

Les difficultés de la navigation à l'île Verte et à l'île Saint-Barnabé au 19^e siècle

Georges PELLETIER avec la collaboration de Lynda DIONNE¹

Le fleuve Saint-Laurent a toujours été la principale voie du transport commercial du Québec. Au 19^e siècle, le nombre de navires océaniques et de caboteurs y augmenta sans cesse à partir des guerres napoléoniennes et du blocus de la mer du Nord. Au cours de ces cent ans, les marins concurrençaient les voiliers en bois de faible tonnage puis les navires en fer, de plus grand gabarit et propulsés à l'aide de la vapeur. Pour faciliter leurs déplacements, les armateurs et les pilotes responsables de ces bateaux obtinrent l'ajout de nombreuses aides à la navigation (bouées et phares). L'édiction de nouvelles règles augmenta la sécurité des personnes à bord tandis que la présence d'une importante flotte de remorqueurs diminua les risques de naufrages.

Malgré toutes ces améliorations, le Saint-Laurent demeure une voie de navigation difficile. Séparé en chenaux par des chapelets d'îles, de récifs et de hauts-fonds, il est parcouru par de violents courants limitant les bons sites d'ancrages. Peu importe la saison, les tempêtes et la brume y sont fréquentes. Certains navires y ont connu différents ennuis allant d'un simple échouement sans bris à leur disparition sous l'eau ou encore à leur complète destruction sur les écueils et les côtes.

Dans le Bas-Saint-Laurent, l'île Verte et l'île Saint-Barnabé ont un positionnement semblable. Elles sont toutes deux accolées et parallèles à la côte. Celles-ci n'en sont séparées que par un chenal peu profond d'environ 2 km de largeur s'asséchant presque lors des grandes marées. L'île Verte a un peu plus du double de la longueur de l'île Saint-Barnabé qui a le quart de la largeur de l'autre (voir Tableau 1). À l'abri de ces deux îles, se jettent deux rivières (Verte et Rimouski). Au cours du 19^e siècle, d'importantes scieries² s'y sont installées et expédiaient leur bois de construction outremer. À chacune des extrémités de ces deux îles, il y avait des sites d'ancrage et des rades. Avant la construction des grands quais, les voiliers océaniques s'y ancrèrent tout près du côté est pour charger leurs flancs de bois.

Le pilotage et les aides à la navigation

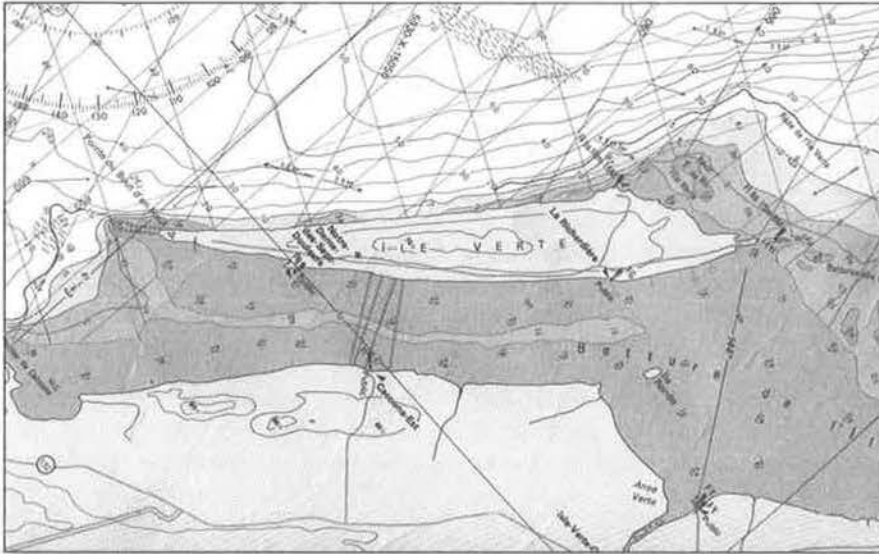
Avec ses nombreux récifs, le fleuve était rempli d'embûches. À l'époque, des marins du pays

s'offrirent pour diriger les navires à bon port. Dès 1762, le gouverneur édicta des lois qui encadrèrent la formation et le travail des pilotes. À la demande des marchands, on créa en 1805 la Trinity House. Cette corporation prit en charge le port de Québec, les bouées, les phares en plus de superviser les pilotes. Au cours de la première moitié du 19^e siècle, il y eut de nombreuses noyades de pilotes et d'apprentis. Ces derniers prenaient de trop grands risques pour être les premiers à bord, allant même dans les parages de l'île d'Anticosti à bord de petites chaloupes ou de goélettes³.

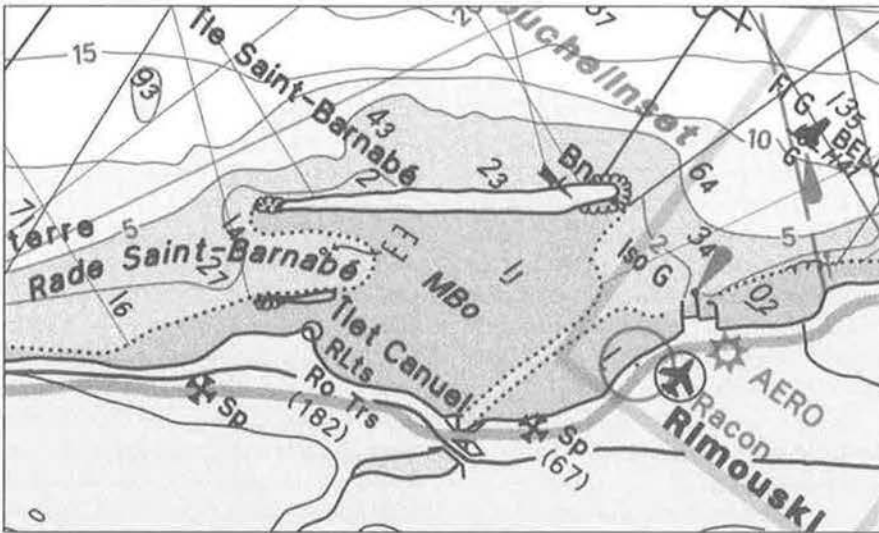
En 1849, la Trinity House définit une zone d'embarquement obligatoire plus sécuritaire commençant sur le fleuve à partir d'une ligne imaginaire reliant le cap Colombier, sur la côte nord, à l'extrémité est de l'île Saint-Barnabé sur la rive opposée. À ces deux endroits existaient des ancres sûrs où pouvaient s'immobiliser les voiliers montant en quête d'un pilote. Malheureu-

Tableau 1 :
Caractéristiques des îles Verte et Saint-Barnabé

	île Verte	île Saint-Barnabé
Longueur (km)	13	5,5
Largeur (km)	1,8	0,4
Largeur du chenal sud (km)	2,1	2



Extrait de la carte marine LC 1235 du fleuve Saint-Laurent (pointe au Boisvert à cap de la Tête au Chien), publiée par le Service hydrographique du Canada, ministère des Pêches et des Océans, 1993 (échelle de la carte d'origine : 1:80000).



Extrait de la carte marine LC 1236 du fleuve Saint-Laurent (pointe des Monts aux Escoumins), publiée par le Service hydrographique du Canada, ministère des Pêches et des Océans, 1996 (échelle de la carte d'origine : 1:200000).

sement, par appât du gain, beaucoup de pilotes enfreignirent cette restriction et montaient à bord près de la pointe des Monts avec leur chaloupe. On déplora encore de nombreuses pertes de vie⁴.

À cette époque, les voiliers à destination de Québec empruntaient majoritairement le même trajet. En entrant dans le fleuve Saint-Laurent, les navires longeaient la rive nord pour prendre à bord un pilote. Un peu en aval de la

rivière Saguenay, ce dernier dirigeait le vaisseau vers le phare de l'île Verte et l'engageait dans le chenal sud débutant entre l'île Rouge et l'île Verte afin de se rendre aux ports en amont. En quittant le port de Québec vers l'océan, les navires utilisaient le même chenal, débarquant assez souvent leurs pilotes quand le temps était idéal au Pot à l'Eau-de-Vie ou aux environs du Bic. Pour le reste du voyage vers l'Atlantique, les capitaines naviguaient à proximité de la rive sud et de l'île Saint-Barnabé pour quitter le fleuve.

En 1860, on améliora les conditions de travail des pilotes en les regroupant dans une nouvelle corporation. Celle-ci prit en charge l'embarquement et le débarquement de ses membres avec des goélettes attirées à ce rôle. Ces opérations avaient principalement lieu dans la région de l'île du Bic, non loin de l'île Saint-Barnabé. Il y avait deux autres stations de pilotage, une à Tadoussac pour la remontée du Saguenay et l'autre en face de Rivière-du-Loup qui servait particulièrement au débarquement des pilotes. À partir de 1876, c'est la Commission du Havre qui prit la relève de la Trinity House pour superviser la corporation des pilotes. Les navires se présentaient toujours au large du Bic pour prendre un pilote. En 1905, la zone d'embarquement se déplaça à la pointe au Père jusqu'à son déménagement en 1960 à la station des Escoumins⁵.

En 1809, la Trinity House mit en opération le phare de l'île Verte pour faciliter le travail des pilotes. Dans ce secteur sans cesse balayé par la brume, elle fit également bâtir un phare sur l'île Rouge en 1848. La même année, la corpo-



Le phare de l'île Verte et la maison du gardien Freddy Lindsay, vers 1939.
Coll. Famille de Cécile Lindsay.

Tableau 2 :
Voiliers vs Vapeurs (entrée au port de Québec)

Année	Voiliers		Vapeurs		Total	
	Nombre**	Tonnage	Nombre	Tonnage	Nombre	Tonnage
1800	141	16 577	0	0	141	16 577
1810	661	14 3895	0	0	661	14 3895
1830	922	236 199	0	0	922	236 199
1850	1 136	440 792	0	0	1 136	440 792
1853	1 346	667 857	5 (0,4 %)	2 821 (0 %)	1 351	670 678
1860	1 191	614 199	61 (5 %)	60 769 (9 %)	1 252	674 968
1870	916	619 145	88 (9 %)	109 301 (15 %)	1 004	728 446
1880	698	621 629	151 (18 %)	239 872 (28 %)	849	861 501
1885	415	327 932	165 (40 %)	339 180 (56 %)	580	667 112
1891	251	223 227	314 (56 %)	633 858 (74 %)	565	857 085
1896	146	117 260	453 (76 %)	967 068 (89 %)	599	1 084 328

**Note : le nombre n'inclut pas toujours les petits caboteurs

ration ajouta une bouée et une balise pour indiquer ses battures traîtresses. Trois ans plus tard, elle posa une bouée à l'île Blanche, au bout de son long récif limitant le chenal sud. Avec un trop grand nombre de naufrages, ce secteur demeurait problématique. En 1871, le gouvernement mit en position un bateau-phare à l'emplacement de la bouée de l'île Rouge. Celle de

l'île Blanche fut aussi remplacée en 1893 par la lumière émanant d'un bateau. Dans les environs de l'île Saint-Barnabé, le phare de l'île Bicquette était en service depuis 1844. Quinze ans plus tard, on érigea un autre phare à la pointe au Père⁶.

L'évolution des navires

Au début des années 1850, il y eut un grand changement dans

le trafic maritime. Des compagnies mirent en service des navires océaniques mus par des engins à vapeur. Lorsque les vents n'étaient pas favorables, ceux-ci n'étaient plus obligés de s'ancrer. Le temps de la traversée était diminué de 20 à 30 jours⁷ et l'arrivée à Québec ou en Europe était plus rapide.

En 1853, après de nombreuses représentations des armateurs, le gouvernement alloua un montant pour payer des remorqueurs en attente⁸. En face de Rivière-du-Loup, deux bateaux de touage s'ancrèrent en permanence. À cet endroit stratégique, ils étaient toujours prêts à tirer les voiliers des capitaines désirant arriver plus rapidement au port. S'il y avait un échouement ou un naufrage, ils étaient les premiers à se rendre sur place pour ainsi éviter le pire : la perte de vies, de la cargaison et du navire. Avant cette année-là, il y eut quelques cas de remorquage ou de sauvetage de navires qui furent effectués par des vapeurs de ligne.

En bas de Québec, le nombre de remorqueurs offrant leurs services augmenta jusqu'à atteindre, en 1876, un total de 37. Leur nombre suivit le déclin de la marine à voiles et son remplacement par les vapeurs. Sur le Saint-Laurent, ils se répartissaient un peu partout, de L'Islet à la pointe des Monts, même jusqu'à l'île d'Anticosti. En 1900, il n'en restait que trois pour couvrir tout ce secteur.

Au cours du 19^e siècle, les voiliers évoluèrent beaucoup. Ainsi, aux environs de 1800, leur tonnage ne dépassait guère 100 tonnes. Au milieu de ce siècle, on les construisait beaucoup plus gros, jaugeant jusqu'à 500 tonnes

Tableau 5 :
Causes des naufrages, échouements, abordages et incidents

<i>Cause</i>	<i>île Verte</i>	<i>île Saint-Barnabé</i>
Mauvaise température		
Brume	19	2
Tempête	34	11
Tempête de neige	4	2
Autre	2 (feu)	1
Nuit noire	6	0
Sous-total	79	25
Erreur humaine		
Erreur de pilotage	21	0
Méconnaissance du fleuve	3	0
Sous-total	24	0
Autres		
Collision (abordage)	25	1
Réparation lâchée	1	1
Inconnu	46	8
Sous-total	72	10
Total	175*	35*

* Il peut y avoir plus d'une cause à un événement.

n'était enregistré chez un notaire. Pour les abordages, nous en retrouvons 26 pour l'île Verte et un pour l'île Saint-Barnabé tandis qu'il y a 46 navires perdus pour l'île Verte et 8 pour l'île Saint-Barnabé sans aucun détail sur l'événement. Il faut noter qu'en combinant tous ces constats, un naufrage peut être la résultante de plus d'une cause (exemple un navire échoué lors d'une tempête de neige par l'erreur reconnue d'un pilote).

En conclusion, sur ce point, si nous considérons que les incidents n'ayant pas de causes connues ou rapportées sont occasionnés principalement par les mauvaises conditions météorologiques, le résultat est assez impressionnant : en ajoutant ces 46 cas au 79 déjà connus mettant en cause la météo,

nous atteignons un résultat de 125 cas pour l'île Verte (71 %) et de 33 cas pour l'île Saint-Barnabé (pour un total de 94 %).

La brume

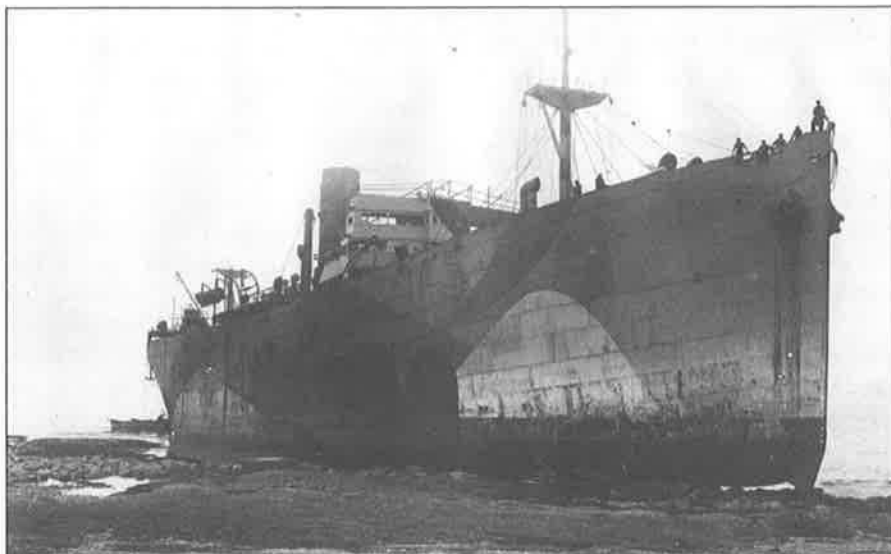
Lors d'épisodes de brume intense, plusieurs voiliers s'échouèrent à l'île Verte. Ainsi, en juillet 1823, le brick *Euphemering*¹² se dirigeant vers Québec dut abandonner d'abord une ancre dans les parages de l'île Rouge sans savoir où il se dirigeait. Quelques heures plus tard, il emboutit les récifs de la pointe ouest de l'île Verte où il fut récupéré. Trente ans plus tard, en novembre, c'est le navire *Jane Glassen*¹³, rempli d'émigrants à destination de Grosse-Isle, qui heurta le même récif, heureusement sans pertes de vie. Il fut sorti de sa mauvaise position et conduit à Québec.

Par temps de brouillard, des collisions eurent lieu près de l'île Verte. En juin 1842, la barque *Mary Muir* y aborda le vapeur *Unicorn*¹⁴ sans trop de dommages. Six ans plus tard, en juillet, la barque *Recovery*¹⁵ n'avait pas trouvé de pilote et son capitaine se risquait quand même à avancer. Dans une brume à couper au couteau, elle heurta un autre voilier au large de l'île. Après l'incident, sans doute mineur, ce dernier ne s'arrêta pas.

Les tempêtes

Parfois, les tempêtes étaient tellement violentes que les vents pouvaient tordre les membrures, provoquer des voies d'eau, arracher les voiles et couler les voiliers de bois. À d'autres occasions, les orages poussaient les navires sur les récifs et les réduisaient en quelques heures en une masse de débris éparpillés le long des côtes.

Au matin du 21 octobre 1822, le gardien du phare de l'île Verte découvrait sur les rochers une petite goélette en provenance de Terre-Neuve, la *Glaucus*¹⁶, entièrement brisée et déserte. Cependant, en mai 1861, les marins de la barque *Prince Albert*¹⁷ arrivant du port de Shield eurent la vie sauve, quoique leur voilier fut taillé en morceaux par les vagues en furie au même endroit. Lors d'un violent orage d'août 1870, le navire *Cissy*¹⁸ en route pour Londres s'échoua sur l'île Verte. Ce bateau fut rapidement retiré de sa fâcheuse position par le remorqueur *Powerful* sans bris majeur. En novembre, c'était la goélette *Salmon Queen*¹⁹ qui fut assaillie par une tempête au large de l'île Verte. En provenance de Québec, elle était chargée de 50 quarts de farine pour le boulanger Charles Fortier de Rimouski ainsi que d'une cargaison



L'échouement du cargo *Celtic Prince* sur la pointe est de l'île Saint-Barnabé, le 8 juillet 1918.

Photo : Mundviller, coll. Musée régional de Rimouski (N.A.C. : 1996.4.7).

diverse pour des marchands du même lieu. Malheureusement, une vague brisa le gouvernail et le voilier non dirigé vira au vent. Alors les hommes d'équipage s'attachèrent au grand mât afin de ne pas être emportés par les lames qui balayaient le pont. Entre deux assauts furieux, ils réussirent à sauter dans la chaloupe juste à temps, car leur goélette se renversa et coula. Les naufragés contèrent leur récit à un notaire qui en dressa le protêt.

Un voilier à l'ancre est toujours plus vulnérable aux terribles bourrasques. En 1835, lors des chargements du bois du moulin Price de Rimouski à la pointe est de l'île Saint-Barnabé, il y eut deux échouements, la barque *Marshall MacDonald*²⁰ en juin et le navire *Earl Kellie*²¹ en octobre. Onze ans plus tard, même scénario. En juin, la barque *Agnes*²² embarquait une cargaison de bois au même endroit. Soudainement, une tempête de vent du nord-est s'éleva et

poussa le navire en eau peu profonde et son gouvernail fut brisé. Également en novembre 1870, le navire *Electric*²³ chargeait des madriers et des lattes en provenance du même moulin. Sous la fureur des vagues, ses chaînes d'ancres cassèrent et il s'échoua en dedans de l'île. Tous ces voiliers furent sortis de leur mauvaise situation et purent repartir après diverses réparations, sauf le dernier.

Le froid et la glace

Avant 1960, la saison de navigation sur le fleuve Saint-Laurent s'étalait entre la fin du mois d'avril et la fin novembre de chaque année. Après ces périodes-là, si un voilier, surtout à coque de bois très fragile, appareillait, il risquait fort de se faire prendre par le froid et les glaces. Toutefois, il y eut des saisons où même le mois de décembre était très clément. Les eaux du fleuve étaient alors libres de glaces. Par contre, il y eut des froids intenses dès le milieu de novembre. À la fin des années

1808, 1810, 1816, 1821, 1832, 1835, 1840, 1845, 1853, 1867, 1871 et 1880, les banquises emprisonnèrent un grand nombre de navires et la température très basse causa de terribles souffrances aux équipages. En 1853, près de 54 voiliers pris par les glaces dérivèrent sur le fleuve. Certains navires furent perdus et mis en pièces. D'autres furent sauvés après d'intenses efforts des habitants de l'île Verte comme de Rimouski et d'autres endroits, et cela au risque de leurs vies.

Parti de Québec en décembre 1814, le navire *Bostok*²⁴ fut obligé d'hiverner en dedans de l'île Saint-Barnabé. Il repartit le printemps suivant. Quatre voiliers furent bloqués et gelés dans la banquise au nord de l'île Saint-Barnabé en décembre 1832. Ils s'y alignèrent tous côte à côte et avaient été abandonnés par les marins qui ne voulaient pas risquer leur vie. Ainsi, le brick *Emerald*²⁵, chargé à Rivière-du-Loup, avait été délaissé par son équipage au large de Matane. Ensuite, la tempête le poussa sur l'île Saint-Barnabé puis, quelques jours après, sur la pointe aux Cenelles. La barque *Miriam & Jane*²⁶ le suivit dans cette course folle. Après avoir débarqué du brick, trois marins subirent de terribles engelures et moururent. Finalement, au nord de l'île s'échouèrent deux autres voiliers, le navire *Moutaineer*²⁷ et le brick *James Laughton*²⁸. Les vents forts qui se levèrent poussèrent ensuite la banquise où ils étaient emprisonnés. Le navire s'immobilisa à Cap-Chat tandis que le brick s'arrêta sur la pointe au Père.

Après ces événements dramatiques, les armateurs et les capitaines s'ajustèrent au climat du Québec. Ils constatèrent qu'il ne fallait jamais partir après le

15 novembre pour compléter leur chargement pour l'Europe, sinon les navires étaient immobilisés pour quatre mois. Pris dans le fleuve Saint-Laurent, ils n'avaient alors aucune possibilité de naviguer sur les mers du sud en hiver.

Parmi les naufrages occasionnés par les glaces, trois ont en commun l'île Verte et l'île Saint-Barnabé. Par exemple, en 1835, la barque *Endeavour*²⁹, prise dans la glace près de Rivière-du-Loup, fut abandonnée par son équipage qui se réfugia sur l'île aux Lièvres. Le courant poussant les banquises descendit la barque plus en aval. Elle séjourna le temps d'une marée sur les rochers de l'île Verte avant d'être entraînée à nouveau par les glaces. Le voilier termina sa course sur les battures au nord de l'île Saint-Barnabé où il fut récupéré et mis en sûreté.

En décembre 1853, une goélette de nom inconnu³⁰ appartenant au marchand de Champlain de Sainte-Luce fut emprisonnée par la glace en face de l'île Verte et abandonnée. Afin de sauver leur vie, ses occupants, le curé de l'endroit, le révérend Nadeau, les marchands du même endroit, MM. Gauvreau et Paradis ainsi que les marins, se traînèrent à travers les banquises de peine et de misère. Ils luttèrent des heures contre le froid intense jusqu'au phare de l'endroit. Le fleuve charria la goélette à moitié pleine d'eau et la poussa vers l'île Saint-Barnabé. Enfin, le voilier sera récupéré par des habitants de Rimouski. Au cours de cette période de froid intense, le navire *J. K. L.*³¹ fut également pris dans la glace en face de Rivière-du-Loup et déserté par son équipage. En dérivant avec la banquise, il fut entraîné au large de Rimouski. À bord de trois cha-

loupes, dix-sept hommes s'élançèrent à sa poursuite. Dirigés par le pilote Laurent Lavoie, ces derniers réussirent à monter à bord du bateau. Ils le débarrassèrent de sa gangue de glace et après bien des péripéties, ils le ramenèrent à l'abri de l'île Saint-Barnabé où il hiverna en sûreté. Ils reçurent pour leur exploit 600 £.

Les erreurs humaines, ou les naufrages dans le chenal au sud des deux îles

À l'île Verte, chaque famille gardait en permanence une chaloupe en bordure du fleuve pour traverser, mais aussi pour aider les naufragés. Ainsi, le gardien du phare de l'île Verte accueillit, logea et nourrit à plusieurs reprises de malheureux rescapés³². Sur l'île Saint-Barnabé, l'ermite Toussaint Cartier apporta en 1758 son assistance lors de l'échouement d'un senau³³. Au cours du 19^e siècle, plusieurs familles de la région de Rimouski reçurent et réconfortèrent des marins éprouvés.

Chargé de rhum, de mélasse, de sucre et de café destinés à des marchands de Québec, le brick *Thetis*³⁴ prit à son bord le 30 août 1805 le pilote Joseph Doiron en face de Rimouski. Le brouillard s'éleva rapidement. Plus tard dans la journée, le voilier se retrouva échoué sur les sables de la côte nord au récif de Mille Vaches. À la faveur de la marée haute, il s'en extirpa. N'ayant subi que quelques bris, le bateau continua sa remontée dans la brume. Le 3 septembre suivant, ce brick emboutit les récifs de l'île aux Pommes et s'en dégagera rapidement grâce aux vents violents. Malheureusement, l'eau entraîna à profusion par les joints disloqués de la coque et les pompes suffisaient à peine à la contenir. La

tempête se déchaînait, le pilote ne voulait pas se risquer au nord de l'île Verte. Alors il dirigea le bateau dans le chenal au sud de l'île en jurant au capitaine qu'il y avait assez d'eau pour passer, mais le voilier s'y échoua aussitôt. Le capitaine ordonna de jeter tout le ballast par-dessus bord. Le pilote, qui avait quitté le voilier, fut remplacé par Charles Lecours, un pilote de L'Isle-Verte. Pendant trois jours, malgré tous les efforts de l'équipage, le brick ne flotta pas. À chaque marée basse, les membrures du *Thetis* fatiguaient énormément. Enfin, le 7 septembre, après avoir déchargé une partie de la cargaison et vidé toute la réserve d'eau douce, le pilote réussit à sortir le voilier du chenal et à l'ancrer en eau plus profonde. Le capitaine engagea des hommes supplémentaires à l'île Verte pour pomper la cale. Le brick se rendit enfin à Québec.

Lors de mauvais temps, la rade Saint-Barnabé était fréquentée par les navigateurs qui s'y abritaient. Ainsi, le 4 décembre 1830, la goélette *Marguerite*³⁵ chargée de marchandises se dirigeait vers Terre-Neuve. Rendue en aval de l'île, elle fut surprise par une tempête du nord-est qui la força à remonter. Le capitaine voulut atteindre la rade du côté ouest pour s'y ancrer et attendre la fin de la bourrasque. Cependant, les vents violents l'obligèrent à s'engager dans le chenal au sud de l'île. Malheureusement, la marée était trop basse et son voilier s'y enlisa rapidement. L'équipage jeta une partie de la cargaison pour la dégager. La manœuvre fut une réussite. Six ans plus tard, en octobre, la barque *British Merchant*³⁶ descendait le fleuve avec un chargement de bois. À travers une forte tempête de neige, le pilote confondit



L'épave du yacht *Rose-Marie* fut trouvée en mai 1950 sur les rives de l'île Saint-Barnabé. Le naufrage eut lieu la même journée que le grand feu de Rimouski. Deux hommes de l'île Verte, Jérémie Michaud et Téléphore Caron, disparurent dans les eaux déchaînées.

Tableau 6 :
Déplacement des bateaux lors des incidents

	île Verte	île Saint-Barnabé
Montant	78	4
Sortant	38	16
Chargement	1	4
Cabotage local	14	4
Inconnu	28	4
Autres	3	1
Total	162	33

Tableau 7 :
Types de bateaux

	île Verte	île Saint-Barnabé
Voilier	150	32
Vapeur	12	1
Total	162	33

la pointe ouest de l'île Saint-Barnabé avec celle de l'île du Bic. Alors il donna les instructions à l'équipage pour la contourner par le sud. Le voilier s'échoua rapidement sur les battures. Le mois suivant, les surveillants du navire naufragé mirent malencontreusement le feu à la barque qui brûla jusqu'à la ligne de flottaison, ne laissant que peu de choses à récupérer.

Bilan des incidents

Au cours du 19^e siècle, certains bateaux ont parfois eu des difficultés lors de leur passage sur le fleuve Saint-Laurent. Dans quel contexte ces événements se sont-ils produits? Quel était le type de navire le plus affecté? Sont-elles des épaves perdues au fond du fleuve? Quels sont les mois où se produisaient le plus d'incidents? À toutes ces questions, nous essayerons de répondre avec les prochains tableaux.

Le déplacement

Au moment des incidents près de l'île Verte, 48 % des navires étaient en montant contre 23 % en descendant, 17 % étaient de déplacement inconnu et 9 % des caboteurs. Aux environs de l'île Saint-Barnabé, c'est l'inverse : 48 % des bateaux étaient en descendant contre 12 % en montant, 12 % étaient de déplacement inconnu et 12 % des caboteurs locaux. Par contre, pour cette dernière, 12 % étaient en chargement, ancrés près de l'île et ont été surpris par une tempête de vent.

Les types de bateaux

L'utilisation des bateaux propulsés par la vapeur et indépendants du vent a éliminé une partie des naufrages causés par les tempêtes de vent. À plusieurs endroits sur le fleuve, la présence

Tableau 8 :
Récupération des navires naufragés

	<i>île Verte</i>	<i>île Saint-Barnabé</i>
Récupérés	92	20
Non récupérés	32 (3 glace 2 brûlés)	6 (2 brûlés)
	5 coulés	
Inconnu	22	7
Aucun bris majeur	16 (abordage)	0
Total	162	33

Tableau 9 :
Compilation des incidents au cours de la saison de navigation

<i>Mois</i>	<i>île Verte</i>	<i>île Saint-Barnabé</i>
Mars	1	0
Mai	34	2
Juin	23	3
Juillet	16	1
Août	13	1
Septembre	20	1
Octobre	19	8
	46 %	79 %
Novembre	29	11
Décembre	6	6
Inconnu	1	0
Total	162	33

Autres sites de naufrages, échouements, abordages et incidents dans le secteur de l'île Saint-Barnabé

	<i>Pointe-au-Père</i>	<i>Rimouski</i>	<i>Bic</i>
Avant 1800	0	0	3
1801-1850	7	1	30
1851-1900	21	16	61
Total 1801 à 1900	28	17	91
Après 1901	3	9	19
Total	31	26	113

des remorqueurs favorisa une récupération hâtive après les incidents, éliminant ainsi une aggravation des cas allant jusqu'à une perte totale. En définitive, plus de voiliers furent en difficulté pendant la période étudiée.

La récupération des navires naufragés

Les deux tiers des navires qui ont eu un incident aux alentours de l'île Verte ont été récupérés et montés à Québec après des réparations sommaires. 20 % se sont perdus, ont brûlé ou coulé, tandis que 14 % des cas ne sont pas résolus. Pour l'île Saint-Barnabé, 61 % des bateaux ont été récupérés, tandis que 18 % sont considérés perdus ou brûlés et qu'il y a 21 % des navires dont l'histoire est inconnue.

La compilation des incidents au cours de la saison de navigation

En conclusion, les tempêtes d'automne (septembre à décembre) occasionnèrent beaucoup d'incidents : 46 % pour l'île Verte et 79 % pour l'île Saint-Barnabé. Du début à la fin du 19^e siècle, la circulation s'intensifia sur le fleuve à l'entrée du chenal sud, près de l'île Verte. Pour cette dernière, les incidents survenaient principalement en montant, mais se répartissaient tout le long de la saison de navigation. Par contre, lors des tempêtes d'automne, les capitaines dirigeaient volontairement, à leur sortie du fleuve, leurs voiliers au sud de l'île Saint-Barnabé afin de les mettre à l'abri de la fureur des vagues. Mais ils ne réussissaient pas toujours à les tenir en sûreté.

Afin de mieux comprendre l'histoire maritime locale, il nous faut considérer l'ensemble des naufrages, des échouements, des abordages et des incidents d'un

secteur. L'impact des naufrages de l'île Saint-Barnabé doit donc se comparer et s'intégrer aux données correspondantes du Bic, de Rimouski et de Pointe-au-Père. Avec les constats présentés dans cet article, une partie de l'étude des données a été faite, à tout le moins. Nous concluons que les environs de l'île du Bic sont beaucoup plus problématiques. L'île Saint-Barnabé était un port de refuge à l'automne, mais le chenal au sud de l'île du Bic était aussi fréquenté par les capitaines et les pilotes pour ancrer leurs navires

en tout temps et s'abriter des vents de tempête. De plus, à partir de 1860, la station de pilotage se trouvait aux abords même de l'île. Plusieurs navires s'échouèrent sur ses récifs en essayant de se trouver un pilote.

Notes

Les propos de cette étude comparative des naufrages de l'île Verte et de l'île Saint-Barnabé ont fait l'objet d'une conférence-midi destinée aux étudiants en histoire de l'UQAR, en novembre 2011.

Cet article est un autre morceau du puzzle de notre histoire maritime régionale. Il reprend les statistiques consacrées à l'île Verte qui avaient été analysées dans *L'Estuaire* de juin 2006 dans l'article : « Une page de l'histoire maritime du Saint-Laurent, secteur de l'île Verte et Cacouna ». Nous l'avons aussi raconté plus en détail, en 2009, à travers divers articles du livre *L'île Verte, le fleuve, une île et son phare*, où nous citons des faits et des anecdotes qui ont marqué la mémoire des gens de l'île.

Notes

- 1 Georges Pelletier (ingénieur forestier de formation) et sa conjointe Lynda Dionne (retraîtée de l'enseignement) s'intéressent à l'histoire régionale depuis plus d'une trentaine d'années. Ils ont rédigé plusieurs articles de revues, chapitres de livres et volumes touchant l'histoire de leur coin de pays - Cacouna, Rivière-du-Loup et L'Isle-Verte. Leurs recherches portent sur la villégiature, le commerce, la navigation et la forêt du Québec. Ils sont notamment auteurs du livre *Des forêts et des hommes* 1880-1982.
- 2 Lynda Dionne et Georges Pelletier, *Les cinq rangs du grand Cacouna*, juin 2001, dossier du journal EPIK de Cacouna p. 11. La scierie de la compagnie formée par Louis Bertrand, William Price et Henry John Caldwell à L'Isle-Verte et la scierie de William Price ou Price Brothers à Rimouski.
- 3 Jean Leclerc. *Les pilotes du Saint-Laurent 1762-1960*, Québec, les Éditions GID, 2004, 856 p.
- 4 *Idem*.
- 5 *Ibid*.
- 6 Journal *Le Canadien*, 22 août 1859.
- 7 Journal *Morning Chronicle and Commercial and Shipping Gazette* de Québec, 12 mai 1860, arrivé au port le même jour du vapeur *Canadian* parti de Liverpool le 2 mai (10 jours) tandis que le navire *Advance* (un voilier) était arrivé le jour précédent en provenance du même port qu'il avait quitté le 10 avril (31 jours). D'autres voiliers vont prendre jusqu'à 50 jours pour faire la traversée comme la barque *Naparaina* : voir journal *Quebec Gazette*, 9 août 1847.
- 8 Journal *Quebec Mercury*, 23 novembre 1853 (appel d'offres du Département des Travaux publics pour deux remorqueurs stationnés dans le Bas-Saint-Laurent pour la saison 1854).
- 9 Vapeurs à propulsion avec des roues à aubes latérales ou à hélice.
- 10 Lynda Dionne et Georges Pelletier, Rivière-du-Loup, « Une escale sur la ligne du Saguenay de 1842 à 1907 », dans *Du souvenir au devenir*, publié en 2000 par la Société d'histoire et de généalogie de Rivière-du-Loup, p. 110-118. L'article a aussi été publié dans la Revue d'histoire du Bas-Saint-Laurent en 1997.
- 11 Greffe du notaire Jean-Anthyme Roy # 5336, 15 mai 1850. Jean Larouche, navigateur de Cacouna, devient serre-frein pour le chemin de fer à Fraserville : voir le même notaire # 5786, 22 mai 1883, Bibliothèque et Archives nationales du Québec.
- 12 Greffe du notaire Laughlan Thomas McPherson, 28 juillet 1823, Bibliothèque et Archives nationales du Québec.
- 13 Journal *Quebec Mercury*, 28 novembre 1853.
- 14 Journal *Quebec Gazette*, 27 juin 1842.
- 15 Journaux *Quebec Morning Chronicle*, 7 juillet 1848 et *Quebec Gazette*, 6 juillet 1848.
- 16 Journal *Quebec Gazette*, 11 novembre 1822.
- 17 Journal *Quebec Gazette*, 20, 27 et 31 mai, et 5 juin 1861.
- 18 Journal *Quebec Morning Chronicle*, 23 août 1870.
- 19 Greffe du notaire Pierre-Louis Gauvreau, 29 novembre 1870, Bibliothèque et Archives nationales du Québec et registre maritime du port de Québec, volume 201 (#77/1858 lost river St. Lawrence), Bibliothèque et Archives nationales du Canada.
- 20 Journal *Le Canadien*, 1^{er} juillet et 14 octobre 1835 et greffe du notaire Pierre Gauvreau, 3 et 6 juillet 1835, Bibliothèque et Archives nationales du Québec.
- 21 Journal *Quebec Gazette*, 14 octobre 1835.
- 22 Greffe du notaire Pierre Gauvreau, 23 juin 1846, Bibliothèque et Archives nationales du Québec.
- 23 Journaux *Quebec Morning Chronicle* et *Le Canadien*, 2 novembre 1870 et greffe du notaire Pierre-Louis Gauvreau, 2 novembre 1870, Bibliothèque et Archives nationales du Québec.
- 24 Journal *Quebec Gazette*, 4 mai 1815.
- 25 Journal *Quebec Gazette*, 10 et 24 décembre 1832, 28 et 30 janvier 1833 et 27 août 1834.
- 26 Journal *Quebec Gazette*, 10 et 24 décembre 1832 et 7 août 1833.
- 27 Journal *Quebec Gazette*, 10, 24 et 28 décembre 1832 et 22 mai 1834.
- 28 Journal *Quebec Gazette*, 10 et 28 décembre 1832 et 1^{er} février 1833 et greffe du notaire Pierre Gauvreau, 18 décembre 1833, Bibliothèque et Archives nationales du Québec.
- 29 Journaux *Quebec Gazette*, 11, 16 et 21 décembre 1835 et 4 janvier 1836, *Le Canadien*, 9 décembre 1835 et 11 janvier 1836 et greffe du notaire Archibald Campbell, 16 décembre 1835, Bibliothèque et Archives nationales du Québec.
- 30 Journaux *Quebec Mercury*, 6 décembre 1853 et *Le Canadien*, 7 et 21 décembre 1853.
- 31 Journaux *Quebec Mercury*, 1^{er}, 6 et 24 décembre 1853, *Quebec Morning Chronicle*, 30 novembre, 5 et 7 décembre 1853 et 5 mai 1854 et greffe de Pierre-Louis Gauvreau, 3 décembre 1853, 9 et 11 janvier, 19 avril et 12 mai 1854, Bibliothèque et Archives nationales du Québec.
- 32 Lynda Dionne et Georges Pelletier, « Aide aux naufragés », dans *L'île Verte, le fleuve, une île et son phare*, Québec, Les éditions GID, 2009, p. 82-87.
- 33 Jeannot Bourdages *et al.*, *Rimouski depuis ses origines*, Rimouski, Société d'histoire du Bas-Saint-Laurent, 2006, p. 64.
- 34 Greffe du notaire John Jones, 8 septembre 1805, Bibliothèque et Archives nationales du Québec.
- 35 Greffe du notaire Pierre Gauvreau, 8 décembre 1830, Bibliothèque et Archives nationales du Québec.
- 36 Journal *Quebec Gazette*, 31 octobre 1836 et greffes des notaires Pierre Gauvreau, 29 octobre, 4 et 11 novembre 1836 et Archibald Campbell, 18 novembre 1836.