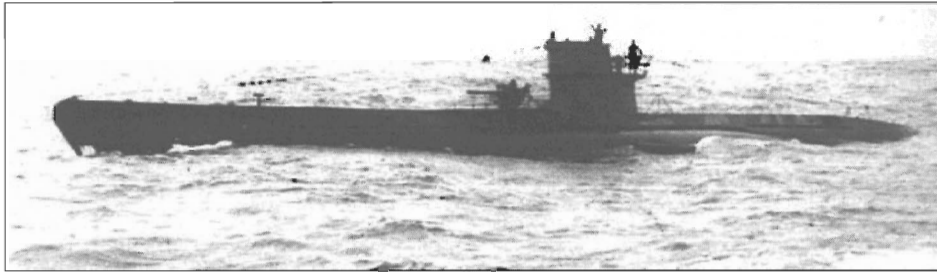


# Nous étions à la merci de nos ennemis...

## Récit du torpillage du S.S. Carolus

Par Samuel CÔTÉ

Plusieurs historiens vous diront que la Bataille du Saint-Laurent n'aura été qu'un combat de petite envergure. Pour certains rivaux qui ont assisté de près ou de loin aux



Le U-69, pendant un voyage en territoire ennemi.  
(Source : Archives allemandes; gracieuseté de Roland Berr)

torpillages, des angoisses grandissantes les habitaient de jour en jour sans vraiment savoir ce qui se passait. Bien sûr à cause de la censure imposée par le gouvernement. Notre région n'allait pas y échapper. C'est ainsi que la population de Métis-sur-Mer sera réveillée tôt, dans la nuit du 9 octobre 1942, alors que le S.S. Carolus passait au large accompagné de cinq autres navires en direction de Montréal, sans véritablement se douter que le sous-marin allemand, le U-69 l'attendait avec impatience. La proie à portée de la main, le Kaplt. Gräf n'allait pas hésiter... le Carolus coula en peu de temps apportant avec lui 11 membres de l'équipage.

À 0 h 07, deux torpilles sont lancées en direction du Carolus. Comme il se trouvait à l'avant des autres, il courait un plus grand risque d'être atteint. Une des torpilles se dirigea vers l'HMCS Arrowhead, une escorte qui protégeait le convoi. Un marin, alors sur le pont, voit la silhouette de l'engin destructeur phosphorescent fonçant droit vers eux. Grâce à sa vigilance et à une manœuvre des plus périlleuses effectuée par le lieutenant Edgar G. Skinner, il s'en tire miraculeusement. La torpille ne frôla que la poupe de la corvette et explosa six minutes plus tard, dû à une détonation automatique. Pour ce qui est de la seconde, elle sera perdue de vue. Sans résultat, le commandant Gräf ordonna le

lancement d'une troisième torpille vers 0 h 09. Après une course de quatre minutes, elle frappe en plein centre, l'impact est fatal, le Carolus se casse en deux, roule sur les vagues et disparaît en seulement deux minutes. Les pauvres navigateurs étrangers auront donné leur dernier souffle à un pays inconnu qui est le nôtre. Sentant le danger, les Allemands prirent immédiatement la fuite sachant bien qu'il y aurait une réplique.

### Le sort réservé aux marins

Pour plusieurs marins, mourir au combat n'était pas le pire des scénarios imaginés. Leur âme de loup de mer était déjà préparée à cette éventualité; mais la mort arrivait tellement vite que la réalité les frappait en plein visage. Percuté durement, l'équipage d'un navire avait seulement 50 % de chance de survivre. Le spectre de la mort était donc omniprésent à bord de ces embarcations. Une explosion, un incendie, un jet de vapeur brûlant ou encore une noyade à force de surnager dans les eaux glaciales étaient les principales causes de décès. La pire des choses était que, bien souvent, les hommes flottaient à la dérive, après la disparition partielle de leur bateau. Comme dans plusieurs attaques, les autres bâtiments du convoi hésitaient à s'arrêter et à servir de cible pendant leur sauve-

tage. Il fallait donc abandonner les marins et continuer sa route.

Si nous étions dans un grand convoi, il y avait des embarcations de secours assignées pour prendre les

survivants. Les navires marchands qui n'avaient pas transporté de passager ou de troupes pouvaient prendre des rescapés. Les escortes ne prenaient pas la chance d'aller les secourir jusqu'à ce qu'ils soient sûrs que le U-Boat ou la menace de danger ait quitté le secteur<sup>1</sup>.

Mais, dans le cas du Carolus, les secours viendront assez vite comme en témoigne l'extrait suivant :

*Avant d'être secourus par deux corvettes, les survivants ont dû s'accrocher pendant trois-quarts d'heure à des réservoirs vides d'essence, à des débris et à des radeaux. Quelques marins se trouvèrent pris à l'intérieur du navire qui coula moins de deux minutes après avoir été atteint. D'autres se noyèrent en essayant de surnager. Selon le chef officier [Paul Sammarlund], la torpille ennemie atteignit le navire à minuit et quart. Le chef officier ajouta que par la suite, il tenta de mettre à l'eau une embarcation de sauvetage, mais qu'il n'y réussit pas, parce que le vaisseau coulait trop rapidement « Je sautai alors à la mer, et je m'accrochai à un débris quelconque jusqu'à ce que trois d'entre nous aient pu se réunir sur un radeau. Nous y demeurâmes environ une demi-heure et fûmes ensuite secourus par une corvette ». Le canonier naval Henry Harley a donné un tableau vivant de la*

scène qui se passa lors du torpillage. « J'étais, dit-il, dans une cabine quand la torpille frappa notre navire. Nous ouvrîmes la porte et l'eau entra abondamment dans la cabine. Nous sortîmes sur le pont et je criai au second officier Anderson : « Qu'est-il arrivé? » Il me répondit : « Nous venons d'être atteints. » « Aux chaloupes! » Mais toutes les embarcations avaient été détruites par la torpille. Les hommes sautaient à la mer. Nous nous sommes accrochés à des débris et des réservoirs vides d'essence puis avons pris place par la suite dans un radeau. »<sup>2</sup>

L'officier Anderson cité ci-haut a malheureusement disparu dans cette tragédie.

Mais pour Robert Dowson l'attente a été de longue durée :

*Je me suis accroché pendant trois heures dans l'eau froide soutenu seulement par une planche qui flottait là, avec ma ceinture déchirée. J'ai entendu beaucoup de hurlements essayant de localiser les survivants. Le Arrowhead est venu finalement traînant un immense filet et vous devez attraper le filet au premier passage, difficile à faire quand vos mains sont gelées; mais un échec et vous êtes sous les hélices du bateau et c'est fichu<sup>3</sup>.*

Après une chasse infructueuse au U-Boat, les corvettes ont finalement recueilli les rescapés. L'Arrowhead embarqua treize des survivants, tandis que l'Hepatica fit monter à bord les six autres, pour les amener à Québec. Le U-69 quitta la zone du Saint-Laurent le 11 octobre 1942 épié de trop près par l'unité royale d'aviation. Trois jours plus tard, sur le chemin du retour et par un hasard, il coula près de Terre-Neuve le traversier S.S. Caribou faisant 136 morts.

### Revenons en arrière

Dès mai 1942, les premiers assauts sont perpétrés par les Allemands. Il faut donc agir le plus rapidement possible; des bases navales et aériennes sont construites dont celle de Mont-Joli. Dans cet élan, les autorités prirent plusieurs précautions, comme par exemple la loi du « black out » s'appliquant à tous

ceux vivant le long des côtes du Saint-Laurent. Cette loi obligeait les riverains à fermer toiles et rideaux à la tombée de la nuit. Les automobilistes devaient réduire l'intensité de leurs phares de moitié en les peignant. Tandis que les témoins des torpillages précédents ne pouvaient rien divulguer aux médias. Les Allemands étaient tout simplement trop bien préparés. Ils connaissaient notre fleuve après y avoir envoyé des espions, leur incursion n'était donc qu'une question de temps. La somme des torpillages s'élève à vingt durant la Bataille du Saint-Laurent. Cela démontre clairement la faiblesse du système de défense canadien et du manque flagrant d'effectifs. Aussi, aurions-nous sous-évalué l'audace et les techniques avancées de ces sous-marinières?

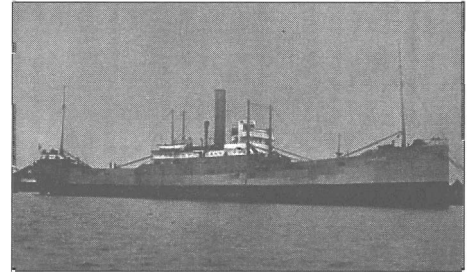
### Mythe ou réalité

Plusieurs légendes ont fait le tour de la région. L'une d'elles raconte qu'un soir, des marins allemands auraient fait la tournée des hôtels métisiers le temps d'une danse avec les petites canadiennes. De retour à leur base, ils se seraient empressés de communiquer les titres des pièces musicales pour prouver qu'ils avaient bien mis pied à terre en contrée ennemie. À Mont-Joli, un inconnu loua un garage et l'utilisa, dit-on, pour faire de l'espionnage! Entre Pointe-au-Père et Rimouski, des signaux lumineux partaient des montagnes environnantes le soir et semblaient transmettre des messages aux sous-marins. Aussi, la présence de marins supposément rescapés de navires torpillés ne serait qu'un stratagème pour faire vendre des bons de la Victoire<sup>4</sup>. Vrai ou Faux? Je crois que jamais personne ne sera en mesure de découvrir la vérité au sujet de ces ouï-dire.

### S.S. Carolus

Ce navire à vapeur de 2 245 tonnes, construit en 1919 en Angleterre, aura fait le tour des ports européens avant d'être utilisé contre nous quand les Finlandais ont rejoint les Allemands dans la bataille de Russie en 1941. L'année suivante, il sera saisi en même temps que son jumeau le *Éricus* par le gouvernement du Canada. Pendant l'hiver 1942, il

est réquisitionné à Montréal sur ordre du tribunal, pour enfin être assigné au convoi Québec/Labrador. Parmi la trentaine de marins qui composaient le Carolus, vingt étaient Finlandais, six Canadiens, deux Danois, un Suédois et un Espagnol complétaient l'équipage.



S.S. Carolus (Source : www.uboa.net)

L'épave du Carolus repose à près de 1000 pieds au fond de la mer, à 8,5 milles nautiques du quai de l'Institut Maurice-Lamontagne, pour ceux qui connaissent l'endroit. La forte pression exercée par la profondeur rend impossible la plongée dans l'univers lugubre et funeste de ce cimetière marin. La seule façon est de l'imaginer reposant au fond du fleuve.

### Lexique

**HMCS :** His Majesty Canadian ship  
**S.S. :** Steamship (navire à vapeur)  
**U-Boat :** Sous-marin allemand  
**Kaplt. :** Lieutenant allemand

### Bibliographie

GREENFIELD, Nathan M. *The Battle of the St. Lawrence*. Harper Collins Publishers, janvier 2004. 286 p.  
 JORDAN, Roger W. *The World's Merchant Fleets*. Naval Institute Press, mars 2000. 624 p.  
 MCKEE, Fraser M. *Sink all the shipping there*. Vanwell Publishing Limited, mai 2004. 192 p.

### Notes

Pour plus de détails ou commentaires : samhero@msn.com

- 1 Martin Walsh, ancien chauffeur sur le S.S. Fleurus, témoignage reçu par l'auteur.
- 2 Extrait du journal *Action Catholique*, jeudi le 15 octobre 1942.
- 3 Traduction de l'auteur, James W. Essex, *Victory in the St. Lawrence*, Boston Mills Press; édition rééditée, février 2004, p. 134.
- 4 Tirée du site du Musée naval de Québec, www.mnq-nmq.org