

Quand les bateaux s'en vont et reviennent

John Willis

Number 98, 2009

1634-2009 : bonne fête Trois-Rivières

URI: <https://id.erudit.org/iderudit/6373ac>

[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

Willis, J. (2009). Quand les bateaux s'en vont et reviennent. *Cap-aux-Diamants*, (98), 42–43.

QUAND LES BATEAUX S'EN VONT ET REVIENNENT

Depuis cinq ans, je me proposais de collaborer avec un collègue et ami, Jean-Pierre Chrestien, pour faire l'histoire du fleuve Saint-Laurent en tant qu'axe de communication et de transport. Pour ma part, j'ai réalisé un certain nombre de recherches — je reconnais ici la collaboration de M^{me} Stéphanie Tésio. Jean-Pierre a entrepris des études sur l'île Verte et Scatterie. J'ai voulu faire ici une brève incursion dans ce territoire de recherche. Je le fais seul car, hélas, Jean-Pierre n'est plus parmi nous.

Chaque année, j'arrive au chenal au mois de mai, le soir. La vue sur le fleuve, de Notre-Dame-du-Portage, est imbattable. Les grappes de lumières des villages de Charlevoix scintillent comme des étoiles reliées par une corde. L'horizon est ponctué de jets de lumière provenant des quelques phares et bouées dans le milieu du fleuve. Le traversier effectue son dernier trajet dans le chenal sud devant l'île aux Lièvres. Toute pittoresque et apaisante, cette scène nous fait oublier l'importance de la navigation dans l'estuaire du Saint-Laurent, au XIX^e siècle. Aujourd'hui, les navires sont beaucoup moins visibles, ils passent de l'autre côté des îles. Loin des yeux...

Au cours du XIX^e siècle, les vaisseaux de toutes sortes, grands et petits, océaniques, goélettes, empruntent généralement le chenal sud, qu'ils soient à destination ou en provenance de Québec. Par contre, durant le Régime français, on préfère le chenal nord, celui qui longe la côte de Charlevoix à partir de Cap-aux-Oies, passant au nord de l'île aux Coudres pour rejoindre le chenal sud, par un passage étroit, où il faut naviguer prudemment — de préférence à la sonde selon une carte de 1685 — entre la batture du cap Brûlé et le bout (est) de l'île d'Orléans. Ensuite, on met le cap sur Québec.

L'action est sur la rive sud cependant. Comme nous le rappelle Alain Franck, la navigation n'y est pas de tout repos. Les bateaux en route pour Québec et faisant face à un vent de l'ouest doivent louvoyer. Ceux qui descendent

le fleuve avec un vent de l'est ou du nord-est doivent en faire autant. Hors, il existe d'importants obstacles pour des bateaux qui ne peuvent demeurer dans les limites balisées. Du côté de la terre ferme, un estran considérable se couvre et se découvre avec les marées. Les hauts-fonds, recouverts d'une boue argileuse sur laquelle poussent de vastes prairies salées, sont ponctués ici et là d'immenses roches, ayant parfois la dimension d'un camion. Elles peuvent sérieusement endommager la quille d'un bateau. Au large, surtout à partir de l'île Verte, se profile une série d'îles, parfois accompagnées de récifs, qui délimitent l'espace navigable. Les contraintes ne s'arrêtent pas là puisque le fleuve se rétrécit progressivement. Selon Henry Wolsey Bayfield, les navires se donnent rendez-vous près de l'île Verte, où ils attendent le montant pour poursuivre leur remontée du fleuve. Pour cette raison, on y fait construire un phare en 1809.

Capitaines et pilotes doivent connaître la marée, son horaire comme ses caprices. Malgré toutes les précautions, des accidents surviennent, parfois à cause du brouillard, parfois à cause des vents forts. Nombreuses sont les épaves au fond de l'eau, témoignant des exigences d'un fleuve indomptable. Le professeur Brad Loewen de l'Université de Montréal en sait quelque chose. L'été dernier, son équipe d'archéologues a retrouvé quatre canons vieux de 250 ans au fond de l'eau, près de Saint-Romuald. Ils appartenaient à cette portion de la flotte française qui a coulé en 1759 à la suite d'une tempête. Heureusement que Loewen n'était pas à la recherche de l'*Original*, une épave qui dormait dans le havre de Québec depuis 1750. En 1878, la Commission du havre décida d'en

disposer. On utilisa de la dynamite afin de briser l'imposante structure — 170 pieds de long — qu'on déposa par la suite sur le quai. Il y avait de quoi faire trembler tout adepte d'archéologie sous-marine.

La récupération des épaves échouées ici et là le long du fleuve est une activité importante au XIX^e siècle. En août 1878, la goélette *Diver* récupère ce qu'elle peut de l'épave du *Strathay* près d'un récif devant Le Bic. En même temps arrive de Newport (pays de Galles) le vapeur *Blenheim* en route vers Montréal. Il y a de la brume, la nuit tombe. Le capitaine du *Blenheim* prend le *Diver* pour la barque des pilotes et se dirige vers elle. Il s'est trompé doublement : le *Diver* n'avait pas de pilote à bord, depuis des années, la station de pilotes est située non pas au Bic, mais à Pointe-au-Père, à 25 kilomètres de distance. De plus, il était tout près d'un récif. Peu chanceux, le *Blenheim* échoue sur le récif de Bicquette. Fin août, le *Blenheim* est détruit par une tempête. Le navire est une perte totale.

Durant la première moitié du XIX^e siècle, lorsqu'un bateau coule, on fait tout pour le récupérer. Il existe une véritable économie ou système de récupération. Rappelons que ce ne sont pas les épaves qui manquent. À titre d'exemple, selon Jean Leclerc, le fleuve avale 47 bateaux durant la seule année de 1846.

Les bateaux sont de plus en plus nombreux à se diriger vers Québec dès le début du XIX^e siècle, puisque l'Amérique du Nord britannique sert de cour à bois à la Grande-Bretagne (*Great Britain's woodyard*). Le port de Québec dessert deux économies en pleine expansion, celles du Haut et du Bas-Canada. Les données sur les cargaisons d'épaves rapportées dans les journaux d'époque confirment que le port de Québec est engagé dans un espace économique qui va bien au-delà de la vallée du Saint-Laurent. Des vaisseaux chargés de produits forestiers —

Le quai à l'arrivée du bateau à Rivière-au-Tonnerre. Photographie de B. Brouillette, 1946. (Bibliothèque et Archives nationales du Québec, Direction du Centre d'archives de Québec. E6, S7, SS1, P32022).



madriers, bois équarri, douves – et de blé prennent la route de l'Angleterre ou des colonies maritimes. Certains arrivent chargés de vaisselle en terre cuite, de cuir, de briques de l'Angleterre, d'autre de sucre, de mélasse, de café et de rhum des tropiques. D'autres encore transportent la morue du Nouveau-Brunswick et de la Nouvelle-Écosse. Le *Thomas* de Dublin, échoué sur l'île Rouge (devant l'estuaire du Saguenay), contient dix-huit tonneaux d'huile de baleine blanche (spermaceti) et une quantité de chandelles. C'est donc dire qu'on pouvait transiger directement ou indirectement avec la Nouvelle-Angleterre et Nantucket, grands commerçants, fabricants de ces produits.

On s'échoue un peu partout le long de l'estuaire dans les îles — au Brandy Pot, à l'île aux Lièvres, à l'île Blanche, à l'île aux Grues, dans les îles de Kamouraska —, sur des battures dans la baie de La Pocatière, comme devant Saint-Vallier et Beaumont. L'expérience n'est pas toujours agréable compte tenu des hivers précoces. L'équipage du *Endeavour* se réfugie sur le Brandy Pot, car on craint que le vaisseau, pris dans les glaces, ne chavire. C'était la fin de novembre (1835), il faisait un temps glacial. Les marins séjournent une semaine sur l'île avant que les secouristes de Rivière-du-Loup parviennent à les ramener sur la terre ferme. Le *Crescent* quitte Québec en après-midi, à la fin d'octobre (1812). Il arrive au large de Cap-des-Rosiers en Gaspésie, une semaine plus tard, dans des fortes mers. Désorienté, le vaisseau se trouve peu après dans les hauts-fonds des îles de la Madeleine. Le bateau reste pris dans le sable. Les grandes vagues passent par-dessus le pont. L'équipage vit une nuit d'enfer dans le fond de la cale. C'est seulement le lendemain matin qu'on parvient à atteindre la rive, non sans difficulté. À la fin du document rapportant tous ces faits, on peut lire : « *The said appearers (signataires) do solemnly protest against the wind, weather and waves.* » Qu'est l'Homme devant pareilles forces de la nature?

On peut aboutir n'importe où sur la rive ou dans les îles, loin de Québec, sur l'île d'Anticosti, reconnue comme le cimetière des marins et même tout près de Québec. Victime d'un violent vent de l'ouest et tiré par le courant, le vaisseau *Asia* quitte le quai Jamieson (novembre 1833) en direction de l'île d'Orléans. Le vapeur *Hercules* est expédié sur les lieux afin d'apporter son aide. Vapeur et voilier peuvent ainsi faire bon ménage. Ce



Quais Taché et Miller, Kamouraska, vers 1910. (Bibliothèque et Archives nationales du Québec. Direction du Centre d'archives de Québec. Collection Magella Bureau. P. 547, S1, SS1, SSS1, D182, P38).

n'est pas toujours le cas pour les petites embarcations.

Le 29 août 1820, il y eut collision entre un traversier à vapeur, le *Lauzon*, et un petit bateau passeur. Près de la moitié (neuf sur dix-neuf) des passagers du passeur meurent noyés. Parmi eux, le propriétaire de l'embarcation ainsi que sa femme et sa belle-sœur. On revenait (en famille?) du marché de Québec. La ville étant en plein expansion, son marché appelle un trafic de fournisseurs et de consommateurs, dont plusieurs voyagent en bateau. Pendant ce temps, d'autres bateaux — gros navires, goélettes, vapeurs — circulent sur le fleuve. Selon Roch Samson, à cette époque, on trouve 30 passeurs habitant la Pointe De Lévy dont les canots servent à charger et à décharger les grands voyers, en plus d'offrir le service de traversier. Avec tout ce monde œuvrant dans un espace relativement restreint, à peine un kilomètre de large, le désastre était peut-être inévitable!

Les vaisseaux échoués, de Québec à Terre-Neuve, trouvent preneurs. Il y a un marché pour le coq, le gréement et la cargaison récupérable des navires. Deux goélettes (le *Victoria* et le *Bachelor*) se partagent la tâche de récupérer les restes de la cargaison et du gréement du *Rebecca*, échoué près de Mille-Vaches sur la Côte-Nord. Quelques jours auparavant (mai 1838), la goélette *Prudent* apporte les restants du *Canadian* de l'île de Bic. La goélette *Maria Judith* est expédiée en juin-juillet 1830 à l'Anse-au-Couchon (Cauchon?) afin de rapporter les équipements et la cargaison du *Bon Vivant*. Le *Harlequin* s'échoue près de l'île Verte à la fin de l'automne 1824.

Un câble en chaîne (*bower chain cable*) et une partie du gréement s'y trouvent aussi. Le reste du gréement (voiles, ancres, bouées) fut sauvé de l'épave et apporté près du phare, situé sur le côté nord de l'île. Par la suite, la goélette *Canada* apporte cargaison et équipements à Québec. Le tout, incluant le coq et d'autres choses *in situ*, sera mis en vente par Robert Melvin, encanteur de Québec. Parmi ces objets, on trouve deux pianos-forte et quelques livres de musique. Ils sont demeurés sur l'île Verte. L'image me rappelle le film *La Leçon de piano* de Jane Campion.

Dans tous ces cas, nous pouvons présumer que les goélettes ne font pas le travail de récupération gratuitement. Les maîtres de goélettes se font rembourser d'une manière ou d'une autre. Il n'est pas impossible que les capitaines de goélettes aient été à l'affût des bonnes occasions lors des encans d'épaves sur les quais de Québec. Michel Chouinard, pilote, met ainsi la main sur le coq et les gréements du *Beaver*, échoué sur les récifs de l'île Rouge près de Tadoussac (septembre 1819), pour la somme de 30 livres courantes. Bien entendu, il devait aller chercher son butin en personne. Sans doute que Chouinard était confiant de pouvoir trouver, sous l'eau, non pas un trésor, mais une bonne valeur. C'était l'avis des autres regrattiers du fleuve à son époque. C'est de nos jours l'avis de nos collègues archéologues. Mais quel beau patrimoine à découvrir et quelle histoire à raconter. ♦

John Willis
Musée canadien des civilisations