

## Seneca 1, Easwood 0

Brad Weibe

Number 124, 2016

URI: <https://id.erudit.org/iderudit/81486ac>

[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

Weibe, B. (2016). Seneca 1, Easwood 0. *Cap-aux-Diamants*, (124), 31–32.

## SENECA 1, EASTWOOD 0



Rencontre de *bootleggers* sur les quais de Yarmouth en Nouvelle-Écosse, vers 1930. Yarmouth était le port d'attache du *W.H. Eastwood*, contrebandier bien connu des autorités américaines. Photo gracieuseté des archives : Yarmouth County Museum.

Le 15 février 1926, au large de Long Island, dans l'État de New York, le *USS Seneca*, navire de la garde côtière américaine, tire plusieurs balles et obus sur le *W.H. Eastwood*, une goélette canadienne de la Nouvelle-Écosse. L'*Eastwood* larguait régulièrement les côtes américaines avec des cargaisons illégales de boisson. À l'époque, six ans après l'entrée en vigueur de la prohibition aux États-Unis, l'alcool canadien entre illégalement aux États-Unis par automobile, avion et bateau (surtout le long de la côte dans ce dernier cas). On n'a qu'à lire *Crache à pic*, d'Antoine Maillet, pour se rappeler l'incroyable manne que représente le commerce de

l'alcool pour les *bootleggers*-navigateurs acadiens. C'est le cas de maints capitaines et marins de tout la côte Est. Or, pour empêcher ce trafic, la garde côtière américaine patrouille en haute mer et fouille les bateaux, confisque leur cargaison et passe même parfois à l'attaque. L'équipage de l'*Eastwood* décrit l'incident comme une attaque non provoquée. Le *Seneca*, quant à lui, nie cette affirmation. Le commandant de la vedette douanière admet qu'elle a procédé à des « exercices de tir » à proximité de l'*Eastwood* et affirme l'avoir atteint par erreur. Si l'on en croit les dommages rapportés par le *Morning Chronicle* d'Halifax, dans son numéro du 20 fé-

vrier, cette prétendue erreur a presque coulé le navire : « Le pont a été partiellement crevé, les voiles criblées d'obus et de balles de mitrailleuse, le réservoir de carburant défoncé et les dommages importants. »

Il est presque certain que l'*Eastwood* contrevenait à la loi américaine et que la garde côtière a tiré à dessein sur les trafiquants présumés. Les agissements de la goélette méritaient-ils pareil traitement? C'est là une autre question. Le traité contre le trafic de contrebande signé en 1924 entre les États-Unis et les pays du Commonwealth avait agrandi les limites territoriales où les Américains pouvaient

procéder à des fouilles et des saisies. Ainsi, la garde côtière avait le droit d'arrêter les trafiquants présumés jusqu'à une heure de navigation de la côte, bien plus que la limite traditionnelle de trois milles. Cet accord entre diplomates n'a toutefois pas entièrement survécu au test des considérations d'ordre politique.

Dans sa plainte auprès du gouvernement canadien, le propriétaire de la goélette, originaire de Yarmouth, en Nouvelle-Écosse, adopte un ton patriotique, affirmant que le devoir civique pousse à répliquer à tout agresseur qui ose s'en prendre aux navires arborant les couleurs de l'Union Jack. Ses paroles, rapportées par la presse, sont empreintes d'une rhétorique faisant référence au nationalisme canadien. Les politiciens, les journalistes et les citoyens du Canada reconnaissent une dissonance entre intérêts britanniques et canadiens. Une telle attaque ne peut être tolérée par les Canadiens aussi facilement que par les diplomates britanniques qui contrôlent toujours partiellement les relations étrangères du Canada. Même si les Canadiens sont nombreux à déplorer le trafic de rhum, la force excessive ne leur semble pas justifiée. Les Néo-Écossais, en particulier, s'indignent des agissements du navire américain. À la Chambre des communes, l'opposition demande au gouvernement comment il entend résoudre la question et le trafic illicite d'alcool. À l'époque, le gouvernement minoritaire libéral de William Lyon Mackenzie King est déjà fragile sur cette question. Début février 1926, le député

conservateur de l'opposition Henry Stevens s'en prend vivement au gouvernement par des affirmations sensationnelles de corruption et de participation au trafic d'alcool. Selon lui, « le cœur, le pivot, le foyer de corruption » du travail se trouve dans le district de Montréal. Le scandale, dans lequel la région de la métropole joue un rôle de premier plan, allait mener à la dure la campagne électorale de 1926. Dans les délibérations parlementaires entourant le scandale, le député du Cooperative Commonwealth Federation, J.S. Woodsworth, demande au ministre James Robb si son gouvernement a pour politique de protéger les trafiquants de rhum entrant illégalement aux États-Unis sous les couleurs de l'Union Jack. La réponse du ministre est directe et brève : « Non. » Quelle est donc alors la politique du gouvernement à l'égard de l'attaque sur l'*Eastwood*?

Le cabinet de King y voit sans doute une occasion de montrer aux Britanniques, et surtout aux Américains, que le Canada n'allait pas plier devant l'intimidation. Une telle attitude servirait également à détourner l'attention des allégations de corruption et de méfait au sein du gouvernement. Les diplomates britanniques sont d'avis qu'il faut rapidement et sans heurts répondre à cet incident problématique. Plutôt que de les appuyer dans leur démarche, le gouvernement canadien défend la réclamation du propriétaire de l'*Eastwood* et remet en question la sévérité des agissements du *Seneca*. Priant l'ambassadeur britannique de re-

voir sa lettre, le gouvernement canadien lui suggère une version donnant autant de légitimité au témoignage des trafiquants néo-écossais qu'à celui de la garde côtière. Or, ni les Américains ni les Britanniques ne veulent mettre sur un pied d'égalité trafiquants canadiens et personnel militaire américain. C'est pourtant ce que fait le gouvernement du Canada, affichant par là une certaine indépendance.

Le problème se résout à l'amiable en septembre, après que le département d'État américain eut émis une directive à l'intention des commandants de la garde côtière : gardez-vous de procéder à des tirs de pratique « irresponsables » à proximité de navires étrangers. S'il n'y a aucune excuse officielle, aveu de culpabilité ou offre d'indemnité, l'incident donne tout de même au Canada l'occasion de montrer qu'il est résolu à se faire prendre au sérieux sur la scène internationale. Ce simple incident impliquant une goélette néo-écossaise pousse le Canada à prendre plus de responsabilités dans ses relations avec les États-Unis, son partenaire international le plus important. Rappelons que la frontière canado-américaine a 8 730 km de longueur. Les avenues de contrebande et donc de discorde entre les deux puissances sont innombrables. D'autres incidents, d'autres mésententes auront lieu le long de la frontière. Il s'agit d'une histoire à suivre.

**Brad Weibe, étudiant à la maîtrise et stagiaire au Musée canadien de l'histoire**

**La banque d'images,  
un trésor à découvrir!**

LA REVUE D'HISTOIRE DU QUÉBEC  
**CAP-AUX-DIAMANTS**

**UNE  
IMAGE  
VAUT  
1000  
MOTS**

Pour vos besoins en images  
contactez-nous :  
**418-656-5040**