

## Un pays de naufrages

Jean-Marie Fallu

Volume 52, Number 2 (183), July–October 2015

Naufrages

URI: <https://id.erudit.org/iderudit/78455ac>

[See table of contents](#)

---

**Publisher(s)**

Musée de la Gaspésie

**ISSN**

1207-5280 (print)

2561-410X (digital)

[Explore this journal](#)

---

**Cite this article**

Fallu, J.-M. (2015). Un pays de naufrages. *Magazine Gaspésie*, 52(2), 5–8.

# Un pays de naufrages

La navigation le long des côtes accidentées de la péninsule a toujours été des plus périlleuses. On le doit à l'abondance des récifs et à l'absence, avant le milieu du 19<sup>e</sup> siècle, de phares et de cartes marines adéquates. Confrontés à d'épais brouillards imprévisibles, les navigateurs confondent parfois l'entrée de la baie des Chaleurs avec celle de la baie de Gaspé ou du fleuve Saint-Laurent. La Gaspésie s'avère donc ainsi la scène de très nombreux naufrages et de tragédies humaines\*.

◆ **Jean-Marie Fallu**

rédacteur en chef



Charbonnier A.D. Mactier, échoué à la pointe de Cap-d'Espoir le 21 avril 1926. Les gens de Cap-d'Espoir ont récupéré bien des choses du navire : table, chaises, bouées, plat de service. Ils ont vidé de navire du charbon pour se chauffer. Ce charbonnier sera vendu pour le métal en 1939.

Photo : Jacques De Lesseps. Musée de la Gaspésie, collection Centre d'archives de la Gaspésie. P57/26/23.

*« C'est ici un pays de tempêtes et de naufrages. Ce qui ajoute aux dangers de la mer voisine, ce sont les brumes épaisses, qui dérobent à la vue les objets les plus rapprochés! »*

**L**es tragédies maritimes ont nourri bien des légendes, dont celle du naufrage anglais. Comme le veut l'imaginaire collectif, un navire de la flotte de Walker aurait sombré au cap d'Espoir en 1711. L'abbé Ferland raconte la fureur de la mer contre le vaisseau. « Derrière lui, une vague, une vague aux larges flancs, se lève, s'arrondit et le porte vers le cap Désespoir. Des cris déchirants, au milieu desquels on

distingue une voix de femme, retentissent et se mêlent aux bruits de la tempête et aux éclats du tonnerre. La vision s'est évanouie ; le silence de la mort s'est étendu sur ces eaux ; le vaisseau, le pilote, l'équipage épouvanté, les soldats, l'homme au geste altier, la forme aux longs voiles blancs ont disparu ; [...] Le pêcheur est resté seul à côté des varangues vermoulues du naufrage anglais<sup>2</sup>. »





John LeBoutillier vers 1870.  
Photo : William Notman, collection Jean-Marie Fallu.

## Naufrages et échouements

Le trafic maritime connaît une grande croissance sous le règne britannique, particulièrement au 19<sup>e</sup> siècle, en raison de la forte exploitation des produits de la pêche et du bois. La première moitié de ce siècle atteint un stade peu enviable en termes de tragédies maritimes. En la seule décennie de 1840, on dénombre plus de 230 naufrages ou échouements dans le golfe et le fleuve Saint-Laurent dont, parmi les plus marquants, le *Colborne* (1838, Gascons), le *Premier* (1843, Cap-Chat) et le *Carricks* (1847, Cap-des-Rosiers).

Au fil du temps, on assiste à une kyrielle de désastres dus à la fureur de la mer et à la témérité des marins et des pêcheurs. Avec le rappel de quelques-uns de ces naufrages ou échouements, on voit que le malheur des uns a pu faire souvent le bonheur des autres.

### 1815 : *Penelope*, Pointe-à-la-Frégate.

En 1890, l'un des canons récupérés, le plus gros, nettoyé et installé sur un affût, est utilisé par les paroissiens pour saluer l'arrivée de l'évêque, Mgr André-Albert Blais, lors de sa première visite pastorale à Cloridorme.



Le père Emmanuel Crespel. Tiré de *Voyages du R. P. Emmanuel Crespel dans le Canada*, Francfort, 1742, (édition 1884, Québec), Bibliothèque du Musée de la Gaspésie. 917.104018 C921v.

### 1838 : *Chippawa*, Cap-des-Rosiers.

Ce vaisseau de marchandises rend joyeux les paroissiens lorsque de nombreux tonneaux de rhum roulent jusqu'à la grève. La cloche de cette goélette fera plusieurs voyages : elle sert à l'église de Gaspé de 1914 à 1916, ensuite à l'église de Cap-aux-Os et, enfin, à l'Hôtel-Dieu de Gaspé.

### 1854

Il est courant que des navires ayant pris des chargements tard en décembre se trouvent pris dans les glaces. Le 28 janvier 1854, le *Quebec Gazette* signale le cas de cinq navires coincés dans les glaces de la baie des Chaleurs.

### 1874 : *Madeleine*

Pour éviter le naufrage d'une goélette venant d'Europe, on a dû jeter par-dessus bord la majeure partie d'une cargaison de briques. Plus tard, les cheminées de briques seront très populaires à Madeleine.

### 1893 : *Beaver*, Pointe Bernatchez (Saint-Yvon).

Un mois après le naufrage, Marguerite Cormier, une rescapée qui semble avoir beaucoup apprécié l'accueil reçu, accepte d'être l'épouse de Richard Labrègue.



Cette enseigne provenant du navire *Ardenlee* a orné la boutique de souvenirs qu'a tenue à Gaspé madame Percival G Hyman (Isabella Reynolds) jusqu'en 1980.  
Photo : Marcel Lamoureux, collection Jean-Marie Fallu.

### L'Argentine ne verra pas le *Ardenlee*

À l'automne 1867, le voilier anglais *Ardenlee*, après avoir quitté Québec en direction de l'Argentine, fait naufrage devant Petit-Cap. L'inspecteur des pêches, Théophile Têtu, se rend sur les lieux du naufrage et fait l'arrestation d'un homme accusé de vol de marchandises provenant de l'épave, qu'il conduit le soir même à la prison de Percé<sup>3</sup>.

## Récupération et pillage

De tout temps, les Gaspésiens ont su tirer profit des naufrages. Davantage pilleurs que naufrageurs, ils s'approprient tout ce qui peut être utile : nourriture, vêtements, meubles et marchandises de toutes sortes. Pour certains, la récupération d'épaves devient un commerce fort lucratif comme John LeBoutillier qui s'y adonne de 1821 à 1846. Ce qui peut être sauvé du bâtiment et de sa cargaison est mis en vente par encan public. Étant parfois de collusion avec le représentant des assureurs, « LeBoutillier a grandement profité, tout au long de sa carrière, du commerce des épaves<sup>4</sup>. » Il fera de bonnes affaires, entre autres, avec l'épave du *Colborne* (1838) et celle de l'*Arabian* (1840).

### Des pois et de la farine venus de la mer

En 1900, un navire chargé de pois fait naufrage devant Rivière-au-Renard et permet de soulager la faim de plusieurs. On y a ramassé les pois à pleines chaudières. « On a pu manger de la soupe aux pois gratis une bonne partie de l'été, raconte l'un d'eux<sup>6</sup>. »

### Familles souches issues de naufrages

Malgré son lot de drames humains, les naufrages auront permis à des survivants d'être à l'origine de familles souches en terre gaspésienne. Parmi celles-ci :

- Joseph Jones Acteson, survivant du *Colborne* (1838), s'établit à Gascons.
- Patrick Kavanagh, rescapé du *Carricks* (1847), prend souche à Cap-des-Rosiers.
- Georges Quinton qui, après avoir déserté le *Doover* lors d'une escale à Gaspé, s'établira à L'Anse-au-Griffon. On rapporta que son navire disparut en mer.
- James Mill, frère de John Samuel Mill qui se noie lors du naufrage de l'*Anglo-Saxon* (1863), s'installe à Maria en 1874.

### Marie-Anne Perreault a vu le *Titanic* sombrer



En 1912, Marie-Anne Perreault, survivante du *Titanic*, est gouvernante pour une riche famille de Montréal, celle de Charles Melville Hays, président du chemin de fer Le Grand Tronc. Ce dernier sera du nombre des victimes du *Titanic*.  
Photo : collection Luc Perreault.

Lors du naufrage du *Titanic* survenu dans la nuit du 14 au 15 avril 1912, Marie-Anne Perreault (1878-1968), originaire de Saint-Majorique, fait partie des 711 survivants de la pire tragédie maritime de l'histoire au bilan funeste de 1 502 pertes de vie. Elle se souvient du moment décisif où le titan fut englouti par les flots provoquant un remous sous leur barque. « Si vous connaissez la taille de la cathédrale Saint-Patrick à

Vivant dans des conditions précaires, les, Gaspésiens s'adonnent aisément au pillage d'épaves comme le relate un témoin rescapé du *Swordfish* à Gros Morne (1867). « Pendant qu'une scène aussi poignante se déroulait au pied du cap, les gens de l'Anse-Pleureuse débarrassaient le brigantin de tous les effets laissés à bord par les marins. Chacun faisait son paquet ou s'emparait d'un objet qu'ensuite il allait porter à terre. Les sauveteurs avaient l'habitude de se payer ainsi, lors de presque tous les naufrages, pour leurs troubles et leurs secours. [...] Tous avides de pillage, les sauveteurs voulurent négliger les victimes du naufrage dont ils profitaient<sup>5</sup>. »

New York, c'est la taille qu'avait l'air le *Titanic* vu de notre bateau de sauvetage. Dans la lumière grise du matin, tout ce que vous pouviez voir, c'était des icebergs, comme de grands fantômes. [...] On pouvait sentir le bateau de sauvetage être soulevé par la succion provoquée par le navire qui coulait et nous avons dû ramer pour s'y éloigner [...] parce que ça nous aurait emporté vers le bas<sup>7</sup> [...] »

### Raids meurtriers en temps de guerre

Durant l'année 1942, les redoutables U-Boote allemands ont mené des attaques meurtrières dans les eaux gaspésiennes. Le bilan : neuf navires coulés et 80 pertes de vie.

Prix du patrimoine municipal 2015  
Prix régional du tourisme 2013

Une marche dans le temps...

Partez à la découverte du circuit historique de Percé!

Disponible sur App Store

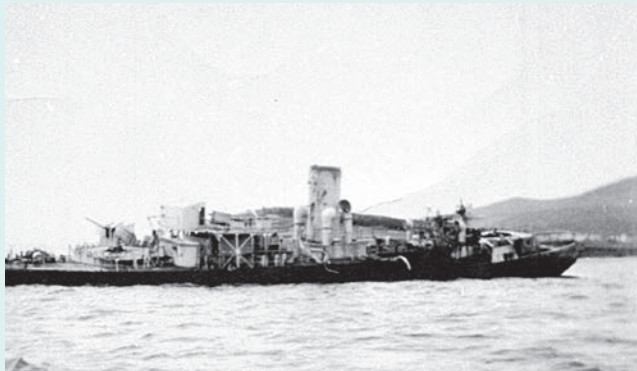
Location iPod touch | Circuit imprimé | www.perce.info

Bureau d'accueil touristique » 142, route 132 Ouest - Tél.: 1 855 782-5448



### Mutinerie sur le *Carabobo*

À la fin de la guerre, le Venezuela achète du Canada trois corvettes qu'il rebaptise le *Constitucion*, l'*Indépendencia* et le *Carabobo*. En décembre 1945, les navires sont transférés de Sorel vers New York par des capitaines vénézuéliens qui méconnaissent le Saint-Laurent et dont l'équipage est composé de marins canadiens pour les moins indisciplinés. L'*Indépendencia* et le *Carabobo* décident de s'arrêter à Gaspé afin de s'approvisionner en eau et en vivres. Le 8 décembre, le *Carabobo* s'échoue sur un haut-fond devant Cap-aux-Os. Le navire prend de plus en plus l'eau, le capitaine se voit dans l'obligation d'ordonner l'évacuation du navire, ordre que les marins refusent de suivre. Pour se faire écouter, le capitaine devra avoir recours à son revolver. Les dix-neuf hommes d'équipage du *Carabobo* se retrouvent sur l'*Indépendencia* qui en comptait déjà vingt-sept. L'*Indépendencia* poursuit alors sa route vers New York et les marins subissent un second naufrage près de Nantucket.



Le *Carabobo*, 1945.

Photo : Édouard Perry, collection Hélène Perry.

Voir au [www.museedelagaspesie.ca](http://www.museedelagaspesie.ca) la chanson sur le *Carabobo* composée par Adélarde Ouettet.  
Source : Gilles Shaw.

### Une menace imprévisible

La mer demeure une menace toujours imprévisible. Les pêcheurs et les marins le savent. Des échouements contemporains le rappellent comme ceux survenus à Chandler. Le 12 mars 1969, le cargo italien *Giun* s'échoue à la suite d'une imprudence du capitaine. La présence de récifs entourant l'île Dupuis, située à proximité de l'ancien quai de Chandler, n'aidera pas la cause de l'*Unisol*, un navire péruvien, surpris le 7 décembre 1983 par une furieuse tempête qui reste encore ancrée dans la mémoire des Gaspésiens<sup>7</sup>. ♦

Merci de leur collaboration à Jules Bélanger, Angela Boucher, Jacques Desbois, Félix Fournier, Michel Goudreau, André Kirouac et Christian Létourneau.

Le texte intégral est disponible au [www.museedelagaspesie.ca](http://www.museedelagaspesie.ca)

\* À lire dans [www.museedelagaspesie.ca](http://www.museedelagaspesie.ca) : « Liste de quelques naufrages en Gaspésie », « Bibliographie sur les naufrages et la mer », « Lexique de quelques mots marins » et « Naufrages récents en Haute-Gaspésie » par Jacques Desbois ; « Gros-Morne et Manche-d'Épée, 1867: tragique fin d'année » par Bernard Boucher ; « Périlleuse rive nord » par Marc-Antoine Charlebois ; « Naufrage en eau douce » par Yan Landry, ainsi que « Le Magazine et vous! » et « L'amour en héritage » par Jean-Marie Fallu.

#### Notes

1. Jean-Baptiste-Antoine Ferland, *La Gaspésie*, Québec, A. Côté et cie, 1877, p. 79.
2. *Ibid.*, p. 150.
3. « Report of Theophile Tetu, Esq, for the session of 1867 », *Sessional Papers. Volume 9. First Session of the First Parliament of the Dominion of Canada. Session 1867-8*. vol. 1, p. 20 et 22.
4. André Lepage, *La vie et la carrière de John Le Boutillier, 1797-1872*, Québec, juin 1987, p.58.
5. André Castagne, *Histoire d'un vieux marin du brigantin S. Wallfish. Naufrage dans le GOLFE ST-LAURENT en 1867*, Québec, 1881, p. 14-15.
6. Jean-Paul Robillard, « L'inoubliable expérience du centenaire Narcisse Dufresne », *Gaspésie*, vol. 26, n° 1 (101), mars 1988, p. 42.
7. Jan Matheson Seger, "Night the Titanic Sunk", *Richmond Independent*, November 19, 1968, p. 23. (Traduction libre)

#### Sources

- Jean-Charles-FORTIN, « Les vaisseaux naufragés et échoués dans le fleuve et le golfe Saint-Laurent entre 1840 et 1849 », *Revue d'histoire du Bas-Saint-Laurent*, vol. 9, n° 3, octobre-décembre 1983, p. 80-84.

**GRAFFiCi**  
L'INCONTURNABLE EN GASPÉSIE

**GRAFFiCi**  
ENTREPRENEURIAT

Gaspésie-Îles-de-la-Madeleine

**GRAFFiCi.CA**  
L'INCONTURNABLE EN GASPÉSIE



Pour vous abonner à nos publications :  
**418 392-7440, poste 10**