

Les épaves du Saint-Laurent : les dernières découvertes¹

Samuel CÔTÉ²

Qu'elles soient navires de guerre, goélettes, bateaux de pêche ou avions, les épaves suscitent l'intérêt des Québécois. Les multiples découvertes des dix dernières années témoignent de l'engouement grandissant pour ces témoins d'une autre époque. Bien que peu nombreux, les organismes voués à la protection des vestiges sous-marins comptent sur des passionnés de l'histoire du fleuve Saint-Laurent pour préserver ce patrimoine maritime.

Les découvertes du Service hydrographique du Canada

Depuis le début des années 2000, une vingtaine d'épaves ont été répertoriées en divers cours d'eau de la province. Le Service hydrographique du Canada (SHC), qui relève de Pêches et Océans Canada, contribue amplement à cette démarche historique bien malgré lui en effectuant des levés hydrographiques dans le but de cartographier en détail les eaux du Saint-Laurent. Durant ces opérations, les scientifiques du SHC, équipés d'échosondeurs multifaisceaux ultramodernes, enregistrent la présence d'indices potentiellement féconds pour ceux qui cherchent à dévoiler les secrets patrimoniaux que dissimule le fleuve.

En 2002, le SHC repère l'épave du *Brier Mist* au large du Bic. Ce petit bateau de pêche a coulé le 27 novembre 1998 lors d'une tempête, emportant les cinq passagers. Deux corps seront repêchés le lendemain de la tragédie, dans le secteur de l'île Saint-Barnabé. En 2004, l'équipe de chercheurs fait une trouvaille au large de Rimouski. Avec la collaboration du

capitaine à la retraite Donald Tremblay, l'épave est identifiée : il s'agit du *Vulcano*. D'une longueur de 394 pieds, le navire italien avait coulé le 18 octobre 1927, suite à une collision avec le *Union* au large de Pointe-au-Père. En 2005, le SHC est à nouveau à l'origine d'une découverte, cette fois-ci en Gaspésie. L'épave du *Nicoya* reposait au large de Cloridorme. Premier navire marchand coulé par les Allemands, il est torpillé le 11 mai 1942 pendant la Bataille du Saint-Laurent par le sous-marin *U-553*; le coup fera six victimes.

L'année 2006 est la plus fructueuse en découvertes pour le SHC. Lors d'une première exploration, le Service repère une épave au nord de l'île Blanche. Selon les informations recueillies par l'équipe d'hydrographes, il s'agit du *J. J. Buckler*, qui avait coulé le 13 juin

1960. Par la suite, l'épave du *Donnacona n° 1* est identifiée dans la traverse Saint-Roch, en face de Saint-Jean-Port-Joli. Ce bateau avait sombré le 27 octobre 1942 lors d'une tempête et les six occupants y ont perdu la vie. Dans les jours suivant la découverte de cette épave, celle du *Carolus* est localisée au large de Grand-Métis. Ce navire marchand avait été torpillé par le sous-marin allemand *U-69* le 9 octobre 1942. Onze des trente marins à bord avaient alors été tués par la détonation. L'exploration suivante dans ce secteur permet au SHC ainsi qu'à deux collaborateurs, l'ancien capitaine Donald Tremblay et l'historien Louis Blanchette, d'identifier le navire *B. F. (Bernier et Frères)* au large de Baie-des-Sables. Dans des circonstances mystérieuses, ses dix occupants, dont les trois frères Bernier, propriétaires du navire,



Le navire *B.F.* (Collection de Donald Tremblay)

avaient perdu la vie dans les eaux sombres du Saint-Laurent dans la nuit du 13 au 14 mai 1952. Richard Sanfaçon, hydrographe de Pêches et Océans, participe activement à plusieurs des identifications mentionnées ci-dessus.

Au début du mois de novembre 2010, le Service hydrographique du Canada fait la découverte de l'épave du *Montmagny* dans le chenal Beaujeu, près de l'île aux Grues. Les recherches effectuées par Alain Vézina, qui prépare alors un film sur la carrière de ce navire, permettent au SHC de se rendre au-dessus de l'épave afin de valider les renseignements fournis par le réalisateur. Richard Sanfaçon et Alain Franck, ethnologue spécialisé en histoire maritime collaborent à cette identification. Le 18 septembre 1914, suite à une collision fatale avec le *Lingan*, le *Montmagny* avait coulé en cinq minutes, faisant quatorze victimes.

Les découvertes des autres organismes

En octobre 2008, l'équipe du Cimetière du Saint-Laurent identifie l'épave du chaland *Atlas Scow n° 1* au large de Pointe-au-Père. Le bateau avait sombré le 29 juillet 1962, alors qu'il était toué par le remorqueur *Capitaine Simard*. Basée dans La Mitis, cette équipe, qui a documenté plusieurs naufrages entre Rimouski et Matane, est l'un des rares organismes québécois à se dédier à la recherche d'épaves.

Sur la Côte-Nord, les recherches sont pour la plupart accomplies par le Groupe de préservation des vestiges subaquatiques de Manicouagan. Ce groupe, qui a pour objectif de préserver des sites culturels submergés de Tadoussac, de la Basse-Côte-Nord et des territoires situés à l'est de Sept-Îles, a collaboré aux fouilles effectuées par Parcs Canada sur l'épave de l'*Elizabeth and Mary* de 1995 à 1997, dans l'anse aux Bouleaux (Baie-Trinité). Il a également documenté de

nombreux sites d'épaves, dont ceux du *Cimba* et du *Blanche-Alma*. En ce qui a trait spécifiquement à Parcs Canada, ses archéologues subaquatiques effectuent des recherches sur la Côte-Nord depuis quelques années. En mai 2009, ils ont découvert l'épave d'un avion de l'armée américaine disparu le 2 novembre 1942 – pendant la Seconde Guerre mondiale – dans le Saint-Laurent, au large de Longue-Pointe-de-Mingan. L'appareil, secoué par des vagues dès le décollage, avait cinq soldats à son bord; ils ont tous trouvé la mort lors de cet accident.

Soulignons enfin le sabordage du *NCSM Nipigon* au large de Sainte-Luce, le 26 juillet 2003. Cette action est l'initiative de la Société des récifs artificiels de l'Estuaire du Québec, présidée par Jean-Pierre Bouillon. Son but est d'offrir un site plus sécuritaire et plus accessible que celui de l'*Empress of Ireland*, proposant ainsi une alternative aux plongeurs moins expérimentés.

* *
*

Les découvertes des dernières années permettent de dresser un portrait plus étoffé des fonds marins, contribuant à la

conservation et à la diffusion de notre patrimoine maritime. De plus, elles concourent à mieux nous faire comprendre les procédés de fabrication des goélettes, bâtiments dont, mis à part quelques exemplaires présents au Québec, les épaves sont les seuls témoins. Les découvertes apportent en outre de nombreuses réponses aux archéologues subaquatiques en ce qui a trait à l'évolution de la construction navale et aux itinéraires des navires, à l'époque où ils cabotaient de port en port. Les gardiens de phares, les pêcheurs et les marins ont tous contribué à façonner notre histoire maritime. Malheureusement, bon nombre de ces derniers ont péri lors de tempêtes ou de collisions, la plupart attribuables au brouillard; un hommage leur est en quelque sorte rendu par la documentation des épaves. Certes, les découvertes récentes sont attribuables à l'évolution de la technologie, mais également à l'acharnement de passionnés de l'histoire du fleuve. Souhaitons que les générations futures de plongeurs dévoilent d'autres secrets du Saint-Laurent tout en respectant les fonds marins : à la dérive, l'héritage des ouvriers maritimes se doit d'être transmis par la lecture des vestiges qui y gisent encore.



Le *NCSM Nipigon* disparaît dans le fleuve Saint-Laurent. (Collection de la Société des récifs artificiels de l'Estuaire du Québec)

Bibliographie

BLANCHETTE, Louis, *La tradition maritime de Matane*, Rimouski, Histo-Graff, 1992, 198 pages.

BOUDREAU, Henri-Paul, *Cette mer cruelle*, Sainte-Julie, Éditions Nord-Côtières, 2000, 308 pages.

CÔTÉ, Samuel, *Le Méris maritime, ancré au passé... de 1800 à aujourd'hui*, Rimouski, Les Publications L'Avantage, 2009, 82 pages.

FRANCK, Alain, *Naviguer sur le fleuve au temps passé, 1860-1960*, Québec, Publications du Québec, 2000, 208 pages.

LANDRY, Frédéric, *Dernière course : aventures maritimes dans le Golfe Saint-Laurent*, Havre-Aubert, Éditions La Boussole, 1989, 253 pages.

Notes

- 1 L'auteur tient à remercier Richard Sanfaçon du Service hydrographique du Canada pour sa précieuse collaboration.
- 2 Samuel Côté est, depuis son adolescence, un passionné de l'histoire du fleuve Saint-Laurent. Chasseur d'épaves à temps plein, il poursuit sans relâche l'objectif de les identifier et de documenter le plus grand nombre d'entre elles.