

Une page de l'histoire maritime du Saint-Laurent, secteur de l'île Verte et Cacouna

Georges PELLETIER avec la collaboration de Lynda DIONNE

L'estuaire du Saint-Laurent possède une histoire partiellement connue et remplie de mystères car bien des faits et des événements n'ont pas été colligés à l'heure actuelle. Certains auteurs comme Faucher de Saint-Maurice dans son livre *De tribord à bâbord* et Damase Potvin dans son ouvrage *Le Saint-Laurent et ses îles* nous en ont livré quelques passages. Il nous en reste encore passablement à découvrir.

Le fleuve caractérise le paysage du Québec. Chaque endroit, chaque île et récif, chaque anse fut témoin dans le passé de belles traversées, mais également d'échouages, d'incidents, de naufrages et malheureusement de perte de vies. De tout temps, le Saint-Laurent a inspiré et nourri l'imaginaire. Il demeure toujours un endroit fascinant pour la vie qui s'y trouve, mais peut parfois devenir un environnement hostile pour ceux qui le parcourent. Depuis l'arrivée des Européens, cette grande voie navigable a vu passer de nombreux bateaux. Certains se sont fait piéger par les écueils et les îles, la brume, le vent, la neige et la glace. En d'autres occasions, ce sont des erreurs humaines qui les ont endommagés ou perdus.

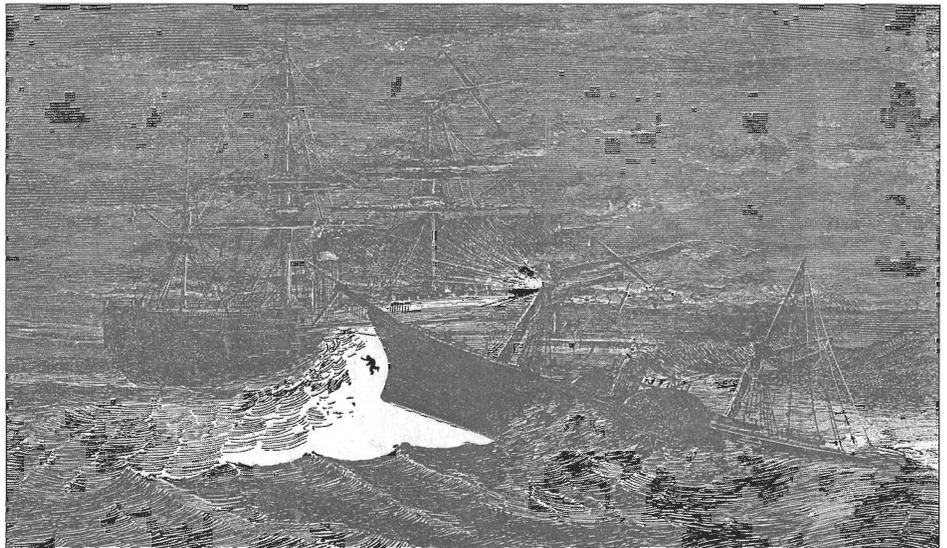
Afin de reconstituer le plus fidèlement possible un peu de son histoire, nous avons consulté de nombreux journaux du XVIII^e siècle et du XIX^e siècle. Nous avons traqué les récits d'accidents déposés chez les notaires par les capitaines. Nous avons également vérifié les constats d'accidents inscrits par les assureurs maritimes. Nous avons aussi relevé les suspensions et les radiations des pilotes pour l'échouement ou la perte d'un navire. Puis à travers le registre maritime du port de Québec, nous avons cherché si les navires avaient été réparés et immatriculés

de nouveau. Dans ce document, nous vous présentons l'histoire maritime de 1749 à nos jours, dans le secteur compris entre l'île Rouge, l'île Verte, Cacouna et l'île Blanche. La partie nord de ce secteur comprenant l'île Blanche et l'île Rouge fait aujourd'hui partie du Parc marin du Saguenay.

Le fleuve Saint-Laurent, à la hauteur de la rivière Saguenay, se divise en deux chenaux. Le chenal nord fut utilisé pour la navigation pendant la période de possession française, avant 1759, puis à partir des années 1900 jusqu'à aujourd'hui. Après la prise de Québec et le traité de Paris qui officialisa la cession du Canada à l'Angleterre, le chenal qui longe la rive sud du fleuve devint le chenal officiel. Il offrait aux pilotes plusieurs sites de mouillage avec de bons fonds pour accrocher les ancres et ainsi protégeait les bateaux des vents de tempêtes. La maison de la Trinité¹, établie en 1805, avait le mandat de placer des bouées et des repères, de construire et entretenir des phares et de s'assurer de la

qualification des pilotes pendant tout le XVIII^e siècle et une partie du XIX^e. Ainsi les voiliers (sloop, goélette, senau, brigantin, brick, barquentin, barque et navire), montant l'estuaire jusqu'à Québec avaient l'obligation d'embarquer à leur bord un pilote pour les guider à travers les hauts-fonds, les récifs et les îles ainsi que pour le voyage de retour. De même, les bateaux à vapeur d'outre-mer devaient suivre la même réglementation. Seuls les navires de peu de tonnage y faisaient exception.

Le Saint-Laurent est un fleuve difficile à naviguer, en particulier pour la navigation à voiles dépendante du vent. Le pilote en charge ne pouvait facilement faire « courir » le navire dans ce lieu parsemé de récifs, d'îles et aux côtes basses et rapprochées. Un bateau à voiles ne pouvait y avancer facilement contre le vent. Si le vent devenait contraire, le pilote devait le mettre à l'ancre et attendre un changement dans l'orientation du vent. Un voilier ne pouvait donc se déplacer sans ses ancres,



Collision du vapeur *Germany* avec le vapeur *City of Quebec* dans la nuit du 2 mai 1870 (Journal *l'Opinion Publique*, Collection Jean Guay)

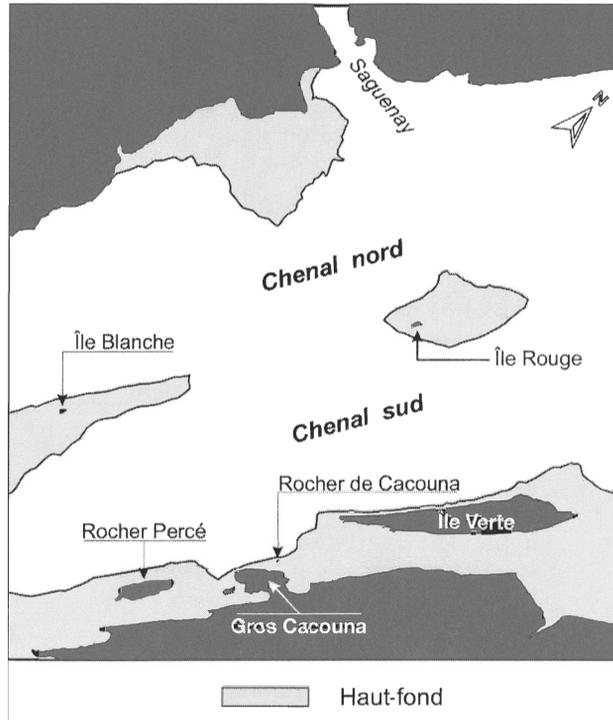
que ce soit des ancres à jet, de bossoir, de cape ou de corps mort... Celles-ci lui permettaient de s'immobiliser, de se mettre en sécurité, de résister à la tempête comme à la marée. Sur les cours d'eau, le pilote avait un autre moyen de déplacer. Il pouvait se servir de la marée pour monter le cours du fleuve puis s'ancrer et attendre la prochaine marée ou un vent plus favorable. La navigation à vapeur, avec les roues à aubes puis plus tard les hélices, va libérer les navires de ces contraintes.

Île Verte

Accolée à la rive sud, l'île Verte n'en est séparée que par un petit chenal qui vient presque à sec lors des grandes marées. Vers 1780, Peter Fraser², pilote du Saint-Laurent, engageait des gens pour entretenir de grands feux sur la « pointe à Michaud », du côté nord, afin de guider les navires. Avant qu'on y mit en opération, en 1809³, le premier phare du Saint-Laurent. Au nord-est de la « lumière » se trouvait un récif menaçant la navigation. Entre la pointe ouest de l'île et le rocher de Cacouna, il y a une zone sûre de mouillage qui était très fréquentée dans le passé.

Île Rouge

Situé de l'autre côté du chenal, au nord de l'île Verte, se trouve un petit îlot de cailloux rosés qui porte le nom de l'île Rouge. Ceinturé d'une barrière de récifs et recevant les forts courants du Saguenay, cet îlot fut de tout temps la terreur des marins⁴. Il a été témoin de bien des drames et plusieurs pertes de vie y sont associées. Tous ses alentours sont parsemés de cailloux et les fonds étaient trop rocaillieux, aucun navire ne pouvait s'y ancrer par mauvais temps. Pour rendre le secteur plus sûr pour la navigation, la maison de la Trinité y fit construire un phare dès 1847⁵. Elle y installa également une corne à brume puis elle y ajouta une bouée qui elle-même fut remplacée par un bateau-phare (« phare flottant ») en 1871⁶.



Carte du fleuve Saint-Laurent, secteur de l'île Verte, Cacouna, l'île Verte, l'île Rouge et l'île Blanche (Yves Dumont, 2006)

Dans cette zone où des courants d'eau froide du Labrador remontent sur les hauts-fonds et rencontrent les eaux plus chaudes du Saint-Laurent supérieur, des nappes de brouillard apparaissent fréquemment. À l'époque, lorsque les capitaines et les pilotes de navires à voiles ne pouvaient pas distinguer la proue à partir de la poupe, il s'avérait encore plus difficile pour eux de discerner les hauts-fonds ceinturant les îles.

Cacouna

Ce secteur du fleuve, en bordure du chenal sud, comprend le rocher de Cacouna (Petit-Cacouna) au nord de la presqu'île de Gros-Cacouna et s'étend à l'ouest jusqu'aux îlots Rocher Percé, à peine visibles lors des grandes mers. Au nord du port actuel, le chenal est en eau profonde, mais le fond du fleuve est moins creux en allant vers la pointe de Rivière-du-Loup. Les navires s'ancraient régulièrement à l'emplacement de la pointe ouest de Gros-Cacouna.

Île Blanche

L'île Blanche, en face de Cacouna, complète la partie ouest du secteur. Cette petite île trône au

centre d'un grand récif étroit qui se prolonge et sépare le chenal nord de celui du sud. Cet écueil de roches fut d'abord signalé aux pilotes par une bouée puis par un bateau-phare qui fut remplacé au XIX^e siècle par un des premiers piliers-phares du Bas-Saint-Laurent.

Naufrages, échouements et collision

Sur cette section du fleuve, les accidents touchant la navigation étaient provoqués par la mauvaise température, les collisions, les erreurs de pilotage ou un ensemble de ces causes. Lorsqu'il y avait un accident maritime, un échouement, cela n'occasionnait pas directement pas une perte totale ou une épave. Les capitaines comme les propriétaires essayaient par tous les moyens de récupérer tout ce qu'ils pouvaient de la cargaison, des gréements et du navire lui-même.

Cependant, il arrivait que l'on ne réussissait pas toujours à sauver les bateaux et certains se sont brisés ou ont coulé. À partir des années 1850⁷, entre avril et novembre, des remorqueurs étaient postés au site d'ancrage du Pot-à-l'eau-de-vie. Par leur manœuvre rapide, plusieurs navires furent récupérés avant qu'ils ne fussent abîmés par les éléments.

Les risques associés au fleuve restèrent les mêmes d'années en années, même si les autorités essayèrent de corriger et faciliter le travail des pilotes en plaçant des amers, des bouées et des phares pour signaler les dangers du fleuve. Le nombre de naufrages, de collisions ou d'incidents est intimement lié au nombre de navires qui montent ou descendent le fleuve (voir Annexe 1). Ainsi, en 1803, près de 100 voiliers⁸ vinrent à Québec et s'en retournèrent. Soixante ans plus tard, c'était très différent puisqu'il y eut près de 3 500 navires⁹ qui circulèrent sur le Saint-Laurent. Sans oublier tout le cabotage local de goélette qui est rarement quantifié.

Dénombrement des naufrages, échouements, collisions et incidents par endroits

Le dénombrement présenté dans les tableaux suivants est le résultat des dernières compilations de nos recherches. Le nombre d'accidents de navigation pourrait changer ainsi que certains éléments (cause, récupération) pourraient se préciser avec l'avancement de nos travaux. Pour les besoins des compilations, nous avons regroupé tous les bateaux qui se déplaçaient à l'aide du vent sous le générique **voilier** et tous les autres qui utilisaient une machinerie pour actionner une hélice ou des roues à aubes et se mouvoir, sous le terme **vapeur**.

Secteur	Voilier	Vapeur	Total
Cacouna	32	10	42
Île Blanche	88	15	103
Île Rouge	122	15	137
Île Verte	137	14	151
Total	379	54	433

L'événement le plus ancien relevé demeure celui du naufrage du *Cerf*¹⁰ dans les parages de l'île Rouge le 30 septembre 1749 tandis que le plus récent, demeure celui de l'échouement d'une barge engagée dans des travaux de sondage à proximité du port de Gros-Cacouna le 5 octobre 2004¹¹. Le vent très fort et les vagues puissantes avaient eu raison des ancres de la barge. Ce sont surtout des voiliers (87 %) qui ont subi des dommages.

Causes d'un naufrage, d'un échouement ou d'une collision

Dans l'étude des différents éléments qui forcèrent des navires à échouer, à sombrer ou à se heurter, il faut d'abord retenir la **température** qui regroupe la brume ou le brouillard, les tempêtes (vents forts accompagnés de pluie ou de neige), la noirceur et le froid, qui occasionnent la formation de glace autant sur les voiles et les mâts qu'à la surface de l'eau. Le deuxième élément sur lequel l'homme n'a pas de contrôle, c'est le **fleuve** lui-même avec ses forts courants et son fond qui empêchait à certains endroits un ancrage sécuritaire des navires. Il y a également les mauvaises décisions d'un capitaine, des jugements

erronés, des erreurs de pilotage et parfois la méconnaissance des lieux. En un mot, tout ce qui a trait à l'**erreur humaine**.

Dans le tableau suivant, nous définissons comme **inconnu**, tout ce pour quoi nous n'avons pas trouvé la vraie cause ou l'explication. Par contre, il faut savoir que si un bateau touche le fond ou coule et que ce n'est pas la faute d'un pilote, cela a sûrement été occasionné par les autres causes (la température ou les courants violents du fleuve). N'ayant pas de radio, il n'y avait pas de message de transmis et pas de survivants pour témoigner. Ce fut le cas pour la barque *Magda*¹² qui, après avoir appareillé de Rivière-du-Loup où elle venait de prendre un chargement de bois, se perdit corps et biens le 16 novembre 1906 sur les hauts-fonds de l'île Rouge.

Pour les **collisions**, il faut aussi prendre en considération le fait qu'elles sont occasionnées par des erreurs humaines ou des causes naturelles. Enfin, sous le terme **autres**, nous regroupons les bateaux brûlés jusqu'à la ligne de flottaison, ceux dont la réparation temporaire a lâché et ceux qui ont eu un incident lors d'un sauvetage ou d'une récupération.

Secteur	Température	Fleuve	Erreur humaine	Collisions	Inconnu	Autres	Total
Cacouna	23	-	3	6	9	1	42
Île Blanche	34	1	21	7	39	1	103
Île Rouge	28	1	31	1	74	2	137
Île Verte	55	-	15	14	65	2	151
Total	140	2	70	28	187	6	433

Si nous additionnons les 140 bateaux affectés par la température avec les 187 qui sont sous la mention « inconnu », nous expliquons 75 % des événements.

La glace

La saison de navigation sur le fleuve avant 1960 s'étalait entre la fin du mois d'avril et la fin novembre de chaque année. Si un navire, surtout à coque de bois très fragile, appareillait après ces dates-là, il risquait fort... de se faire prendre par le froid et les glaces. Beaucoup d'équipages, qui contestaient les ordres du capitaine,

risquaient une peine de travaux forcés en prison, s'ils refusaient de partir lorsque la saison était trop avancée. Il y avait des saisons où le mois de décembre était plus clément. Les eaux du fleuve étaient alors libres de glace. Par contre, les années 1808, 1810, 1816, 1821, 1827, 1832, 1835, 1840, 1845, 1853, 1867, 1871 et 1880¹³ furent des années de froid intense. Dès le milieu du mois de novembre, la glace se formait et emprisonnait un grand nombre de navires. L'année 1853, avec 54 voiliers dérivant avec les banquises, demeura celle où les équipages souffrirent le plus.

Les erreurs de pilotage

Un certain nombre d'accidents de navigation furent causés par une erreur de jugement du pilote. L'exemple que nous avons retenu est spécial puisque c'est une double erreur. La barque *Palmyra* chargée de 700 tonnes de rails de fer se dirigeait vers Québec sous la gouverne du pilote Malcolm Smith lorsqu'elle s'échoua le premier août 1858¹⁴ sur les hauts-fonds de l'île Rouge. Le capitaine fit décharger une partie de la cargaison (300 tonnes) à bord de goélettes et engagea le remorqueur *Princess Royal* pour sortir la barque de sa mauvaise

posture. Trois jours plus tard¹⁵, le vapeur la toua vers l'ancrage du Pot-à-l'eau-de-vie en suivant les directives du pilote Sylvestre Côté qui, malheureusement, fit passer le bateau trop près des récifs de l'île Blanche. La barque s'y frappa et s'enfonça. On réussit à l'alléger de nouveau et on la sortit de l'eau. Elle fut réparée temporairement et remorquée à Québec pour être déchargée et complètement remise à neuf.

Pertes de vies lors d'échouements, de naufrages ou de collisions

Il est difficile de dénombrer les victimes des naufrages. Parfois les équipages et les passagers de navires arrêtés sur un écueil n'ont pas été menacés puisque leur bateau s'était dépris facilement à marée haute. Malheureusement, ce ne fut pas le cas pour d'autres hommes qui se noyèrent, ou gelèrent à mort. Que pouvaient-ils faire contre les eaux du fleuve en furie, balayées par des vents très forts et des vagues énormes, accompagnées par un froid parfois intense? Comment y survivre? Puisque les eaux du Saint-Laurent sont près du point de congélation même en plein été, les personnes tombant à l'eau risquaient autant la noyade que de mourir d'hypothermie. Les gardiens de phare et leurs familles sauvèrent de la mort beaucoup de naufragés en les accueillant, en les réchauffant et en les nourrissant le temps que viennent les secours.

Cacouna est le seul endroit du secteur étudié à ne pas avoir été témoin de drames et de pertes de vie associés à un accident maritime. Il y a bien eu des rumeurs d'une goélette renversée en 1880¹⁶ où quatre personnes se noyèrent, mais impossible de le confirmer. Par contre, certains équipages ont eu d'énormes difficultés à y débarquer en sûreté. Ce fut le cas des marins du navire norvégien *Ballengeich*¹⁷ en décembre 1853, de

la barque *Pride of England*¹⁸ en décembre 1871 et de la goélette *Marie-Rose*¹⁹ en novembre 1886.

L'île Blanche, que l'auteur Damase Potvin cite comme étant une île sans histoire²⁰, a eu pourtant son lot de naufrages. La pire tragédie à y survenir eut lieu en octobre 1805. La goélette *Lizard*²¹, en provenance de Matane, montait le fleuve sous le commandement de Joseph Carrier et se dirigeait vers Québec. Mais elle rencontra une violente tempête de vent qui la jeta sur les brisants de l'île Blanche. Les naufragés eurent à peine le temps de se construire un radeau de fortune, d'y embarquer et de se laisser porter par les eaux du fleuve. Malheureusement, ils furent exposés aux intempéries durant plus de sept heures. Les rescapés moururent un à un de froid et de « misère ». Le seul survivant, Daniel McMillan, y perdit une sœur et un frère.

Par ailleurs, il y eut, lors d'autres drames, la mort de deux marins et le sort inconnu d'un équipage complet dont le voilier fut trouvé naufragé, abandonné et renversé sur les rochers. Il y a d'autres situations dont le dénouement fut plus heureux. Ce fut le cas de la barque *Tom Moore*²² qui heurta les récifs en mai 1843. Les 167 passagers à bord et l'équipage furent épargnés. Si l'échouement était arrivé juste à côté, elle aurait complètement sombré.

L'île Rouge et ses environs ont connu le pire événement drama-

tique du XIX^e siècle dans la saga des accidents du Saint-Laurent. Un voilier chargé d'émigrants, le brick *Minstrel*²³, se rendait à Québec au mois de mai 1841. Il n'avait pas de pilote à bord et le capitaine avait décidé de monter quand même. Aucun phare n'était encore construit sur l'île Rouge pour signaler la présence de la barrière de récifs et le voilier s'y empala. Au moment où l'équipage et les passagers s'empresaient d'embarquer dans les chaloupes, une vague déferla et souleva le bateau et le déplaça vers l'eau profonde où le brick coula à pic. Il entraîna dans la mort 150 personnes. Seules 8 personnes survécurent : 4 hommes d'équipage et 4 passagers. Elles étaient à bord d'un canot dont l'amarre, par chance, se rompit. À part ce triste événement, il y a eu au moins sept autres accidents maritimes qui causèrent la mort d'une partie ou de tout l'équipage.

L'île Verte fut témoin de 151 naufrages dont 9 provoquèrent des pertes de vie. Le plus grand nombre de décès fut enregistré lors de la perte du brick *Acadia*²⁴ le 28 septembre 1831. C'était une erreur de pilotage qui envoya le voilier sur les récifs en bas du phare. Il transportait 300 passagers, vétérans de l'armée, leurs épouses et leurs enfants qui se rendaient à Québec. Ils furent tous débarqués sains et saufs et le gardien de phare Robert-Noël Lindsay les accueillit et les nourrit en sacrifiant la

Excursion de plaisance qui a failli mal tourner

En 1933, des excursions en bateaux à moteurs étaient organisées à partir du quai de Cacouna. Un certain monsieur Lévesque de l'île Verte organisait des promenades sur le fleuve jusqu'à Tadoussac. Le 15 août de cette année-là, je faisais partie du voyage et plusieurs ministres anglicans étaient à bord du petit yacht, ce qui faisait près de dix-sept passagers en tout. J'accompagnais ma sœur Alma qui travaillait au Clergy House et qui avait été invitée à les accompagner. Au retour, à mi-chemin du quai de Cacouna, le ciel s'assombrit et devint menaçant. La mer se gonfla sous l'effet du vent et la grêle se mit à tomber avec violence. Soudain, un orage électrique s'abattit sur nous et nous donna l'impression d'être à bord d'une coquille de noix au milieu de l'océan. Le bateau brassait tellement que je sentais sous mes pieds le craquement des planches de la coque. Nous avions tous le mal de mer et on nous distribua des citrons à sucer pour atténuer les effets de la nausée. Pendant ce temps-là, les pasteurs récitaient des hymnes. Au plus gros de la tempête, le moteur s'étouffa et monsieur Lévesque dut le réparer avec quelques jurons. Nous avions l'impression que le bateau allait se défaire, ce qui nous faisait craindre le pire. Alors, ma sœur m'attacha à elle avec sa ceinture de manteau, en me disant : « Si nous nous noyons, on va nous retrouver ensemble ». Heureusement, l'orage se calma, le capitaine réussit enfin à repartir le moteur et le bateau put atteindre le quai de Cacouna. Là, mon frère Georges, qui habitait la rue du Quai, nous attendait, à la demande de mon père mort d'inquiétude. On rentra bien vite, en voiture à cheval, à la maison où nous attendaient un bon feu et un breuvage chaud. (Témoignage d'Ida D'Amours, 7.04.1994 et mai 2000)

récolte de tout un champ de pommes de terre. Par contre, il y avait à son bord de nombreux cas de rougeole et 27 personnes (surtout des enfants) moururent en peu de temps à cause de la mauvaise température.

Récupération des épaves

Dans les premiers temps de la navigation à voile sur le fleuve Saint-Laurent, s'il y avait un échouement, le capitaine ne pouvait compter que sur son équipage pour sortir son navire du mauvais endroit. Par contre, l'usage des remorqueurs va augmenter le nombre de navires récupérés rapidement avant que les éléments ne le détruisent complètement²⁵.

Dans le cas des voiliers pris dans la glace, les capitaines, le pilote et les propriétaires espéraient l'échouer à un endroit où le navire pouvait rester tout l'hiver en sécurité et ainsi permettre à l'équipage de débarquer sain et sauf. Certains furent emportés par les glaces et dérivèrent vers la haute mer. C'est ce qui arriva à la barque *Sir Colin Campbell*²⁶ chargée de grains de maïs, qui s'échoua le 2 décembre 1861 en dedans du bout d'en bas de l'île Verte. Elle fut emportée le 31 décembre et dériva vers le golfe²⁷.

L'information que nous avons recueillie pour tout le XVIII^e siècle et la première moitié du XIX^e siècle n'est pas toujours complète. Nous ne savons donc pas si le voilier a été **récupéré** ou **non récupéré**. Assez souvent, le terme **inconnu** signifie une coque détruite, brisée ou coulée. Lors des collisions, parler de récupération n'est pas approprié puisqu'il y a assez souvent des dommages mineurs à la coque et le bateau a continué son voyage après quelques réparations (**hors cause**).

Au cours de la période étudiée, au moins 64 % des bateaux furent dépris et amenés à Québec pour que les équipes de charpentiers

effectuent la réparation ou pour les brûler s'ils étaient trop endommagés afin de ramasser la ferraille. Dans le cas de ceux non récupérés et inconnus, ce qui représente quand même 33 %, que leur est-il arrivé?

Dans certaines situations, lorsqu'il n'y a plus que des débris, il n'y a rien à sauver.

C'est ce qui survint à la coque de la goélette motorisée *Ellen and Mary*²⁸ en provenance de Terre-Neuve. Elle s'échoua le 18 juillet 1942 sur les Couillons (récif au nord-est du phare de l'île Verte). Elle fut sortie et remorquée dans une petite baie près de l'endroit de son naufrage. Au cours de la nuit suivante, une tempête balaya l'île et la goélette fut mise en morceaux. Seuls le moteur et les mâts furent récupérés.

Bien d'autres vestiges gisent encore au fond du fleuve Saint-Laurent. Nous avons cité précédemment le cas du brick *Minstrel* jeté sur les récifs de l'île Rouge. L'épave s'y trouve encore. Il y a également le vapeur *City of Quebec*²⁹ qui en mai 1870 descendait le fleuve pour se diriger vers les provinces maritimes. Il sombra à 3 heures et 20 du matin à deux milles au large de l'île Verte lors d'une collision avec le « steamer » *Germany* qui se rendait à Québec. Une erreur humaine fut à l'origine de ce désastre qui a entraîné la disparition d'un ingénieur mécanicien membre de l'équipage du *City of Quebec*. De plus, la chute d'un mât sur le pont blessa mortellement un des passagers du malheureux vapeur. Quant aux autres survivants, ils eurent 25 minutes pour fuir l'épave en grim pant à bord de l'autre vapeur.



Épave de la goélette motorisée *Ellen and Mary*, juillet 1942 (Famille Freddy Lindsay)

Dans le cas du vapeur *Otter*³⁰, il arrivait de la Côte-Nord, de retour de son dernier voyage hebdomadaire de la saison. Soudainement le 19 novembre 1898, un brouillard dense cacha les récifs de l'île Blanche et le bateau s'y échoua. On essaya de le sortir mais en vain. On y renonça et les assureurs le reconnurent comme perte totale. Dans un autre cas, c'est un mauvais calcul du pilote qui précipita le navire *Majestic*³¹ sur les rochers de l'île Blanche le 10 juillet 1835. Chargé de briques pour Québec, trois tentatives de renflouement furent effectuées. Au moment, où l'on vint presque à réussir, le navire retourna vers le fond. Les sauveteurs l'y abandonnèrent à jamais.

D'autres épaves eurent un parcours inusité. Ainsi, le 12 mai 1858, le brigantin *Adah*³², en provenance d'Halifax avec une cargaison de sucre et d'huile de poisson, frappa les récifs de l'île Blanche et coula rapidement laissant à peine le temps à l'équipage de se sauver en embarquant dans la chaloupe avec seulement ce qu'ils avaient sur eux. Bizarrement, une nouvelle du 19 mai³³, soit sept jours plus tard, nous apprend que l'épave était rendue au Bic et qu'elle flottait à fleur d'eau. La cargaison avait fondu entre-temps...

Dans le cas des autres bateaux récupérés, en voici quelques exemples.

Le *Dalrymple*

Au mois d'août 1801, le brigantin *Dalrymple*³⁴ montait le fleuve en provenance de la Barbade. Il se brisa sur les rochers du côté nord de l'île Blanche. L'équipage le

Secteur	Récupéré	Non récupéré	Inconnu	Hors cause	Total
Cacouna	28	4	5	5	42
Île Blanche	60	16	18	9	103
Île Rouge	100	19	17	1	137
Île Verte	88	24	39	-	151
Total	276	63	79	15	433

déprit et mit les voiles vers Québec. Il subit des réparations et des modifications³⁵. L'année suivante, le navire *Dalrymple*³⁶ remontait à nouveau le Saint-Laurent avec du sucre et de la mélasse de la Barbade, mais cette fois-ci, c'est l'île Rouge qu'il heurta. Récupéré et réparé, il repartit à nouveau³⁷.

Le *Moutaineer*

En novembre 1839, le navire *Mountaineer*³⁸ quitta Québec. Près de Cacouna, le 10 novembre, des vents violents le poussèrent sur le rivage en dedans de la pointe ouest de l'île Verte. Le voilier était monté tellement loin sur les battures que le propriétaire de l'épave fit venir une équipe de charpentiers de Québec pour construire une rampe afin de le sortir de là. Il fut remis à l'eau au mois d'août 1841, soit presque deux ans plus tard.

Le *Magnet*

Certains bateaux semblaient avoir le mauvais sort. Ainsi, la barque *Magnet*³⁹ toucha par erreur la ligne de récifs de l'île Blanche le 26 avril 1840. Son équipage ne l'abandonna pas. Ils demeurèrent à bord, même lorsque la marée haute submergea la



Épave inconnue sur les battures entre Cacouna et l'île Verte. Est-ce la goélette trouvée par Peter Fraser le 2 décembre 1827 ou la *Marie Vigilante* coupée par la glace et perdue en décembre 1851? (Georges Pelletier, 2001)

coque du voilier. Les hommes montèrent alors dans les haubans et les mâts. Ainsi, ils ne la quittaient pas afin que la barque ne soit pas sujette à un dédommagement pour sauvetage. À chaque marée basse, les hommes retiraient une partie de la cargaison et la transbordaient à bord de goélettes. Au mois de juin suivant, ils la firent flotter à nouveau. Réparée, la barque repartit. Elle s'échoua de nouveau en 1842 dans la Traverse du Sud⁴⁰. Remise à neuf de nouveau, elle reprit la mer et finit en 1846 par se perdre sur les rivages d'Anticosti où elle fut brûlée afin de récupérer la ferraille⁴¹.

Le *Red Island*

Le 18 novembre 1873, l'équipage du *Red Island*⁴², vécut une expérience terrible et, selon leurs témoignages, ils ne souhaitaient pas la revivre de leur vie. Ce bateau-phare était ancré du côté est de l'île Rouge pour signaler les récifs. À cause de la tempête, son capitaine Joseph Lévesque décida d'aller chercher refuge en ancrant son bateau du côté sud de l'île Blanche pour se protéger des forts vents. Malgré cela, les vagues emplirent le navire. Avec quatre pieds d'eau au-dessus du pont, l'équipage n'avait qu'un choix, se réfugier dans les haubans. Ils y demeurèrent 24 heures. Certains souffrirent du froid et eurent même des engelures. Une chance qu'ils avaient gardé avec eux une petite chaloupe. Lorsque le vent ralentit, ils la mirent à l'eau afin de regagner Cacouna où ils furent accueillis et réconfortés. L'épave fut retirée du fond de l'eau au mois d'août 1874⁴³. Nettoyé et repeinturé⁴⁴, le « phare-flottant » retourna à son poste au mois de juin 1875.

* * *

Nous vous avons décrit une partie de l'histoire maritime et des difficultés de la navigation sur le fleuve Saint-Laurent dans le secteur de Cacouna et l'île Verte. Nous sommes maintenant entrés dans le XXI^e siècle, à l'ère de l'électronique avec des appareils sophistiqués qui remplacent les phares et les bouées. Ils facilitent le déplacement des navires à condition qu'ils ne tombent

pas en panne car ce fleuve majestueux demeure toujours capricieux. Ses vagues poussées par des vents de tempêtes sont aussi dévastatrices qu'elles étaient par le passé. Ses brumes et brouillards sont toujours aussi opaques. La puissance du Saint-Laurent est toujours là et il faut toujours en tenir compte. Ainsi, en septembre 1999 le bateau de croisière *Norwegian Sky*⁴⁵ a été déporté par un fort courant, le « bœuf » du Saguenay qui l'a poussé sur les récifs de l'île Rouge. On a craint le pire pour les 1924 passagers et 750 membres de l'équipage, mais le navire s'en est finalement tiré.

Le fleuve cache au fond de ses eaux, de nombreuses épaves qui témoignent de son passé et de nombreux faits n'ont pas été rapportés ou racontés. Il y a l'épave de *Empress of Ireland* qui nous rappelle un tragique événement et sert de thème à une exposition. D'autres endroits au Bas-Saint-Laurent, comme Kamouraska, Saint-André, Rivière-du-Loup, Cacouna, île Verte, L'Isle-Verte, Trois-Pistoles, Bic, Rimouski, etc. pourraient aussi souligner leur histoire maritime et s'insérer dans un circuit historique régional qui rendrait hommage à ce fleuve et à la mémoire des familles vivant du fleuve.

Le Saint-Laurent nous offre non seulement un paysage et une vie marine à découvrir, mais également une histoire à connaître et à mettre davantage en valeur. Pourquoi avoir nommé la route longeant le fleuve « la route des Navigateurs » quand on ne souligne pas assez à chaque lieu l'histoire de tous ces navigateurs et de leurs familles? A-t-on oublié les pilotes, les gardiens de phare, les capitaines, les marins, les constructeurs de bateau et les pêcheurs, tous ces métiers de la mer qui vivaient au rythme des saisons du Saint-Laurent?

Remerciements

Nous tenons à remercier le personnel des Archives nationales du Québec à Québec et du Musée maritime de L'Islet pour leur aide et les conseils prodigués. Il faut aussi mentionner l'apport de Paul Lessard, collègue-chercheur, d'Yvan Roy pour la reproduction des photographies anciennes, de la famille Lindsay pour le prêt de certaines photographies.

Annexe 1
Répartition des naufrages, échouements, collisions et incidents par période

Secteur	avant 1800	1801-1825	1826-1850	1851-1875	1876-1900	1901-1950	1951-2000	2000 et plus	Total
Cacouna	–	3	12	10	14	1		2	42
Île Blanche	–	16	18	39	21	8	1	–	103
Île Rouge	8	15	45	38	19	11	–	1	137
Île Verte	3	12	45	50	29	12	–	–	151
Total	11	46	120	137	83	32	1	3	433

La période de 1826 à 1850 avec 28 % et la période suivante de 1851 à 1875 avec 32 % rassemblent tout près de 60 % de l'ensemble des événements.

Notes

- Jean Leclerc, *Les pilotes du Saint-Laurent 1762-1960*, Les Éditions GID, 2004, p. 141.
- Dossier de demande de terres par Peter Fraser, Archives nationales du Québec.
- Registre des procès-verbaux de la maison Trinité, 20.05.1806 : *15 mai, beau temps, fait le tour de l'île Verte et remarqué un point du côté nord, appelé « pointe à Michaud », planté un piquet avec une carte où l'on a écrit; ce site a été choisi par le gouvernement pour l'érection d'un phare.* (traduction libre); Appel d'offres : journal *Quebec Gazette* 3.04.1806 et registre des procès-verbaux de la maison Trinité, 19.09.1809 : lettre du gardien de phare Charles Hambleton datée du 13 septembre, lanterne prête à être allumée.
- Faucher de Saint-Maurice, *De tribord à bâbord*, Montréal, Éditions de l'Aurore, 1975, p. 92 : « *Enfin l'île Rouge qui, au XVII^e siècle, était célèbre par ses pêcheries au loup-marin ne l'est plus guère que par sa solitude et ses naufrages.* ».
- Appel d'offres : Journal *Quebec Gazette* 20.01.1847 et 20.11.1848 mise en opération du phare le 11 novembre 1848.
- Journal *Quebec Gazette* 15.11.1871.
- Journal *Quebec Mercury* 23.11.1853 (appel d'offres du Département des Travaux publics pour deux remorqueurs stationnés dans le Bas-Saint-Laurent pour la saison 1854).
- Journal *Quebec Gazette* 25.10.1833.
- Journal *Le Canadien* 13.02.1874.
- Album souvenir île Verte 150 ans*, 1973 et Jean Lafrance, *Les épaves du Saint-Laurent*, Montréal, Les éditions de l'homme, 1972, p. 96-98.
- Journal *Info-Dimanche*, 9.10.2004.
- Journaux *Le Saint-Laurent* 15.02.1907 et *Quebec Morning Chronicle* 21.11.1906, et registre de la Lloyd's 23.11.1906, Archives nationales du Québec.
- Georges Pelletier, Compilations et notes personnelles.
- Journal *Quebec Gazette* 6.08.1858.
- Idem.*
- Journal *L'Événement* 11.11.1880.
- Lynda Dionne et Georges Pelletier, *Souvenances de l'île de Gros-Cacouna*, juin 1996, dossier du journal *Epik* Cacouna, p. 4-5.
- Idem.*
- Ibid.*
- Damase Potvin, *Le Saint-Laurent et ses îles : histoire, légendes, anecdotes, descriptions, topographie*. 1974. p. 168; « *Quant à celle (histoire) de l'île Blanche, elle est tout à fait inconnue; ou plutôt, elle n'en a pas. L'île Blanche fait partie des îles heureuses...* »
- Journaux *Quebec Gazette* 7.11.1805 et *Quebec Mercury* 11.11.1805, et registre des baptêmes, mariages et sépultures de la paroisse de Saint-André 29.10.1805, Archives nationales du Québec.
- Journaux *Journal de Québec* 20.06.1843 et *Quebec Gazette* 26.05.1843.
- Journal *Quebec Gazette* 24.05.1841.
- Journal *Quebec Gazette* 3.10.1831.
- Il y a tout un art pour enlever un navire d'un récif. Les charpentiers colmataient temporairement les trous et l'équipage s'affairait à pomper l'eau, à jeter la cargaison ou la récupérer pour alléger le navire. Enfin, le capitaine attendait une marée favorable, plus haute, qui ferait flotter le navire afin de se déhaler sur une ancre placée au large, pour le tirer et le remettre en eau profonde.
- Journal *Quebec Gazette* 4.12.1861.
- Journal *Quebec Morning Chronicle* 31.12.1861.
- Rapport du phare de l'île Verte, page 62 et témoignage du notaire Georges Côté, 18.06.1994.
- Journal *Quebec Morning Chronicle* 3.05.1870 et registre maritime du port de Québec, volume 375, Archives du Canada.
- Journal *Le Saint-Laurent* 22.11.1898, registre maritime du port de Québec, volume 405, Archives du Canada et registre de la Lloyd's 24.11.1898, Archives nationales du Québec.
- Journaux *Le Canadien* 13.07.1835 et *Quebec Gazette* 22.07, 28.08, 02.09, 7.10 et 9.10.1835.
- Journal *Quebec Gazette* 17.05.1858.
- Journal *Quebec Gazette* 19.05.1858.
- Greffe du notaire Bernard Dubergès, 13.08.1801, Archives nationales du Québec.
- Registre maritime du port de Québec, volume 183, Archives nationales du Canada.
- Journal *Quebec Gazette* 19.08.1802.
- Registre maritime du port de Québec, volume 183, Archives nationales du Canada.
- Journal *Quebec Gazette* 22.11.1839 et 27.08.1841.
- Journal *Quebec Gazette* 29.04, 6.05, 27.05 et 5.06.1840.
- Journal *Quebec Gazette* 23.11 et 28.11.1842.
- Journal *Quebec Gazette* 26.10.1846 et 15.09.1847.
- Journal *L'Événement* 24.11.1873.
- Journal *L'Événement* 12.08.1874.
- Journal *Quebec Morning Chronicle* 18.06.1875.
- Journal *Le Soleil* 25.09.1999.