugure, en 2017, une exposition à propos de la découverte d'une épave d'un hydravion américain. En novembre de cette même année 2017, la ville de Grande-Rivière célèbre l'ouverture d'un parc dédié à la mémoire de ses fils et filles qui ont servi sous les drapeaux. Le 1^{er} juillet 2018, la municipalité de Madeleine dévoile une plaque honorant le sacrifice du soldat Paul Ouellet et en nommant une rue à son nom dans le secteur de Manche D'Épée. Encore plus récemment, le 17 août 2019, le village de Rivière-à-Claude invite la population à découvrir une plaque où y est gravé le nom des 162 Canadiennes et Canadiens ayant fait le sacrifice ultime. En 2022, le village de Gros-Morne inaugure le parc *Vue sur mer* où une statue d'un fantassin du régiment Gaspé-Bonaventure y est en fonction. Au moment d'écrire ces lignes, un projet est en voie de réalisation à Escuminac, secteur Pointe-à-la-Garde : les Fleurs-Mémoire.

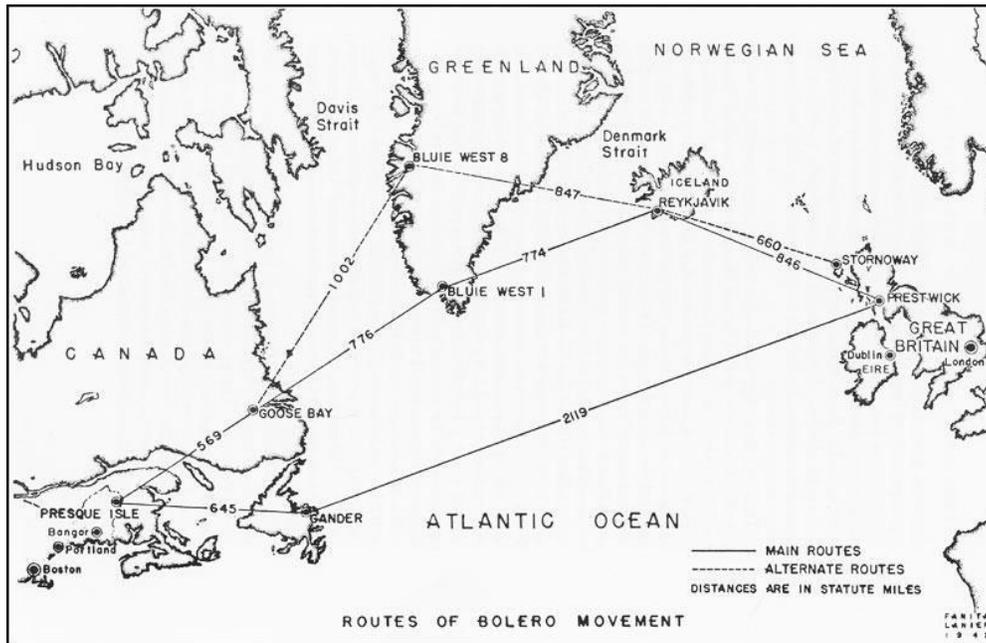
Bien que ces faits démontrent que la population de l'Est du Québec soit encore interpellée par les événements de 1939-1945 touchant cette vaste région, aucune vision d'ensemble des opérations n'existe à ce jour dans les initiatives de mise en valeur, ou encore les récits de la guerre. Les associations touristiques régionales travaillent en vase clos, chacune cherchant à vendre son territoire au détriment des autres régions. Un circuit pan-régional, ou encore un musée dédié à embrasser l'ensemble des réalités de l'est à cette époque serait bienvenu.

L'Est du Québec a été témoin d'événements extraordinaires pendant la Deuxième Guerre mondiale. Pour ne jamais oublier, il importe de faire rapidement le pont entre ce théâtre de guerre clé pour l'issue de la guerre, et les autres théâtres dominant

l'historiographie. Il nous revient également de lier cet épisode à l'histoire générale du Québec et de s'en approprier tous les aspects mis en scène dans ce mémoire.

ANNEXE A

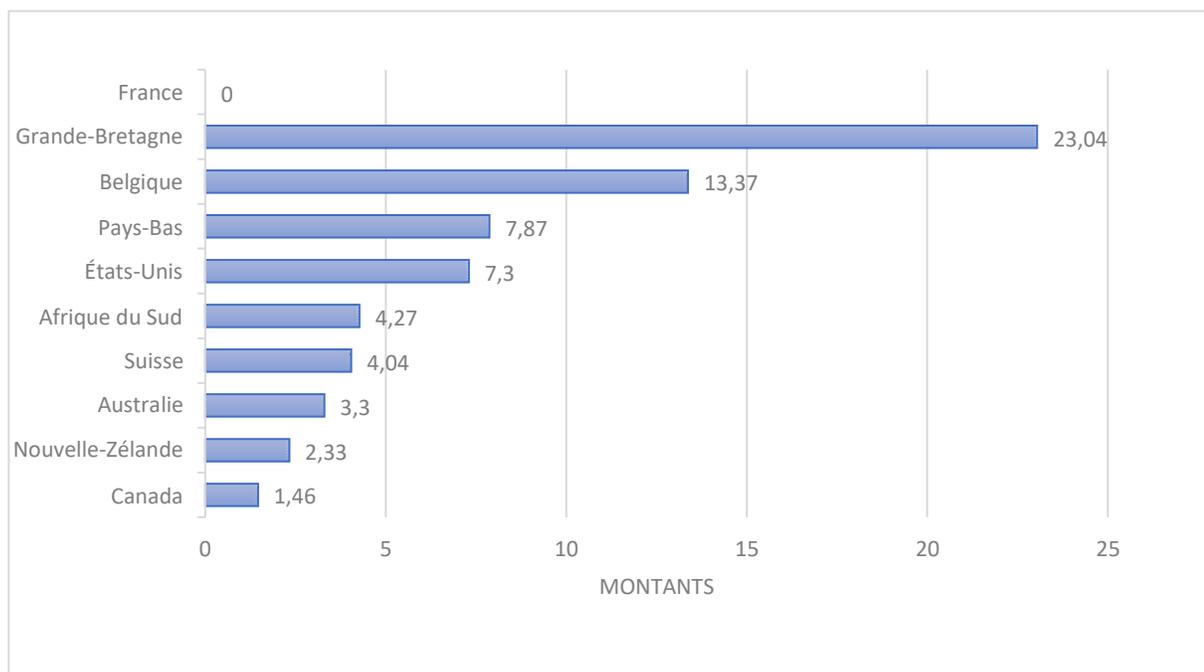
Routes aériennes du Nord-Est (faisant partie de l'Opération Boléro), qui permettent le convoyage des avions depuis les États-Unis jusqu'en Écosse.



Source: Wesley Frank Craven, James Lea Cate, *The Army Air Forces in World War II*, <http://www.ibiblio.org/hyperwar/AAF/I/index.html>, p. 643, consulté le 4 août 2019.

Annexe B

Tableau démontrant les dépenses militaires *per capita* au cours des années 1920.



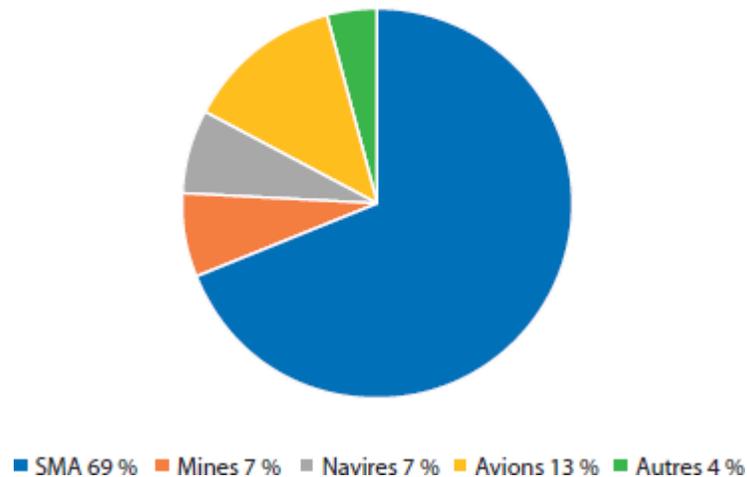
N.B. Le montant pour la France n'est pas indiqué, mais il était supérieur à celui de la Grande-Bretagne.

Source : Donald James Goodspeed, lieutenant-colonel, *Les Forces Armées du Canada. Un siècle de grandes réalisations*, Ottawa, Direction des services historiques Quartier Général des Forces Canadiennes, 1967, p. 91.

Annexe C

Le graphique qui suit montre que les sous-marins allemands sont responsables de 69% de toutes les pertes des navires alliés en Atlantique au cours de la Deuxième Guerre mondiale, entraînant 14 554 000 de tonnes de matériel au fond de l’océan.

CAUSES DES PERTES DES NAVIRES ALLIÉS



SMA: Sous-Marins Allemands

Source: Gilbert Norman Tucker, *The Naval Service of Canada. Its official history* Vol. 2 Activities on Shore during the Second World War, Ottawa, Le ministère de la Défense Nationale, 1952, p. 339. Ce graphique permet de visualiser les relations entre les divers pourcentages énoncés.

Annexe D

Liste des écoles élémentaires de pilotage (E.E.P.) et des écoles de pilotage militaire (E.P.M.) ouvertes en 1940 et 1941, avec indication de leur date d'ouverture prévue et de leur date d'ouverture avancée, et du gain de temps ainsi réalisé.

E.E.P.	Lieu	Date prévue	Date avancée	Gain de temps
1 ^{re}	Malton (Ont.)	24 juin	24 juin	-
2 ^e	Fort William (Ont.)	24 juin	24 juin	-
3 ^e	London (Ont.)	19 août	24 juin	8 semaines
4 ^e	Windsor Mills (Qué.)	19 août	24 juin	8 semaines
5 ^e	Lethbridge (Alb.)	14 octobre	22 juillet	12 semaines
6 ^e	Prince Albert (Sask.)	14 octobre	22 juillet	12 semaines
7 ^e	Windsor (Ont.)	9 décembre	22 juillet	20 semaines
8 ^e	Vancouver (C: B.)	9 décembre	22 juillet	20 semaines
9 ^e	St.-Catharines (Ont.)	17 février 1941	14 octobre	18 semaines
10 ^e	Hamilton (Ont.)	17 février 1941	14 octobre	18 semaines
11 ^e	Cap-de-la-Madeleine (Qué.)	3 mars 1941	14 octobre	20 semaines
12 ^e	Goderich (Ont.)	3 mars 1941	14 octobre	20 semaines
13 ^e	St-Eugène (Ont.)	31 mars 1941	28 octobre	22 semaines
14 ^e	Portage-la-Prairie (Man.)	28 avril 1941	28 octobre	24 semaines
15 ^e	Régina (Sask.)	28 mars 1941	11 novembre	18 semaines
16 ^e	Edmonton (Alb.)	7 juillet 1941	11 novembre	32 semaines
17 ^e	Stanley (N.-É.)	7 juillet 1941	17 mars	16 semaines
18 ^e	Boundary Bay (C: B.)	18 août 1941	10 avril	13 semaines
19 ^e	Virden (Man.)	27 octobre 1941	16 mai	21 semaines
20 ^e	Oshawa (Ont.)	8 décembre 1941	21 juin	23 semaines
21 ^e	Chatham (N.-B.)	16 février 1942	3 juillet	29 semaines
22 ^e	Québec (Qué.)	16 février 1942	20 septembre	18 semaines

E.P.M.

1 ^{re}	Camp Borden (Ont.)	22 juillet	22 juillet	-
2 ^e	Ottawa (Ont.)	2 septembre	5 août	4 semaines
3 ^e	Calgary (Alb.)	16 septembre	28 octobre	6 semaines
4 ^e	Saskatoon (Sask.)	28 octobre	16 septembre	6 semaines
5 ^e	Brantford (Ont.)	9 décembre	11 novembre	4 semaines
6 ^e	Dunnville (Ont.)	20 janvier 1941	25 novembre	8 semaines
7 ^e	Fort MacLeod (Alb.)	3 février 1941	9 décembre	8 semaines
8 ^e	Moncton (N.B.)	14 avril 1941	23 décembre	16 semaines
9 ^e	Summerside (I.-P.-É.)	28 avril 1941	6 janvier	15 semaines
10 ^e	Dauphin (Man.)	9 juin 1941	5 mars	12 semaines
11 ^e	Yorkton (Sask.)	23 juin 1941	10 avril	8 semaines
12 ^e	Brandon (Man.)	1 septembre 1941	16 mai	14 semaines
13 ^e	St-Hubert (Qué.)	13 octobre 1941	11 septembre	4 semaines
14 ^e	Aylmer (Ont.)	22 décembre 1941	3 juillet	14 semaines
15 ^e	Claresholm (Alb.)	2 février 1942	8 juin	32 semaines
16 ^e	Hagersville (Ont.)	13 avril 1942	8 août	32 semaines

Source : Fred Hatch, *Le Canada, Aérodrome de la démocratie : Le plan d'entraînement du Commonwealth britannique, 1939-1945*, Ottawa, Service historique, ministère de la Défense nationale, 1983, p. 60.

La date d'ouverture de ces écoles est cohérente avec le numéro qui leur est accordé à l'exception de E.E.P de Régina.

Annexe E

Effectif de la base de Longue-Pointe-de-Mingan, au mois d'août 1944.

- QUARTIER GÉNÉRAL DE LA BASE

Lieutenant-colonel Kern;
Capitaine Pender; et
8 membres du rang.

- INTELLIGENCE ET SÉCURITÉ

Premier lieutenant Sears; et
2 membres du rang.

- QUARTIER MAÎTRE

Premier lieutenant Burgandine; et
6 membres du rang.

- ORDONNANCE ET GUERRE CHIMIQUE

Premier lieutenant Barnhardt; et
7 membres du rang.

- PERSONNEL MÉDICAL

Capitaine Snyder; et
8 membres du rang.

- MESS ET QUARTIERS

Second lieutenant Ingram; et
18 membres du rang.

- SERVICES SPÉCIAUX

Capitaine Pender; et
3 membres du rang.

- MAGASIN GÉNÉRAL

Second lieutenant Powell; et
2 membres du rang.

- POSTE DE GARDE

Capitaine Pender¹; et
3 membres du rang.

¹ Il s'agit du même officier que celui des services spéciaux et du quartier général.

- **MAINTENANCE**

Capitaine Miller²; et
8 membres du rang.

- **CORPS DES SIGNALEURS**

Premier lieutenant Tanner; et
2 membres du rang.

- **POSTE DE GARDE PRINCIPAL**

Premier lieutenant Sears³; et
19 membres du rang.

- **HANGAR ET MAINTENANCE**

Second lieutenant Toombs; et
12 membres du rang.

- **UNITÉ DE RECHERCHE ET SAUVETAGE**

Second lieutenant Powell⁴; et
6 membres du rang.

- **BUREAUX DES OPÉRATIONS**

Premier lieutenant Martin; et
4 membres du rang.⁵

- **ARMY AIRWAYS COMMUNICATIONS SYSTEM**

Premier lieutenant Tanner⁶; et
33 membres du rang.

- **8^e ESCADRILLE MÉTÉOROLOGIQUE**

Technical sergeant Taylor NCO I/C; et
9 membres du rang.

²Le capitaine Miller a également sous ses ordres 68 employés civils, 6 Américains, 43 Canadiens et 19 de Terre-neuviens. Maxwell, Air Force Base, AL 36112 USA archives de la USAF, microfilm A0160, p. 377. Cependant, le travail devant être effectué doit augmenter, ou encore, les Américains sont conscients de leur devoir de bon citoyen car en juillet 1945, le nombre d'employés civils est augmenté à 81 : 6 Américains, 55 Canadiens et 20 Terre-neuviens, archives de la USAF, microfilm A0160, p. 474. Ce nombre fluctue constamment, car le rapport mensuel de septembre 44 fait mention de 84 employés civils : 7 Américains dans les postes clés, 16 Terre-Neuviens et 61 Canadiens, Maxwell, Air Force Base, AL 36112 USA archives de la USAF, microfilm A0160, p. 146, rapport du mois de septembre 1944.

³Il s'agit du même officier que celui de l'intelligence et de la sécurité.

⁴Il s'agit du même officier que celui du magasin général.

⁵Maxwell, Air Force Base, AL 36112 USA archives de la USAF, microfilm A0160, p. 39, 10 décembre 1945. Pour un total de 163 personnes, tous des hommes.

⁶Il s'agit du même officier que celui du corps des signaleurs.

Annexe F

Constructions réalisées à Mécatina Occupant une superficie d'environ 10 acres

Bâtiment pour héberger le personnel	20 pieds X 50 pieds
Bâtiment pour les opérations	20 pieds X 30 pieds
Entrepôt	20 pieds X 30 pieds
Abri pour le générateur électrique et l'hydrogène	16 pieds X 16 pieds
3 tours en bois rond	25 pieds carrés, 50 pieds de haut
7 poteaux	50 pieds de haut
1 station radio en bois rond	grandeur non mentionnée
2 tours en métal	80 pieds de haut
1 tour pour la météorologie	64 pieds carrés, 25 pieds de haut
Bâtiments accessoires	Abri à bois de chauffage Entrepôt pour la viande Abri pour l'antenne azimutale ¹ Abri pour le théodolite

¹Traduction libre de « Range house ».

BIBLIOGRAPHIE

1. SOURCES

1.1 United States Air Force

MAXWELL AIR FORCE BASE, Archives de la USAF, microfilm n° A0160, 1685 p.

MAXWELL AIR FORCE BASE, Archives de la USAF, microfilm n° A3200, 1809 p.

MAXWELL AIR FORCE BASE, Archives de la USAF, microfilm n° B0015, 2321 p.

1.2 Registre foncier du Québec

1.2.1 Site de Longue-Pointe-de-Mingan

INDEX DES IMMEUBLES, circonscription foncière de Sept-Îles, cadastre du Québec, lots numéros 5 062 459 du cadastre du Québec et 259 du village de Longue-Pointe-de-Mingan.

ACTES inscrits au bureau de la publicité des droits de la circonscription foncière de Saguenay, sous les numéros 9 553RB, 17 080 et 78 480.

1.2.2 Site de Gaspé

PLAN CADASTRAL, lot 2 732 416, cadastre du Québec et Rang 1, cadastre Canton de Baie-de-Gaspé-Nord, circonscription foncière de Gaspé.

INDEX DES IMMEUBLES, lots 2 732 416 et 4 470 550, cadastre du Québec et lot 24, Rang 1, cadastre Canton de Baie-de-Gaspé-Nord, lot A-2-1 Bloc A et lot A-2 Bloc A, lot A-1-1 Bloc A, cadastre du Canton de Douglas, circonscription foncière de Gaspé.

ACTE inscrit au bureau de la publicité des droits de la circonscription foncière de Gaspé, sous le numéro RB 15 030 et 19 997.

1.2.3 Site de l'aéroport de Mont-Joli

INDEX DES IMMEUBLES, lot 4 015 676, cadastre du Québec, lot 706-3, cadastre de la Paroisse de Sainte-Flavie et lot 706, cadastre de la Paroisse de Sainte-Flavie, circonscription foncière de Rimouski.

PLAN CADASTRAL (extrait) concernant le lot 4 015 676.

ACTES CONSULTÉS, inscrits au bureau de la publicité des droits de la circonscription foncière de Rimouski, sous les numéros 344 231 et 11 961 865.

1.3 Bibliothèque et Archives Canada

1.3.1 Site de Mont-Louis

1 Wireless Relay Detachment (1944/03/28-1945/07/15) R112, volume 40839.

1.3.2 Convention du plan d'entraînement aérien du Commonwealth britannique

Memorandum of agreement between the governments of the United Kingdom, Canada, Australia, and New Zealand, relating to training of pilots and aircrafts crews in Canada and their subsequent service. Bibliothèque et Archives Canada, RG 25, Série G1, Vol 1858/A, page 12, 72FP 72-T-38 Mr L. B. Pearson

1.3.3 *Dossiers de service, anciens combattants de la Première Guerre mondiale*

BIBLIOTHÈQUE ET ARCHIVES CANADA, Recherche: Dossiers du Personnel de la Première Guerre mondiale, <https://www.bac-lac.gc.ca/fra/decouvrez/patrimoine-militaire/premiere-guerre-mondiale/dossiers-personnel/Pages/Recherche.aspx>

BEAIRSTO, Webster, (889780, caporal).

BOURDAGE, Paul, (3187450, soldat).

BROWN, Alvin, (3258314, soldat).

CORMIER, Albert, (889679, soldat).

COURT, John (David), (1018482, soldat).

DONOVAN, George, (132926, soldat).

DUNN, Antoine, (3289503, soldat).

EDEN, Lionel Maynard, (177187, soldat).

FITZPATRICK, William (Henry), (684846, soldat).

HAMON, Francis « Frank », (2100729, canonnier).

MALOUIN, Joseph Hermyle, (3288613, soldat).

MONTGOMERY, John (Douglas), (706704 et 2760067, caporal).

PHILIPPE, Henri, (3289696, soldat).

SUTTON, Joseph, (868396, soldat).

THÉRIAULT, Romain, (856692, soldat).

YOUNG, William (Thomas), (3289765, sapeur).

1.4 **Ancestry**

Dossiers de service, anciens combattants de la Deuxième Guerre mondiale

ANCESTRY, Dossiers et états de service des morts de la Seconde Guerre mondiale, Canada, 1939 à 1947, <https://www.ancestry.fr/search/collections/9145/>

ANNETT, George Jr, (F/29234, sapeur).

ASCAH, George Kenneth, (E/49696, soldat).

BABIN, Gervais, (E/577444, soldat).

BOULET, Camille (George), (C/89379, soldat).

BOULET, Élias, (E/0542 lance caporal ou caporal suppléant).

CAIL, Lorne (John), (R55907, aviateur (*Leading Aircraftman*)).

COFFIN, Hubert Watson, (C/1337, lieutenant-colonel d'aviation).

DOBSON, (Archibald) Everett, (R/151221, aviateur (*Leading Aircraftman*)).

FOURNIER, Florian, (E/42205, soldat).
GRENIER, Léon (Charles), (E/28669, soldat).
HARRISON, Otis, (E/30769, fusilier).
HUGHES, Price, (E/41438, sapeur).
KEYS, Albert (Clinton), (E/30115, fusilier).
LANGLOIS, Lucien, (E/620318, soldat).
LANGLOIS, Ronald, (E/629372, soldat).
LUCAS, Lorne, (E30604, fusilier).
NELLIS, Gerald, (E/462591, artilleur).
PERRY, Roland, (E/621032, soldat).
PROULX, Alcide, (E/627541, soldat).
ROBERTS, William Francis, (A/909, cuisinier).
SAMS, Eric (Leonard), (R96931, sergent).
SAVOIE, Donat, (E/620468, soldat).
THÉRIAULT, Grégoire, (E/9213, soldat).
WHITTON, Jean (Abel), (E/577421, canonnier).

1.5 Bibliothèque et Archives nationales du Québec

Fonds, ministère de la Culture et des communications E6, S7, SS1. Photographies de l'aéroport militaire et base américaine à Longue-Pointe-de-Mingan / Benoit Brouillette, 1946.

1.6 Archives du parc national de la Gaspésie

Rapports journaliers du 75^e détachement radio de l'Aviation royale canadienne, Collection du Parc national de la Gaspésie, *75 Radio Detachment-Fox River, PQ. 1944-Daily Diary, August 21, 1944 to November 30, 1944*.

Photographies des infrastructures militaires du mont Jacques-Cartier. Collection du parc national de la Gaspésie

1.7 Musée maritime de Rotterdam

Engine spécification, Document obtenu du musée maritime de Rotterdam, le 15 août 2007, de Joop van der Berg, volontaire, Instituut voor MILITAIRE Historie (NIMH), Gebouwen 203,204 en 2005, Van Alkemadelaan 357, POSTBUS 90701, 2509 LS'a-Gravenhage, The Netherlands, 21 p.

Hull specification of the single screw steamer "LETO" to be built for *Maatschappij Zeevaart, Rotterdam, by De Rotterdamse Iroogdok Maatschappij, Rotterdam, s. d., 25 p.*

1 document de Egbert Hendrik Van Der Veen, *Translation of ship's declaration dated May 22, 1942, Consul General of the Netherlands in Montreal, s. d., 3 p.*

1 document expliquant l'équipage du S.S. LETO, rescued members of the SS LETO, missing members of the crew of the Netherland SS LETO, s. d., 2 p.

1 document, intitulé *Honours*, s. d., 1 p.

1 copie du document de la *Lettre de la reine Wewilhelmina* (sans titre), 3 février, 1944, accordant au capitaine E.H. Van Der Veen la Croix du Mérite, 1 p.

1 document, *Lettre de la compagnie Lloyd's* (sans titre), 24 mai, 1943, signé par le président de Lloyd's, pour remettre au capitaine E.H. Van Der Veen la médaille de bravoure en mer, 1 p.

Anonyme, « La torpille frappa le cargo au centre », *La Presse*, vendredi 15 mai 1942, Montréal, p 2.

Anonyme, « Ces attaques dans le Saint-Laurent étaient prévues », *La Presse*, vendredi 15 mai 1942, Montréal, page 12.

Anonyme, « Pourquoi on a révélé aux Canadiens ces 2 récents torpillages », *La Presse*, vendredi 15 mai 1942, Montréal, p. 12.

Anonyme, « Le torpillage dans le fleuve et le golfe », *La Presse*, vendredi 15 mai 1942, Montréal, p. 12.

Naval Control Service Officer of Montreal, rapport intitulé « Particulars of Attacks on Merchant Vessels by Enemy Submarines », 19 mai 1942, Montréal, 6 p.

1.8 Musée de Gaspé

ACTES, inscrits au bureau de la publicité des droits de la circonscription foncière de Gaspé, sous les numéros 18 197 RB, 18 196 RB, 18 195 RB, 14 505, 14 367, 14 160, 15 766, 14 158, 14 156, 14 308, 14 156, 14 159 et 15 725. Fonds E17 S300 SS4 SSS2.

1.9 Fonds privés

Fonds de la famille de feu Monsieur Albert Fournier de Grande-Vallée.

Fonds de la famille de feu Monsieur Alcide Lebreux de Petite-Vallée.

Fonds de la famille de feu Monsieur Adelbert Brousseau de Petite-Vallée.

Fonds privé de M. Jean-Claude Lebreux, 117, rue Bellevue à Gaspé.

Fonds privé de M^{me} Marcelle Côté, 2A, rue Côté à Petite-Vallée

Fonds privé de M. Serge Ouellet de Matane

Fonds privé de M^{me} Lucette Brousseau, 4, rue Mercier à Grande-Vallée

Fonds privé de M. Gilles Lebreux, 47, rue Principale à Petite-Vallée

1.10 Gouvernement du Canada

Documents législatifs

Gouvernement du Canada, site WEB de la législation (Justice), recherche avancée, <https://laws-lois.justice.gc.ca/Recherche/Avancee.aspx>.

L'Acte de l'Amérique du Nord Britannique (1867), 30 et 31 Victoria, chap. 3.

Loi sur la défense nationale, L.R.C., 1985, ch. N-5.

Loi sur les forces étrangères présentes au Canada, L.R.C., 1985, ch. V-2.

Loi sur la citoyenneté (L.R.C. (1985), ch. C-29)

Loi sur l'hymne national (L.R.C. (1985), ch. N-2)

Loi concernant le drapeau national du Canada (L.C. 2012, ch. 12)

Loi sur les sports nationaux du Canada (L.C. 1994, ch. 16)

Loi sur le cheval national du Canada (L.C. 2002, ch. 11)

Loi instituant un symbole national (L.R.C. (1985), ch. N-17)

1.11 Journaux et imprimés

Anonyme, « Désagréable manifestation de soldats à M. King », *Le Devoir*, Montréal, 25 août 1941, provenant du site internet du musée de la guerre, https://www.museedelaguerre.ca/cwm/exhibitions/newspapers/pdf/1941-08-25_Vol.XXXII_No.196_No.1.pdf, page consultée le 2016-02-21.

Anonyme, « Deux navires torpillés par un sous-marin ennemi sur le Saint-Laurent. Dans la nuit de lundi à mardi », *Le Progrès du Golfe*, 39^e année (1904), n^o 5, Rimouski, vendredi, 15 mai 1942, p. 1.

Anonyme, « Grave accident d'aviation à Mont-Joli, mort de quatre aviateurs », *Le Progrès du Golfe*, Rimouski, vendredi, 22 mai 1942, p. 3.

Anonyme, « Canada to repay U.S. \$120,000,000 for Plane Bases », *Globe and Mail*, 1944-08-02.

JOOST, Mathias, « Henry J. Langdon, pionnier de l'ARC, de l'industrie et du syndicalisme », *La Feuille d'Érable*, Ottawa, mis à jour le 21 février 2018, <https://ml-fd.caf-fac.ca/fr/2018/02/10648>, page consultée le 29 mai 2019.

LAURENT, Édouard, « Ce qui se passe en Gaspésie », *L'action catholique*, Québec, 14 octobre 1942, <http://collections.banq.qc.ca/retrieve/13097022>, article consulté le 17 novembre 2019.

MICHAUD, Anne, « Zone de guerre : le golfe du Saint-Laurent », *Le Devoir*, Montréal, 21 décembre 2006, <https://www.ledevoir.com/culture/125540/zone-de-guerre-le-golfe-du-saint-laurent>, article consulté le 9 juillet 2019.

MOSSEREY, Fabrice, « Il y a 70 ans... Les U-boats remontaient le Saint-Laurent », *Le Soleil*, Québec, 6 mai 2012, <https://www.lesoleil.com/opinions/point-de-vue/il-y-a-70-ans-les-u-boats-remontaient-le-saint-laurent-cc080d983bbc2be70e1394affb21589d>, article consulté le 9 juillet 2019.

TURBIA, David, « Lionel Cormier et la bataille du St-Laurent », *Le Nordic*, vol. 18, n^o 28, 13 novembre 1981, p. 3.

1.12 Cartothèque de l'UQAR

CARTE TOPOGRAPHIQUE, 1 : 50 000, *Gaspé*, © Gouvernement du Canada, 1959, photographies aériennes de 1948, Collection cartothèque, UQAR

CARTE TOPOGRAPHIQUE, 1 : 50,000, *Lac Madeleine*, © Gouvernement du Canada, 1954, photographies aériennes de 1948 et 1951, Collection cartothèque, UQAR

CARTE TOPOGRAPHIQUE, 1 : 50,000, *Mont-Joli*, © Gouvernement du Canada, 1956, photographies aériennes de 1948, Collection cartothèque, UQAR.

1.13 Fonds privé Michel Pouliot

CARTE AÉRONAUTIQUE, 1 : 500 000, *Clarke City - Mingan*, © Gouvernement du Canada, janvier 1984, Based Map, 9th Edition 1978.

CARTE AÉRONAUTIQUE DE NAVIGATION VFR, 1 : 500 000, *Anticosti*, © Gouvernement du Canada, 1989, 3^e édition des informations aéronautiques décembre 1989, comprend les modifications d'espace en vigueur 11 janvier 1990.

1.14 Office national du film

CLISH, Stanley, Jean LE MOYNE et Jacques BOBET, *Le Canada en guerre*, 4 volumes en format VHS, total de 360 minutes 19 secondes, Montréal, Office National du Film, 1994.

CRAWLEY, Radford, *Québec. Tremplin d'Amérique*, enregistrement vidéo, Montréal, Office National du Film, 1942, 16 minutes 57 secondes, https://www.onf.ca/film/quebec_tremplin_strategique/, vidéo consulté le 7 décembre 2019.

AYOTTE, Georges, *La route du Nord-Ouest*, enregistrement vidéo, reportage No 90, 1944, 8 minutes, https://www.onf.ca/film/reportages_no_90/, vidéo consulté le 18 mars 2019.

BRUNET, Jacques, *À vous Mesdames*, enregistrement vidéo, 1946, 9 minutes 41 secondes, https://www.onf.ca/film/a_vous_mesdames/, vidéo consulté le 8 décembre 2019.

BRUNET, Jacques, *Grande-Vallée célèbre son centenaire*, enregistrement vidéo, reportage No 45, 1943, 10 minutes 52 secondes, https://www.onf.ca/film/reportages_no_45/, vidéo consulté le 25 février 2019.

BRUNET, Jacques, *Manœuvres à Gros-Morne*, enregistrement vidéo, reportage No 45, 1943, 2 minutes 11 secondes, https://www.onf.ca/film/reportages_no_45/ vidéo consulté le 25 février 2019.

MARSH, Jane, *Les femmes dans la mêlée*, enregistrement vidéo, reportage 1942, 16 minutes, https://www.onf.ca/film/femmes_dans_la_melee/, vidéo consulté le 21 mars 2019.

1.15 Magazine LEGION

DOYLE, Alan, *Battle of the Atlantic*, enregistrement video, St-John NL, LEGION. Canada's Military History Magazine, 5 minutes 28 secondes, https://legionmagazine.com/en/2019/03/alan-doyle-narrates-military-moments-battle-of-the-atlantic/?utm_source=Cyberimpact&utm_medium=email&utm_campaign=Battle-of-the-Atlantic-video-narrated-by-Alan-Doyle-nominated-for-2019-Canadian-Online-Publishing-Award, vidéo consulté le 4 octobre 2019.

1.16 Radio-Canada

INGLES, Peter John, *Les espions venus de la mer. Débarquements allemands au Canada*, enregistrement vidéo, Montréal, CBC Radio-Canada, 2007, 1 DVD, 52 minutes.

1.17 Télé-Québec

TÉLÉ-QUÉBEC, *La guerre*, enregistrement vidéo, 2019, 12 minutes, <https://kebec.telequebec.tv/episodes/11/la-guerre-les-medias>, vidéo consulté le 22 mars 2019.

1.18 YouTube

THIBAUT, Jean-Marie, *Capsule 6 : La 2^e guerre mondiale en Gaspésie*, enregistrement vidéo, publiée le 14 décembre 2015, 9 minutes 47 secondes, <https://www.youtube.com/watch?v=DRVsp2Oakto>, capsule consultée le 22 mai 2019.

2. ÉTUDES GÉNÉRALES

2.1 Instruments de recherche et ouvrages méthodologiques

DÉPARTEMENT DE GÉOGRAPHIE DE L'UNIVERSITÉ LAVAL *Atlas environnemental du Saint-Laurent*, Montréal, Environnement Canada/Centre Saint-Laurent, 1991, 12 planches.

GAUTHIER, Benoit, *Recherche sociale. De la problématique à la collecte de données*, Québec, Presses de l'Université du Québec, 2010, 767. p.

JAMES, Elijah et François PAP, *L'économie globale. Une approche de résolution de problèmes*, Laval, Éditions Beauchemin ltée, 1994, XI, 514 p.

MAYRAND, Albert, *Dictionnaire de maximes et locutions latines utilisées en droit*, Cowansville, Les Éditions Yvon Blais Inc., 1985, 312 p.

MORENCY, Georges E, Arpenteur-géomètre, *carnet d'arpentage des terres du Domaine de l'État et des frontières du Québec*, document numéro L267, Seigneurie Lepage-Thivierge comtés de Rimouski-Matane, 26 septembre 1951, <https://appli.mern.gouv.qc.ca/GagqConsultation/tb14.aspx?Jeton=9f5d0f46-f46a-4740-8f02-89e152cc892d&IdTraitement=7328fc39-5821-4952-aece-604af0378767&NbrRecords=99>, page consultée le 3 octobre 2018.

NAV CANADA, Cartes des aéroports canadiens, Québec, 15 août 2019, http://www.navcanada.ca/EN/products-and-services/Documents/CanadianAirportCharts_Next.pdf, 694 p., consultée le 28 octobre 2019.

OUELLET, Serge, *Répertoire des naissances, baptêmes, mariages et décès. St-Albert de Gaspé, 1869-1941*, Longueuil, Les éditions historiques et généalogiques Pépin, coll., « Notre patrimoine national », 2004, 366 p.

TREMBLAY, Diane-Gabrielle et Vincent VAN SCHENDEL, *Économie du Québec. Régions, acteurs, enjeux*, Québec, Télé-Université, 2004, 887 p.

2.2 Histoire générale

ANGRIGNON, Pierre et Jacques G. RUELLAND, *Civilisation occidentale. Histoire et héritages*, Montréal, Éditions de la Chenelière, 1995, XII, 497 p.

BÉDARD, Éric, *L'Histoire du Québec pour les nuls*, Paris, Éditions First-Gründ, 2012, 394 p.

COUTURIER, Jacques Paul, *Un passé composé. Le Canada de 1850 à nos jours*, 2^e édition, Moncton, Les éditions d'Acadie, 2000, 419 p.

DICKINSON, John et Brian YOUNG, *Brève histoire socio-économique du Québec*, [Montréal], Bibliothèque québécoise, 2014, 487 p.

DOUZOU, Sylvie et Kévin WILSON, *Une histoire des médias de communication*, Québec, Université TÉLUQ, 323 p.

LACOURSIÈRE, Jacques, *Histoire populaire du Québec. Des origines à 1791*, Tome 1, Sillery, Les éditions du Septentrion, 2013, 694 p.

LACOURSIÈRE, Jacques, *Histoire populaire du Québec 1896 à 1960*, Tome 4, Sillery, Les éditions du Septentrion, 1997, 411 p.

LAPLANTE, Conrad, *Sur votre propre cible...FEU! L'histoire du champ de tir de Connaught Ranges*, Ottawa, ministère de la Défense nationale, 2000, XII, 173 p.

LAPRADE, Jean, *La promotion de l'histoire militaire canadienne auprès des jeunes dans la société québécoise : un investissement nécessaire pour l'avenir*, mémoire de maîtrise (histoire militaire), Collège des forces canadiennes, 2006, 84 p.
<https://www.cfc.forces.gc.ca/259/290/292/286/laprade.pdf>, page consultée le 28 janvier 2019.

LINTEAU, Paul-André, Jean-Claude ROBERT, René DUROCHER et François RICARD, *Histoire du Québec contemporain. Le Québec depuis 1930*, Montréal, Les Éditions du Boréal, 1989, 834 p.

MICHAUD, Nelson, « La réponse canadienne aux événements du 11 septembre 2001 : réponse à l'appel américain ou revendication des valeurs canadiennes », dans André DONNEUR, dir., *Le Canada, les États-Unis et le monde. La marge de manœuvre canadienne*, Québec, Les Presses de l'Université Laval, 2005, p7-49.

PROST, Antoine, *Douze leçons sur l'histoire*, Paris, Éditions du Seuil, 2010, 370 p.

PROULX, Gilles et Louis-Philippe MESSIER, *La mémoire qu'on vous a volée. De 1760 à nos jours*, Montréal, Les éditions du Journal, 2019, 243 p.

SINNETT, Fabien, *Sur les traces de l'histoire de Gaspé, parcours patrimonial*, Gaspé, Corporation Gaspé berceau du Canada, 2010, 95 p.

STOWE, Leland, « Et l'Angleterre sauva son or », *Dans les coulisses de la guerre secrète 1939-1945*, s. 1., Sélection du Reader's Digest, 1966, p. 21–31.

STRUTHERS, James, « La crise des années 1930 au Canada », *L'encyclopédie canadienne*, 16 septembre 2019, <https://www.thecanadianencyclopedia.ca/fr/article/crise-des-annees-1930>, article consulté le 4 avril 2020.

2.3 Histoire militaire

ADAMS, Sharon, « War ant the Spanish Flu », *LEGION. Canada's Military History Magazine*, vol. 93, n° 5, septembre-octobre 2018, p. 28- 33.

AUGER, Geneviève et Raymonde LAMOTHE, *De la poêle à frire à la ligne de feu, la vie quotidienne des Québécoises pendant la guerre 39-45*, Ville Saint-Laurent, Les Éditions du Boréal express, 1981, 232 p.

BADSEY, Stephen, *Jour J. Du débarquement à la libération*, Issy-les-Moulineaux, Éditions Atlas, 2004, 284 p.

BAUER, Eddy, *La dernière guerre ou histoire controversée de la Deuxième Guerre mondiale*, vol. 1, Paris, Éditions Atlas, 1978, 320 p.

BAUER, Eddy, *La dernière guerre ou histoire controversée de la Deuxième Guerre mondiale*, vol. 6, Paris, Éditions Atlas, 1978, 320 p.

BERNARD, Yves et Caroline BERGERON, *Trop loin de Berlin. Des prisonniers allemands au Canada (1939-1946)*, Sillery, Les éditions du Septentrion, 1995, 360 p.

BERNIER, Serge, *Le patrimoine militaire canadien. D'hier à aujourd'hui. Tome III, 1872–2000*, Montréal, Art Global, 2000, 250 p.

BERNIER, Serge, « Se hâter lentement—l'historiographie militaire canadienne, 1988-1999 », *Bulletin d'histoire politique*. vol. 8, (L'histoire militaire dans tous ses états), n° 2-3, hiver-printemps 2000, p. 11-24.

BOILEAU, John, « Should Canada have gone to War in September 1939 ? », *LEGION. Canada's Military History Magazine*, septembre/octobre 2019, p. 35.

BOUCHERY, Jean, *De la Normandie à la Baltique. Le Canadien de la libération*, Paris, Histoire et collections, 2003, 160 p.

BYRNE, Eugene, « Cold Warrior », dans *Churchill A Leader for All Ages*, Immediate Media Company, Bristol, 2018, p. 76-79.

BYRNE, Eugene, « Back in Office », dans *Churchill A Leader for All Ages*, Immediate Media Company, Bristol, 2018, p. 86-89.

CAMPBELL, John, « D-Day 1943 : The Limits of Strategic Deception », *Annales Canadiennes d'Histoire*, 1er décembre 1977, p. 207–237.

CASTONGUAY, Jacques, Armand ROSS et Michel L'ITALIEN, *Le Régiment de la Chaudière 1869-2004*, Lévis, Les presses J. B. Deschamps, 2005, 729 p.

CHOKO, Marc, *Affiches de guerre canadiennes*, Ottawa, Éditions du Méridien, 1994, 199 p.

CINQ-MARS, Marcelle, *Thomas-Louis Tremblay, Journal de guerre. 1915-1918*, Outremont, Athéna éditions, 2006, 329 p.

COOK, Tim, *D-Day. The free World fights back, Canada's ultimate story*, Kanata, Canvet Publications Ltd, 2019, 95 p.

DALLAIRE, Roméo et Brent BEARDSLEY, *J'ai serré la main du diable. La faillite de l'humanité au Rwanda*, Outremont, Éditions Libre Expression, 2003, 685 p.

D'AMOURS, Caroline, « Training for Operation Jubilee. Tactics and Training in the Fusiliers Mont-Royal and the Dieppe Raid, 1939-1942 », *Canadian Military History*, vol. 22, n° 4, 2015, <https://scholars.wlu.ca/cgi/viewcontent.cgi?article=1701&context=cmh>, article consulté le 18 septembre 2018.

DÉMÉTRÉ, Jocelyn, *SUNRAY 21 Mémoires d'un vétéran de combat extrême en Afghanistan*, Ottawa, Les Éditions Baico Inc., 2018, 282 p.

DÉRY, Daniel, « Les Canadiens français dans les armées américaines : Aventure et loyauté. », dans Yves TREMBLAY, dir., *L'histoire militaire Canadienne depuis le XVII^e siècle*, Ottawa, Défense nationale, 2001, p. 565-571.

DESURMONT, Nicolas, « Communicologie radiophonie : des fins militaires aux fins éducatives », *Les cahiers du journalisme*, n° 18, printemps 2008, p. 138–164, [https://spip.telug.ca/com2000/IMG/pdf/Desurmont N Communicologie et radiophonie SEM 11.pdf](https://spip.telug.ca/com2000/IMG/pdf/Desurmont_N_Communicologie_et_radiophonie_SEM_11.pdf), article consulté le 29 octobre 2020.

DORNIER, François, *Des bombardiers au-dessus du fleuve. Histoire de la 9^e école de bombardement et de tir de Mont-Joli*, troisième édition, Mont-Joli, Impression nouvelle image, 1998, 68 p.

FALLU, Marie-Andrée et Kaven DAIGLE, *Moi, soldat. 30 récits de service et de sacrifices*, Montréal, Les Éditions de l'Homme, 2018, 323 p.

FREI, Lindsay, Brian KELLY et Tim UTON, *La discipline par l'exemple. La Police militaire : 75 ans d'existence au Canada*, Borden, Académie de la Police Militaire, 2015, 164 p.,

GAGNON, Jean-Pierre, *Une vie de soldat. Le Général Jacques Dextraze*, Québec, Les Presses de l'Université Laval, 2019, 204 p.

GIESLER, Patricia, *Souvenirs de vaillance. La participation du Canada à la Seconde Guerre mondiale 1939-1945*, Ottawa, Direction des affaires publiques Affaires des anciens combattants Canada, 1981, 47 p.

GOODSPEED, Donald James, *Les Forces Armées du Canada. Un siècle de grandes réalisations*, Ottawa, Direction des services historiques Quartier Général des Forces Canadiennes, 1967, 289 p.

- GRANATSTEIN, Jack Lawrence, « The Phoney War », *LEGION. Canada's Military History Magazine*, janvier/février 2020, p. 20–27.
- HODGMAN, Charlotte, « Becoming Churchill », dans *Churchill A Leader for All Ages*, Bristol, Immediate Media Company, 2018, p. 12-17.
- JENNINGS, Éric, « Le cœur de la France libre battait à Londres » dans Jean POPEZ et Olivier WIEVIORKA, dir., *Les mythes de la Seconde Guerre mondiale, volume 2*, Paris, Éditions Perrin, 2017, p. 263-276.
- KAGAN, Neil et Stephen HYSLOP, « How the War Was Won D-DAY », *National Geographic*, mai-juin 2019, p. 74–89.
- KÜHL, Stefan, *The Nazi Connection. Eugenics, American Racism, and German National Socialism*, New York, Oxford University Press, 1994, IX, 166 p.
- LOPEZ, Jean et Olivier WIEVIORKA, *Les mythes de la Seconde Guerre mondiale*, Paris, Éditions Perrin, 2015, 441 p.
- LOPEZ, Jean et Olivier WIEVIORKA, *Les mythes de la Seconde Guerre mondiale, volume 2*, Paris, Éditions Perrin, 2017, 366 p.
- LUDECKE, Cornelia, « German Marine Weather Stations of World War II at Spitsbergen », 3 mars 2016, p. 39-41.
https://www.researchgate.net/publication/265348573_GERMAN_MARINE_WEATHER_STATIONS_OF_WORLD_WAR_II_AT_SPITSBERGEN, article consulté le 10 octobre 2018.
- MACFARLANE, John, *La croix de Triquet. Une étude de l'héroïsme militaire*, Montréal, Les Presses de l'Université de Montréal, 2012, 249 p.
- MACFARLANE, John, « French Canadian Views of Collective Security 1945-1950 », dans Yves TREMBLAY, dir., *L'histoire militaire Canadienne depuis le XVII^e siècle*, Ottawa, Défense nationale, 2001, p. 581-591.
- MALONEY, Sean, « Les secrets du Bomarc. Réexamen d'un missile canadien mal compris. Partie 1 », *La revue de l'Aviation Royale Canadienne*, vol. 3, n° 3, été 2014. <http://www.rcaf-arc.forces.gc.ca/fr/centre-guerre-aerospaciale-fc/bibliotheque-electronique/la-revue/2014-vol3-no3-06-les-secrets-du-bomarc.page>, article consulté le 2 octobre 2018.
- MALONEY, Sean, « Les secrets du Bomarc. Réexamen d'un missile canadien mal compris. Partie 2 », *La revue de l'Aviation Royale Canadienne*, vol. 3, n° 4, automne 2014, p. 69-85. http://www.rcaf-arc.forces.gc.ca/assets/AIRFORCE_Internet/docs/fr/centre-guerre-aerospaciale-fc/elibrary/la-revue/2014-vol3-no4-08-les-secrets-du-bomarc-partie-2.pdf, article consulté le 2 octobre 2018.
- MAZOYER, Jérémy, « La fausse capitulation du 8 mai 1945 », site internet Le Québec et les guerres mondiales, 9 mai 2014, <http://www.lequebecetlesguerres.org/la-fausse-capitulation-du-8-mai-1945/>, article consulté le 6 décembre 2019.
- MIMEAULT, Mario, « La Deuxième Guerre mondiale : au bord d'un conflit », *Encyclobec*, 26 octobre 2002, http://encyclobec.ca/region_projet.php?projetid=390, article consulté le 9 avril 2020.
- MINISTÈRE DES ANCIENS COMBATTANTS, *Sacrifices, réalisations et legs. Les Canadiens et la Seconde Guerre mondiale : 1939-1945, guide de l'enseignant*, Ottawa, gouvernement du Canada, 2011, 167 p.
- MINISTÈRE DES ANCIENS COMBATTANTS, *Le Canada et la grande guerre de 1914-1918. Naissance d'une nation, guide de l'enseignant*, Ottawa, Gouvernement du Canada, 2011, 152 p.
- MINISTÈRE DES ANCIENS COMBATTANTS CANADA, *La bataille du golfe du Saint-Laurent*, série du souvenir, Ottawa, 2005, 32 p. https://www.veterans.gc.ca/public/pages/remembrance/history/second-world-war/battle-gulf-st-lawrence/battlegulf_fre.pdf, page consultée le 28 janvier 2019.

MIZEN, Spencer, « Winston's World War I », dans *Churchill A Leader for All Ages*, Immediate Media Company, Bristol, 2018, p. 26-31.

MORTIMER, Gavin, « A Complex Hero », dans *Churchill A Leader for All Ages*, Immediate Media Company, Bristol, 2018, p. 6-7.

MORTIMER, Gavin, « Roosevelt and Churchill. The Uneasy Alliance », dans *Churchill A Leader for All Ages*, Immediate Media Company, Bristol, 2018, p. 48-53.

MORTIMER, Gavin, « The Flawed Warlord », dans *Churchill A Leader for All Ages*, Immediate Media Company, Bristol, 2018, p. 54-61.

MORTON, Desmond, « La guerre comme catalyseur social. », site internet : Le Québec et les guerres mondiales, 2010, <http://www.lequebecetlesguerres.org/la-guerre-comme-catalyseur-social/>, article consulté le 01 décembre 2019.

MORTON, Desmond, *Billet pour le front. Histoire sociale des volontaires canadiens (1914-1919)*, Outremont, Athéna éditions, 2005, 344 p.

MUNN, Edwidge, « À la recherche de sujets et de sources d'archives en histoire militaire. Quelques conseils d'usage », dans : *Bulletin d'histoire politique. L'histoire militaire dans tous ses états*, sous la direction de Robert Comeau, vol. 8, n° 2-3, hiver-printemps 2000, p. 46-56.

MUSÉE RÉGIONAL DE LA CÔTE-NORD, *La Côte-Nord en guerre. The North Shore at War, 1939-1945*, Sept-Îles, s. n., 1989, 42 p.

NOAKES, Jeff, « The Thirtieth Recommendation : Blimps for Canada », dans Yves TREMBLAY, dir., *L'histoire militaire Canadienne depuis le XVII^e siècle*, Ottawa, Défense nationale, 2001, p. 195-204.

OFF, Carol, « Fais ce que dois : le lieutenant-général Roméo Dallaire dans les années 1990 », dans Roch LEGAULT, dir., *Le leadership militaire canadien français. Continuité, efficacité et loyauté*, Kingston, Presse de l'Académie Canadienne de la Défense, 2007, p. 335-353.

PACKWOOD, Allen, « Days of Destiny », dans *Churchill A Leader for All Ages*, Immediate Media Company, Bristol, 2018, p. 36-41.

PERRUN, Jody, « Un prix justifié : les bombardements, Overlord et l'ARC », *Revue de l'Aviation royale canadienne*, vol. 8, n° 2, printemps 2019, p. 74-97.
<https://ufdcimages.uflib.ufl.edu/AA/00/06/81/83/00029/Printemps-2019.pdf>, article consulté le 21 décembre 2019.

RAWLING, William, « The Challenge of Modernization: The Royal Canadian Navy and Antisubmarine Weapons, 1944-1945 », *The Journal of Military History*, vol. 63, n° 2, avril 1999, p. 355-377.

RAY, John, *WW II*, London (UK), The Orion Publishing Group Ltd, 2003, 256 p.

SIMONNET, Stéphane et Gilles VILQUIN, *Sur les traces du D-Day : Juno Beach*, Rennes, CAP Diffusion, 2019, 79 p.

SOUDAGNE, Jean-Pascal, *L'histoire incroyable du Soldat inconnu*, Rennes, Éditions Ouest-France, 2008, 149 p.

STANKÉ, Alain et Jean-Louis MORGAN, *Histoires vécues du débarquement. 6 juin 1944 : le matin des Canadiens*, Paris, Éditions de l'Archipel, 2014, 266 p.

TACHIKAWA, Kyoichi, « Japanese Non-Memories of Combat with Canada during the Pacific War », dans Yves TREMBLAY, dir., *L'histoire militaire Canadienne depuis le XVII^e siècle*, Ottawa, Défense nationale, 2001, p. 269-273.

TASSEL, Nige, « Overlord Unleashed », dans *Churchill A Leader for All Ages*, Immediate Media Company, Bristol, 2018, p. 62-67.

TASSEL, Nige, « Judgement of History », dans *Churchill A Leader for All Ages*, Immediate Media Company, Bristol, 2018, p. 94-97.

TREMBLAY, Yves, *Volontaires. Des Québécois en guerre (1939-1945)*, Outremont, Athéna éditions, 2006, 141 p.

VAN DER BERGH, Éric, « L'accord naval Anglo-allemand du 18 juin 1935 », *Tribune histoire*, 28 septembre 2008, <http://www.empereurperdu.com/tribunehistoire/viewtopic.php?f=12&t=671>, article consulté le 23 juin 2019.

VENNAT, Pierre, « Orphelin de guerre au Québec », Le Québec et les guerres mondiales, 11 juillet 2013, <http://www.lequebecetlesguerres.org/charles-chubby-gavan-power-un-veritable-cursus-honorum-quebecois/>, page consultée le 6 décembre 2019.

VEYSSIERE, Laurent, *Vimy. Un siècle d'histoires, 1917-2017*, Québec, Les éditions du Septentrion, 2018, 157 p.

WALLACE, Max, *The American Axis. Henry Ford, Charles Lindbergh, and the Rise of the Third Reich*, New York, St-Martin's Press, 2003, 465 p.

WILKES, Jonny, « Journalist and Soldier », dans *Churchill A Leader for All Ages*, Immediate Media Company, Bristol, 2018, p. 18-21.

WILKES, Jonny, « Brave New World », dans *Churchill A Leader for All Ages*, Immediate Media Company, Bristol, 2018, p. 68-73.

WILLMOTT, Hedley Paul, *Première Guerre mondiale*, Paris, Sélection du Reader's Digest, 2004, 319 p.

WILLMOTT, Hedley Paul, Charles MESSENGER et Robin CROSS, *Seconde Guerre mondiale*, Bagneux (France), Sélection du Reader's Digest, 2005, 319 p.

2.4 Souveraineté, commandement et contrôle (C2)

AFFAIRES INTERGOUVERNEMENTALES, GOUVERNEMENT DU CANADA, « Pourquoi, en 1931, le Canada a choisi de ne pas exercer sa pleine souveraineté juridique, comme le prévoyait le Statut de Westminster », <https://www.canada.ca/fr/affaires-intergouvernementales/services/federation/statut-westminster.html>, article consulté le 6 juin 2018.

ASSOCIATION CANADIENNE POUR LES NATIONS UNIES, *La contribution canadienne aux missions de maintien de la paix des Nations Unies*, http://unac.org/wp-content/uploads/2013/07/CdnUNPkpgBooklet_f.pdf, page consultée le 21 septembre 2018.

AZIHARI, Ferghane, « Le système westphalien : plus qu'obsolète, un système illégitime », 30 août 2013, <https://www.taurillon.org/Le-systeme-Westphalien-plus-qu-obsolete-un-systeme-illegitime.05936>, article consulté le 19 juillet 2018.

BARBEY, Christophe, *La non-militarisation et les pays sans armée : une réalité*, Flendruz (Suisse), Éditions Pour de Vrai, 2001, 63 p.

BARNES, Pux, « Commandement ou contrôle ? Réflexion sur l'emploi de la puissance aérienne dans les opérations interarmées (Partie 1) », *La Revue de l'Aviation Royale Canadienne*, vol. 3, n° 2, printemps 2014, p. 33-43.
http://www.rcaf-arc.forces.gc.ca/assets/AIRFORCE_Internet/docs/fr/centre-guerre-aerospatiale-fc/c2-article-1-commandement-ou-controle.pdf, article consulté le 28 janvier 2019.

- BARTELSON, Jens, « The Concept of Sovereignty Revisited », *The European Journal of International Law*, vol. 17, n° 2, 2006, p. 463-474. <http://ejil.org/pdfs/17/2/83.pdf>, article consulté le 28 janvier 2019.
- BENTLEY, Bill, « Clausewitz et de la guerre », *Revue militaire canadienne*, vol. 9, n° 2, 2008, p. 114–119. <http://www.journal.forces.gc.ca/vo9/no2/15-bentley-fra.asp>, article consulté le 22 mai 2019.
- BERNIER, Serge, « Entre un leadership autocratique et démocratique : la carrière du major-général Claude Lafrance », dans Roch LEGAULT, dir., *Le leadership militaire canadien français. Continuité, efficacité et loyauté*, Presse de l'Académie Canadienne de la Défense, 2007, p.317-334.
- BLAIS, Christian, *Histoire parlementaire du Québec–1928-1962. La crise, la guerre, le duplessisme, l'État providence*, Québec, Les éditions du Septentrion, 2015, 716 p.
- BRUN, Henri et Guy TREMBLAY, *Droit constitutionnel*, Cowansville, Les Éditions Yvon Blais, 1982, 798 p.
- CARIGNAN, Jennie, « La victoire comme objectif stratégique : un concept ambigu et contre-productif pour le haut commandement », *Revue militaire canadienne*, vol. 17, n° 2, printemps 2017, p. 5–14. <http://www.journal.forces.gc.ca/Vol17/no2/PDF/CMJ172Fp5.pdf>, article consulté le 27 février 2019.
- CHEF DE L'ÉTAT-MAJOR DE LA DÉFENSE, *Publication interarmées des Forces canadiennes. PIFC 3.0 Les opérations*, Ottawa, Service de la doctrine interarmées. Centre d'expérimentation des Forces Canadiennes, 2010, 98 p. http://publications.gc.ca/collections/collection_2011/dn-nd/D2-252-300-2010-fra.pdf, page consultée le 28 janvier 2019.
- CODERRE, Jean-François, *La participation des Canadiens Français du Québec à la guerre de Corée (1950-1953) et sa couverture médiatique*, mémoire de maîtrise. (histoire), Université du Québec à Montréal, 2006, 119 p. <https://archipel.uqam.ca/2970/1/M9331.pdf>, page consultée le 28 janvier 2019.
- COMITÉ INTERNATIONAL DE LA CROIX ROUGE, *Le processus d'élaboration des décisions dans les opérations militaires de combat*, Genève, Suisse, 2016, 58 p., <https://library.icrc.org/library/docs/DOC/icrc-001-4120.pdf>, brochure consultée le 20 juillet 2020.
- DUSSAULT, René, CHOUINARD, Normand, « Le domaine public canadien et québécois », *Les Cahiers de droit*, vol. 12, n° 1, 1971, p. 5-173. <https://www.erudit.org/fr/revues/cd1/1971-v12-n1-cd5002359/1004904ar.pdf>, article consulté le 15 mai 2019.
- ELLIOTT-MEISEL, Elizabeth, « A Grand and Glorious Thing ... the Team of Mackenzie and Roosevelt », dans William D. PEDERSON et Steven HOWARD, dir., *Franklin D. Roosevelt and the Formation of the Modern World*, Armonk, New York, ME Sharpe, 2003, p. 138–157.
- FAWCETT, Michael, « L'enjeu politique de la souveraineté–Défense continentale et naissance du NORAD », *Revue militaire canadienne*, vol. 10, n° 2, 2010, <http://www.journal.forces.gc.ca/vol10/no2/07-fawcett-fra.asp>, article consulté le 2 octobre 2018.
- FOURNIER, Julien, *L'indépendance de la Couronne canadienne. Une question de droit et de conventions*, mémoire de maîtrise (droit), Université Laval, 2017, 205 p. <https://corpus.ulaval.ca/jspui/bitstream/20.500.11794/28231/1/34028.pdf>, mémoire consulté le 7 avril 2020.
- FRÉDÉRICK, Michel, « La politique arctique des États-Unis et le cas de la souveraineté du Canada dans le Nord », *Études internationales*, vol. 19, n° 4, 1988, p. 673-691. <https://www.erudit.org/fr/revues/ei/1988-v19-n4-ei3035/702418ar/>, article consulté le 28 janvier 2019.
- FRÉMONT, Jacques, « Le droit international, la souveraineté du Canada et le « rapatriement » de la constitution canadienne », *Revue québécoise de droit international*. https://www.sqdi.org/wp-content/uploads/01_-_Jacques_Fremont.pdf, article consulté le 6 juin 2018.

GOULD, Laurence, « Strategy and Politics in the Polar Area », *The Annals of the American Academy of Political and Social Science*, vol. 255, Foreign Policies and Relations of the United States, janvier 1948, p. 105-114.

GRANATSTEIN, Jack Lawrence, « Defence Deal. The first Canadian-American Defence Alliance was born in menacing Times », *LEGION. Canada's Military History Magazine*, juillet-août 2020, p. 40-43.

GRANATSTEIN, Jack Lawrence, « Le Québec et le plébiscite de 1942 sur la conscription. », *Revue d'histoire de l'Amérique française*, vol. 27, n° 1, juin 1973, p. 43-62, <https://www.erudit.org/fr/revues/haf/1973-v27-n1-haf1997/303231ar.pdf>, article consulté le 25 mai 2020.

GRANATSTEIN, Richard, « Conscription au Canada », *L'encyclopédie canadienne*, 19 mars 2020, <https://www.thecanadianencyclopedia.ca/fr/article/conscription>, article consulté le 4 avril 2020.

GRANATSTEIN, Jack Lawrence, *Canada's War. The Politics of the Mackenzie King Government, 1939-1945*, Toronto, Oxford University Press, 1975, XI, 436 p.

HARRISON, Eric, « Strategy and Policy in the Defence of Canada », *International Journal*, vol. 4, n° 3, été 1949, p. 212-243.

HORN, Bernd, WALKER, Robert, *Le précis de leadership militaire*, Toronto, Dundurn Press, 2008, 632 p.

HUPPÉ, Luc, « Le pouvoir accessoire en droit constitutionnel canadien », *La Revue du Barreau canadien*, vol. 63, p. 744-763.

LATOUR, Bruno, « Onus Orbis Terrarum : About a Possible Shift in the Definition of Sovereignty », *Millennium Journal of International Studies*, vol. 44, n° 3 <http://www.bruno-latour.fr/sites/default/files/143-ORBIS-TERRARUMpdf.pdf>, article consulté le 3 août 2018, pp. 305-320.

LAURENDEAU, André, *La crise de la conscription*, Montréal, Les éditions du jour, 1962, 157 p.

LUND, Wilfred, « Rear-Admiral Leonard Warren Murray, CB, CBE, RCN: A Study of Command and Leadership in the Battle of the Atlantic », dans Yves TREMBLAY, dir., *L'histoire militaire Canadienne depuis le XVII^e siècle*, Ottawa, Défense nationale, 2001, p. 297-307.

MINISTÈRE DE LA DÉFENSE NATIONALE, *Procédures d'état-major et correspondance militaire des forces canadiennes*, A-AD-121-CO1/FP-000, 1974-10-15 Ch. 9/Mod-1987-03-31, Ottawa, 315 p.

MINISTÈRE DE LA DÉFENSE NATIONALE, Gouvernement du Canada, *Forces armées canadiennes 101 pour les employés civils*, 159 p., <https://www.cfmws.com/fr/AboutUs/MFS/ResourcesMFRCs/Documents/Military%20101%20for%20civilians/CAF%20101%20For%20Civilians,%20FR,%20Aug%2016.pdf>, consulté le 7 juin 2020.

ROUSSEL, Stéphane, « Les institutions de défense canado-américaines et l'avenir de la paix démocratique nord-américaine, dans André DONNEUR, dir., *Le Canada, les États-Unis et le monde. La marge de manœuvre canadienne*, Québec, Les Presses de l'Université Laval, 2005, p. 95-114.

SAWYER, Alexandre, *Où sont nos chefs ? L'absence de généraux canadiens-français combattants durant la Deuxième Guerre mondiale (1939-1945)*, thèse de doctorat (histoire), Université d'Ottawa, 2019, XIII, 353 p.

SCHU, Adrien, « De l'insuffisance de la victoire militaire. Une analyse politique du modèle afghan de la guerre. », *Études internationales*, vol. 44, n° 4, p. 597-619, <https://www.erudit.org/fr/revues/ei/2013-v44-n4-ei01360/1024653ar/>, article consulté le 22 mai 2019.

SHIELDS, Maureen, « Le Canada et les États-Unis : les relations bilatérales en matière de défense, dans *Le Canada et les États-Unis. Un partage d'intérêts et de préoccupations* », Bibliothèque du Parlement, Division des affaires internationales du commerce et des finances, décembre 2008, p. 17-18. https://lop.parl.ca/content/lop/ResearchPublications/prb0834_09-f.htm, article consulté le 20 mai 2018.

SMITH, Gordon, « Weather Stations in the Canadian North and Sovereignty », *Journal of Military and Strategic Studies*, vol. 11, n° 3, printemps 2009, <https://jmss.org/jmss/index.php/jmss/article/view/69>, article consulté le 27 juin 2018.

STACEY, Charles Perry, *Six années de guerre*, Ottawa, ministère de la Défense nationale, 1957, 652 p. http://www.cmp-cpm.forces.gc.ca/dhh-dhp/his/docs/Sixyrs_f.pdf, page consultée le 28 janvier 2019.

STACEY, Charles Perry, *L'armée canadienne 1939-1945 résumé historique officiel*, Ottawa, ministère de la Défense nationale, 1949, 384 p.

STACEY, Charles Perry, *Armes, hommes et gouvernements. Les politiques de guerre du Canada 1939-1945*, Ottawa, ministère de la Défense nationale, 1971 (le copyright indiqué, 1970, est erroné selon Yves Tremblay, dans : *Bulletin d'histoire politique*. L'histoire militaire dans tous ses états, sous la direction de Robert Comeau, vol. 8, n° 2-3, hiver-printemps 2000, p. 42 http://www.cmp-cpm.forces.gc.ca/dhh-dhp/his/docs/AMG_f.pdf , consulté le 28 janvier 2019.

TREMBLAY, Yves, « Jacques Dextraze ou la passion de commander, 1944-1973 », dans Roch LEGAULT, dir., *Le leadership militaire canadien français. Continuité, efficacité et loyauté*, Kingston, Presse de l'Académie Canadienne de la Défense, 2007, p. 257-284.

TYNAN, Thomas, « Canadian-American Relations in the Arctic: The Effect of Environmental Influences upon Territorial Claims », *The Review of Politics*, vol. 41, n° 3, juillet 1979, p. 402-427.

VENIERE, Samuel, « Charles « Chubby » Gavan Power, un véritable cursus honorum québécois », Le Québec et les guerres mondiales, 28 octobre 2016, <http://www.lequebecetlesguerres.org/charles-chubby-gavan-power-un-veritable-cursus-honorum-quebecois/>, page consultée le 4 décembre 2019.

2.5 Biographies et récits de vie

BLACK, Conrad, *Maurice Duplessis*, Montréal, Les Éditions de l'Homme, 1999, 547 p.

BOUCHARD, Charles, *La route de mes souvenirs*, Lévis, Fondation Fleur de Lys, 2008, 467 p.

BOUCHARD, Jacques, *Michel Pouliot. Bienvenue à bord*, Caraquet, Les Éditions de la Francophonie, 2018, 200 p.

BOUCHARD, Roxanne, *5 balles dans la tête. Récits de guerre*, Montréal, Québec Amérique, 2017, 304 p.

BOULANGER, Gilbert, *L'alouette affolée*, Montréal, Lux éditeur, 2010, 262 p.

CHAMBERLAND, Claude et Richard TAILLEFER, *Maurice Taillefer. Pilote de l'Aviation royale du Canada*, Chicoutimi, Les éditions JCL, 1992, 221 p.

CHRÉTIEN, Jean, *Mes histoires*, Montréal, Les Éditions LA PRESSE, 2018, 284 p.

DUFRESNE, Émilien et Danielle DUFRESNE, *Calepin d'espoir*, Sillery, Les éditions du Septentrion, 2003, 136 p.

GENDRON, Guy, *Le meilleur des hommes. L'histoire de Guy Biélier. Le plus grand espion canadien*, Montréal, Éditions Québec Amérique, 2018, 226 p.

HOUDE, Ludger, *1939/45, ma guerre. Mon implication personnelle et générale*, Saint-Romuald, Les éditions sans âge, 1997, 161 p.

LANDRY, Conrad, *En passant par les îles*, Saint-Hubert, Éditions REPER, 2004, 298 p.

LÉPINE, Luc, *Léo Major, un héros résilient. L'homme qui libéra une ville à lui seul*, Montréal, Éditions Hurtubise, 2019, 197 p.

MACNUTT, Allan, *A Biography of Carl F. Burke M.B.E. Canadian Aviation Pioneer*, Abbotsford, Mac's Aviation Books, 2002, 204 p.

MORGAN, Jean-Louis et Linda SINCLAIR, *Ne tirez pas*, Montréal, Éditions de l'Archipel, 2008, 352 p.

MORISSET, Denis et Claude COULOMBE, *Nous étions invincibles. Témoignage d'un ex-commando*, Saguenay, s. n., 2018, 292 p.

NEATBY, Blair, *King, William Lyon Mackenzie*, 2005,
http://www.biographi.ca/fr/bio/king_william_lyon_mackenzie_17E.html, page consultée le 13 mars 2019.

2.6 Journaux

BROUSSEAU, François, « Victoire tactique, défaite stratégique », *Le Devoir*, Montréal, 12 juin 2006, <https://www.ledevoir.com/opinion/chroniques/111420/victoire-tactique-defaite-strategique>, article consulté le 22 mai 2019.

D'AMOURS, Caroline, « L'histoire militaire, un sujet tabou au Québec », *Le Soleil*, Québec, 28 mars 2017, <https://www.lesoleil.com/opinions/point-de-vue/lhistoire-militaire-un-sujet-tabou-au-quebec-8f586468c0e8b34ca5fd9b803c244283>, page consultée le 24 février 2019.

FLEURY, Pascal, « Ces firmes qui roulaient pour Hitler », *La Liberté*, Fribourg, 4 janvier 2019, <https://www.laliberte.ch/dossiers/histoire-vivante/articles/ces-firmes-qui-roulaient-pour-hitler-469913>, article consulté le 12 juillet 2020.

FORTIER, Dominique, « Cap-Chat se rappelle la bataille du Saint-Laurent », *L'Avantage gaspésien*, Matane, 10 septembre 2017, <https://www.lavantagegaspésien.com/article/2017/09/10/cap-chat-se-rappelle-de-la-bataille-du-saint-laurent>, article consulté le 9 juillet 2019.

MATHIL, Pol, « Deuxième Guerre mondiale. Collaboration industrielle avec les nazis ? IBM accusé d'avoir aidé le III^e Reich. Une nouvelle rupture dans la chaîne de l'oubli. » *Le Soir*, mis en ligne le 13 février 2001, <https://www.lesoir.be/art/deuxieme-guerre-mondiale-collaboration-industrielle-ave-t-20010213-ZOQLCN.html>, article consulté le 29 septembre 2020.

MATHIEU, Annie et Jean-Simon GAGNÉ, « La Première Guerre mondiale et la naissance de Valcartier », *Le Soleil*, Québec, 14 juin 2014, <https://www.lesoleil.com/archives/la-premiere-guerre-mondiale-et-la-naissance-de-valcartier-81f1634043e7924d7f94e50288f192cb>, article consulté le 15 avril 2020.

MIKHAH, Yosef, « Ford, General Motors et le Troisième Reich : une collaboration profitable. », *Révolution*, Paris, 1^{er} juillet 2003, <https://www.marxiste.org/theorie/histoire-materialisme-historique/732-ford-general-motors-et-le-troisieme-reich-une-collaboration-hautement-profitable>, article consulté le 12 juillet 2020.

2.7 Rapports

LECLERC, Jean, « L'intégration vertical des ressources des services de santé des forces canadiennes : un concept de commandement et de contrôle. », Montréal, École d'administration publique, 2002, 157 p., <http://archives.enap.ca/bibliotheques/2015/05/030882281.pdf>, rapport consulté le 8 juin 2020.

NORTH ATLANTIC TREATY ORGANIZATION, « Command and Control (C2) Agility », Neuilly-sur-Seine Cedex, France, octobre 2014, <https://apps.dtic.mil/dtic/tr/fulltext/u2/a616794.pdf>, rapport consulté le 9 juin 2020.

PHANEUF, Érik, « Vivez la Bataille du Saint-Laurent à travers ses épaves. Localisation et relevé géophysique sur certaines épaves de la Deuxième Guerre mondiale dans le fleuve Saint-Laurent », Québec, par AECOM pour le compte du Centre Interdisciplinaire de Développement en Cartographie des Océans (CIDCO), 14 octobre 2016, 54 p., https://www.researchgate.net/profile/Erik_Phaneuf/publication/315800292_Vivez_la_bataille_du_Saint-Laurent_a_travers_ses_epaves-

[Localisation et relevé géophysique sur certaines épaves de la Deuxième Guerre mondiale/links/58e655bca6fdcc6800b462fe/Vivez-la-bataille-du-Saint-Laurent-a-travers-ses-epaves-Localisation-et-releve-geophysique-sur-certaines-epaves-de-la-Deuxieme-Guerre-mondiale.pdf?origin=publication_detail](#), rapport consulté le 9 juillet 2019.

2.8 Romans

BERRUBEY, Isabelle, *Les aviateurs de la liberté*, Rimouski, Éditions du Tullinois, 2018, 432 p.

DESJARDINS, Sergine, *Un souvenir, mille remords*, Laval, Guy Saint-Jean Éditeur, 2021, 542 p.

PAYETTE, Normand, *Les surveillants du fleuve. Incursion des Allemands sur le Saint-Laurent (1937-1945)*, Montréal, Société des écrivains, 2016, 464 p.

3. ÉTUDES RELATIVES AUX TROIS SITES ÉTUDIÉS

3.1 Longue-Pointe-de-Mingan

BÉLANGER, Jean-Pierre, « Un épisode de la Seconde Guerre mondiale : Longue-Pointe de Mingan et son aéroport militaire », *La revue d'histoire de la Côte-Nord*, n° 11, août 1989, p. 37 -42.

BLANCHETTE, Louis, « Menaces nazies sur Anticosti », *Magazine Gaspésie*, vol. 48, n° 2, automne 2011, p. 23-26.

BLAVIGNAT, Yohan, « Au Groenland, une base militaire secrète américaine refait surface », *Le Figaro*, publié le 30/09/2016. <http://www.lefigaro.fr/international/2016/09/30/01003-20160930ARTFIG00401-au-groenland-une-base-militaire-secrete-americaine-refait-surface.php>, article consulté le 29 juin 2018.

BOUDREAU, Henri-Paul, *Cette mer cruelle*, Sainte-Julie, Les Éditions Nord-Côtières, 2000, 308 p.

BOUDREAU, Henri-Paul, *Sur la côte de tous les vents*, Sainte-Julie, Les Éditions Nord-Côtières, 1999, 322 p.

BOYLAN, Bernard Lawrence, *The Development of the American Long-Range Escort Fighter*, thèse de doctorat (histoire), University of Missouri, 1955, 355 p.

BREWER, Gene, « Drafting the Bolero Plan », *Public Administration Review*, vol. 69, n° 6, novembre–décembre 2009, p. 1162-1171.

CHASSÉ, Sonia, dir., *La Côte-Nord en guerre. The North Shore at War 1939-1945*, s. 1., Musée régional de la Côte-Nord, 1989, 44 p.

CHRISTIE, Carl, Fred HATCH, *Ocean Bridge. The History of RAF Ferry Command*, Toronto, University of Toronto Press, 1995, 458 p.

COLLINS, Paul William, *Starting from Scratch. St-John's Newfoundland as a Case Study in Second World War Naval Base Development*, thèse de doctorat (histoire), Memorial University of Newfoundland, 2011, XXVI, 331 p.

ENO, Robert, « Crystal Two: The Origin of Iqaluit », *Arctic*, vol. 56, n° 1, mars 2003, p. 63-75. <http://pubs.aina.ucalgary.ca/arctic/Arctic56-1-63.pdf>, article consulté le 28 janvier 2019.

FRASER, A. M., « Newfoundland's Contribution to Canada », *International Journal*, vol. 4, n° 3, été 1949, p. 250-260. https://www.jstor.org/stable/40194286?seq=1#page_scan_tab_contents, article consulté le 28 janvier 2019.

GOETTE, Richard Evan, *Canada, the United States and the Command and Control of Air Forces for Continental Air Defence from Ogdensburg to NORAD, 1940-1957*, thèse de doctorat (histoire), Queen's University, 2009, XVI, 378 p. <https://www.ubcpres.ca/sovereignty-and-command-in-canada-us-continental-air-defence>, page consultée le 28 janvier 2019.

GRANT, Shelagh, *Polar Imperative. A History of Arctic Sovereignty in North America*, Vancouver, Douglas & McIntyre, 2010, XIV, 540 p.

GRANT, Shelagh, « American Defence of the Arctic 1939 -1963 », Originally prepared as « Weather Stations, Airfields, and Research in the High Arctic, 1939 – 1963 », presented at the Canadian Historical Association Annual Meeting, 27 May 1990, Victoria, British Columbia, Revised January 2002, unpublished.

LACKENBAUER, Whitney et Matthew FARISH, « The Cold War on Canadian Soil: Militarizing a Northern Environment », *Environmental History*, vol. 12, n°4 (édition spéciale sur le Canada), octobre 2007, p. 920-950. https://www.jstor.org/stable/25473167?seq=1#page_scan_tab_contents, article consulté le 28 janvier 2019.

LAJEUNESSE, Adam, « Le réseau d'alerte avancé et la bataille de la perception au Canada », *Revue militaire canadienne*, été 2007, p. 51-59. <http://www.journal.forces.gc.ca/vo8/no2/doc/lajeunes-fra.pdf>, article consulté le 28 janvier 2019.

LLOYD, Trevor, « Arctic Air Transport », *Air affairs*, vol. 1, 1946, p. 218.

LOISELLE, Monique, *Longue-Pointe-de-Mingan au temps du cométique 1892-1930*, Gallix, Les Éditions Nord-Côtières, 1992, 149 p.

MACBAIN, Sheila Keith, *The Evolution of Frobisher Bay as a Major Settlement in the Canadian Eastern Arctic*, mémoire de maîtrise (géographie), Mc Gill University, 1970, 127 p. http://digitool.library.mcgill.ca/webclient/StreamGate?folder_id=0&dvs=1548701909811~267&usePid1=true&usePid2=true, page consultée le 28 janvier 2019.

MCCORMICK, Charlie, *Anticosti*, nouvelle édition 1996, Chicoutimi, Les éditions JCL inc, 1996, 283 p.

MCVICAR, Donald, Capitaine O.B.E, *The Royal Air Force Ferry Command and the Crimson Route*, Dorval, Ad Astra Books, s.d., n, p.

PARROTT, William Clarence, *On the Perimeter. A Reconstruction of the Military Geography of Newfoundland and Labrador during the Second World War, 1939-1945*, mémoire de maîtrise (géographie), Memorial University of Newfoundland, 1994, XIV, 242 p.

SHORES, Louis, *Highways in the Sky. The Story of the AACCS*, New York, Barnes & Nobles inc., 1947, 269 p.

THÉORÊT, Hugues, *L'expédition allemande à l'île d'Anticosti*, Québec, Les Éditions du Septentrion, 2017, 186 p.

THOMAS, Morley, *Metmen in Wartime. Meteorology in Canada 1939-1945*, Toronto, ECW Press, 2001, 360 p.

THOMAS, Robert H., « La tentative allemande d'acheter l'île d'Anticosti en 1937 », *L'Estuaire*, vol. XXVI, n° 1 (62), janvier 2003, p. 16-21. http://semaphore.uqar.ca/635/1/ESTUAIRE_2003_NO-1.pdf, article consulté le 2 mars 2019.

VOYER, Henri, *L'architecture de défense nord-américaine : Le NORAD à l'ère du terrorisme et des menaces asymétriques*, mémoire de maîtrise (sciences politiques), Université d'Ottawa, 2013, 60 p. https://ruor.uottawa.ca/bitstream/10393/26008/1/Voyer_Henri_2013_memoire.pdf, page consultée le 28 janvier 2019.

WAKEFIELD, Kenneth, *Operation Bolero. The Americans in Bristol and the West Country, 1942-45*, Somerset, Crécy Books Limited, 1994, 142 p.

3.2 Secteur de Gaspé

ADAMS, Sharon et Adam DAY, *Battle of the Atlantic. Canada's War at Sea*, Kanata, LEGION. Canada's Military History Magazine, 2015, 96 p.

ADAMS, Sharon et al., « Service on the Sea », *LEGION, Canada's Military History Magazine*, (édition spéciale : « Canada's ultimate story WW 1. The War that shaped a Nation », 2010, p. 72-79

ALAIN, Pascal, « La bataille du Saint-Laurent », *Magazine Gaspésie*, vol. 40, n° 1, été 2003, p. 8-9.

ALAIN, Pascal, « La guerre d'ici, la guerre d'ailleurs », *Magazine Gaspésie*, vol. 40, n° 1, été 2003, p. 10-13.

BÉLANGER, Jules, Marc DESJARDINS et Yves FRENETTE, *Histoire de la Gaspésie*, Montréal, Les Éditions du Boréal Express, coll. « Les régions du Québec », 1981, 797 p.

BÉLANGER, Jules, « Au séminaire pendant la guerre », *Magazine Gaspésie*, vol. 48, n° 2, automne 2011, p. 30-32.

BÉLANGER, Jules, « Le soldat Mullin témoigne », *Magazine Gaspésie*, vol. 48, n° 2, automne 2011, p. 44-47.

BLANCHETTE, Louis, *La tradition maritime de Matane*, Rimouski, Histo-Graff, 1992, 2^e édition, 198 p.

BLANCHETTE, Louis, *La tradition maritime de Matane (1534-1984) suivi d'un Hommage aux capitaines de bateaux de la région de Matane*, Matane, Société d'Histoire et de Généalogie de Matane, 1984, 118 p.

BOUCHER, Bernard, « Anniversaire de Manche D'Épée. Au champ d'honneur », 9 janvier 2017, modifié le 3 octobre 2018, <http://lamedepierre.info/au-champ-dhonneur/>, article consulté le 15 juin 2019.

BOUTILLIER, James A., compte rendu de James W. Essex, *Victory in the St. -Lawrence. Canada's Unknown War.*, Erin, Boston Mills Press, 1984, 160 p., dans *The Canadian Historical Review*, vol. 66, n° 4, 1985, p. 610-611.

BRÉZET, François-Emmanuel, « Les U-Boote pouvaient renverser le cours de la guerre », dans Jean LOPEZ et Olivier WIEVIORKA, dir., *Les mythes de la seconde guerre mondiale*, Paris, Perrin, 2015, p. 51-62.

BURTCH, Paul, *Canadian Theatre: The Battle of the St-Lawrence and its Aftermaths, May-October 1942*, mémoire de maîtrise (histoire), Carleton University, 2001, 114 p.
<https://scholars.wlu.ca/cgi/viewcontent.cgi?article=1040&context=etd>, page consultée le 28 janvier 2019.

BUSCH, Rainer, ROLL, Hans-Joachim, *German U-Boat Commanders of World War II*, London, Greenhill Books, 1999, 301 p.

CARROLL, Francis, « The Sinking of SS Athenia », *LEGION. Canada's Military History Magazine*, septembre-octobre 2019, p. 18-26.

CASTONGUAY, Jacques, « Il y a 40 ans. La bataille du Saint-Laurent », *Le Soleil*, vol. 24, n° 26, 1982, p. 14-18.

CASTONGUAY, Jacques, *La bataille du Saint-Laurent*, Montréal, Éditions Carte Blanche, 2012, 81 p.

CENTRE JUNO BEACH, « Attaques dans les eaux du Saint-Laurent », <https://www.junobeach.org/fr/canada-in-wwii/articles/submarines-attack-in-the-st-lawrence-2/>, article consulté le 11 juillet 2019.

COMITÉ LOCAL DE DÉVELOPPEMENT DE L'ANSE À VALLEAU, *Historique de la station du phare Pointe-à-la-Renommée*, Gaspé, s.n., 1992, 66 p.

CÔTÉ, Samuel, « Nous étions à la merci de nos ennemis... Récit du torpillage du S.S. Carolus », *L'Estuaire*, n° 66, juin 2006, p. 45-46. http://semaphore.uqar.ca/639/1/ESTUAIRE_2006_NO-66.pdf, article consulté le 28 janvier 2019.

CÔTÉ, Samuel, *L'histoire derrière des épaves du Saint-Laurent*, Québec, Les Éditions GID, 2017, 89 p.

DESCARREAU, Marcel, « L'énigme du mont Jacques-Cartier », *Marche Randonnée*, hiver 2010, p. 30–31.

DORNIER, François, JOUBERT, Marie-Claude, *Soldats de la Côte... Les Fusiliers du St-Laurent : d'hier à aujourd'hui*, Rimouski, La Régie–Les Fusiliers du Saint-Laurent, 1992, 183 p.

DOUGLAS, William, Roger SARTY et Michael WHITBY, *Rien de plus noble. Histoire officielle de la Marine royale du Canada pendant la Deuxième Guerre mondiale, 1939-1945*, vol. 2, partie 1, St-Catherines, Vanwell Publishing Limited, 2002, XVI, 744 p.

DOUGLAS, William, Roger SARTY et Michael WHITBY, *Parmi les puissances navales. Histoire officielle de la Marine royale du Canada pendant la Deuxième Guerre mondiale, 1939-1945*, vol. 2, partie 2, St-Catherines, Vanwell Publishing Limited, 2007, XVII, 680 p.

DOUGLAS, William, « How the RCN Became à Blue Water Navy », dans Yves TREMBLAY, dir., *L'histoire militaire Canadienne depuis le XVII^e siècle*, Ottawa, Défense nationale, 2001, p. 287-295.

DRAPEAU, Jean-François, « Le leadership canadien français dans la marine au Canada, 1910-1971 », dans Roch LEGAULT, dir., *Le leadership militaire canadien français. Continuité, efficacité et loyauté*, Kingston, Presse de l'Académie Canadienne de la Défense, 2007, p. 285-315.

DUBREUIL, Brian, « Bataille du Saint-Laurent », *L'Encyclopédie canadienne*, publié le 12 juin 2015, dernière modification 7 juillet 2015, <https://www.thecanadianencyclopedia.ca/fr/article/bataille-du-saint-laurent>, article consulté le 9 juillet 2019.

DURFLINGER, Serge, « Six Thousand Tons of Fighting Apparatus. »: Canadian Reactions tot the Visit of the German Cruiser Karlsrushe to Vancouver, March 1935 », *The Northern Mariner/Le marin du nord*, vol. XVI, n° 2, avril 2006. https://www.cnrs-scrn.org/northern_mariner/vol16/tmn_16_2_1-13.pdf, article consulté le 18 avril 2019.

DURFLINGER, Serge, « Des torpilles sans le Saint-Laurent », *LEGION. Canada's Military History Magazine*, mars-avril 2020 (section francophone), p. 8-9.

ESSEX, James, *Victory in the St-Lawrence. Canada's Unknown War*, Erin, The Boston Mills Press, 1984, 160 p.

FALLU, Jean-Marie, *Le Québec et la guerre 1860-1954*, Sainte-Foy, Les Publications du Québec, 2003, 205 p.

FALLU, Jean-Marie, *Une histoire d'appartenance. La Gaspésie*, Sainte-Foy, Les Éditions GID Inc., 2004, 557 p.

FALLU, Jean-Marie, « La Gaspésie et la guerre », *Magazine Gaspésie*, vol. 48, n° 2, automne 2011, p. 8-11.

FISHER, Robert, « Numbers are essential : Victory in the North Atlantic Reconsidered March – May 1943 », dans Yves TREMBLAY, dir., *L'histoire militaire Canadienne depuis le XVII^e siècle*, Ottawa, Défense nationale, 2001, p. 309-315.

FOURNIER, Jean-Marc, « L'été 42 à Grande-Vallée : Souvenir du S.S. Frederika Lensen », *Magazine Gaspésie*, vol. 48, n° 2, automne 2011, p. 36-38.

FOURNIER, Julie, LANTAGNE, Caroline, KIROUAC, André, « Vue du rivage », *Magazine Gaspésie*, vol. 40, n° 1, été 2003, p. 20-23.

GIMBLETT, Richard, « Marine royale Canadienne », L'Encyclopédie canadienne, 4 mars 2015, <https://www.thecanadianencyclopedia.ca/fr/article/marine-royale-canadienne>, article consulté le 14 avril 2020.

GREENFIELD, Nathan, « La bataille du Saint-Laurent. The Battle Canada Chose to Forget », *Magazine Gaspésie*, vol. 40, n° 1, été 2003, p. 24-27.

GREENFIELD, Nathan, *The Battle of the St-Lawrence. The Second World War in Canada*, Toronto, Harper Collins Publishers Ltd, 2004, XIV, 286 p.

GRUMBERG, Pierre, « Pearl Harbor, une victoire japonaise », dans Jean LOPEZ et Olivier WIEVIORKA, dir., *Les mythes de la seconde guerre mondiale*, Paris, Perrin, 2015, p. 93-104.

HADLEY, Michael, « La bataille du Saint-Laurent », *Magazine Gaspésie*, vol. 40, n° 1, été 2003, p. 15-19.

HADLEY, Michael, *U-Boats Against Canada German Submarines in Canadian Waters*, Montréal, McGill-Queen's University Press, 1985, 360 p.

HARVEY, Christian, « Au pays du temps d'une paix. Charlevoix et les guerres mondiales », *Revue d'histoire de Charlevoix*, n° 84, septembre 2016, p. 6-12.

HÉBERT, Christian, *NCSM Montcalm. Le français dans la Marine canadienne 1923-2008*, Sillery, Les éditions du Septentrion, 2008, 154 p.

KIROUAC, André, « L'été 1943. Un épisode de la bataille du Saint-Laurent, 1942-1944. Surveillance, défense et... propagande », *Bulletin d'histoire politique*, vol. 16, n° 2, printemps 2006, p. 59-67. <http://www.journal.forces.gc.ca/vo7/no1/history-histoire-01-fra.asp>, article consulté le 2 octobre 2018.

KIROUAC, André, « Des radars en Gaspésie », *Site du musée naval de Québec*, 18 avril 2006. <https://sites.google.com/site/museenavaldequebec/recherches/des-radars-en-gaspesie-en-1943>, article consulté le 2 octobre 2018.

KIROUAC, André, « Alerte dans le Saint-Laurent! », *Cap-aux-Diamants*, n° 74, été 2003, p. 44-47, <https://www.erudit.org/fr/revues/cd/2003-n74-cd1046221/7364ac.pdf>, article consulté le 9 avril 2020.

LAFRENIÈRE, Normand, « Fort Péninsule et les défenses côtières de la baie de Gaspé lors de la Seconde Guerre mondiale », *L'Estuaire*, vol. XXVI.1, n° 62, janvier 2003, p. 3-7. http://semaphore.uqar.ca/635/1/ESTUAIRE_2003_NO-1.pdf, article consulté le 31 janvier 2019.

LARIVIÈRE, Julie, « Découverte de cinq épaves de la Bataille du Saint-Laurent », *site internet de l'UQAR*, 30 novembre 2015, <https://www.uqar.ca/nouvelles/uqar-info/899-decouverte-de-cinq-epaves-de-la-bataille-du-saint-laurent>, article consulté le 10 juillet 2019.

LEBREUX, Jean-Claude, *Entre l'étrave et l'étamot*, Amqui, Alliance 9000, 2003, 216 p.

LEBREUX, Jean-Claude, *Petite-Vallée 1858-2008, Sur les traces des bâtisseurs. Cent cinquante printemps de souvenance*, lieu de publication non indiqué, maison de publication non indiquée, 2008, 145 p.

LECHASSEUR, Antonio, « Le Régiment de Gaspé-Bonaventure, le lieutenant-colonel Joseph Pineault et la défense des côtes gaspésiennes durant la Seconde Guerre mondiale », *Revue d'histoire du Bas-Saint-Laurent*, vol. XI.1, n° 28, janvier-mars 1985, p. 19-28. http://semaphore.uqar.ca/601/1/ESTUAIRE_1985_NO-1.pdf, article consulté le 31 janvier 2019.

MACGREGOR, Tom, « La guerre arrive au port de Sydney », *LEGION Canada's Military History Magazine*, mars-avril 2020 (section francophone), p. 4-7.

MADIGAN, Gerry, « Le creuset du changement : les dépenses de la défense à Debert (Nouvelle-Écosse) pendant la Seconde Guerre mondiale. », *Revue de l'Aviation royale canadienne*, vol. 5, n° 2, printemps 2016, p. 64–82.

http://www.rcaf-arc.forces.gc.ca/assets/AIRFORCE_Internet/docs/fr/centre-guerre-aerospatiale-fc/elibrary/la-revue/2016-vol5-no2-printemps.pdf, article consulté le 30 juin 2019

MATHEY, Jean-Marie et Alexandre SHELDON-DUPLAIX, *Histoire des sous-marins. Des origines à nos jours*, Paris, ETAI, 2002, 192 p.

MATHURIN, Patrick, « Pointe-à-la-Renommée, la face cachée de la guerre en Gaspésie », *Magazine Gaspésie*, vol. 48, n° 2, automne 2011, p. 33-35.

MÉTIVIER, Pierre, *Le fleuve aux grandes eaux. Saint-Laurent*, Saint-Lambert, Les Éditions Stromboli, 2002, 219 p.

MILNER, Marc, « Convoy Escorts: Tactics, Technology and Innovation in the Royal Canadian Navy, 1939-1943 », *Military Affairs*, vol. 48, n° 1, janvier 1984, p. 19-44.

MILNER, Marc, « The Battle of the St-Lawrence BEGINS », *LEGION, Canada's Military History Magazine*, janvier-février 2012, p. 48- 51.

MILNER, Marc, « A Quiet Victory in the Gulf », *LEGION. Canada's Military History Magazine*, mai-juin 2017, p. 33-39.

MILNER, Marc, « Predators in the St-Lawrence », *LEGION. Canada's Military History Magazine*, mars-avril 2012, p. 40-42.

MILNER, Marc, « La bataille de l'Atlantique, de 1939 à 1945 », *site de la défense nationale*, <https://www.canada.ca/fr/marine/services/histoire/service-naval-1910-2010/bataille-atlantique-1939-1945.html#top>, article consulté le 10 juillet 2019.

MINISTÈRE DE L'ENVIRONNEMENT, Gouvernement du Québec, *État de l'environnement au Québec 1992*, Montréal, Presses de Guérin, éditeur Ltée, 1993, 550 p.

MINISTÈRE DES OUTREMER, « Saint-Pierre et Miquelon – Histoire et culture », publié 29 novembre 2016, <http://www.outre-mer.gouv.fr/saint-pierre-et-miquelon-histoire-et-culture>, page consultée le 24 mars 2020.

MINVILLE, Josée, *Terre ancestrale*, Grande-Vallée, Centre d'Action Bénévole la Grande Corvée, 2007, 70 p.

MOON, Peter, « The Second World War Battle we lost at Home », *Star Weekly*, 4 mars 1972.

MORGAN, Daniel et Bruce TAYLOR, *U-Boat Attack Logs. A Complete Record of Warship Sinkings from Original Sources 1939-1945*, Barnsley (S. Yorkshire), Seaforth Publishing, 2011, XXXVIII, 450 p.

MORGAN, Jean-Louis et Linda SINCLAIR, *Ne tirez pas*, Montréal, L'Archipel, 2008, 352 p.

MUSÉE NAVAL DE QUÉBEC, « La bataille du Saint-Laurent 1942 », <https://sites.google.com/site/museenavaldequebec/la-bataille-du-saint-laurent-1942-1944>, article consulté le 10 juillet 2019.

PARC NATIONAL DE FORILLON, « La Seconde Guerre mondiale aux portes de Forillon », <https://www.pc.gc.ca/fr/pn-np/qc/forillon/decouvrir-discover/histoire/videos>, article consulté le 9 juillet 2019.

PEILLARD, Léonce, *Histoire Générale de la guerre sous-marine (1939-1945)*, Paris, R. Laffont, 1970, 448 p.

PEILLARD, Léonce, *La bataille de l'Atlantique (1939-1945)*, Paris, R. Laffont, 1974, 573 p.

- PIMM, Gordon, *Leo's War. From Gaspé to Vimy*, Ottawa, Partnership Publishers, 184 p.
- POIRIER, Gaétan, « À Saint-Yvon : quel boum! », *Magazine Gaspésie*, vol. 48, n° 2, automne 2011, p. 42-43.
- SARTY, Roger, *Le Canada et la bataille de l'Atlantique*, Montréal, Art Global, 1998, 167 p.
- SARTY, Roger, *War in the St-Lawrence. The Forgotten U-Boat Battles on Canada's Shores*, Toronto, Penguin Group, 2013, 355 p.
- SARTY, Roger, « Le Canada et la guerre sous-marine, 1909–1950. », Musée canadien de l'histoire, p. 5, <https://www.museedelhistoire.ca/apprendre/recherche/ressources-pour-chercheurs/articles/le-canada-et-la-guerre-sous-marine-1909-1950/>, page consultée le 24 juin 2019.
- SARTY, Roger, « Une défaite presque totale pour le Canada ? », *Magazine Gaspésie*, vol. 40, n° 1, été 2003, p. 31-35.
- SARTY, Roger, « La Marine royale du Canada et la Bataille de l'Atlantique, 1939-1945 », Musée canadien de la Guerre, <https://www.museedelaguerre.ca/apprendre/depeches/la-marine-royale-du-canada-et-la-bataille-de-latlantique-1939-1945/#tabs>, article consulté le 16 avril 2020.
- SCHOFIELD, Vice-Admiral Brian Betham, « The defeat of the U-Boats during World War II », *Journal of Temporary History*, vol. 16, n° 1, The Second World War: partie 1, janvier 1981, p. 119-129. https://www.jstor.org/stable/260619?seq=1#page_scan_tab_contents, article consulté le 28 janvier 2019.
- SINNETT, Fabien et Mario MIMÉAULT, collaboration de Ginette ROY, *Gaspé au fil du temps*, Gaspé, Ville de Gaspé, 2009, 551 p.
- SINNETT, Fabien, « Gaspé : la guerre est à nos portes », *Magazine Gaspésie*, vol. 48, n° 2, automne 2011, p. 27-29.
- SNOW, Richard, *A Measureless Peril, America in the Fight for the Atlantic, The Longest Battle of World War II*, New York, Scribner, 2010, 353 p.
- TENNYSON, Brian, SARTY, Roger, « Sydney, Nova Scotia and the U-Boat War, 1918 », *Canadian Military History*, vol. 7, n° 1, hiver 1998, p. 29-41, <http://www.alliedmerchantnavy.com/amn/documents/u-boat-war-1918.pdf>, article consulté le 23 juin 2019.
- THEOBALD, Robert Alfred, *Le secret de Pearl Harbor 7 décembre 1941*, Paris, Payot, 1955, 158 p.
- TRÉPANIÉ, Louis, « 1942 : la Bataille du Saint-Laurent », *Revue d'histoire du Bas-Saint-Laurent*, - vol. IX, n° 3, octobre-décembre 1983, p. 85-96. http://semaphore.uqar.ca/598/1/ESTUAIRE_1983_NO-3.pdf, article consulté le 2 octobre 2018.
- TUCKER, Gilbert Norman, *The Naval Service of Canada. Its official History*, vol. 1 : Origins and Early Years, Ottawa, ministère de la défense nationale, 1952, XII, 436 p.
- TUCKER, Gilbert Norman, *The Naval Service of Canada. Its official History*, vol. 2 : Activities on Shore during the Second World War, Ottawa, ministère de la défense nationale, 1952, XIII, 579 p.
- WEIR, Erin, *The Nazi Submarine Blockade: A Near Victory of Economic Warfare?*, mémoire de maîtrise (histoire), University of Calgary, 2007, VI, 169 p.
- YVON, Anne-Marie, « Des navires, coulés en 1942, découverts dans le fleuve Saint-Laurent », *Radio-Canada international*, 10 novembre 2015, <https://www.rcinet.ca/fr/2015/11/10/des-navires-coules-en-1942-decouverts-dans-le-fleuve-saint-laurent/>, article consulté le 10 juillet 2019.

3.3 Mont-Joli

BRÉBEUF, Collège, « Per Ardua ad Astra », sous la direction de Paul Legendre, vol. X, n° 5, Montréal, Lundi le 1er février 1943, p. 1. https://portail2.brebeuf.qc.ca/Biblio/brebeuf/Brébeuf_1943.pdf, article consulté le 7 février 2019.

CHARLAND, Chris, « L'épave d'un avion témoigne de l'histoire des bombardiers Halifax », *Aviation royale canadienne*, 15 décembre 2015, <http://www.rcaf-arc.forces.gc.ca/fr/article-modele-standard.page?doc=l-epave-d-un-avion-temoigne-de-l-histoire-des-bombardiers-halifax/ii1b4v7k>, article consulté le 29 mai 2019.

COMMANDANT DE L'AVIATION ROYALE CANADIENNE, *Doctrine aérospatiale des Forces Canadiennes. Commandement*, Winnipeg, Centre de guerre aérospatiale des Forces Canadiennes, 2012, 58 p. http://www.rcaf-arc.forces.gc.ca/assets/AIRFORCE_Internet/docs/fr/centre-guerre-aerospatiale-fc/b-ga-403-000-fp-001.pdf, page consultée le 28 janvier 2019.

CONRAD, Peter, *Saskatchewan in War: The Social Impact of the British Commonwealth Air Training Plan on Saskatchewan*, mémoire de maîtrise (histoire), Université de la Saskatchewan, 1987, X, 228 p.

CRAVEN, Wesley et James Lea CATE, *The Army Air Forces in World War II*, <http://www.ibiblio.org/hyperwar/AAF/I/index.html>, XXII, 670 p., consulté le 4 août 2019.

DORNIER, François, « Des bombardiers au-dessus du fleuve », *L'Estuaire*, vol. XIII, n° 3, printemps 1990, p. 91–97.

DORNIER, François, « La plus grande école d'aviation du Commonwealth : Mont-Joli 1941-1945 », *Cap-aux-Diamants*, n° 87, automne 2006, p. 23–25.

DOUGLAS, William, *La création d'une aviation militaire nationale*, Tome II, Ottawa, Le ministère de la Défense nationale et le centre d'édition du gouvernement du Canada, 1987, 881 p.

DUNDAS, Barbara, *Les femmes dans le patrimoine militaire canadien*, Montréal, Art Global et le ministère de la Défense nationale en collaboration avec le ministère des Travaux publics et Services gouvernementaux Canada, 2000, 157 p.

FACON, Patrick, « Les bombardements aériens ont vaincu l'Allemagne », dans Jean LOPEZ et Olivier WIEVIORKA, dir., *Les mythes de la seconde guerre mondiale*, Paris, Perrin, 2015, p. 295 - 315.

FILLION, Nadia, « Les tours de guet de Sainte-Flavie », *L'Estuaire*, n° 68, juin 2008, p. 38-43.

FORTIN, Clément, « Arthur-Joseph Lapointe et Anna-Marie Ducharme : les parents de l'artiste et sénateur Jean Lapointe », *L'Estuaire*, vol. XXVI, n° 1 (62), janvier 2003, p. 8-14.

GREENHOUS, Breerton et Hugh HALLIDAY, *L'aviation militaire canadienne 1914-1999*, Montréal, Art Global, 1999, 158 p.

HATCH, Fred et Martin SHADWICK, « Aviation militaire », *L'Encyclopédie Canadienne*, 4 mars 2015, <https://www.thecanadianencyclopedia.ca/fr/article/aviation-militaire>, article consulté le 6 avril 2020.

HATCH, Fred, *Le Canada, Aérodrome de la démocratie : Le plan d'entraînement du Commonwealth britannique, 1939-1945*, Ottawa, Service historique, ministère de la Défense nationale, 1983, 246 p.

HEIDE, Rachel Lea, « The Politics Behind BCATP Base Selection at Prince Albert, Saskatchewan », dans Yves TREMBLAY, dir., *L'histoire militaire Canadienne depuis le XVII^e siècle*, Ottawa, Défense nationale, 2001, p. 187-194.

HEIDE, Rachel Lea, « Les politiques sur la sélection des bases pour le PEACB dans les prairies canadiennes », *Revue de l'aviation royale canadienne*, vol. 5, n° 2., printemps 2016, p. 101–115. http://www.rcaf-arc.forces.gc.ca/assets/AIRFORCE_Internet/docs/fr/centre-guerre-aerospatiale-fc/elibrary/la-revue/2016-vol5-no2-printemps.pdf, article consulté le 27 juin 2019.

HEIDE, Rachel Lea, « Le Plan d'entraînement aérien du Commonwealth britannique », Gouvernement du Canada, Ministère des Anciens Combattants, <http://www.veterans.gc.ca/fra/remembrance/history/second-world-war/british-commonwealth-air-training-plan#page3>, article consulté le 21 septembre 2018.

JOHNSON, « Rick » E.A., *Trenton 50 Years of Air Force*, CFB Trenton, Copyright CFB Trenton 50th Anniversary Committee 1981, 1981, 160 p.

KOSTENUK, Samuel et John GRIFFIN, *RCAF Squadron Histories and Aircraft, 1924-1968*, Toronto, A.M. Hakkert Ltd., 1977, XIX, 255 p.

LANGLOIS, Gabriel, « Le séminaire de Rimouski et la guerre 1939-1945 », *L'Estuaire*, vol. XXV, n° 2 (61), juin 2002, p. 3-8.

MARCH, William, « Aviation royale canadienne », *L'encyclopédie Canadienne*, 30 mars 2015, <https://www.thecanadianencyclopedia.ca/fr/article/aviation-royale-canadienne>, article consulté le 4 avril 2020.

MARION, Normand, « Un hommage à des héros du Bomber Command », *Aviation royale du Canada*, 5 juillet 2012, <http://www.rcaf-arc.forces.gc.ca/fr/article-modele-standard.page?doc=un-hommage-a-des-heros-du-bomber-command/j56y0gt4>, article consulté le 29 mai 2019.

MARTIN, Jean, « La plus grande « bataille aérienne » de l'histoire canadienne : le plan d'entraînement aérien du Commonwealth britannique et les pertes de l'Aviation militaire au Canada pendant la Deuxième Guerre mondiale », *Revue de l'Aviation royale canadienne*, vol. 5, n° 2, printemps 2016, p. 56-63. http://www.rcaf-arc.forces.gc.ca/assets/AIRFORCE_Internet/docs/fr/centre-guerre-aerospatiale-fc/elibrary/la-revue/2016-vol5-no2-printemps.pdf, article consulté le 30 juin 2019.

MAYNE, Oliver, « Une épreuve décisive de la détermination : Article XV, le plan d'entraînement aérien du Commonwealth britannique et une croisade pour la reconnaissance nationale. », *Revue de l'Aviation royale canadienne*, vol. 5, n° 2, printemps 2016, p. 19-39. http://publications.gc.ca/collections/collection_2017/mdn-dnd/D12-16-5-2-fra.pdf, article consulté le 28 juin 2019.

MAYNE, Richard, « Programme d'entraînement aérien du Commonwealth britannique », site internet de l'Aviation Royale du Canada, 2016-03-10. <http://www.rcaf-arc.forces.gc.ca/fr/histoire-patrimoine/plan-entrainement-aerien-commonwealth-britannique/histoire.page>, article consulté le 19 septembre 2018.

ROY, Michel, « L'histoire de Matane Air Services », *Au pays de Matane*, 103^e n°, vol. LII, n° 1, mai 2017, p. 1-9.

SAINDON, Richard, *Chronique du Bas-Saint-Laurent 1535-2017*, Québec, Les éditions du Septentrion, 2017, 377 p.

SILVERMAN, Peter, « Our American Airmen », *LEGION. Canada's Military History Magazine*, vol. 93, n° 5, septembre-octobre 2018, p. 48-50.

SILVERMAN, Peter, « Rugged workhorse », *LEGION. Canada's Military History Magazine*, vol. 96, n° 2, mars-avril 2021, p. 54-57.

VERNON, Jerry, « Des chevaux inscrits sur la liste de paye », *Revue de l'Aviation royale canadienne*, vol. 5, n° 2, printemps 2016, p. 83-100. http://www.rcaf-arc.forces.gc.ca/assets/AIRFORCE_Internet/docs/fr/centre-guerre-aerospatiale-fc/elibrary/la-revue/2016-vol5-no2-printemps.pdf#des-chevaux-inscrits-sur-la-liste-de-paye, article consulté le 13 mars 2019.