

Le Saint-Laurent : une voie d'accès stratégique

W.A.B. Douglas

Number 43, Fall 1995

Guerres et paix

URI: <https://id.erudit.org/iderudit/8771ac>

[See table of contents](#)

Publisher(s)

Les Éditions Cap-aux-Diamants inc.

ISSN

0829-7983 (print)

1923-0923 (digital)

[Explore this journal](#)

Cite this article

Douglas, W. (1995). Le Saint-Laurent : une voie d'accès stratégique. *Cap-aux-Diamants*, (43), 19–23.

LE SAINT-LAURENT : UNE VOIE D'ACCÈS STRATÉGIQUE

par W.A.B. Douglas

LES COMMUNICATIONS FAVORISENT LE DÉVELOPPEMENT des continents, façonnent les sociétés et captivent les érudits. Le fleuve Saint-Laurent et ses trois principaux affluents, le Saguenay, le Richelieu et l'Outaouais, qui s'étendent sur plusieurs milliers de kilomètres et pénètrent jusqu'au cœur de l'Amérique du Nord, constituent un élément essentiel des communications canadiennes. Le Saint-Laurent et les grands lacs intérieurs qui mènent aux plaines du Centre ont d'ailleurs été la première route régionale canadienne. Dans ce contexte, les vallées bordées par le Bouclier laurentien sont tout naturellement devenues des voies commerciales, des colonies et le siège de nombreux conflits. Elles ont peu à peu formé ce que l'historien Donald Creighton appelle l'«empire du Saint-Laurent».

Divers ouvrages canadiens témoignent de l'influence du Saint-Laurent. Des études de Harold Innis et de Donald Creighton sur l'échange des produits de base et le commerce ont inspiré bon nombre d'ouvrages, notamment la magistrale histoire sociale et économique du Bas-Canada de Fernand Ouellet. Innis et Creighton ont avancé la «thèse laurentienne», selon laquelle l'expansion économique et politique du Canada se serait appuyée sur les voies de communication est-ouest qui trouvaient leur origine de l'autre côté de l'Atlantique. Même si cette vision de l'histoire centrée sur les liens avec la mère patrie a été contestée et adaptée en conséquence, il n'en demeure pas moins qu'elle a servi de fondement aux théories des communications de Marshall McLuhan, célèbre élève de Harold Innis, et qu'elle constitue un cadre d'analyse géopolitique qui présente un intérêt véritable pour les spécialistes de l'histoire militaire et navale.

Les premières populations laurentiennes

L'influence du Saint-Laurent se fait sentir chez les premiers habitants de cette région de l'Amérique du Nord. Il y a près de douze mille ans, lorsque l'*Inlandsis laurentidien* atteignait encore la rive nord du fleuve Saint-Laurent, des Paléo-Indiens vivaient au nord de ce qui constitue aujourd'hui le lac Ontario. On trouve encore à Sainte-Annes-des-Monts et à Cap-au-Renard, à l'embouchure

du fleuve, et à l'île Thompson, située à plusieurs centaines de kilomètres en amont, des vestiges d'habitations du peuple Plano datant de 7 000 av. J.-C. En outre, des tertres funéraires de la côte du Labrador et de la rive du Saint-Laurent remontent à 5 500 av. J.-C. Entre 4 000 et 1 000 av. J.-C., des peuples nomades suivent des cours d'eau à la recherche de cuivre, de cobalt, d'argent et de silice, dont ils font l'échange. Dès l'an 500 de notre ère, les Iroquois cultivent le maïs et s'éta-



blissent dans la vallée du Saint-Laurent pour y faire de l'agriculture. Désireux d'étendre leur territoire, les Iroquois conquièrent et assimilent des peuples le long de la côte nord du lac Ontario. L'*Atlas historique du Canada* (volume I, *Des origines à 1800*, publié en 1987) contient de magni-

Amérindiens habitant les côtes du fleuve Saint-Laurent au début du XVII^e siècle. Reconstitution de David Rickman. (Coll. Ministère de la Défense nationale).

riques descriptions de ces mouvements de population.

Même si des Islandais s'aventurent apparemment jusqu'au golfe du Saint-Laurent en 1 000 et en 1 002, il faut attendre au moins 500 ans avant l'arrivée des pêcheurs côtiers européens. Ceux-ci sont suivis de près par les explorateurs. Les con-



En 1690, William Phips, un homme «ignorant, brutal, rapace et violent» tente de s'emparer de Québec avec 32 navires et 2 000 miliciens. Le gouverneur Frontenac lui tient tête et fait échouer le projet des Britanniques venus de Boston. Pour célébrer cette victoire, Louis XIV fit frapper une médaille commémorative dite «Kebeca liberata».

(Coll. privée).

flits sont inévitables. Comme l'explique Marcel Trudel, les Iroquois, qui ont jusqu'alors entretenu de bonnes relations avec les nouveaux arrivants, se transforment en alliés méfiants, puis en ennemis sanguinaires. Samuel de Champlain vient établir la première colonie de Nouvelle-France sur le Saint-Laurent en 1608, et les Français ne parviennent à faire la traite des fourrures qu'en menant des expéditions militaires contre les Iroquois et grâce à l'appui des Algonquins et des Hurons. Dans le golfe du Saint-Laurent, par ailleurs, les pêches sont menacées par l'attitude belliqueuse des Inuit. Les Européens établis en Nouvelle-France ont constamment à déployer des efforts pour s'assurer le soutien de leurs alliés indiens, puisqu'ils ne sont que 107 en 1627.

Le fleuve dans les guerres intercoloniales

Quand l'Angleterre et la France entrent en guerre au cours de cette même année, la colonie se voit menacée. En 1628, sir David Kirke lance la première des expéditions britanniques devant abou-

tir, 131 ans plus tard, à la chute de Québec lors de la guerre de Sept Ans. Kirke, qui capture Québec dans des circonstances équivoques en 1629 (les pays avaient déjà signé un traité de paix et la ville est remise aux Français en 1632), connaît plus de succès que sir William Phips, cet homme «ignorant, brutal, rapace et violent», qui tente de s'emparer de la ville en 1690, et le malheureux amiral sir Hovenden Walker, qui fait de même en 1711. C'est à Phips que Frontenac adresse sa fameuse réplique «Je vous répondrai par la bouche de mes canons». L'échec de cette expédition menée depuis la Nouvelle-Angleterre est attribuable aux mauvais préparatifs et au manque d'expérience des troupes. La flotte de Walker, quittant aussi la Nouvelle-Angleterre, est pour sa part victime de l'incompétence de ses pilotes, qui la font échouer sur la grève du golfe.

En 1746, les intentions des Britanniques de prendre Québec après Louisbourg s'envolent en fumée, le Royal Navy étant incapable de monter une telle expédition. L'amiral sir Peter Warren, qui est en proie au scorbut et doute de ses chances de succès, écrit à son ami l'amiral sir John Norris, depuis Louisbourg, en juin 1746 : «...j'occasionnerais d'énormes dépenses à mon pays, je mettrais en danger la vie de nombreux sujets britanniques inutilement et je serais évidemment blâmé en cas d'échec, comme c'est toujours le cas, que j'aie mal agi ou non. Quoi qu'il en soit, je suis persuadé que nous ne pourrions mener la mission à terme cette saison-ci.»

Quiconque possédait Québec possédait le Canada, mais personne ne pouvait régner sur cette ville sans le soutien de l'arrière-pays. À la suite des deux captures de Louisbourg, la première en 1745 et la seconde en 1758, les Britanniques, avant de s'aventurer en amont du fleuve, tentent donc de «dégager» l'arrière-pays. Ils entreprennent des campagnes de destruction et de déportation sans merci et se fient aux approvisionnements reçus d'outre-mer et de la Nouvelle-Angleterre pour maintenir leurs propres forces en Nouvelle-Écosse et au Canada. Puisqu'il n'y a aucune navigation dans le golfe et sur le fleuve avant la fin du printemps et qu'on se débrouille encore assez mal sans l'appui de marins qui connaissent bien les lieux (comme l'expédition Walker l'a expérimenté en 1711), les Britanniques doivent tracer sur une carte la route qui mène à Québec au cours de l'hiver et du printemps de 1758-1759 et quitter l'Angleterre au moment opportun. L'amiral Philip Durell, dont l'escadre passe l'hiver à Halifax (Nouvelle-Écosse), dirige l'expédition qui remonte le fleuve. Il a la chance de compter parmi ses officiers le futur navigateur et explorateur James Cook. Sans un tel appui, ni Durell ni l'amiral sir Charles Saunders, venu d'Angleterre, n'auraient pu faire remonter une aussi importante flotte de

bâtiments de ligne et de transport jusqu'à l'île d'Orléans, et plus loin encore.

En dépit de l'expérience acquise par les Britanniques lors d'innombrables expéditions amphibies menées en Europe, dans les Caraïbes et en Amérique du Nord depuis 1739, Québec survit presque à l'attaque. W.J. Eccles et C.P. Stacey expliquent bien les lacunes de la tactique du général James Wolfe; par ailleurs, le climat et la géographie du golfe et du fleuve ajoutent à la difficulté des opérations. Au printemps de 1760, comme le signale Guy Frégault, le capitaine Joseph Deane lève le siège de Québec en faisant remonter le fleuve à la frégate *Lowestoft* avant l'arrivée de l'escadre française. «Un seul vaisseau de ligne, s'écrit Jean-Nicholas Desandrouins, et la place était à nous».

De la Royal Navy à la Marine royale du Canada

Si les efforts déployés par les Américains pour prendre Québec pendant la guerre de la Révolution américaine se soldent par un échec, c'est parce que Benedict Arnold et Richard Montgomery, bien qu'ils aient atteint la basse-ville, ne contrôlent ni le golfe ni le fleuve, à cause des forces auxiliaires locales qui prêtent main-forte à la Royal Navy, et en dernière analyse parce qu'ils n'obtiennent jamais l'appui total des Canadiens. Lors de la guerre de 1812, si les Américains avaient tenté de conquérir Québec (la plupart des historiens estiment qu'ils auraient dû le faire), la Royal Navy aurait encore pu, grâce à l'appui des fusiliers marins de la province, y apporter les renforts et les approvisionnements qui avaient par le passé permis aux forces britanniques de l'Amérique du Nord de repousser les envahisseurs ou du moins de les tenir à distance. Lors des rébellions du Haut-Canada et du Bas-Canada en 1837-1838, et par la suite en 1860, quand la guerre de Sécession semble mettre en péril l'Amérique du Nord britannique, des navires de guerre et de transport britanniques remontent une fois de plus le Saint-Laurent chargés de renforts pour les garnisons locales. L'histoire démontre que, lors des opérations militaires et navales menées au Canada, le soutien provenant de l'autre côté de l'Atlantique s'avère plus efficace que celui qui arrive de la Nouvelle-Écosse et de la Nouvelle-Angleterre.

Les plans de défense de l'Amérique du Nord britannique sont alors invariablement axés sur le rôle stratégique de Québec et de Montréal. Le long fleuve par lequel arrivent des milliers d'immigrants au XIX^e siècle est situé en bordure des États-Unis, pays puissant et parfois menaçant. Aussi, vu la possibilité que des navires marchands armés de la Russie s'aventurent dans le golfe en 1877 et compte tenu du *Colonial Defence Act*

adopté en 1865, on se met à élaborer plusieurs plans pour que des forces navales ou quasi-navales du Canada appuient celles de la Royal Navy en temps de guerre. Longtemps avant la promulgation de la Loi du service naval de 1910, le ministère de la Marine et des Pêcheries établit une force de protection des pêches, qui constitue l'embryon de la Marine royale du Canada et le



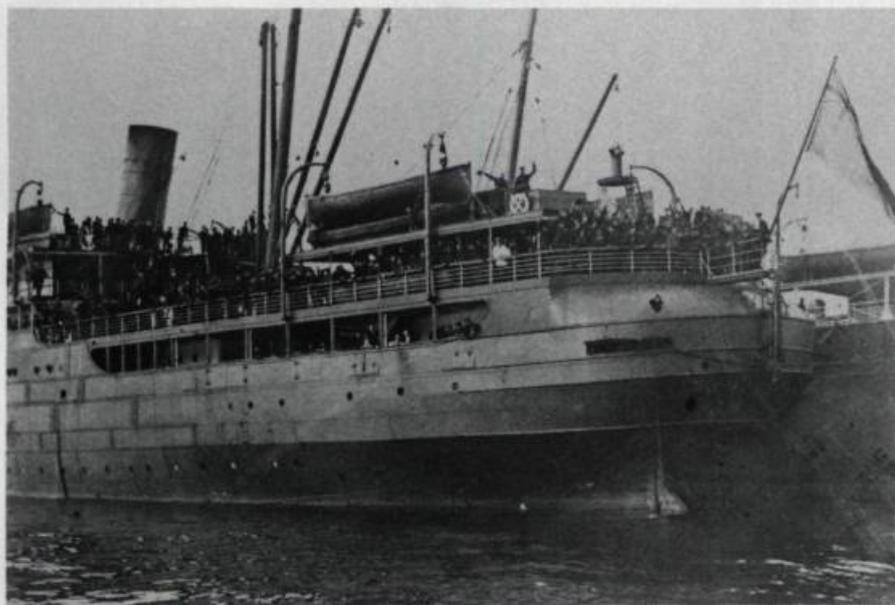
noyau de la flotte qui défendra plus tard les convois contre les sous-marins.

Les sous-marins allemands

Lorsque la guerre est déclarée contre l'Allemagne en 1914, les observateurs allemands sont tout aussi conscients de la vulnérabilité du golfe que les Canadiens et les Britanniques. Au cours des deux guerres mondiales, c'est de Montréal et de Québec que partent des milliers de Canadiens appelés à servir à l'étranger. Il en est de même des cargaisons de vivres et de munitions destinées aux alliés européens. Or, comme les moyens de défense navale sont insuffisants, on envisage pendant ces deux conflits mondiaux d'interdire le golfe aux navires marchands, mesure qui aurait

Combat de l'Atlante contre la flotte anglaise, 1760. Reconstitution par Webber, gravure publiée en 1904. Photo : Ministère de la Défense nationale. (Coll. René Chartrand)

Timonier d'un navire de guerre de la Royal Navy, seconde moitié du XIX^e siècle. Planche de David Rickman. (Coll. Ministère de la Défense nationale).



Le 3 octobre 1914, 30 navires quittent Gaspé pour l'Angleterre. (Fonds Montreal Star, Archives nationales du Canada).

été impensable avant la construction des chemins de fer. L'amiral sir Charles Kingsmill propose de fermer le détroit de Belle Isle en 1915, mais se heurte au refus de l'Amirauté. En 1942, des sous-marins allemands coulent plus de vingt navires dans le golfe, dont certains à moins de 350 kilomètres de Québec. La violence de la guerre éclate aux portes du Canada : des habitants de la côte gaspésienne voient des navires exploser et couler sous leurs yeux. «Qu'est-ce qui se passe en Gaspésie?», s'interroge Édouard Laurent dans un article. La réponse ne tarde pas à venir.

Obligé de déployer dix-sept corvettes dans le cadre de l'invasion d'Afrique du Nord, le gouvernement, qui dispose d'un nombre insuffisant de navires d'escorte pour les convois qui traversent l'Atlantique ou ceux qui naviguent dans le golfe, dévie vers les ports de l'Atlantique les marchandises destinées aux navires marchands océaniques.

Les activités de la marine marchande canadienne sont alors affectées par une poignée de sous-marins menant avec grande difficulté des opérations loin de leurs bases situées dans le golfe de Gascogne, mais commandés par des marins déterminés et compétents qui profitent au maximum des difficultés rencontrées par nos sonars lorsqu'ils fonctionnent dans des eaux soumises à d'importantes variations de température, comme c'est le cas dans le golfe. C'est seulement une fois que les alliés auront réussi à faire échec aux attaques lancées par les Allemands contre des navires marchands dans l'Atlantique, au cours de l'été de 1943, que les routes commerciales du golfe du Saint-Laurent redeviendront relativement sûres.

Les rumeurs selon lesquelles des sous-marins allemands gagnent souvent le rivage gaspésien ne sont pas fondées, bien que l'U-518, commandé par l'Oberleutnant zur See Friedrich Wissman, débarque l'espion Werner Alfred Waldmar von Janowski à New Carlisle, le 9 février 1942. Or, cet espion maladroit se trahit presque immédiatement. Il est livré à la Gendarmerie royale du Canada et se transforme en agent double. En 1943, l'U-262 et l'U-536 tentent audacieusement de sauver des prisonniers de guerre allemands dans le golfe. Ces deux tentatives échouent. Le service du renseignement de la Marine prend connaissance du fait que l'U-536, dirigé par le pittoresque Kapitänleutnant Rolf Schauenburg, doit embarquer un groupe d'évadés de

Bowanville (Ontario), à la Pointe de Maisonnnette, dans la baie des Chaleurs, à un moment donné entre les 26 et 28 septembre 1943. Les forces navales canadiennes empêchent les Allemands de ramasser les détenus en bouclant la baie au moyen de neuf navires de guerre, mais ne réussissent pas à attraper le sous-marin. Les moyens de défense du golfe, surtout l'importante couverture aérienne à partir des bases de Chatham (Nouveau-Brunswick) et de Summerside (Île-du-Prince-Édouard), sont cependant assez imposants pour persuader les sous-marinières de chercher leurs victimes ailleurs.

En 1908, pendant la visite du prince de Galles, une impressionnante escadre de navires de guerre britanniques et français se rend à Québec, pour symboliser les liens toujours très forts entre le fleuve et les patries européennes de nombreux Canadiens. Lorsqu'on ouvre la voie maritime du Saint-Laurent en 1959, on souligne son importance commerciale et militaire : des navires de guerre canadiens et britanniques accompagnent la reine Elizabeth et le yacht royal de Gaspé à Lakehead, qui porte alors le nom de Port Arthur et de Fort William. Au cours de la même année, des navires de guerre d'autres pays membres de l'OTAN remontent paisiblement le Saint-Laurent jusqu'à Toronto pour prendre part à la Canadian National Exhibition. L'auteur du présent écrit, qui a eu le plaisir d'être le navigateur du yacht royal, le *NCSM Kootenay*, et de parcourir toute la voie maritime du Saint-Laurent, dans les deux sens, à deux reprises au cours de cette année, se rappelle l'effet spectaculaire de la juxtaposition des navires marchands et des navires de guerre au lac Saint-Louis, à l'occasion de la visite royale. En 1959 et par la suite, la présence de navires de guerre sur le Saint-Laurent a symbolisé les liens de ce grand fleuve avec l'océan, avec les routes transatlantiques empruntées par les immigrants venus s'installer au Canada et les Canadiens partis combattre en Europe et avec les batailles qui



ont permis de garder ces routes ouvertes et de protéger le mode de vie des Canadiens. ♦

W.A.B. Douglas a été directeur du Service historique de la Défense nationale avant de devenir président de la Fondation canadienne de la bataille de Normandie.

Après treize ans de travaux, la voie maritime du Saint-Laurent est inaugurée le 26 juin 1959 par la reine Elizabeth II, le président Dwight Eisenhower et le premier ministre John Diefenbaker. (Fonds Montreal Star, Archives nationales du Canada).

LE MUSÉE D'HISTOIRE MILITAIRE À MONTRÉAL

AIDEZ-NOUS À LE BÂTIR!

Considérant l'évidence qu'on ne peut parler de l'histoire d'un pays sans parler de son histoire militaire, surtout ici au Canada et en Amérique où toutes les dates historiques sont liées, de près ou de loin, à des faits et des événements militaires ou paramilitaires (par exemple, les fondations de Québec, Montréal, Toronto, Kingston, Sault Sainte-Marie, Fort Garry, Nouveau Mexique, Californie et combien d'autres lieux!), le **Musée d'histoire militaire** s'est donné comme objectif de sensibiliser les populations nord-américaines (québécoises, canadiennes et aussi américaines) aux faits et gestes historiques et de rappeler l'importance des militaires canadiens dans la défense et le rayonnement de notre société.

ENVOYEZ VOS DONS À: MUSÉE D'HISTOIRE MILITAIRE
BFC MONTRÉAL, GARNISON DE LONGUE-POINTE
CASE POSTALE 4000, SUCCURSALE K, MONTRÉAL H1N 3R5

Un reçu d'impôt sera remis pour tout don de 10 \$ et plus - N° de charité 0906867-50