

La bataille du golfe du Saint-Laurent

Série du Souvenir



Anciens Combattants
Canada

Veterans Affairs
Canada

Canada

La bataille du golfe du Saint-Laurent

Photographies : Gracieuseté de Bibliothèque et Archives Canada (BAC) et du ministère de la Défense nationale (MDN).

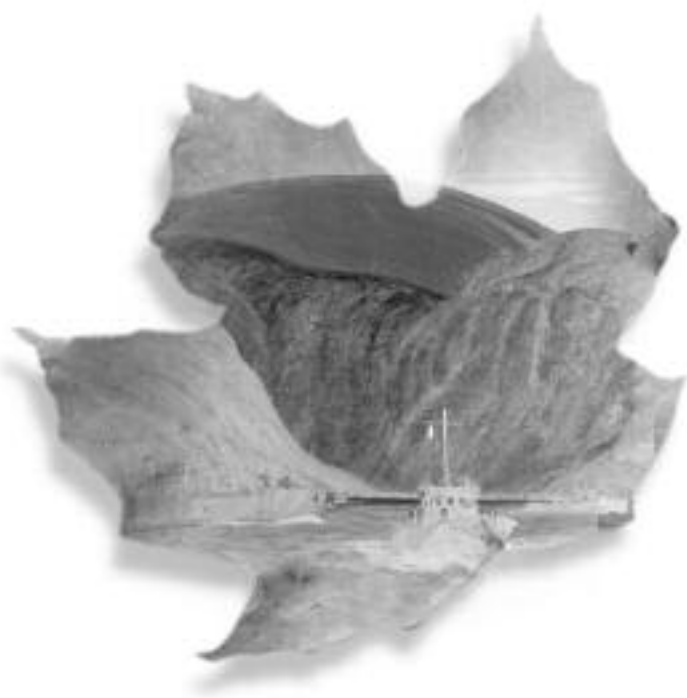
© Sa Majesté la Reine du chef du Canada, représentée par la ministre des Anciens Combattants, 2005.

No de cat : V32-84/2005

ISBN : 0-662-69036-2

Imprimé au Canada

La bataille du golfe du Saint-Laurent



LA BATAILLE DU GOLFE DU SAINT-LAURENT

Des générations de Canadiens et de Canadiennes ont défendu l'honneur de leur pays et du reste du monde en temps de guerre, en temps de paix, et lors de conflits militaires. Grâce au courage et aux sacrifices de ces hommes et de ces femmes, nous pouvons vivre en liberté et en paix tout en nous portant à la défense de ces valeurs dans le monde. Le programme Le Canada se souvient vise à mieux faire comprendre les efforts de ces Canadiens et Canadiennes, à honorer les sacrifices et les réalisations de ceux et celles qui ont servi leur pays et à rendre hommage à ceux et celles qui ont appuyé le Canada sur le front intérieur.

Le programme incite les Canadiens et les Canadiennes à participer à la commémoration grâce, entre autres, à des cérémonies et à des activités nationales et internationales, dont la Semaine des anciens combattants; à des activités d'apprentissage et à du matériel pédagogique destinés aux jeunes, notamment des activités en ligne; à l'entretien des monuments commémoratifs et des cimetières de guerre du gouvernement du Canada établis ici et à l'étranger, dont 13 monuments commémoratifs de la Première Guerre mondiale érigés sur les champs de bataille en France et en Belgique; à la prestation de services funéraires et d'inhumation.

La participation du Canada à la Première et la Seconde Guerres mondiales, et à la guerre de Corée, ainsi que sa contribution lors d'opérations militaires et d'opérations de maintien de la paix ont toujours été nourries par son engagement à protéger les droits des autres et à promouvoir la paix et la liberté. De nombreux Canadiens et Canadiennes ont donné leur vie pour ces croyances, et bien d'autres ont consacré leur vie à la poursuite de ces objectifs. Notre empressement à vouloir protéger les droits de la personne, la liberté et la justice nous caractérise aux yeux des autres pays du monde.

Anciens Combattants Canada invite les Canadiens et les Canadiennes à en apprendre davantage sur les réalisations et les sacrifices consentis par ceux qui ont servi notre pays et à aider à préserver leur héritage en transmettant le flambeau du souvenir aux futures générations.

... Vous jeunes désabusés, à vous de porter l'oriflamme et de garder au fond de l'âme le goût de vivre en liberté. Acceptez le défi, sinon les coquelicots se faneront au champ d'honneur.

- Extrait du poème « Au Champ d'honneur » de John McCrae

Pour obtenir la liste des publications disponibles, visitez notre site Web à l'adresse : www.vac-acc.gc.ca ou téléphonez au numéro sans frais 1 877 604-8469.

INTRODUCTION

C'est pendant la bataille du golfe du Saint-Laurent, qui s'est déroulée de 1942 à 1944, que des U-boot (sous-marins allemands) sont entrés dans le détroit de Cabot et le détroit de Belle Isle pour couler 23 navires. C'était la première fois depuis la guerre de 1812 que des navires de guerre ennemis venaient semer la mort dans les eaux intérieures du Canada. Certains combats ont eu lieu à 300 kilomètres à peine de la ville de Québec. La guerre, jusqu'alors lointaine encore qu'omniprésente



HALIFAX HERALD, LE 13 MAI 1942
(BIBLIOTHÈQUE ET ARCHIVES CANADA (BAC) –
NL12595).

Celle-ci a eu une incidence sur toute la portion de l'Océan Atlantique située entre l'Amérique du Nord et l'Europe. Les U-boot perturbaient grandement la circulation fluviale parce que le gros des expéditions transitait par les ports situés sur le Saint-Laurent. Bien qu'Halifax et Sydney constituent des zones d'agencement cruciales pour les convois à destination d'outre-mer, Montréal exportait plus de tonnes de marchandises en 1939 que tous les autres ports de la côte est du Canada réunis. Même en 1941 les ports de Montréal, de Trois-Rivières et de Québec comptaient encore pour un plus grand tonnage de marchandises expédiées que la moitié des expéditions envoyées

dans la vie de chacun, devint d'un seul coup proche, menaçante et bien concrète. La bataille du golfe du Saint-Laurent faisait partie en fait, d'un plus grand conflit qui s'est déroulé entre 1939 et 1945, soit la bataille de l'Atlantique.



LE 11 SEPTEMBRE 1942, LE NCSM CHARLOTTETOWN (I) EST ENVOYÉ PAR LE FOND AU LARGE DE CAP-CHAT. DES TÉMOINS SUR LA GRÈVE ASSISTENT, HORRIFIÉS, À LA SCÈNE. (MINISTÈRE DE LA DÉFENSE NATIONALE (MDN), CN-3636)

à partir de la côte est canadienne. Il fallait en outre moins de temps pour atteindre Liverpool — le principal point d'arrivée des convois en Grande-Bretagne — en partant de Montréal que de New York. Toute activité susceptible d'entraver le transport maritime sur le fleuve Saint-Laurent, porte par excellence du centre industriel du Canada, constituait une grave menace.



ANNONCE POUR LES OBLIGATIONS DE LA VICTOIRE PUBLIÉE DANS LE MONTREAL DAILY STAR DU 2 NOVEMBRE 1942. (BAC – BN12595).

Entre 1942 et 1944, c'est précisément cette menace que les U-boat vinrent brandir. Les pertes modérées mais constantes qu'ils infligèrent, en termes de navires marchands et de vies humaines, étaient déjà en soi fort préoccupantes. La situation aurait été encore plus critique s'ils avaient pu fermer l'accès au golfe du Saint-Laurent au trafic extérieur, et par le fait même réduire de 25 p. 100 le

transport des marchandises. Les plans des Alliés pour l'invasion de l'Europe dépendaient de l'arrivée à bon port des navires marchands et de leur précieuse cargaison en Grande-Bretagne.

Ceux qui s'opposèrent à l'ennemi, et ceux qui donnèrent leur vie dans le golfe du Saint-Laurent, livrèrent donc un combat qui allait avoir des répercussions considérables.

LA BASE DE GASPÉ

On avait envisagé la possibilité que l'ennemi s'attaque aux navires marchands dans le golfe du Saint-Laurent. Au début de 1940, les stratèges de la Marine avaient réfléchi sérieusement au problème. Au début, ils avaient surtout projeté d'établir une modeste base navale à Gaspé, au Québec. À leur avis, une station équipée de quatre ou cinq yachts armés suffirait pour les besoins d'escorte locaux.

Ils devaient toutefois remanier complètement leurs plans au cours de l'été 1940. En effet, l'une après l'autre, les puissances européennes avaient succombé devant l'irrésistible poussée nazie. On craignait vraiment une invasion de l'Angleterre. Les chefs militaires entreprirent alors de trouver des endroits appropriés sur la côte Est du Canada pour y mettre la Royal Navy à l'abri, au cas où elle devrait quitter ses bases du Royaume-Uni. Avec son vaste port bien abrité, Gaspé vint en tête des possibilités. Quelques semaines plus tard, Gaspé comptait parmi les trois principaux ports maritimes de la côte Est, avec les deux ports déjà établis à Sydney et à Halifax, en Nouvelle-Écosse.

Les craintes d'invasion de l'Angleterre se dissipèrent en 1941, sans que l'on ne néglige pour autant la préparation bien nécessaire des défenses anti-sous-marines dans le golfe du Saint-Laurent, et les travaux se poursuivirent à la base de



L'INTERVENTION MENÉE PAR CES CHASSEURS CURTISS KITTYHAWK À MONT-JOLI (QUÉBEC) EN RÉPONSE AU TORPILLAGE D'UN NAVIRE ABOUTIT À LA PERTE D'UN APPAREIL ET DE SON PILOTE, LE COMMANDANT D'AVIATION J.A.J. CHEVRIER. (MDN, PMR 75-622)

Gaspé. En mars 1942, dans un discours prononcé à la Chambre des communes, le premier ministre William Lyon Mackenzie King exposa ses craintes d'une offensive imminente des U-boot dans le Golfe :

Au dire de certains officiers de la Marine de guerre canadienne, on peut s'attendre d'ici quelques mois à trouver des sous-marins dans le Golfe et même dans le fleuve Saint-Laurent. On sait, en effet, qu'un sous-marin ennemi peut traverser l'océan, marauder quelques jours et même quelques semaines le long de nos côtes et regagner sa base en Europe sans avoir à se ravitailler en combustible. Si ces prévisions sont exactes, il en résultera une nouvelle tâche pour la marine canadienne. En plus de collaborer à l'escorte des convois dans l'Atlantique, elle devra dorénavant protéger les convois dans le Golfe et le fleuve Saint-Laurent de même que le long de nos côtes¹.

Le 1^{er} mai 1942, on inaugura officiellement la nouvelle base navale de Gaspé, le NCSM *Fort Ramsay*. On y trouvait des défenses maritimes, des soutes à mazout, des jetées, des soutes à munitions, des ateliers d'entretien, un ber roulant, des installations de communication, ainsi qu'un hangar avec contre-étrave pour les hydravions. Toutefois, le spacieux port de Gaspé ne comptait qu'un seul navire, l'arraisonneur *Venning* de 18 mètres de long. Quelques jours plus tard, la

1. *Chambre des communes, Débats, 25 mars 1942, p. 1689.*

nécessité de ces installations et d'une présence infiniment plus marquée dans le golfe des navires de guerre devint évidente.

L'OFFENSIVE SOUS-MARINE GAGNE LA CÔTE EST DU CANADA

Une semaine après l'entrée en service du *Fort Ramsay*, Karl Thurmann, capitaine du *U-553*, fit entrer son U-boot dans le golfe du Saint-Laurent. Il avait été affecté à l'offensive sousmarine stratégique allemande contre les ports d'embarquement de l'Est de l'Amérique du Nord, connue sous le nom d'opération *Drumbeat*. Depuis son lancement en janvier 1942, les agresseurs avaient remporté 48 victoires contre des navires en eaux canadiennes sur la côte Est. La bataille prenait un tour nouveau du fait qu'elle progressait en direction de l'ouest vers le centre du pays.

Dans la nuit du 11 au 12 mai, Thurmann aperçut un navire de charge britannique, le *Nicoya*, qui venait de Montréal et transportait du ravitaillement de guerre. Il le torpilla à 15 kilomètres au nord de Pointe-à-la-Frégate. Avant l'aube, il coula



LE LIEUTENANT D'AVIATION M.J. BÉLANGER (À DROITE) ET SON ÉQUIPAGE ONT ATTAQUÉ LE *U-517* À TROIS REPRISSES, DANS LE GOLFE DU SAINT-LAURENT, SANS TOUTEFOIS RÉUSSIR À LE COULER. (MDN, PMR 77-178)



DES 562 PASSAGERS ET MEMBRES D'ÉQUIPAGE DU *CHATHAM*, TOUS, À L'EXCEPTION DE 13 SEULEMENT, SONT SAUVÉS PAR L'ÉQUIPAGE DU NCSM *TRAIL* AVEC LE CONCOURS DE L'APPAREIL DE L'ARC ET DES BÂTIMENTS D'ESCORTE DE LA GARDE CÔTIÈRE AMÉRICAINE. (BAC, PA-200329)



(BAC, PA-200321)



LORSQUE LE *CHATHAM* A SOMBRE, LE 27 AOÛT 1942, 13 DES 562 PASSAGERS ET MEMBRES D'ÉQUIPAGE ONT PÉRI. LES SURVIVANTS ONT ÉTÉ RESCAPÉS PAR L'ÉQUIPAGE DU NCSM *TRAIL*, L'AVIATION ROYALE CANADIENNE ET LA GARDE CÔTIÈRE AMÉRICAINE. (BAC, PAA-200331)

également le navire hollandais *Leto* affrété par le ministère britannique du Transport de guerre, au large de Rivière-la-Madeleine. Six membres de la marine marchande périrent au cours de la première attaque, une dizaine au cours de la seconde.

Le lendemain, pendant que la presse parlait des survivants dont les canots de sauvetage étaient venus s'échouer sur la côte gaspésienne, le quartier général de la Marine fit passer l'avis suivant :

Le transport maritime dans le Saint-Laurent [a] été la cible d'une première attaque ennemie le 11 mai, alors qu'un navire de charge était coulé. Quarante et un survivants sont ramenés à terre. La situation du transport sur le fleuve est surveillée de près et les plans élaborés depuis longtemps pour en assurer la protection spéciale sont mis en oeuvre. Le torpillage d'autres navires dans cette région ne sera pas rendu public afin de soustraire à l'ennemi toute information de valeur ².

2. David Robinson, « 71 navires de guerre se sont mérités la distinction du golfe du Saint-Laurent » *Commandement maritime Trident*, le 5 juin 1997.

On décida alors de renforcer considérablement les défenses gaspésiennes. Cinq dragueurs de mines Bangor, trois vedettes à moteur Fairmile et un yacht armé furent affectés à la Force d'escorte du Golfe. C'est à cette dernière qu'incombait essentiellement la responsabilité d'escorter les convois entre Québec et Sydney. Avec celle de Sydney, qui comptait deux dragueurs de mines Bangor, six vedettes Fairmile et deux yachts armés, elle constituait la principale force navale mise en service dans le Golfe.

Au cours de la nuit du 8 au 9 mai 1942, un observateur avait signalé au Commandement aérien de l'Est la présence d'un sous-marin allemand qu'il aurait aperçu, depuis Cape Ray, sur la côte de Terre-Neuve. C'était une erreur, mais le Commandement avait néanmoins envoyé des patrouilles anti-sous-marines survoler le Golfe dès le 11 mai 1942. Le soleil n'était pas encore couché qu'il apprenait le naufrage du *Nicoya*. Il envoya sans tarder des renforts aériens à l'aérodrome d'entraînement de Mont-Joli (Québec). Équipé de Canso et de Catalina, le 117^e Escadron (bombardement et reconnaissance) fut envoyé à North Sydney, en Nouvelle-Écosse. Quoique déjà réduit à la moitié de ses effectifs, cet escadron forma également un détachement à Gaspé. Treize autres escadrons du Corps d'aviation royal canadien entrèrent eux aussi en lice, notamment le 113^e Escadron (bombardement et reconnaissance) de Yarmouth, en Nouvelle-Écosse. C'est à ses Hudson que l'on attribuerait l'écrasante majorité des attaques aériennes anti-sous-marines lancées dans le golfe du Saint-Laurent avant la fin de l'année 1944.

Pendant le reste de la saison sans glace, la modeste force d'escorte intérieure de la Marine canadienne et ses homologues aériens luttèrent contre un ennemi rusé qui remportait d'incroyables succès.

En juillet 1942, Ernst Vogelsang engagea son *U-132* dans le

Golfe. Le 6 juillet, en moins de 30 minutes, il coula trois des douze navires du convoi QS-15, le *Dinaric* et le *Hainaut*, qui battaient pavillon anglais, et le bâtiment grec *Anastassios Pateras*. Finalement, les attaques à la grenade sous-marine du NCSM *Drummondville*, commandé par le lieutenant J.P. Fraser, obligèrent le sous-marin à plonger profondément et à rester caché pendant 12 heures. Quatre chasseurs Curtiss Kittyhawk, faisant partie du 130^e Escadron de Mont-Joli, se précipitèrent à l'attaque sous la direction du commandant d'aviation J.A.J. Chevrier. L'appareil de Chevrier ne revint jamais de cette mission. Le 20 juillet, Vogelsang décrocha une nouvelle victoire : il torpilla le navire marchand britannique *Frederika Lensen* à l'ouest de Pointe-à-la-Frégate, tuant dix marins marchands.

LES OPÉRATIONS DES SOUS-MARINS ALLEMANDS

À la fin du mois d'août, le commandant des forces sous-marines allemandes, l'amiral Karl Dönitz, déploya trois U-boot au large du détroit de Belle Isle où ils pourraient attaquer les convois qui soutenaient la construction des nouvelles installations de la base aérienne américaine à Goose Bay, au Labrador, ou ceux qui se rendaient de Sydney au Groenland. C'est ainsi que commença la guerre-éclair menée en équipe par le *U-517* de Paul Hartwig et le *U-165* d'Eberhard Hoffman, celle qui devait infliger les plus lourdes pertes au transport maritime pendant la campagne du golfe du Saint-Laurent.

Le 27 août, les deux sous-marins lancèrent leur offensive en attaquant de jour un petit convoi, le LN-6, qui se rendait de Québec à Goose Bay, ainsi que le convoi SG-6 qui, sous escorte américaine, allait de Sydney au Groenland. Au moment où les deux convois pénétraient dans le détroit de Belle Isle, Hartwig torpilla le transport de troupes américain *Chatham*, qui transportait 562 passagers. Ce bâtiment fut le premier transport de troupes

américain détruit pendant la Seconde Guerre mondiale. Le lieutenant G.S. Hall, qui commandait le NCSM *Trail*, l'escorte du LN-6 qui se trouvait non loin de là, se détacha du convoi pour se joindre aux efforts de sauvetage et sortir de l'eau glacée les survivants trempés et fortement mazoutés. Grâce à son courage et à celui des marins de la Garde côtière américaine qui escortaient le SG-6, il n'y eut que 13 morts à bord du *Chatham*.

Le lendemain, les deux U-boot revinrent à la charge contre le SG-6. Le *U-165* torpilla le navire marchand *Laramie*, tandis que le *U-517* attaquait un bâtiment américain, l'*Arlyn*. Le *Laramie* réussit à regagner tant bien que mal Sydney, en Nouvelle-Écosse, mais l'*Arlyn* et neuf de ses membres d'équipage trouvèrent leur dernière demeure dans les profondeurs du détroit de Belle Isle. La prochaine victime de Hartwig fut le premier navire de la marine marchande canadienne à périr dans la tourmente du golfe du Saint-Laurent. Le laquier *Donald Stewart* — ainsi appelé parce qu'il était assez petit pour emprunter le réseau d'écluses des Grands Lacs avant de pénétrer dans le Saint-Laurent — appartenait à la Canada Steamship Lines de Montréal et se rendait au Labrador, chargé de carburant



LE YACHT ARMÉ NCSM *RACCOON* (VUE DANS LE SENS DE LA LARGEUR) A ÉTÉ COULÉ DANS LA NUIT DU 6 AU 7 SEPTEMBRE 1942. QUELQUES SEMAINES PLUS TARD, LA MER REJETTE QUELQUES-UNS DES DÉBRIS DU BÂTIMENT. (MDN, 2784)

d'aviation et de ciment en vrac que l'Aviation américaine allait utiliser pour construire des pistes à Goose Bay. À 1 h 30 du matin le 3 septembre, une torpille de Hartwig déchira la coque du *Donald Stewart* juste en avant de la salle des machines, transformant le navire en un brasier flottant et tuant trois personnes. Le lieutenant Tom Golby, qui commandait le NCSM *Weyburn*, aperçut le U-boot et se précipita vers lui à toute vapeur, dans l'espoir de l'emboutir. Braquant sur lui le canon de 4 pouces de sa corvette, il lui lança quelques grenades sous-marines alors qu'il plongeait. Hartwig réussit à échapper à ses attaquants en partie grâce à des problèmes dans le système ASDIC (sonar) de la corvette.

La perte du *Donald Stewart* suspendit des travaux de construction essentiels à Goose Bay pendant des mois.

Plusieurs heures après l'intervention du *Weyburn*, un Digby piloté par le lieutenant d'aviation J.H. Sanderson, du 10^e Escadron (Gander), exécuta la première attaque du Corps d'aviation royal canadien contre un sous-marin allemand dans le secteur du Golfe. Sanderson, qui volait à une altitude de 45 mètres seulement au-dessus de la surface de l'eau, attaqua le *U-517*. Malheureusement, ses grenades sous-marines explosèrent prématurément, endommageant plus son avion que le sous-marin.

LA RECHERCHE DES SOUS-MARINS MEURTRIERS

Dès lors, le Corps d'aviation royal canadien s'employa à repérer les sous-marins meurtriers. Il dépêcha d'autres bombardiers à Mont-Joli. Sachant que la présence d'une couverture aérienne pouvait suffire à dissuader les U-boot, le commandement aérien de l'Est de l'ARC ordonna même à des avions des unités d'entraînement opérationnel de Greenwood et de Debert (Nouvelle-Écosse) et des écoles de reconnaissance générale de

Summerside et de Charlottetown (Île-du-Prince-Édouard) de survoler la zone. Même ainsi renforcée, cette couverture ne pouvait cependant rien si les conditions atmosphériques conspiraient contre les défenseurs. C'est d'ailleurs ce qui arriva au convoi QS-33. Enveloppé dans le brouillard entre Cap-Chat et Gaspé, il n'en émergea que pour être le plus durement frappé de toute la bataille du Golfe.

Paradoxalement, la forte couverture aérienne assurée ailleurs poussa les U-boot à remonter plus loin encore dans le Golfe, jusqu'à l'ouest de Pointe-des-Monts, où le Saint-Laurent n'a plus que 50 kilomètres de largeur. Ils y interceptèrent huit navires marchands, escortés par la corvette NCSM *Arrowhead*, le dragueur de mines NCSM *Truro*, le yacht armé NCSM *Raccoon* et deux vedettes Fairmile. Le convoi passait au large de Cap-Chat peu après 22 heures, le 6 septembre 1942, quand le *U-165* coula d'une torpille le navire marchand grec *Aeas*, faisant deux morts. Le principal navire d'escorte, l'*Arrowhead*, fit marche arrière et, dans la lueur des obus éclairants, son capitaine, le commandant E.G. Skinner, vit le *Raccoon* partir en zigzaguant à la recherche du sous-marin. Ce fut la dernière fois que le petit navire de guerre fut aperçu. Une torpille fit exploser la chaudière du navire qui coula en quelques minutes.

Quelques jours plus tôt, près de Matane, le *Raccoon* avait vu deux torpilles frôler sa proue, mais il avait pu s'en tirer indemne. Cette fois, la chance avait tourné. À 1 h 12, le matin du 7 septembre, alors que le convoi passait devant Rivière-la-Madeleine, deux violentes explosions retentirent. Les navires crurent entendre le bruit de grenades sous-marines lancées par le *Raccoon* qui continuait à pourchasser le *U-165*. C'est plus tard seulement qu'on se rendit compte que le bruit était celui d'une torpille allemande fendant la coque du yacht transformé.

En un instant, le NCSM *Raccoon* et les 37 hommes de son équipage disparurent. Parmi les morts, il y avait l'officier d'approvisionnement adjoint John Sheflin. Pendant que son navire coulait, un train traversait à toute allure Rivière-la-Madeleine, non loin de là. Sa femme Marguerite et ses deux jeunes enfants se trouvaient à bord. Sur le coup d'une impulsion, Marguerite avait décidé de quitter Toronto pour aller vivre dans sa famille à Eureka, en Nouvelle-Écosse, afin de voir Sheflin pendant ses rares permissions à terre. Ce n'est que plusieurs années plus tard que la famille de Sheflin découvrit qu'elle avait été si proche de lui avant que la tragédie ne les sépare à tout jamais.

Le lendemain, le *U-517* attaqua le convoi réduit. Devant Cap-Gaspé, Hartwig attendait patiemment sa proie qui venait lentement à lui à travers la brume et la bruine. Il ne lui fallut que quelques minutes pour envoyer trois autres navires marchands par le fond. La bataille du golfe du Saint-Laurent vit sombrer les bâtiments grecs *Mount Pindus* et *Mount Taygetus*. Deux matelots du premier et cinq du second perdirent la vie. L'*Oakton*, qui appartenait à la Gulf and Lake Navigation Company de Montréal, fut ensuite la cible de



DES FAIRMILE DE LA 82^E FLOTTILLE FONT RELÂCHE À GASPÉ; DES TEMPÊTES D'HIVER ONT FAIT RAGE DANS LE GOLFE AU COURS DE LEUR VOYAGE VERS HALIFAX.
(BAC, PA-134348)

Hartwig. La torpille lancée par ce dernier atteignit la salle des machines de l'*Oakton*, tuant un graisseur et deux chauffeurs de chaudière et envoyant par le fond une cargaison de charbon destinée à Corner Brook (Terre-Neuve). Dans son *Fairmile 083*, le lieutenant Bill Grant sauva 17 survivants de l'*Oakton*, ainsi que 61 marins des deux navires grecs.

LA FERMETURE DU GOLFE DU SAINT-LAURENT

Devant les pertes de plus en plus grandes en vies humaines et en navires marchands, le gouvernement du Canada ferma le fleuve Saint-Laurent à tous les bâtiments transatlantiques, le 9 septembre 1942, et limita à l'essentiel les convois côtiers. Il n'en laissait pas moins beaucoup de travail aux défenseurs, car 40 p. 100 des transports qui empruntaient le couloir Sydney–Québec soutenaient un commerce côtier vital. La décision fort controversée prise par la Marine d'affecter 17 des rares corvettes à l'invasion imminente en Afrique du Nord (Opération *Torch*) ne fit que rendre leur tâche plus difficile encore.

Le Commandement aérien de l'Est s'efforça de mieux défendre les convois restants en détachant à Chatham (Nouveau-Brunswick) une partie du 113^e Escadron, à titre de « détachement spécial de chasse aux sous-marins ». Ce détachement lança sa première attaque contre les U-boot le 9 septembre : le sous-lieutenant d'aviation R.S. Keetley piqua sur le *U-165* à 32 kilomètres au sud de l'île d'Anticosti. Il ne fit pas grand mal au sous-marin, mais les interventions navales et aériennes ultérieures dans la région empêchèrent le U-boot d'attaquer d'autres convois.

Les pertes continuaient quand même à se multiplier. Le NCSM *Charlottetown*, qui avait réussi à escorter onze convois entre Québec et Sydney, fut victime du *U-517* le 11 septembre.

L'attaque, qui eut lieu en plein jour, horrifia les observateurs, qui assistèrent à la débâcle de la rive. Le navire sombra en quatre minutes. Un seul marin fut tué comme conséquence de l'explosion des torpilles, mais neuf autres matelots allaient succomber aux blessures subies dans l'eau lorsque les grenades sous-marines et les munitions explosèrent pendant que le navire coulait par le fond. Parmi ceux qui furent tués, on comptait le capitaine, le lieutenant-commander John Bonner. Tommy MacDonald, membre de l'équipage, fut blessé dans les explosions, mais il tenta de récupérer un flotteur pour ses camarades. Ses actions aggravèrent l'état de ses blessures, et il mourut plus tard à Gaspé. Au nombre des pertes de vie figurait aussi John « Judy » Garland. S'étant assuré que la plupart des membres d'équipage portaient leur gilet de sauvetage, Garland descendit sauver la mascotte du navire, Screech, un chien qu'il aimait beaucoup. Cette tentative devait lui coûter la vie. Le plus ironique est que le chien était déjà dans l'eau et n'avait nul besoin d'aide. Les survivants remirent Screech à la mère de Garland quelques semaines plus tard.

Le sous-marin de Hartwig cessa de faire régner la terreur sur le Saint-Laurent après avoir attaqué le 15 septembre un convoi de 21 navires, le SQ-36, et avoir ajouté à ses macabres trophées le *Saturnus* et l'*Inger Elisabeth*. Malgré les contre-attaques lancées par une puissante escorte qui comprenait le destroyer HMS *Salisbury* de la Royal Navy et cinq autres navires de guerre ainsi qu'une bonne couverture aérienne, le *U-517* ne subit que de légers dommages. Avant que le convoi n'atteigne sa destination, le *U-165* d'Hoffman envoya le navire marchand *Joannis* par le fond lui aussi.

De chasseur, Hartwig devint pourchassé. Il fut en butte aux attaques répétées de navires de guerre et de pilotes du 113^e Escadron, qui recouraient désormais à une nouvelle tactique

anti-sous-marine plus efficace. Le 16 septembre, le sous-lieutenant d'aviation Keetley encadra le *U-517* de quatre grenades sous-marines, sans réussir à le couler. À un moment donné, une grenade fut découverte sur le pont du *U-517*. On la détacha et la lança par-dessus bord. Si le U-boot avait plongé à une profondeur suffisante, la grenade l'aurait détruit. Le NCSM *Georgian* vit le sous-marin se disposer à attaquer le convoi SQ-38 au large de Gaspé le 21 septembre et pourchassa inlassablement pendant deux heures le maraudeur, auquel il lança des grenades sous-marines. Enfin, l'équipage du *Georgian* vit le U-boot faire surface, rouler sur lui-même et s'enfoncer de nouveau. On crut que Hartwig avait finalement trouvé la mort, mais en fait, il survécut et resta submergé pendant deux jours pour réparer les dommages subis par son sous-marin. Ce fut ensuite au tour des Forces aériennes de se mettre à la poursuite du magicien des mers.

En l'espace de 24 heures, les 24 et 25 septembre, les équipages du 113^e Escadron aperçurent le *U-517* à sept reprises et l'attaquèrent trois fois. Le talentueux lieutenant d'aviation M.J. Bélanger, natif de Québec et âgé de 23 ans seulement, qui avait joint l'escadron après avoir servi comme instructeur de vol, dirigea deux des attaques, dont aucune ne coula le U-boot. Les avions continuèrent à harceler le sous-marin qui croisait dans le Golfe. C'est encore Bélanger qui attaqua le *U-517* le 29 septembre. Ses grenades sous-marines eurent beau exploser tout autour de la coque du sous-marin, ce dernier s'en sortit une fois de plus. Il avait néanmoins été durement touché. Plus tard, le jeune aviateur serait décoré de la Croix du service distingué dans l'Aviation, en grande partie pour la détermination qu'il avait mise à poursuivre le sous-marin de Hartwig.

Quand le *U-517* et le *U-165* quittèrent le golfe du Saint-Laurent, l'amiral Dönitz envoya cinq autres sous-marins prendre leur place. Ces derniers se retrouvèrent devant de



LA CORVETTE NCSM *SHAWINIGAN*, UN VÉTÉRAN DES BATAILLES DE CONVOI DU SAINT-LAURENT. (MDN, WO-30-126)

redoutables défenses aériennes et des convois beaucoup mieux préparés. Néanmoins, le *U-69* réussit à remonter le Saint-Laurent jusqu'à 300 kilomètres de Québec. Embusqué au large de Métis-sur-Mer, il coula le vraquier canadien *Carolus*, faisant onze morts. Une des victimes était un garçon de cuisine de 16 ans, John Milmine de Verdun (Québec), qui faisait son premier voyage. M. Robert Dowson (RVMRC), également de Verdun, fut plus chanceux et compta parmi les 19 membres d'équipage qui furent rescapés. Il était le doyen des trois canoniers du *Carolus*, et fut l'un des quelque 1 600 membres de la Marine royale du Canada qui — comme les membres du Royal Artillery Marine Regiment — se portèrent volontaires pour servir à bord de navires de commerce équipés pour leur défense (DEMS) pendant la guerre.

Le *U-106* se glissa dans le détroit de Cabot et signala lui aussi des conditions peu favorables. Quand le convoi BS-31 en provenance de Corner Brook (Terre-Neuve) croisa sa route, il envoya par le fond le transporteur de pâte à papier *Waterton* de Bowood, qui fut l'un des cinq navires de cette papetière Terre-neuvienne à être

coulé par l'ennemi pendant la guerre. Par bonheur, tous les membres de l'équipage du *Waterton* survécurent à cette épreuve. Les contre-attaques lancées par le yacht armé NCSM *Vison* et les appareils du 117^e Escadron (bombardement et reconnaissance) contraignirent le sous-marin à rester immergé dans les profondeurs pendant huit heures. Son commandant, le sous-marinier chevronné Herman Rasch, déclara que les conditions étaient « exactement comme celles qui régnaient dans le golfe de Gascogne » (au large de la France), où les Alliés avaient lancé une offensive générale contre les sous-marins allemands. Rasch quitta le Golfe trois semaines plus tard sans avoir pu remporter d'autres victoires.

LA PERTE LA PLUS SPECTACULAIRE

La dernière perte de la saison 1942 fut la plus grande, et peut-être la plus tragique de toutes. Il s'agit du traversier *Caribou*, qui faisait la liaison entre Sydney et Port-aux-Basques et qui fut coulé par le *U-69* dans le détroit de Cabot, aux petites heures du matin, le 14 octobre 1942. Quand les torpilles du U-boot atteignirent leur cible, l'unique escorte du traversier, le NCSM *Grandmère*, se hâta d'aller éperonner l'attaquant puis lança six grenades sous-marines quand le sous-marin plongea. Le U-boot resta immergé tandis qu'en surface, les 237 passagers du *Caribou* tentaient de sauver leur vie.

Quatre-vingt-dix minutes durant, le capitaine du *Grandmère*, le lieutenant James Cuthbert, essaya de repérer et de détruire le sous-marin pour obéir aux ordres de ses supérieurs, ne cessant de penser qu'il aurait plutôt pu se porter au secours des survivants du *Caribou*. Il se joignit aux efforts concertés de secours aériens en mer. Plus tard, il se souviendrait des décisions pénibles que lui, et ceux qui s'étaient trouvés dans

3. Roger Sarty, *Le Canada et la Bataille de l'Atlantique*, Montréal, Art Global, 1998, p. 114.

une situation analogue, avaient dû prendre :

Oh, mon Dieu, j'ai ressenti tout ce qu'on peut ressentir à un tel moment. Des choses avec lesquelles il faut vivre. On est déchiré, démoralisé. Terriblement seul... J'aurais dû continuer à chercher le sous-marin, mais je ne pouvais pas... pas avec ces femmes et ces enfants qui étaient là quelque part. Je risquais de lâcher des grenades sous-marines au milieu d'eux³.

Cette nuit-là, à bord du traversier, il y avait 237 membres d'équipage et passagers : 46 membres d'équipage de la marine marchande de Terre-Neuve, 73 civils et 118 militaires canadiens, britanniques et américains. Cent un seulement survécurent au désastre. Trente et un membres d'équipage périrent, notamment le capitaine Ben Taverner et ses deux fils, Harold et Stanley, tous deux premier officier. Cinq autres paires de frères furent également tués de même que Bride Fitzpatrick, seule femme de la marine marchande de Terre-Neuve à être victime de l'ennemi pendant la Seconde Guerre mondiale. Parmi les civils disparus, il y eut au moins cinq mères et dix enfants.

Nombre des militaires étaient des Terre-Neuviens de la Royal Navy ou des Canadiens en uniforme qui profitaient de leur permission pour retourner chez eux. Parmi eux, il faut citer deux infirmières de la Marine royale du Canada, Agnes Wilkie, seule infirmière militaire canadienne à avoir perdu la vie sous le feu de l'ennemi pendant la guerre; l'autre, son amie et sa compagne de voyage, Margaret Brooke, fut décorée de l'Ordre de l'Empire britannique pour les valeureux efforts qu'elle fit pour sauver Wilkie, la nuit où elles se trouvaient toutes deux sur un radeau de sauvetage à la dérive.

Plus que tout autre événement, la perte du *Caribou* montra à tous les Canadiens leur vulnérabilité aux attaques côtières et les convainquit que la guerre ne se confinait pas au théâtre européen. Heureusement, tandis que la population canadienne et terre-neuvienne pleurait ses morts, l'amiral Dönitz retirait ses sous-marins du golfe du Saint-Laurent. Les cinq derniers U-boot qu'il y avait envoyés s'étaient heurtés à une trop forte opposition et n'avaient coulé que cinq navires. Selon Dönitz, ce résultat ne justifiait pas une présence constante dans les eaux intérieures du Canada.

La saison avait été tragique : 21 navires avaient sombré, beaucoup d'autres avaient subi de graves dommages. Des avions avaient disparu, près de 300 personnes avaient perdu la vie. De précieuses cargaisons avaient été détruites, l'accès au port de Montréal, qu'on prétendait le mieux équipé du Canada, était terriblement réduit. Conscientes des ressources limitées qu'elles avaient pu mettre au service de la défense du théâtre du Saint-Laurent, les autorités militaires se morigénèrent tout bas et se promirent de faire mieux l'année suivante.

On pouvait tout de même parler d'une victoire. Sans cesse améliorées, les défenses avaient découragé les U-boot, à un degré que seul l'examen ultérieur des archives de guerre allemandes permettrait de confirmer. Même en plein conflit, d'ailleurs, le bilan n'était pas entièrement mauvais. Pour déterminer la réussite ou l'échec des activités des convois, le critère essentiel était le nombre de navires marchands arrivés à bon port.

L'Honorable Angus MacDonald, ministre de la Défense nationale pour les Forces navales, aborda ce sujet dans son allocution à la Chambre des communes du 17 mars 1943 :

4. *Chambre des communes, Débats, 17 mars, 1943, p. 1344.*

(...) l'Honorable représentant de Gaspé (...) a dit (...) que (...) nous avaient fait perdre la bataille du golfe du Saint-Laurent. J'affirme que nous n'avons pas perdu la bataille du golfe du Saint-Laurent. Je ne donnerai pas les chiffres exacts, de 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. C'est un assez bon résultat. Je connais la moyenne générale de tonnes que représentent les bateaux coulés dans le monde entier, et je puis affirmer que la perte de trois tonnes seulement par 1 000 tonnes de navires en mer est un assez bon résultat, meilleur même que la moyenne ⁴.

LES DERNIERS AFFRONTEMENTS SÉRIEUX

En 1943, les U-boot allèrent semer la terreur dans d'autres eaux, mais firent néanmoins deux incursions chez nous pour aider des prisonniers de guerre allemands à s'enfuir du Canada. En septembre, le *U-536* pénétra dans la baie des Chaleurs pour embarquer des fugitifs évadés d'un camp de prisonniers de guerre de Bowmanville (Ontario). Sachant ce qui se tramait, les autorités de la Marine canadienne avaient confié à un destroyer, à trois corvettes et à cinq dragueurs de mines Bangor la mission de fermer la baie et d'en chasser les sous-marins. Finalement, le seul évadé de Bowmanville fut arrêté avant d'avoir pu atteindre le lieu de rendez-vous. Bien qu'attaqué, le *U-536* réussit à passer à travers les mailles du filet.

Toutefois, décidés à obtenir les mêmes succès qu'en 1942, les U-boot revinrent en 1944 dans le golfe du Saint-Laurent, qui avait été rouvert aux navires transatlantiques. À ce moment-là, la Marine royale du Canada était devenue plus habile à la guerre anti-sous-marine et avait grandement amélioré ses méthodes de protection des convois. L'aéronavale était également plus efficace. Les U-boot revenaient cependant avec un avantage qui pouvait se

montrer fatal : le schnorchel, ce tube qu'on venait d'inventer et qui permettait aux sous-marins de recharger leurs batteries en plongée. Grâce à cet engin, les U-boot devaient passer moins de temps en surface et étaient du même coup moins vulnérables aux attaques.

Ainsi équipés, les U-boot organisèrent plusieurs attaques dans le golfe du Saint-Laurent en 1944, mais sans guère de succès. Le 14 octobre, à proximité du phare de Pointe-des-Monts, une torpille Gnat (un type d'armes qui se dirigeaient sur le bruit produit par un navire) du *U-1223* frappa la poupe du NCSM *Magog*. Grâce à un excellent contrôle des avaries, l'équipage put maintenir le navire à flot en attendant de le faire remorquer jusqu'à Québec, mais il y fut néanmoins déclaré perte totale à son arrivée. Le 2 novembre, le *U-1223* récidiva. Il torpilla et endommagea gravement le céréalier *Fort Thompson* près de Matane (Québec).

C'est en novembre, dans le détroit de Cabot, qu'eut lieu le dernier affrontement sérieux de la bataille du golfe du Saint-Laurent. Il entraîna la perte de la corvette NCSM *Shawinigan*, qui avait connu les combats de convoi sur le fleuve en 1942 et participé à la recherche du *U-536* en 1943.

Le *Shawinigan* et le garde-côte américain *Sassafras* reçurent l'ordre d'escorter le traversier *Burgeo* entre Sydney et Port-aux-Basques. Depuis la perte du *Caribou*, ce traversier était toujours escorté. Le 24 novembre, les trois navires traversèrent sans encombre jusqu'à Port-aux-Basques, où le *Shawinigan* quitta le groupe pour continuer ses patrouilles anti-sous-marines dans la zone. Il avait rendez-vous avec le *Burgeo*, le lendemain matin, pour retourner au Cap-Breton. La corvette n'arriva jamais au rendez-vous.

Non loin de là, le *U-1228*, qui avait ordre de pénétrer dans le golfe du Saint-Laurent, s'attardait en essayant de réparer un

schnorchel défectueux. Son commandant, Frederick-Wilhelm Marienfeld, craignait de ne pas réussir à traverser le détroit de Cabot sans l'avantage tactique que lui conférait cet engin. Le 24 novembre, à la lueur de la lune, il essaya son schnorchel, jugea ses réparations inefficaces et décida de repartir pour l'Allemagne. Au moment où il donnait les ordres qui permettraient à son commandement de regagner l'Atlantique, le *Shawinigan* fit son apparition. Le *U-1228*, qui n'avait encore jamais attaqué un bâtiment de la marine marchande, lui expédia une torpille Gnat. Quatre minutes plus tard, le NCSM *Shawinigan* disparaissait dans une gerbe d'eau et une pluie d'étincelles. Les 91 membres de son équipage furent tous tués. C'est lors de cette rencontre que la Marine royale du Canada subit les plus fortes pertes humaines qu'elle ait connues pendant la bataille du golfe du Saint-Laurent. Peu après la tragédie, les glaces hivernales envahirent le Golfe et les U-boot partirent, pour ne jamais revenir.

COMMÉMORATION

Les personnes qui ont participé à la bataille du golfe du Saint-Laurent ont effectué d'importants sacrifices pour maintenir la paix et la liberté au Canada. Plusieurs de ces combattants sont au nombre de ce million et plus d'hommes et de femmes qui ont servi dans les Forces armées canadiennes au cours de la Seconde Guerre mondiale. Plus de 42 000 Canadiens ont donné leur vie dans cette guerre. Le Canada et le monde entier ont une dette de reconnaissance envers tous ces braves combattants Canadiens, y compris ceux qui ont participé à la bataille du golfe du Saint-Laurent. L'héritage de paix et de liberté qu'ils nous ont laissé est inestimable.

Nombre des victimes de la bataille du golfe du Saint-Laurent n'ont pas de sépulture connue. Des deux côtés de l'Atlantique, les monuments commémoratifs de la *Commonwealth War Graves*



LA GOUVERNEURE GÉNÉRALE DU CANADA, M^{ME} ADRIENNE CLARKSON (À GAUCHE), ET M. GEORGE BAKER, MINISTRE DES ANCIENS COMBATTANTS (À DROITE), PRÉSENTENT LA NOUVELLE DISTINCTION COMMÉMORATIVE DANS LE CADRE DES CÉRÉMONIES TENUES À LA CHAMBRE DU SÉNAT. (NOVEMBRE 1999)

Commission perpétuent le souvenir de ces victimes et celui du sacrifice qu'elles ont consenti. C'est le Monument commémoratif de Halifax qui rend hommage aux membres de la Marine royale du Canada, de l'Armée canadienne ainsi que de la marine marchande du Canada et de Terre-Neuve dont la mer aura été la dernière demeure. La mémoire des membres du Corps d'aviation royal canadien qui ont perdu la vie dans le secteur du Golfe et qui n'ont jamais été retrouvés est honorée sur le Monument commémoratif des forces aériennes du Commonwealth à Ottawa. Quant aux noms des effectifs de la Royal Navy qui ont péri dans les eaux du Golfe, ils sont gravés sur le mémorial de la Marine de Plymouth ou de Lowestoft (Royaume-Uni).

Douze escadrons du Corps d'aviation royal canadien ont pu blasonner sur leurs drapeaux l'inscription North West Atlantic en reconnaissance de leur contribution à la défense du golfe du Saint-Laurent assurée par le Commandement aérien de l'Est. À l'origine, il n'existait pas de décoration analogue pour rendre hommage aux escortes de convoi et aux opérations anti-sous-marines de la Marine royale du Canada dans ce secteur. Cette lacune fut comblée en 1992 quand le Gouverneur général, Ramon



LE NCSM *WEYBURN*. (MDN, NP-1012)

Hnatyshyn, approuva l'inscription sur les drapeaux d'honneurs de guerre exclusivement canadiens, ceux du golfe du Saint-Laurent. Depuis, elle a été octroyée à 129 navires de guerre canadiens qui jouèrent un rôle dans la défense des eaux territoriales contre les U-boot.

Aujourd'hui, les navires canadiens de Sa Majesté *Brandon*, *Charlottetown*, *Nanaimo*, *Shawinigan*, *Summerside*, *Toronto* et *Ville de Québec* arborent fièrement ces honneurs de guerre. Le 4 novembre 1999, dans le cadre des cérémonies qui marquaient le 55^e anniversaire de la bataille du golfe du Saint-Laurent, la Gouverneure générale du Canada, Mme Adrienne Clarkson, a approuvé la création d'une nouvelle Distinction commémorative de la bataille du golfe du Saint-Laurent afin de rendre hommage « au courage, à la fortitude et au professionnalisme » dont firent preuve les marins marchands canadiens et terre-neuviens sur ce théâtre de guerre.

NAVIRES PERDUS AU COURS DE LA BATAILLE DU GOLFE DU SAINT-LAURENT

(Le nombre des pertes humaines est indiqué, s'il est connu, entre parenthèses à côté du nom du navire)

Navire	Date du naufrage	U-boot
SS <i>Nicoya</i> (6)	1942-05-11	U-553
SS <i>Leto</i> (12)	1942-05-12	U-553
SS <i>Dinaric</i>	1942-07-06	U-132
SS <i>Hainaut</i>	1942-07-06	U-132
SS <i>Anastassios Pateras</i>	1942-07-06	U-132
SS <i>Frederika Lensen</i>	1942-07-20	U-132
SS <i>Chatham</i> (13)	1942-08-27	U-517
SS <i>Arlyn</i> (9)	1942-08-28	U-517
SS <i>Donald Stewart</i> (3)	1942-09-03	U-517
SS <i>Aeas</i> (2)	1942-09-06/07	U-165
NCSM <i>Raccoon</i> (37)	1942-09-06/07	U-165
SS <i>Mount Pindus</i> (2)	1942-09-07	U-517
SS <i>Mount Taygetus</i> (5)	1942-09-07	U-517
SS <i>Oakton</i> (3)	1942-09-07	U-517
NCSM <i>Charlottetown</i> (10)	1942-09-11	U-517
SS <i>Saturnus</i>	1942-09-15	U-517
SS <i>Inger Elisabeth</i>	1942-09-15	U-517
SS <i>Joannis</i> (aucune perte)	1942-09-16	U-165
SS <i>Carolus</i> (11)	1942-10-09	U-69
SS <i>Waterton</i> (aucune perte)	1942-10-11	U-106
SS <i>Caribou</i> (136)	1942-10-14	U-69
NCSM <i>Magog</i> *	1944-10-14	U-1223
NCSM <i>Shawinigan</i> (91)	1944-11-24/25	U-1228

** S'il a été maintenu à flot après son torpillage, le navire a cependant été déclaré perte totale à son arrivée au port; il figure de ce fait dans les pertes.*

NAVIRES DE GUERRE CANADIENS AYANT PARTICIPÉ À LA BATAILLE DU GOLFE DU SAINT-LAURENT

Frégates de classe River

NCSM *Antigonish* *
NCSM *Coaticook* *
NCSM *Ettrick* *
NCSM *Kokanee* *
NCSM *La Salle* *
NCSM *Lévis* *
NCSM *Magog* *
NCSM *Orkney* *
NCSM *Meon* *
NCSM *Springhill* *
NCSM *Ste-Thérèse* *
NCSM *Stettler* *
NCSM *Thetford Mines* *
NCSM *Toronto* *

Corvettes

NCSM *Agassiz* *
NCSM *Amherst* *
NCSM *Arrowhead* *
NCSM *Brandon* *
NCSM *Brantford* *
NCSM *Camrose* *
NCSM *Charlottetown* *
NCSM *Dawson* *
NCSM *Hepatica* *
NCSM *Kamloops* *
NCSM *Kenogami* *
NCSM *Kitchener* *

NCSM *La Malbaie* *
NCSM *Lethbridge* *
NCSM *Lunenburg* *
NCSM *Matapédia* *
NCSM *Midland* *
NCSM *Nanaimo* *
NCSM *Norsyd* *
NCSM *Port Arthur* *
NCSM *Prescott* *
NCSM *Quesnel* *
NCSM *Rivière du Loup* *
NCSM *Shawinigan* *
NCSM *Snowberry* *
NCSM *Summerside* *
NCSM *Trail* *
NCSM *Ville de Québec* *
NCSM *Wetaskiwin* *
NCSM *Weyburn* *
NCSM *Woodstock*

Dragueurs de mines Bangor

NCSM *Brockville* *
NCSM *Burlington* *
NCSM *Chedabucto* *
NCSM *Clayoquot* *
NCSM *Digby* *
NCSM *Drummondville* *
NCSM *Esquimalt* *
NCSM *Fort William* *

NCSM *Gananoque* *
 NCSM *Georgian* *
 NCSM *Granby* *
 NCSM *Grandmère* *
 NCSM *Ingonish* *
 NCSM *Kenora* *
 NCSM *Kentville* *
 NCSM *Lachine* *
 NCSM *Lockeport* *
 NCSM *Medicine Hat* *
 NCSM *Melville* *
 NCSM *Milltown* *
 NCSM *Mulgrave* *
 NCSM *Nipigon* *
 NCSM *Noranda* *
 NCSM *Port Hope* *
 NCSM *Red Deer* *
 NCSM *Sarnia* *
 NCSM *Stratford* *
 NCSM *Swift Current* *
 NCSM *Trois Rivières* *
 NCSM *Truro* *
 NCSM *Ungava* *
 NCSM *Vegreville* *
 NCSM *Westmount* *

Dragueurs de mines en bois

NCSM *Llewellyn*
 NCSM *Lloyd George*

Yachts armés

NCSM *Elk* *
 NCSM *Raccoon* *
 NCSM *Reindeer* *
 NCSM *Vison* *

Navires auxiliaires

NCSM *French* *

Vedettes à moteur Fairmile

ML 50	ML 72	ML 93
ML 51	ML 73	ML 95
ML 52	ML 74	ML 96
ML 53	ML 75	ML 98
ML 54	ML 76	ML 100
ML 55	ML 77	ML 101
ML 56	ML 79	ML 103
ML 57	ML 80	ML 110
ML 58	ML 81	ML 111
ML 59	ML 82	ML 114
ML 61	ML 83	ML 115
ML 62	ML 84	ML 117
ML 63	ML 85	ML 120
ML 64	ML 86	ML 121
ML 65	ML 87	
ML 66	ML 90	

(*) L'astérisque désigne les navires qui ont reçu les honneurs de guerre du Canada Golfe du Saint-Laurent pour leurs activités dans le golfe du Saint-Laurent entre la ville de Québec et le détroit de Cabot ou le détroit de Belle Isle entre mai et octobre 1942 ou en septembre et novembre 1944, périodes où les sous-marins ont été en activité dans le Golfe.

ESCADRONS ET UNITÉS DU CORPS D'AVIATION ROYAL CANADIEN AYANT PARTICIPÉ À LA BATAILLE DU GOLFE DU SAINT-LAURENT

1 ^{re}	École de reconnaissance générale
5 ^e	Escadron (bombardement et reconnaissance)*
7 ^e	Unité d'entraînement opérationnel
8 ^e	Escadron (bombardement et reconnaissance)*
10 ^e	Escadron (bombardement et reconnaissance)*
11 ^e	Escadron (bombardement et reconnaissance)*
31 ^e	École de reconnaissance générale
31 ^e	Unité d'entraînement opérationnel
113 ^e	Escadron (bombardement et reconnaissance)*
116 ^e	Escadron (bombardement et reconnaissance)*
117 ^e	Escadron (bombardement et reconnaissance)*
119 ^e	Escadron (bombardement et reconnaissance)*
130 ^e	Escadron (chasseurs)
145 ^e	Escadron (bombardement et reconnaissance)*
160 ^e	Escadron (bombardement et reconnaissance)*
161 ^e	Escadron (bombardement et reconnaissance)*
162 ^e	Escadron (bombardement et reconnaissance)*

() L'astérisque désigne les escadrons qui ont reçu les honneurs de guerre North West Atlantic pour les opérations menées par les escadrons de bombardement et de reconnaissance du Commandement aérien de l'Est (Aviation royale du Canada) pendant toute la durée de la guerre. Cette décoration vise entre autres les unités qui étaient en service pendant la bataille du golfe du Saint-Laurent.*

CONVOIS DANS LA RÉGION DU GOLFE DU SAINT-LAURENT*

Convoi entre	Premiers/ derniers convois	Total des convois/navires
Corner Brook–Sydney	1942-05-21/1944-12-24	104/237
Sydney–Corner Brook	1942-05-19/1944-12-30	98/188
Québec–Labrador	1942-06-25/1944-10-26	28/96
Labrador–Québec	1942-07-04/1944-11-04	30/99
Québec–Sydney	1942-05-17/1944-12-14	93/976
Sydney–Québec	1942-05-17/1944-11-19	90/666

Remarque : D'habitude, les noms désignant les convois de la côte est lors de la Seconde Guerre mondiale étaient choisis en fonction des lieux d'origine et de destination des convois. Par exemple, un convoi QS était un convoi qui voyageait entre Québec et Sydney, en Nouvelle-Écosse.

** Données tirées de The Naval Service of Canada: Its Official History, par Gilbert Norman Tucker (Ottawa, Imprimeur du Roi, 1952) vol. 2, p. 538-539.*