

À la découverte des épaves de Québec

Samuel Côté

Volume 19, numéro 2, 2013

URI : <https://id.erudit.org/iderudit/70709ac>

[Aller au sommaire du numéro](#)

Éditeur(s)

Les Éditions Histoire Québec
La Fédération Histoire Québec

ISSN

1201-4710 (imprimé)
1923-2101 (numérique)

[Découvrir la revue](#)

Citer cet article

Côté, S. (2013). À la découverte des épaves de Québec. *Histoire Québec*, 19(2), 19-21.

À la découverte des épaves de Québec

par Samuel Côté,
chasseur d'épaves et auteur du livre *Les naufrages du Québec au XX^e siècle*

Né en 1985, la même année où le professeur Ballard découvre l'épave du fameux Titanic, Samuel Côté semble avoir un destin tout tracé d'avance : il sera chasseur d'épaves. En 2007, Samuel a décidé de partager le fruit de ses recherches en dévoilant le site Internet www.lecimetieredusaint-laurent.com. Véritable passionné de l'histoire du fleuve Saint-Laurent, Samuel a identifié à Grand Métis, en 2006, l'épave du navire marchand Carolus — coulé par un sous-marin allemand pendant la Deuxième Guerre mondiale — et le chaland Atlas Scow No 1 en 2008, à Pointe-au-Père. Il collabore également au populaire magazine de plongée sous-marine *En Profondeur*. En 2012, le conférencier et chercheur de formation a été très actif dans la région de Québec en identifiant les épaves de la drague Manseau 101 et du navire *Argenteuil* ainsi qu'en participant à de nombreux projets télévisuels. Auteur du livre *Les naufrages du Québec au XX^e siècle* et lauréat régional des Prix du patrimoine du Bas-Saint-Laurent pour son premier livre *Le Métis maritime, ancré au passé... de 1800 à aujourd'hui*, Samuel travaille présentement sur de nombreux projets.

À la découverte des épaves de Québec

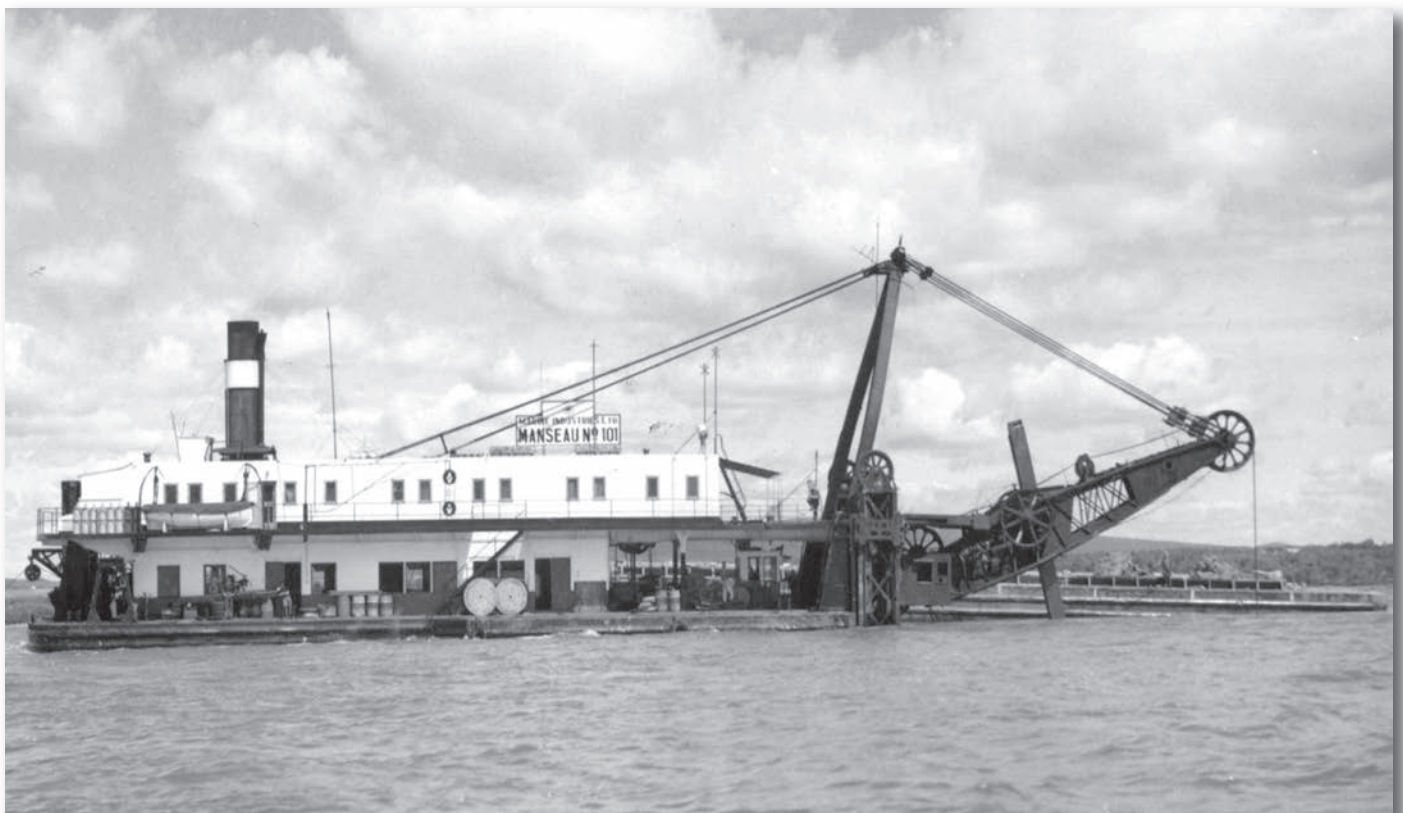
Au mois de décembre 2011, le Service hydrographique du Canada (SHC) annonçait la localisation de 15 entités non identifiées au fond du fleuve à Québec. Grâce à ces travaux et aux passionnés de l'histoire du fleuve Saint-Laurent, on connaît maintenant l'emplacement des épaves du brise-glace *Lady Grey* (en face de Beauport), du cargo grec

Michalis (en aval du pont de Québec), du navire *Argenteuil* (en face de Lévis) et de la drague *Manseau 101* (en amont du pont Pierre-Laporte).

Manseau 101

En février 2012, j'annonçais l'identification de l'épave de la drague *Manseau 101* en amont du pont Pierre-Laporte. C'est en effectuant des recherches pour mon livre, *Les*

naufrages du Québec au XX^e siècle que j'ai commencé à m'intéresser à ce naufrage. Pour identifier cette épave de 130 pieds de longueur, j'ai étudié les images acoustiques fournies par le SHC et j'ai fait ensuite des recoupements à partir de données historiques. René LaBarre, le fils du capitaine de la drague a collaboré activement à mes recherches.



La drague Manseau 101 (Source : André Guévremont)

La *Manseau 101* est construite en 1910 sous le nom de *M. & F. No 10*. La drague est vendue en 1928 et renommée *Manseau 101* par les chantiers Manseau. Elle était l'une des plus puissantes au Canada à cette époque. Le 30 septembre 1966, elle coule par mauvais temps alors qu'elle se rend, touée par des remorqueurs, vers le chantier de construction du pilier nord du futur pont Frontenac, rebaptisé Pierre-Laporte en 1970. Cette tragédie a coûté la vie à 10 des 23 hommes à bord. Jusqu'à tout récemment, on croyait que seulement deux corps avaient été repêchés des eaux du Saint-Laurent. J'apprenais dernièrement que le cadavre d'une troisième victime, soit celui de Réal Parenteau, avait été retrouvé deux semaines plus tard au quai Champlain du Chantier maritime de Lauzon et qu'une quatrième victime avait été découverte neuf mois plus tard sur la rive à Lauzon. Les deux premières victimes ont été Réal Parent et Lawrence Monbourquette récupérées le soir même du naufrage. Lucien-Aimé Guévremont a été identifié grâce à son anneau de mariage, et il est la dernière victime de la *Manseau 101* à avoir été retrouvé à ce jour.

Le 15 septembre 2012, une touchante cérémonie commémorative a d'ailleurs eu lieu, au sentier des Grèves, en collaboration avec la Commission de la capitale nationale du Québec. Une plaque aux victimes de la *Manseau 101* a été dévoilée. Un panneau d'interprétation a été ajouté au printemps 2013 sur le site. Le naufrage de la drague *Manseau 101* a aussi été le sujet d'un reportage de la populaire émission *Découverte* de Radio-Canada lors de l'émission du 30 septembre 2012.

L'Argenteuil

Ignoré du grand public, le naufrage d'Argenteuil est connu par seulement un nombre restreint de personnes gravitant autour du domaine maritime, dont quelques pilotes du Saint-Laurent. J'ai utilisé la même démarche que celle de la *Manseau 101* pour identifier l'*Argenteuil* en octobre 2012. D'une longueur de 92 pieds, l'épave de cet ancien baliseur se trouve dans une profondeur d'environ 60 pieds en face de Lévis.

L'*Argenteuil* a été construit en 1916 aux Chantiers Maritimes du Gouvernement fédéral à Saint-Joseph-de-Sorel pour le ministère de la Marine et des Pêcheries. En 1960, le gouvernement fédéral vend

le baliseur à Theode Robidoux. Un an plus tard, il devient la propriété de Roland Hovington, de Tadoussac. Ce dernier le transforme alors en cargo. Tôt le matin du 16 mai 1962, l'*Argenteuil* coule rapidement suite au déplacement de sa cargaison sur le pont. Le capitaine Roland Hovington, son fils Normand et Georges Ouellet périssent lors du naufrage. La femme du capitaine et le marin Paul-Henri Nicolas ont été récupérés par l'équipage d'une goélette. Les corps des trois autres victimes ont été repêchés quelques jours après le naufrage.

Michalis

L'ethnologue spécialisé en histoire maritime, Alain Franck, a identifié une nouvelle épave il y a plusieurs années, près du Pont de Québec sans l'avoir dévoilé. Ce cargo grec de 5685 tonnes s'est échoué sur la rive nord du fleuve Saint-Laurent en aval du pont de Québec le 20 novembre 1941 en plein brouillard. Comme il fut impossible de le renflouer à ce moment-là, il a passé l'hiver sur sa mauvaise position, puis il a finalement glissé en eaux profondes au cours de l'hiver. Survenu en fin de saison de navigation, cet incident n'avait pas été rapporté dans les registres de naufrages et fut très peu documenté dans les journaux de l'époque, puisque toute l'attention des médias était détournée par la Deuxième Guerre mondiale qui sévissait en Europe. Selon certaines sources, l'épave du *Michalis* aurait été explorée par quelques plongeurs.

Construit en Angleterre en 1919, le *Michalis* porta brièvement le nom de *War Capitol* avant d'être rebaptisé *Elveric*. En 1933, il a été renommé *Kassos* et *Michalis* en 1939. Cargo typique des années 1920 de par son architecture caractéristique avec timonerie centrale, ce navire a été utilisé dans différents convois au début de la Deuxième Guerre mondiale. Parti lourdement chargé de Montréal le 19 novembre 1941, le *Michalis* devait se rendre à Sydney en Nouvelle-Écosse pour rejoindre un convoi.



Le navire Argenteuil (Source : Mac Mackay)

Autres épaves

Depuis plusieurs années, l'épave du brise-glace *Lady Grey* est explorée par les plongeurs de la région de Québec. Le *Lady Grey* a coulé le 1^{er} février 1955 après être entré en collision avec le traversier *Cité de Lévis* à la hauteur de Beauport. L'épave de la goélette *Marie Lydia* aurait, quant à elle, été localisée à environ un demi-mille en amont des ponts de Québec. Cette goélette a coulé lors d'une violente tempête à la fin du mois d'octobre 1934 faisant trois victimes. Dans ce cas-ci, il serait très surprenant que sa structure soit intacte. Malheureusement, la recherche d'épaves au Québec demeure une « chasse gardée ». Si certaines épaves ont été localisées et explorées par des plongeurs dans le passé à travers la province, l'information n'a pas toujours été révélée au grand public. Je crois qu'il est de notre devoir d'en informer la population, c'est son histoire après tout.

Les épaves répertoriées par le Service hydrographique du Canada en 2010 correspondent certainement à des naufrages connus. On doit maintenant les associer aux épaves. Le portrait des fonds marins se dessine tranquillement à



Cérémonie en hommage aux victimes de la drague Manseau 101 au sentier des Grèves, 15 septembre 2012 (Photo : Pierre Lachance)

Québec, mais il nous réserve encore bien des surprises. La tâche sera difficile, car les courants sont très forts et la visibilité est faible dans cette région.

Au cours des derniers mois, j'ai poursuivi sans relâche mon patient travail d'identification d'épaves. J'ai documenté plusieurs naufrages à travers la province. Il s'agit de « *paper wreck* », ce qui signifie que ces naufrages sont documentés sur papier, mais dont les épaves n'ont

toujours pas été localisées concrètement sur le terrain. J'espère maintenant pouvoir associer ces données historiques avec certaines épaves qui dorment au fond du Saint-Laurent. Je consacre beaucoup de temps et d'énergie dans la recherche de documents d'archives. Je compte également sur des collaborateurs exceptionnels à travers le Canada. Bien que Rimouski soit mon port d'attache, j'effectue aussi des recherches à l'extérieur de ma région. À suivre...



Le *Michalis*, au lendemain de son échouement, 1941. (Source : Secteur des archives privées de la Ville de Lévis)