

Journal d'un naufrage

Marie Trottier

Numéro 155, hiver 2018

URI : <https://id.erudit.org/iderudit/87504ac>

[Aller au sommaire du numéro](#)

Éditeur(s)

Éditions Continuité

ISSN

0714-9476 (imprimé)

1923-2543 (numérique)

[Découvrir la revue](#)

Citer cet article

Trottier, M. (2018). Journal d'un naufrage. *Continuité*, (155), 42–44.

Journal d'un naufrage

Le Centre de conservation du Québec a traité des artefacts tirés de l'épave d'un hydravion disparu au large de la Côte-Nord en 1942. Parmi eux, un journal de bord qui a passé sept décennies sous l'eau...

MARIE TROTTIER

À l'été 2012, le Centre de conservation du Québec se voit confier un artefact singulier. Au large de Longue-Pointe-de-Mingan, des archéologues ont repêché un ancien journal de bord. Grâce aux eaux glaciales du golfe, à l'absence d'érosion et au manque d'oxygène et de lumière en profondeur, cette matière organique a été conservée dans un amas plus ou moins compact. Parviendra-t-on à en sauver quelques fragments? Ceux-ci pourraient livrer des informations sur le sort d'un équipage perdu en mer 70 ans plus tôt.

L'histoire commence à la Seconde Guerre mondiale. En 1941-1942, le United States Army Air Corps et l'Aviation royale canadienne font équipe pour ériger une série de pistes d'atterrissage dans l'est du Canada. La « route à relais Crimson » doit former un corridor stratégique reliant l'Amérique du Nord aux champs de bataille de l'Europe. La construction d'un aérodrome à Longue-Pointe-de-Mingan débute à la mi-octobre 1942. Cette station d'urgence pour le pont aérien sera utilisée jusqu'en 1949.

Au matin du 2 novembre 1942, des militaires américains se rendent en hydravion inspecter l'avancée des travaux pour la piste d'atterrissage de l'aérodrome allié. En fin de journée, le Catalina PBY-5A tente de regagner les États-Unis, mais rate son décollage. Après une deuxième tentative sur une mer

très agitée, il coule à pic au large des côtes du Québec. Des pêcheurs de la municipalité de Longue-Pointe-de-Mingan sont témoins de ce tragique accident. À bord d'embarcations à rames, ils réussissent à secourir *in extremis* quatre passagers qui parviennent à sortir par les fenêtres de l'hydravion. Cinq personnes restent toutefois coincées dans la carlingue et disparaissent sous les flots.

La récupération des vestiges

Le 24 mai 2009, une équipe d'archéologues subaquatiques de Parcs Canada effectue des travaux dans une zone contiguë à la réserve de parc national de l'Archipel-de-Mingan. Grâce à un sonar latéral, elle découvre une épave d'avion inviolée. Bien que renversée, celle-ci semble en bon état. Rapidement, les spécialistes font le rapprochement avec le Catalina.

Comme les vestiges pourraient contenir des restes humains, le gouvernement fédéral communique aux États-Unis avec le Joint POW/MIA Accounting Command, un groupe de militaires chevronnés dont le mandat est de retrouver les soldats américains disparus ou capturés (prisonniers de guerre).

Trois ans plus tard, une équipe spécialisée de 50 personnes arrive à bord du navire *USNS Grapple* pour récupérer ce qui se trouve à l'intérieur de l'épave. Comme on l'avait

présumé, celle-ci est quasi intacte. Elle renferme effectivement les dépouilles des militaires, leurs effets personnels et une série d'artefacts. L'opération de récupération se révèle périlleuse, les 18 plongeurs se faisant malmener par les puissants courants du Saint-Laurent. Néanmoins, après quatre semaines de travail, l'unité américaine annonce qu'elle a récupéré tous les corps ainsi que plusieurs objets.

Au terme des fouilles, le 31 juillet 2012, une équipe d'archéologues et de restaurateurs de Parcs Canada rejoint le navire américain pour récupérer de nombreux artefacts remis au gouvernement québécois. Les objets ont été stabilisés temporairement et conservés dans l'eau glacée et salée du golfe à l'intérieur de caisses protectrices. Ils arrivent par camion au Centre de conservation du Québec, où on les entrepose immédiatement dans une chambre froide.

Un sauvetage périlleux

Parmi ces artefacts se trouve le fameux cahier censé provenir du journal de bord de l'équipage, ensaché dans plusieurs sacs étanches remplis d'eau salée. Le document est confié aux soins de l'atelier des œuvres sur papier du Centre.

À l'ouverture des sacs, une forte odeur de soufre confirme que des bactéries sulfato-réductrices (souvent impliquées

L'émotion est à son comble quand émerge l'inscription « *can't raise [...] reception very bad* », qui correspond vraisemblablement aux derniers mots écrits par l'un des militaires américains.



Le journal de bord après sa restauration : les fragments et les pages ont été encapsulés à l'intérieur d'une reliure de conservation.
Photo : Jacques Beardsell, CCQ

dans la dégradation des matériaux organiques en mer) ont attaqué le document. Elles ont taché et noirci le papier jusqu'à le rendre illisible par endroits. À première vue, les pages apparaissent lacunaires, repliées, déchirées et déchiquetées en de multiples parcelles. La première est presque entièrement noire. Les suivantes le seront-elles aussi ?

Le document, tapé à la machine au ruban carbone, mesure environ 16 x 24 x 2 cm. La force de l'impact et le séjour en eau salée ont désintégré son pourtour et fragmenté

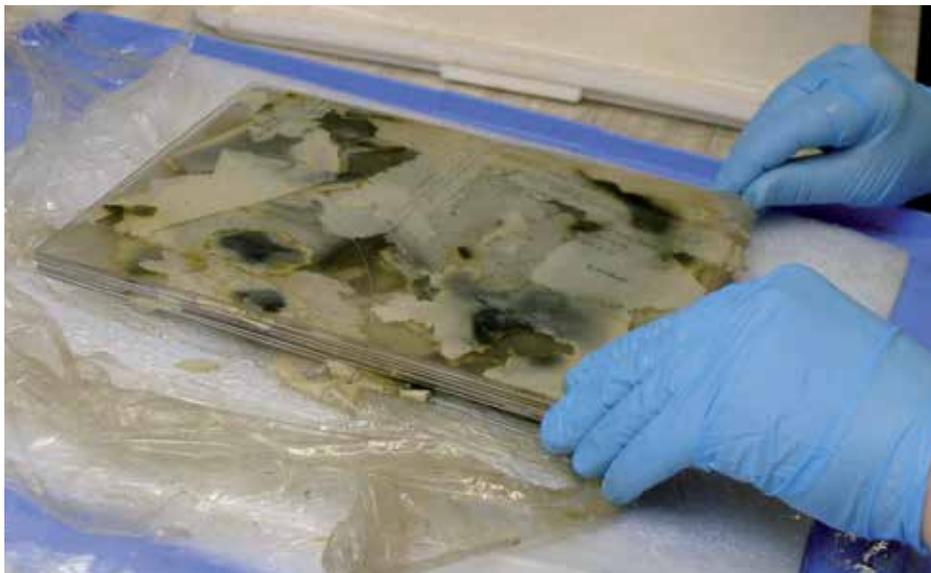
son centre. Aucune structure d'assemblage n'a subsisté. Les espaces destinés à recevoir une inscription ne comportent aucun signe d'écriture visible. L'espoir de récupérer quelque information que ce soit est mince, mais on pense pouvoir sauver les fragments dactylographiés qui flottent à la surface.

Lire du papier détrempé

Pour contrer l'extrême fragilité du papier mouillé et supporter le poids du corps de l'ouvrage, on insère cinq petites plaques de plexiglas à l'intérieur du document, créant

ainsi une forte succion qui maintient les feuilles en place. On congèle ensuite le cahier dans son eau saline, le temps de planifier les étapes subséquentes du traitement.

Après réflexion, on retient l'option de lyophiliser le document. Cette opération permet de retirer l'eau du papier par la sublimation. L'eau passe alors directement de l'état solide (glace) à gazeux (vapeur), sans transition par l'état liquide. On souhaite ainsi éviter les problèmes de succion causés par les plaques de plexiglas, les déformations et la migration de l'encre. On respectera l'ordre des feuilles



Le document présentait des pages déchiquetées et noircies par l'action de bactéries. La première étape de restauration a consisté à y introduire de petites plaques de plexiglas afin de le renforcer.
Photo : Martine Lemay, CCQ



Après avoir fait sécher le papier dans un lyophilisateur, il a fallu séparer les pages et les fragments les uns des autres, puis reconstituer le journal de bord comme on résout un casse-tête.
Photo : Marie Trottier, CCQ

du tapuscrit, qui se sont fragmentées et éparpillées lors du séjour en mer. En 2015, le document congelé est déposé dans le lyophilisateur du Centre, à une température de -29 degrés Celcius, pour une période de huit jours.

Une fois complètement sec, le papier peut enfin être manipulé. Mécaniquement et très doucement, on sépare les pages et les fragments les uns des autres, en étalant les parties pliées. Puis, on isole les sections à l'intérieur de pochettes.

« Reception very bad »

Plus le travail avance, plus l'espoir de trouver des annotations manuscrites s'amenuise. Puis, tout à coup, en plein centre du document, apparaît une série de pages calligraphiées au crayon graphite, parfaitement lisibles ! L'émotion est à son comble quand émerge l'inscription « *can't raise [...] reception very bad* », qui correspond vraisemblablement aux derniers mots écrits par l'un des militaires américains.

Le crayon à mine a résisté au temps et à l'eau. Le reste du texte écrit à la main consiste en une série de codes utilisés en aviation, que les spécialistes pourront un jour étudier. La suite des pages restera à jamais vierge...

Commence alors le processus de restauration. On dessale, lave, répare et réencolle le papier, avant de le doubler d'un fin papier japonais, car son séjour dans l'eau l'a rendu mou comme un mouchoir. On réassemble ensuite les fragments qui contiennent de l'information et dont les textes sont aisément lisibles. Dans la mesure du possible, on collationne les feuilles et on reconstitue le livre de bord.

Afin que le document puisse être manipulé et étudié de manière sécuritaire, on encapsule individuellement les pages et fragments restaurés dans des pochettes de polyester, qui sont ensuite assemblées dans une reliure rigide de conservation. Ce système permet de démonter sans danger l'ensemble des pages pour les analyser au besoin.

Le document récupéré dans l'épave du Catalina témoigne de l'alliance entre les forces canadiennes et américaines lors de la Seconde Guerre mondiale. Il rappelle aussi l'histoire militaire du village de Longue-Pointe-de-Mingan.

La reconstitution de ce livre de bord, témoin privilégié d'une tragédie ancrée dans la mémoire collective de la Basse-Côte-Nord, rend hommage aux habitants de Mingan qui ont risqué leur vie pour secourir les survivants du naufrage de l'hydravion. ♦

Marie Trottier est restauratrice à l'atelier des œuvres sur papier du Centre de conservation du Québec.
