Document generated on 07/09/2025 7:16 a.m.

Continuité

CONTINUITÉ

La Côte-Nord
Des histoires d'eau salée

Pierre Frenette

Number 80, Spring 1999

La Côte-Nord : pays de la démesure

URI: https://id.erudit.org/iderudit/16664ac

See table of contents

Publisher(s)

Éditions Continuité

ISSN

0714-9476 (print)
1923-2543 (digital)

Explore this journal

Cite this article

Frenette, P. (1999). La Côte-Nord : des histoires d'eau salée. *Continuité*, (80), 46–47.

Tous droits réservés © Éditions Continuité, 1999

This document is protected by copyright law. Use of the services of Érudit (including reproduction) is subject to its terms and conditions, which can be viewed online.

https://apropos.erudit.org/en/users/policy-on-use/

érudit

This article is disseminated and preserved by Érudit.

Érudit is a non-profit inter-university consortium of the Université de Montréal, Université Laval, and the Université du Québec à Montréal. Its mission is to promote and disseminate research.

https://www.erudit.org/en/

LA CÔTE-NORD

Des **histoires** d'eau **salée**

Le phare de Pointe-des-Monts, érigé en 1830 et classé en 1965, est le plus ancien phare du golfe Saint-Laurent.
Photo : Pierre Rambaud, Le Cyclope

Une part importante de l'identité de la Côte-Nord tient à sa relation intime avec la mer. Cette longue fréquentation des éléments a laissé dans le paysage des traces qui se lisent comme des histoires. Des histoires d'eau salée.

Par Pierre Frenette

La Côte-Nord est de loin la plus maritime des régions du Québec. Pas étonnant qu'on retrouve entre Baie-Trinité et Pointe-aux-Anglais le plus vieux phare du golfe Saint-Laurent – celui de Pointe-des-Monts – et une des plus fortes concentrations d'épaves du Nord-Est américain.

Une navigation hasardeuse

Les premiers Français à débarquer en terre d'Amérique empruntent un passage obligé : le Saint-Laurent. Mais cette inévitable porte d'entrée ne se laisse pas aisément franchir. Jacques Cartier signale les principaux écueils qui jalonnent ses eaux. Les bancs de sable de la péninsule Manicouagan, qui s'avancent « plusieurs lieux dans la mer », lui apparaissent particulièrement redoutables. Il faut composer aussi avec les vents dominants du sud-ouest qui compliquent la vie des marins tout au long de l'époque de la navigation à voile. À leur arrivée en Amérique, les navires doivent naviguer cap à l'ouest, éviter les hauts-fonds du sud d'Anticosti pour enfin atteindre la côte Nord. De là, ils descendent le littoral jusqu'à la pointe des Monts, qui annonce les bancs de Manicouagan, puis se dirigent vers la rive Sud, où les mouillages sont plus sûrs.

Si les manœuvres sont connues, elles ne sont pas toujours simples : il arrive que les vents, trompeurs, virent au nord-est et rabattent les navires sur la côte. C'est le sort qui attend la flotte de Walker dans la nuit du 21 au 22 août 1711 : 8 transports de troupes sont ainsi poussés contre les récifs de l'île aux Œufs. Des navires épargnés portent secours à 500 personnes mais l'événement coûte la vie à 800 individus. Dans les jours suivants, les corps jonchent les rivages de la pointe aux Anglais. La Nouvelle-France évitait du coup une invasion massive et gagnait un demi-siècle d'existence supplémentaire. Sitôt la nouvelle connue à Québec, plusieurs navires descendent le fleuve pour récupérer « tous les effets et vaisseaux du naufrage des Anglais ». Ils en ramènent « cinq bâtiments extrêmement chargés de butin », biens qui sont vendus à l'encan et qui rapportent 50 000 livres au trésor royal.

L'ère des phares

Les XVII[e] et XVIII[e] siècles connaîtront leur part de naufrages, mais c'est au XIX[e] siècle que la situation devient alarmante. L'extraordinaire croissance du trafic maritime en est la cause. À l'essor du commerce du bois correspond celui de la construction navale à Québec. L'achalandage des eaux fluviales monte en flèche : 154 navires fréquentent le port de Québec en 1805 ; en 1835, ils sont 1213, et 1489 dix ans plus tard. Les statistiques concernant les naufrages sont ahurissantes : une moyenne d'une cinquantaine par année entre 1856 et 1866... et 102 pour la seule année 1861 ! Des milliers de personnes meurent noyées dans le Saint-Laurent, quand ce n'est pas de faim, isolées sur des côtes inhospitalières. C'est le sort qu'ont connu les 25 rescapés du navire *Granicus* échoué près d'Anticosti à l'automne 1826. Anticosti est alors affublée de l'épithète peu flatteuse de « cimetière du golfe Saint-Laurent ».

Les autorités doivent réagir. À compter de 1830, des phares sont érigés dans des endroits stratégiques : à la pointe des Monts en 1830, à la pointe Sud-Ouest d'Anticosti l'année suivante, puis à la pointe Heath, toujours à Anticosti, en 1836. Ces premiers phares, en pierre, avec leur système complexe de lampes fabriquées en Angleterre, coûtent très cher. Il faudra attendre une vingtaine d'années avant que pareils bâtiments soient construits dans le détroit de Belle-Isle, à la pointe Ouest d'Anticosti et à Gaspé. Dans les années 1870, le nouveau gouvernement canadien opte pour des installations moins coûteuses, en bois, et multiplie les constructions : il y en aura finalement 12 sur la Côte-Nord et 7 à Anticosti.

Naviguer autrement

À la fin du XIX[e] siècle, la pratique de la navigation connaît une véritable révolution : les nouveaux navires à vapeur, d'abord propulsés par roues à aubes puis par des hélices, sont autonomes et beaucoup plus sûrs. D'autant que les nouvelles coques en fer sont plus solides et peuvent même résister aux échouages. Au tournant du XX[e] siècle, les navires à voiles se raréfient. Les grosses goélettes à moteur supplantent progressivement les sveltes goélettes à voiles du siècle passé. Lentes mais sûres, elles dominent maintenant le cabotage local.

Cette modernisation touche aussi les amers. Dans les phares, des systèmes à vapeur d'essence beaucoup plus puissants viennent remplacer les anciennes lampes à l'huile. Ces équipements sont rotatifs et émettent des signaux lumineux qui permettent de les distinguer les uns des autres. Des systèmes sonores plus performants les complètent jusqu'à ce qu'une nouvelle vague de modernisation vienne modifier encore une fois le paysage dans les années 1960. Le ministère fédéral du Transport met en place au cours de cette décennie un imposant programme d'automatisation des amers. Des tours métalliques et des antennes remplacent les anciens bâtiments. Le développement des télécommunications et de l'informatique rend finalement les anciens systèmes caducs. Le métier de gardien, passablement transformé au cours des âges, est condamné à disparaître...

Survivance des phares

La modernisation des installations entraînera la disparition de près d'une dizaine de phares sur la Côte-Nord dans les années 1960, dont celle du deuxième plus ancien phare du golfe, celui de la pointe Sud-Ouest d'Anticosti. Une dizaine d'autres vont heureusement survivre. Différents organismes fédéraux (Transport Canada, Parcs Canada), municipaux et même privés (des pourvoiries) prennent en charge ces précieux témoins de notre passé maritime.

Le phare de Pointe-des-Monts est sauvé *in extremis* en 1965. Une intense campagne de presse et des pressions de la Société historique de la Côte-Nord de même que de la Ville et de la Chambre de commerce de Baie-Comeau conduisent au classement du phare comme « monument historique ». Le ministère des Affaires culturelles du Québec en devient propriétaire et transforme ce phare-habitat en centre d'interprétation. Aujourd'hui, une exposition rappelle, tout au long des sept étages du bâtiment, la vie des différents gardiens qui s'y sont succédé à compter de 1830. Construite en 1912, la maison des gardiens, attenante au phare, a subi avec succès sa mutation en auberge-restaurant.

Épaves en péril...

Le développement de la plongée sous-marine au cours des années 1950 a provoqué un engouement pour les fouilles sous-marines et, par conséquent, pour le pillage des vestiges. De nombreux « chasseurs de trésors », tant locaux que d'ailleurs au Québec ou de l'étranger, ont succombé à la tentation d'explorer les milliers de sites qu'abritent à cette hauteur les eaux très claires du Saint-Laurent et d'en ramener des souvenirs.

Différents organismes ont cependant tenté d'améliorer les conditions de fouilles des sites sous-marins de la région. C'est ainsi que, dans les années 1970, le Comité d'histoire archéologique subaquatique du Québec s'est intéressé aux sites des épaves de Walker, en collaboration avec le Musée David S. Stewart de Montréal. En région, le Club de plongée sous-marine Manicouagan s'est progressivement engagé dans la conservation des objets subaquatiques rendus extrêmement fragilisés à cause d'un séjour prolongé dans l'eau salée.

La découverte récente de deux épaves très anciennes, celle du *Corossol*, navire naufragé en 1693 à la hauteur de Sept-Îles, et celle d'un navire de Phips, naufragé en 1690 dans les eaux de Baie-Trinité, a relancé l'intérêt collectif pour le patrimoine subaquatique de la Côte-Nord.

Quelques objets provenant du navire de la flotte de Phips. Plusieurs portent des marques ou des initiales, ce qui a permis de relier ces objets à leur propriétaire et d'identifier plus facilement l'épave.
Photo : Yves Bellemarre, CCQ

Cette découverte a conduit à l'incorporation du Groupe de préservation des vestiges subaquatiques de Manicouagan. Les plongeurs locaux collaborent maintenant avec les spécialistes de Parcs Canada et du ministère de la Culture et des Communications du Québec pour procéder à des fouilles aussi rigoureuses que scientifiques du navire de Phips. De 1996 à 1998, trois saisons de fouilles de l'Anse-aux-Bouleaux ont ainsi permis de récupérer plus de 4200 artefacts et d'interpréter avec toute la rigueur scientifique voulue un site aussi ancien qu'exceptionnel (*voir « Le sauvetage des vestiges d'un navire de la flotte de Phips »*, Continuité, *n° 75, page 23*).

S'il faut se réjouir devant l'intérêt que suscitent ces fouilles et le sérieux qu'on leur accorde, force est de reconnaître que beaucoup reste à faire pour sauvegarder et mettre en valeur le patrimoine maritime de la Côte-Nord. Trop d'objets sont disparus ou ont été expatriés. Et tant que la sauvegarde de ce patrimoine ne sera pas reconnue comme prioritaire, les eaux côtières continueront d'être le théâtre de pillages dévastateurs. La population riveraine comme les sportifs doivent comprendre l'importance de préserver ces trésors pour les générations futures et profiter de la mise en valeur des découvertes et des fouilles déjà réalisées. Des ressources significatives doivent donc être affectées à ces fins. La Côte-Nord n'a pas fini de raconter ses histoires d'eau.

Pierre Frenette est historien.