

Les écueils du Saint-Laurent Le témoignage des épaves

Marc-André Bernier

Number 74, Summer 2003

Québec maritime : canots, barques, verchères, phares, épaves...

URI: <https://id.erudit.org/iderudit/7362ac>

[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

Bernier, M.-A. (2003). Les écueils du Saint-Laurent : le témoignage des épaves. *Cap-aux-Diamants*, (74), 32–38.

LES ÉCUEILS DU SAINT-LAURENT

LE TÉMOIGNAGE DES ÉPAVES

PAR MARC-ANDRÉ BERNIER

Le majestueux Saint-Laurent constitue sans aucun doute un des éléments identitaires les plus déterminants du territoire québécois. En réalité, très peu de régions au Québec en sont complètement isolées. Le Saint-Laurent bouillonne en Montérégie, arrose Montréal, baigne Lanaudière, pourfend le Centre-du-Québec et la Mauricie, salue Chaudière-Appalaches et Québec où il se déploie. Il embrasse Charlevoix, berce le Bas-Saint-Laurent et heurte le Saguenay. Il fouette la Côte-Nord et martèle Anticosti, enveloppe la Gaspésie et isole les Îles-de-la-Madeleine. De multiples régions, dont certaines ne se mouillent pas directement elles-mêmes dans les eaux du Saint-Laurent, y sont reliées par les nombreux affluents du grand fleuve : la lointaine Outaouais avec la rivière du même nom, le Lac-Saint-Jean avec le Saguenay, la Montérégie avec le Richelieu, la Mauricie avec la Saint-Maurice, la Beauce avec la Chaudière, pour ne nommer que les plus grandes artères de cette toile hydrographique.

Devant l'omniprésence du Saint-Laurent au cœur du territoire québécois, il n'est évidemment pas étonnant de constater combien l'empreinte de ce fleuve a marqué la culture et, par conséquent, le patrimoine québécois. Il n'est pas nécessaire d'arpenter ses rives en long et en large pour reconnaître son héritage, dénicher contes et histoires dont il est l'acteur principal et goûter à des traditions culinaires pour lesquels il fournit les ingrédients principaux.

La coque du *Signé*, coulé lors d'une tempête, en 1908, près de Pointe-des-Monts, constitue un site spectaculaire pour les plongeurs de la Côte-Nord. (Photo : Marc-André Bernier, Parcs Canada).



Ces deux chaussures et cette hache de ceinture coincées entre deux membrures du *Elizabeth and Mary*, navire de la flotte de Phips en 1690, témoignent de l'exiguïté à bord du navire pour les miliciens de Dorchester. (Photo : Peter Waddell, Parcs Canada).

L'élément patrimonial peut-être le plus fondamental du Saint-Laurent nous est toutefois révélé, il nous semble, de façon paradoxale. Si l'on considère que le Saint-Laurent a longtemps été la principale voie d'entrée sur le territoire québécois, la navigation constitue sans aucun doute un des piliers de cette culture fluviale. Même si elle est aujourd'hui quelque peu effacée de la mémoire collective, la navigation sur le Saint-Laurent est toujours mise en évidence par les repères impressionnants que sont les phares. Toutefois, si ces témoins privilégiés de cette épopée maritime du fleuve ne passent pas inaperçus, les navires qui en ont été au cours des siècles les acteurs de premier plan ont pour leur part plus souvent qu'autrement sombré dans les profondeurs des eaux froides et, par le fait même, dans l'oubli. De temps à autre, leurs épaves refont surface pour meubler notre imaginaire et ouvrir une fenêtre sur notre passé.

Combien d'épaves y aurait-il dans les vastes eaux du Saint-Laurent? Bien malin celui qui pourrait le dire. Certains avancent le nombre de 1 000, d'autres le gonflent à 10 000. Compte tenu du nombre de navires qui ont chevauché ces eaux, il ne fait aucun doute que les naufrages se comptent par centaines, sinon par milliers. Mais peu importe leur nombre, les épaves du Saint-Laurent nous offrent un panorama de toutes les époques et évoquent, à leur façon, les multiples dangers de la navigation sur ce complexe cours d'eau. Et si, tel que le prétendait Bougainville en 1756, «les écueils dont ce fleuve est rempli, sa navigation la plus dangereuse et la plus difficile qu'il y ait sont le meilleur rempart de Québec», les nombreuses épaves que l'on y retrouve sont certainement une preuve de cette réalité.

Un des dangers les plus omniprésents pour le marin de toutes les époques est certes le caractère tempétueux du Saint-Laurent. Bien que les tempêtes sur le Saint-Laurent n'aient pas l'intensité de celles de l'Atlantique Nord ou encore moins du Pacifique Sud, les dangers pour les marins étaient amplifiés par la présence tout autour d'eux de côtes traîtresses, d'îles isolées et de récifs souvent imperceptibles. Essuyer un grain est une chose, naviguer de façon à éviter les écueils lors de ce grain en est une autre. Les exemples de naufrages sur le Saint-Laurent survenus lors de tempêtes sont légions. Les deux plus anciennes épaves trouvées en eaux québécoises à ce jour sont le produit de tempêtes.

Le Elizabeth and Mary, une petite barque de 45 tonneaux, faisant partie de la flotte d'invasion de sir William Phips était venu devant Québec en 1690. Transportant une cinquantaine de miliciens du village de Dorchester, il se perdit sur la Côte-Nord, près du village actuel de Baie-Trinité. Les textes d'époque nous apprennent que le navire se détacha d'une flotte mise en déroute par une série de tempêtes impitoyables qui débutèrent à la hauteur de Tadoussac. L'emplacement de l'épave près de Baie-Trinité nous suggère que le navire rencontra de sérieux problèmes dès qu'il contourna Pointe-des-Monts, un point névralgique pour la navigation où l'estuaire du Saint-Laurent s'élargit de façon dramatique. Un navire qui, comme le *Elizabeth and Mary*, descend le Saint-Laurent au cours d'une tempête reçoit la fureur des vents de plein fouet dès qu'il émerge au delà de Pointe-des-Monts. Les fouilles archéologiques sous-marines, effectuées de 1995 à 1997, ont pour leur part mis au jour une collection d'objets qui illustrent le drame humain qui se produisit lors de ce néfaste périple d'octobre 1690. En mer depuis près de



Un plongeur d'un groupe de protection des épaves de Sainte-Anne-des-Monts, en Gaspésie, relève la position d'un canon d'une épave que l'on croit être celle du HMS *Viper*, coulé à l'automne 1779 lors d'une tempête de neige. (Photo : Marc-André Bernier, Parcs Canada).

trois mois, mis à part un court débarquement à Beauport, les miliciens de Dorchester furent soumis aux pires conditions de voyage. Entassés dans une embarcation de faible dimension et rongés par la maladie, ils durent se façonner des lampes de fortune avec des



Un plongeur filme un des canons du vaisseau du Roi, le *Corosso*, coulé lors d'une tempête de l'automne 1693, alors qu'il tentait de regagner la baie de Sept-Îles. (Photo : Marc-André Bernier, Parcs Canada).

Un des mâts de la barque norvégienne *Dylvaag* qui s'est brisée contre la côte, en 1906. Une de ses amarres a cédé pendant une tempête. (Photo : Marc-André Bernier, Parcs Canada)



retailles de cuivre et de plomb. Une pipe gravée jusqu'au bol et une bouteille gravée des initiales de trois compagnons de fortune nous tracent un portrait des conditions de vie en mer pour des gens dont le métier n'était pas celui de marin. D'autres objets, dont certaines pièces qui semblent calcinées, nous laissent croire à un incendie, phénomène courant à bord de navires de bois. S'il est facilement possible d'imaginer que certains des passagers aient pu rejoindre la rive tout près, aucun d'entre eux n'aura survécu à son séjour sur une Côte-Nord sauvage et désertique du XVII^e siècle.

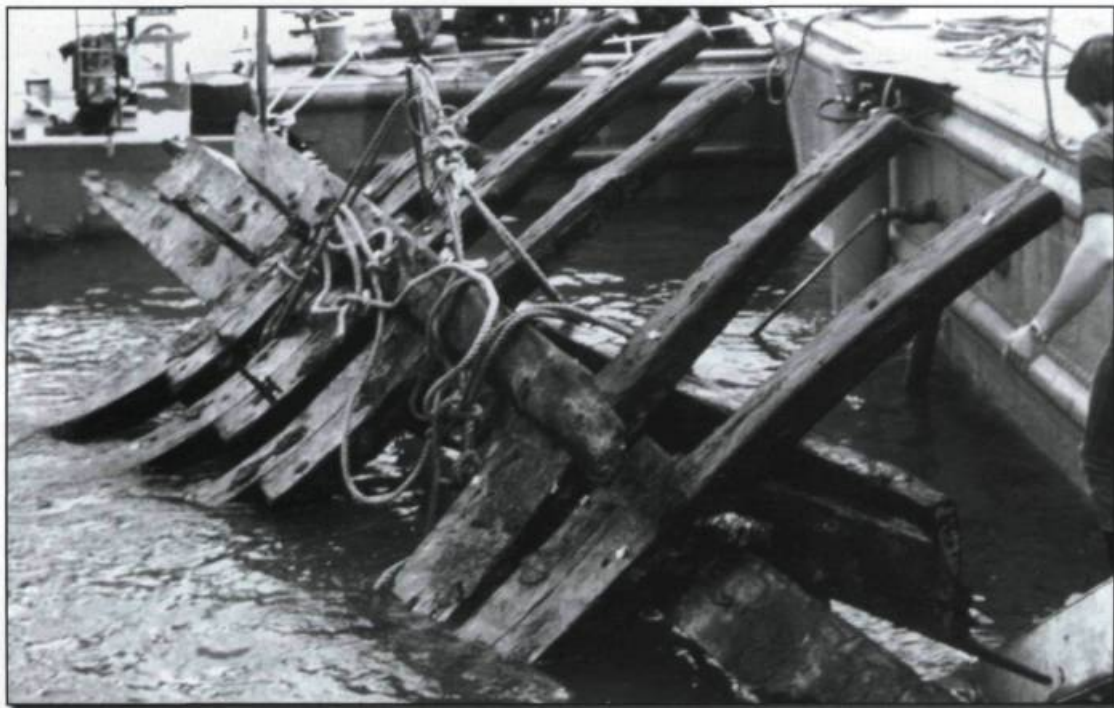
Le *Corossol* illustre pour sa part, de façon tragique, certaines des habitudes de navigation à l'époque de la voile. Cette pinasse de 200 tonneaux armée de vingt canons et chargée de pelleteries quitta Québec le 7 novembre 1693 avec cinq autres vaisseaux du Roi et un navire marchand. Cette date est extrêmement tardive pour un départ vers la France, alors que la première moitié d'octobre constituait habituellement la période limite pour les départs de Québec. La flotte commandée par Pierre Le Moyne d'Iberville fut partiellement dispersée alors qu'elle fut soumise à des vents violents et à de la neige. Le *Corossol* fit naufrage en tentant de gagner la sécurité de la baie de Sept-Îles. Seulement une poignée d'hommes survécurent en regagnant une des îles à l'entrée de la baie. Le danger d'entamer une traversée si tard dans l'année est mis en évidence par d'Iberville dès son arrivée en France dans une lettre dans laquelle il souligne avec véhémence qu'il était insensé de partir si tard.

Une épave récemment découverte près de Sainte-Anne-des-Monts, en Gaspésie, nous livre l'histoire d'un autre naufrage dans des

circonstances similaires, mais quelque 90 ans plus tard. Ce naufrage illustre bien certaines des pratiques de navigation sur le Saint-Laurent lors de mauvais temps. Le HMS *Viper*, que l'on croit être l'épave en question, quitta Québec avec une flottille au début de novembre 1779. Lorsque le mauvais temps se leva et que la neige diminua considérablement la visibilité, ce sloop de 223 tonneaux assumait le rôle d'éclaireur pour les autres navires tout en encadrant la flottille du côté de la terre



Un conduit pour câble d'amarrage de la barque norvégienne *Dylvaag* qui s'est brisée contre la côte, en 1906. (Photo : Marc-André Bernier, Parcs Canada).



La remontée d'une section de coque du *Machault* lors des fouilles archéologiques par Parcs Canada. Le *Machault* a été sabordé par les Français, en 1760, alors qu'ils étaient bloqués par une flotte anglaise dans la baie des Chaleurs. (Photo : Parcs Canada).

ferme. Il longea malheureusement de trop près la rive qu'il heurta violemment. Les coups de canon qu'il put lancer permirent aux autres navires d'éviter le même sort, à l'exception du transport de victuailles *Selina* qui se perdit un peu plus loin. On tenta en vain de libérer le *Viper* en jetant ses dix canons par-dessus bord et il dut être abandonné.

Les pertes de navires lors de tempêtes dans le Saint-Laurent n'étaient évidemment pas le propre des seuls navires à voile d'autrefois ou encore des coques toutes de bois construites. Nombre d'épaves plus récentes nous rappellent qu'y essuyer une tempête est toujours un danger, peu importe l'époque. Le vapeur *Saint-Olaf* qui sombra à l'entrée du port de Sept-Îles, en 1900, emportant avec lui sa vingtaine de passagers, en est un bel exemple. Celui du *Signi*, un trois-mâts gréé en barque et à coque d'acier coulé à Pointe-des-Monts, en 1908, est d'autant plus éloquent. Ce navire norvégien heurta la côte lors d'une tempête de neige en descendant le Saint-Laurent en direction de l'Argentine. L'équipe du Groupe de préservation des vestiges subaquatiques de Manicouagan (GPSVM), des plongeurs férus de la protection des épaves qui ont participé activement aux fouilles du *Elizabeth and Mary*, sont présentement à dresser une carte des vestiges du *Signi*. Leur travail permet d'apprécier l'étendue des restes de cet imposant navire de 226 pieds de longueur et de 1 221 tonneaux, et met très bien en lumière que même les plus gros navires, solidement construits, étaient vulnérables aux sautes d'humeur de notre Saint-Laurent.

Même amarré, un navire pouvait être la proie du mauvais temps. La rupture de l'une de ses amarres signifiait habituellement une dérive incontrôlable résultant parfois en un échouement fatal. Les fouilles effectuées sur un baleinier basque du XVI^e siècle, à Red Bay, au Labrador, ont permis de déterminer, grâce à une analyse poussée de la stratigraphie du site (étude des couches séquentielles de formation du site), que le navire avait dérivé d'ouest en est, rebondi en heurtant le fond avant de finalement s'y asseoir. Forts de ces informations qu'ils ont jumelées avec d'autres données, les archéologues ont pu relier l'épave au récit du naufrage du *San Juan* qui, en 1565, avait brisé ses amarres lors d'une tempête soudaine pour venir se heurter à la côte. Le scénario se répéta aux Escoumins, plus de 300 ans plus tard, alors qu'une autre barque norvégienne, cette fois de 1 618 tonnes, le *Dylvaag*, vit une de ses chaînes d'ancre se rompre sous la violence des vents. Le navire dériva pour venir se heurter sur un quai avant de terminer sa course folle sur les rochers où il se brisa. Le



Une section de la coque du *Machault* remontée lors des fouilles archéologiques par Parcs Canada. (Photo : Parcs Canada).

plongeur qui aujourd'hui visite les restes disloqués de la coque métallique du *Dylvaag* ne peut certes pas douter de la force des événements qui l'entraînèrent par le fond. Le même scénario s'est produit en 1936, à quelques centaines de mètres de là, alors que le *Bergeronnes Trader*, un petit caboteur de la Côte-Nord propriété d'un marchand de Bergeronnes, vint se briser lui aussi contre la rive. Ses vestiges, à une quarantaine de mètres de profondeur, forment aujourd'hui un récif naturel auquel viennent s'attacher plusieurs organismes marins.

Outre les tempêtes, le brouillard est l'un des dangers les plus importants qui guettent les marins qui naviguent sur le Saint-Laurent. On compte en moyenne, pour les sept mois de la période de navigation de jadis (avril à octobre), 32 jours de brume pour l'estuaire du Saint-Laurent, 46 pour le golfe. En fait, la brume est directement responsable des deux plus grandes tragédies marines de l'histoire de ce cours d'eau.

La première eut lieu il y a près de 300 ans, en 1711, à l'île aux Œufs, sur la Côte-Nord. Au cours de la guerre de la Succession d'Espagne qui opposait, entre autres antagonistes, la France et l'Angleterre, la flotte de plus de 70 vaisseaux de l'amiral anglais Sir Hovenden Walker remonta le Saint-Laurent en direction de Québec. Walker avait capturé un navire français et utilisa son capitaine, Jean Paradis, comme pilote. À la hauteur d'Anticosti, Walker et ses navires furent enveloppés d'un épais brouillard. Lorsque le brouillard se leva finalement, au début de la nuit du 22 août, sous l'effet de forts vents d'est, la flotte désorientée se retrouva directement sur la Côte-Nord que Paradis leur avait



Un plongeur du groupe de Préservation des vestiges subaquatiques de Manicouagan prend des relevés en vue de faire le plan du *Signé*, coulé lors d'une tempête, en 1908, près de Pointe-des-Monts. (Photo : Marc-André Bernier, Parcs Canada).

exhorté d'éviter. Huit navires se brisèrent sur les rochers de l'île aux Œufs. Si 500 hommes purent être sauvés, plus de 940 autres, selon les chiffres officiels, périrent lors de ce désastre qui mit fin à l'expédition de Walker. Dès la nouvelle des naufrages annoncée, les Français mirent sur pied leur propre expédition cette fois pour récupérer le plus d'objets possible des épaves disloquées sur le rivage baptisé depuis Pointe-aux-Anglais. Il semble que cette pratique devint tradition. Encore aujourd'hui, de nombreux plongeurs viennent malheureusement sur les épaves de Walker à la recherche de souvenirs, ce qui a grandement contribué à la disparition, au fil des ans, des vestiges de l'un des drames les plus importants de l'histoire du Saint-Laurent.

La tragédie de la flotte Walker n'est en fait égalée que par une autre, elle aussi causée par le brouillard. Le 29 mai 1914, le cargo norvégien *Storstad* éperonna le paquebot *Empress of Ireland* au large de Pointe-au-Père, près de Rimouski, alors que les deux navires naviguaient dans une brume épaisse. La collision créa une immense brèche dans la coque de l'*Empress* qui coula en moins de quinze minutes, emportant avec lui 840 passagers et 172 membres d'équipage. Aujourd'hui, l'épave de l'*Empress* est certainement la plus connue au Québec. Sa coque longue de 570 pieds (173 m) qui repose sur le flanc tribord par 48 mètres de fond rappelle aux plongeurs qui visitent ce site surréaliste que même de tels bâtiments n'étaient pas à l'abri des pièges du fleuve.

Les membrures de la coque du *Bergeronnes Trader*, coulé aux Escoumins, en 1936, s'élèvent dans la pénombre du Saint-Laurent. (Photo : Jonathan Moore, Parcs Canada).



Comme si les tempêtes et les bancs de brouillard à couper au couteau n'étaient pas suffisants pour tourmenter les navigateurs, l'estuaire du Saint-Laurent est régi par des courants fluctuants puissants et est parsemé d'îles et de récifs qui parfois percent à peine la surface de l'eau. Le jeu des marées qui lancent soudainement leurs eaux dans une direction ou dans l'autre tenaient constamment les marins d'antan sur leurs gardes. L'incident tout récent du luxueux navire de croisière *Norwegian Sky* qui s'échoua sur un banc à l'embouchure de la rivière Saguenay illustre bien que même muni des instruments de navigation modernes, les embûches du fleuve sont à prendre au sérieux.

Outre les récifs qui longent évidemment les côtes, l'estuaire compte à partir de Tadoussac une ligne d'îles et de récifs qui le scindent en deux sur le sens de sa longueur. L'île Rouge, l'île Blanche, et l'île aux Lièvres comportent à elles seules plus d'une soixantaine d'accidents de navigation répertoriés. Des courants pouvant atteindre facilement plus de cinq nœuds et se levant brusquement lors des changements de marées n'attendaient qu'une imprudence de la part des marins pour les jeter sur les côtes de ces îles ou, pire encore, sur les récifs en plein fleuve. Les travaux d'inventaire des ressources culturelles submergés du Parc marin du Saguenay/Saint-Laurent par Parcs Canada ont livré plusieurs vestiges sur les différents récifs à l'intérieur de ces limites, dont l'épave d'un transatlantique de bois du XIX^e siècle qui reste encore à identifier. Ce qui ne fait aucun doute, par contre, c'est que son capitaine s'est fait piéger par des rochers qui sont habituellement invisibles et qui n'attendent qu'une occasion pour éventrer la coque d'un navire.

Hormis les embûches naturelles imposées par le Saint-Laurent lui-même, les navigateurs ont parfois eu à faire face, au fil des ans, à d'autres périls qu'ils se sont infligés entre eux. Les conflits qui sévirent à différentes époques ont souvent engendré des dangers supplémentaires pour les navires qui voyagent sur le fleuve. La plupart des engagements eurent généralement lieu, ou bien, pour la période de la Nouvelle-France, à l'entrée du golfe du Saint-Laurent où pullulaient les corsaires de nationalités diverses, ou bien, pour le Régime britannique, sur les Grands Lacs et le lac Champlain où les flottes britanniques et américaines s'affrontèrent directement. Toutefois, certains affrontements se produisirent à l'intérieur du golfe Saint-Laurent. L'exemple le plus connu est certainement celui de trois navires français qui, en route vers Québec, se réfugièrent dans la baie des Chaleurs où ils furent coincés par



Un plongeur inspecte la coque d'un navire non identifié du XIX^e siècle qui s'est heurté à un des nombreux récifs dans l'estuaire du Saint-Laurent. (Photo : Marc-André Bernier, Parcs Canada).

une flotte anglaise, en juin 1760. Après un violent combat, les capitaines français firent exploser leurs navires, dont la frégate de 28 canons, le *Machault*, pour éviter qu'ils ne tombent aux mains de l'ennemi. Malgré les dommages causés par la déflagration, l'épave du *Machault*, fouillée par les archéologues de Parcs Canada, au début des années 1970, a livré une importante collection d'objets inestimable pour l'étude de la Nouvelle-France.

Toutefois, ce ne sont pas tous les navires qui sont jetés sur les côtes, engouffrés par les eaux froides impitoyables, ou encore qui sont tombés au cours de glorieux combats. Plusieurs embarcations ayant sillonné le Saint-Laurent connurent une fin moins dramatique, parfois même banale. D'autres furent simplement abandonnés, malgré qu'ils aient parfois eu une carrière digne de mention. C'est ce qui semble être le cas du *Lady Sherbrooke*, un des navires de la famille Molson et un des premiers vapeurs à naviguer sur le Saint-Laurent. Sa carcasse, dépouillée de ses moteurs en 1826 et retrouvée dans les eaux des îles de Boucherville, constitue un document inédit sur les premiers pas de la navigation à vapeur non seulement au Canada, mais également ailleurs dans le monde.

Qu'elles aient été coulées par les tempêtes, les récifs, les combats, les accidents ou sim-

Un plongeur d'un groupe de protection des épaves de Sainte-Anne-des-Monts, en Gaspésie, relève la position d'un canon d'une épave que l'on croit être celle du HMS *Viper*, coulé à l'automne 1779 lors d'une tempête de neige. (Photo : Marc-André Bernier, Parcs Canada).



plement abandonnées par leur propriétaire, les épaves sont les restes des acteurs privilégiés de l'évolution de la navigation sur le Saint-Laurent. Par le fait même, elles représentent un pan exceptionnel du patrimoine maritime québécois. Malheureusement, ce volet du patrimoine a été trop longtemps négligé parce qu'invisible de la surface. De plus, des dommages irréparables ont été causés par des plongeurs avides de rapporter des souvenirs. Toutefois, depuis quelques années, un engouement certain pour la protection des épaves a commencé à poindre à l'horizon, enthousiasme qui n'est pas sans rappeler celui qui a assuré la survie de plusieurs phares. La naissance de groupes comme le GPSVM jumelée à des actions gouvernementales concrètes telles que la commémoration de l'*Empress of Ireland* permettent de croire qu'il est possible de protéger nos épaves. Elles ont tant à nous apprendre. ♦

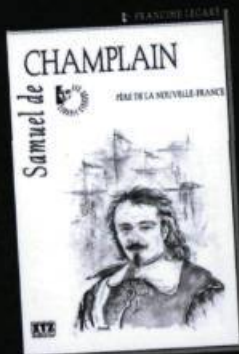
Marc-André Bernier est archéologue subaquatique, Agence Parcs Canada.

Les grandes figures

XYZ
éditeur



Père de la Nouvelle-France, assurément ce titre lui convient à merveille : il a tout fait pour préserver la colonie.



Francine Legaré

Samuel de Champlain

Père de la Nouvelle-France

récit biographique
176 p. • 16 \$

XYZ éditeur, 1781, rue Saint-Hubert, Montréal (Québec) H2L 3Z1
Téléphone : (514) 525.21.70 • Télécopieur : (514) 525.75.37
Courriel : info@xyzedit.qc.ca

Impacts

La bataille du Saint-Laurent

Une exposition itinérante présentée au Musée de la Gaspésie à compter du 1^{er} juillet 2003

Une collaboration du
Musée naval de Québec

170, Dalhousie
(418) 694-5387
www.mnq-nmq.org



1942-1944