

*Textes intégraux ou complémentaires*

Dossier thématique : « NAUFRAGES »

## SOMMAIRE

Articles	Pages
<i>Merci à Claude Allard</i> Par Jules Bélanger	2-4
<i>Un pays de naufrages</i> Par Jean-Marie Fallu	5-9
<i>Pourquoi l'épave de Pointe Jaune est le Jean Joseph de Saint-Malo</i> Par Robert Lanteigne	10-13
<i>Naufrage de la goélette Marie Carleton, 1827</i> Par Sylvain Boudreau	14-17
<i>Liste partielle des naufrages rapportés sur le fleuve et le golfe St-Laurent</i> Par Jacques Desbois	18-27
<i>Bibliographie sur les naufrages et la mer</i> Par Jacques Desbois	28
<i>Lexique de quelques mots marins</i> Par Jacques Desbois	29-32
<i>Shipwreck Carricks of Whitehaven</i> Par Peggy O'Reilly Sclater	33-37
<i>Périlleuse rive nord</i> Par Marc-Antoine Charlebois	38-39
<i>Naufrage en eau douce</i> Par Yvan Landry	40
<i>Naufrages récents en Haute-Gaspésie</i> Par Jacques Desbois	41-42
<i>Chanson du Carabobo</i> Par Adélarde Ouellet	43
<i>L'amour en héritage</i> Par Jean-Marie Fallu	44
<i>Vous nous avez écrit</i>	44-45



## Merci à Claude Allard

Le décès de l'abbé Claude Allard, ce confrère aimé et admiré, cet ami de tous, ce bienfaiteur généreux et discret de tant de frères et de soeurs en peine, a jeté sur la population de Gaspé et des environs un grand voile de tristesse. Claude, cet homme aux talents multiples et à la générosité sans bornes a laissé de profondes traces dans le paysage social et culturel de notre Gaspésie\*.

### ◆ Jules Bélanger, Gaspé

Après avoir décroché son baccalauréat ès arts au Séminaire de Gaspé, en 1943, notre cher disparu se dirigea vers la Faculté des Sciences sociales de l'Université Laval où il continua à cultiver ses nombreux talents avec une équipe de savants professeurs guidée par le célèbre Père Georges-Henri Lévesque, la terreur de Maurice Duplessis.

Trois ans plus tard, licencié en Sciences sociales, Claude est appelé par le nouvel évêque de Gaspé à se joindre aux rangs de son clergé

Ses études théologiques commencées à Québec se terminent à Halifax et Claude est ainsi devenu bilingue, nouvelle corde à son arc. Il est ordonné prêtre le 27 février 1951... et le voici vicaire à Rivière-au-Renard. En septembre, il est nommé au Séminaire, professeur de littérature française et d'histoire en Belles-Lettres et en Rhétorique.

En 1954, l'évêque lui demande de mettre en place le Service social diocésain tout en continuant son enseignement. La polyvalence s'imposa alors de façon que l'on qualifierait facilement aujourd'hui d'héroïque : seul au début, presque seul ensuite, Claude est responsable de l'organisation de l'aide aux nécessiteux, aux familles en difficulté et aux blessés de la vie de toutes sortes dans tout le diocèse. Il doit gérer aussi le service de placement en foyers nourriciers et celui de l'adoption des orphelins et des enfants nés hors mariage. On le vit très souvent véhiculer lui-même des bébés vers leur famille d'adoption et parfois même sans aucune assistance dans sa voiture...

Des cas de misère de toutes sortes punctuaient son quotidien et souvent ses nuits. Une fois, dans un cas désespéré de délinquance chronique, ayant épuisé les recours limités dont il disposait, Claude s'en remit au ministre québécois des Affaires sociales dans une lettre qu'il terminait par la question suivante : « Monsieur le ministre, dois-je l'assassiner... ? » Deux jours plus tard, des envoyés du ministre débarquaient à Gaspé pour s'occuper du dossier en question.

Le diplômé en sociologie connaissait bien les besoins de services sociaux de sa Gaspésie. Or voici que le Séminaire va être remplacé par un cégep où l'on préparera, entre autres, des travailleurs sociaux. En 1966,

Claude s'inscrit à l'Université McGill d'où il revient en 1969 avec un diplôme en service social pour enseigner au cégep.

Après sa carrière au cégep, Claude apporta pendant plusieurs années de très précieux services dans le ministère paroissial et au poste de vicaire-général.

Personnellement, j'ai eu le privilège et le plaisir de le côtoyer pendant de nombreuses années. Je l'ai vu œuvrer dans diverses fonctions des domaines de l'éducation et de la culture et j'ai toujours été fortement impressionné par ses multiples talents autant qu'édifié par son dynamisme apparemment inépuisable et son incroyable productivité.

Au Séminaire de Gaspé, alors qu'il y enseignait les littératures française et québécoise, il excellait. Combien de fois, ne l'a-t-on pas vu s'attarder après ses cours, entouré d'élèves à qui il venait d'ouvrir une fenêtre sur les charmes mystérieux des Villon, des Ronsard, des Hugo, des Verlaine, des Nelligan et qui voulaient boire encore les paroles de l'interminable professeur.

Entre autres activités, il dirigeait alors, avec autant de brio, une chorale des élèves du Séminaire et parfois, lorsque, pour célébrer une circonstance ou un personnage, une chanson manquait au répertoire connu, le talentueux Claude n'y voyait guère de problème: il composait pour ses choristes la chanson qu'il fallait.

En plus de sa charge de professeur, il assumait pendant plusieurs années la rédaction du journal gaspésien « Ma Gaspésie » qui avait vu le jour à la Maison des retraites de Caps-Noirs. En grugeant généreusement sur son sommeil, Claude permit à cette publication de durer quelques années encore. Les archives conservent, heureusement, les petits bijoux d'éditoriaux que signait alors le journaliste Claude. Prenant en quelque sorte la relève de cette dernière publication, le mensuel national « L'Actualité » offrira plus tard l'insertion dans ses pages régulières d'un encart gaspésien de quelques pages. Claude en assumera, avec la même qualité, la responsabilité rédactionnelle.

Au printemps de 1960, Claude, rêvant de la mise sur pied à Gaspé d'une organisation qui offrirait périodiquement des concerts de musique classique, s'associe à quelques collègues enseignants pour fonder « Les concerts de Gaspé » et explorer ainsi les possibilités de fonder à Gaspé un Centre des Jeunesses musicales du Canada. Dès septembre suivant, il devient l'un des fondateurs du Centre de Gaspé des Jeunesses musicales du Canada qui fonctionne toujours. Au cours des années suivantes, ce premier Centre ayant vu le jour à Gaspé, les JMC s'établissent dans quelques autres localités de la Gaspésie.

En 1962, avec son collègue Michel Le Moignan, Claude jette les bases de la Société historique de la Gaspésie afin de freiner autant que possible les razzias opérées dans les greniers de nos maisons par les brocanteurs de Montréal et de Toronto. Dès l'année suivante, tous deux lancent, avec les rares moyens du bord mais beaucoup d'audace et de générosité, « La Revue d'histoire de la Gaspésie » qui deviendra plus tard le magazine « Gaspésie » dont le numéro 183 paraîtra en juin prochain.

Il est assez évident que sans le travail remarquable de Claude, faisant dans cette modeste publication la défense et l'illustration du patrimoine culturel gaspésien, « La Revue d'histoire de la Gaspésie » n'aurait pas célébré en 2013 ses cinquante ans que l'on a salués à travers le Québec. Longévité peu commune qui honore la Gaspésie.

En mars 1972, quelques citoyens de Gaspé mettent sur pied le comité « Diffusion-Gaspésie » afin de promouvoir la qualité des communications en Gaspésie. Claude est du nombre, faut-il s'en étonner ! En 1973, « Diffusion-Gaspésie » obtient la fondation à Gaspé de l'hebdomadaire « Le Pharillon ». L'éditorial du nouveau journal est confié à une équipe de Gaspésiens bénévoles. Claude Allard en est, naturellement. Encore ici, les archives témoignent hautement de la qualité des textes qu'il a signés à ce titre, tant pour leur fond que pour leur forme.

La contribution de Claude Allard au développement de la vie sociale et culturelle en Gaspésie est, sans contredit, tout à fait exceptionnelle. Les nombreux étudiants qu'il a éclairés et enthousiasmés, comme les organismes culturels à la fondation et à la croissance desquels il a participé, continuent de porter aujourd'hui par toute la Gaspésie et ailleurs, comme ils le feront demain, le flambeau de la culture que Claude Allard à si bien et si généreusement alimenté.

Et comment ne pas mentionner ici le travail extraordinaire, quoique très discret, que Claude a accompli pendant de nombreuses années, dans son rôle de psychologue-thérapeute. Après s'être spécialisé auprès de Albert Glaude sur l'utilisation de la catharsis et de la relation avec l'inconscient, ce sont des centaines de personnes, traînant depuis leur enfance des blessures secrètes, qu'il a traitées et guéries.

Plus tard, après 1987, lorsque la psychologue américaine Francine Shapiro eut découvert par hasard que les mouvements oculaires permettaient, sous certaines conditions, de diminuer la détresse associée à des souvenirs perturbateurs, Claude étudia cette nouvelle technique pour le plus grand soulagement de ses patients. Jusqu'à maintenant, on estime que cette approche a permis d'aider environ deux millions de personnes de tous âges à soulager leur détresse psychologique. Les statistiques ne précisent pas cependant combien de ces personnes sont passées par la discrète clinique de Claude.

Non vraiment, parmi les Gaspésiens de mes connaissances, je n'en vois aucun qui mérite plus que Claude Allard notre admiration et notre reconnaissance pour avoir, pendant plus de 60 ans, si généreusement mis ses nombreux talents au service de sa Gaspésie.

Merci, Claude et repose en paix ! ♦

\*Texte lut en la Cathédrale de Gaspé, le 7 avril 2015.

## 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

*« 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<sup>1</sup>. »*

« *chacun de nous étoit l'image de la mort* »

Parmi les nombreux naufrages survenus durant le régime français, celui de la *Renommée* s'avère l'un des plus dramatiques. Parti de Québec, ce vaisseau rochelais avec 54 passagers à bord s'échoue sur la pointe sud d'Anticosti en novembre 1736. Devant passer l'hiver sur l'île, une partie des survivants est confrontée à des conditions de survie atroces : froid, famine, fièvres. Lorsqu'ils sont secourus par des Indiens, en mai 1737, ils ne sont que trois dont le père récollet Crespel qui, dans des lettres à son frère, témoignera des épreuves vécues : « chacun de nous étoit l'image de la mort, nous frémissions en nous regardant<sup>2</sup> [...] »

Ces tragédies que sont les naufrages 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>3</sup>. »

### 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.

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.

### **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>4</sup>.

Le 28 octobre, le *Quebec Daily Mercury* indique que sept marins rescapés du *Ardenlee* ont pu se rendre à Québec à bord du vapeur *Secret* qui fait la liaison entre Québec et Pictou<sup>5</sup>.

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 Labrèque.

### **Le *Lady Eileen*, la gloire du capitaine Allard**

En 1908, le *Lady Eileen* effectue la liaison maritime entre les stations de chemin de fer de l'Intercolonial à Campbellton et à Dalhousie et les localités de la rive gaspésienne jusqu'à Gaspé. Au moment où le capitaine Lazare Allard cède le gouvernail à Joseph Leblanc, le vapeur frappe un récif aux Îlots-de-Newport et sombre, mais sans faire de victimes. La fierté du capitaine en prendra pour son rhume.

### **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>6</sup>. » Il fera de bonnes affaires, entre autres, avec l'épave du *Colborne* (1838) et celle de *l'Arabian* (1840).

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>7</sup>. »

### **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>8</sup>. »

En 1935, à la suite d'un accrochage entre deux navires, on se voit obligé de jeter par-dessus bord une partie de la cargaison dont des sacs de farine de cent livres. Emportés par le courant, ils sont repêchés par les habitants de Cloridorme qui en font bon usage. La farine est sassée à l'aide de grands tamis fabriqués avec des moustiquaires de porte. Tout y est utilisé, y compris les sacs : « Avec ces sacs lavés et blanchis ajoutés aux sacs de farine et de sucre utilisés par la famille, on confectionna des linges à vaisselle, des taies d'oreillers et des chemises pour les jeunes garçons qui allaient maintenant à l'école, avec de belles chemises blanches<sup>9</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.

### **Mary-Anne Perreault, une survivante du *Titanic***

Lors du naufrage du *Titanic* survenu dans la nuit du 14 au 15 avril 1912, Mary-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 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>10</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 en coulant seize navires et en faisant 90 pertes de vie.

<i>Date</i>	<i>Au large de</i>	<i>Navire</i>	<i>U-Boote</i>	<i>Morts</i>
11 mai	Cloridorme	SS <sup>11</sup> <i>Nicoya</i>	<i>U-553</i>	6
12 mai	Cloridorme	<i>SS Leto</i>	<i>U-553</i>	12
3 juillet	Cap-Chat	<i>SS Dinartic</i>	<i>U-132</i>	4
6 juillet	Cap-Chat	<i>SS Hainaut</i>	<i>U-132</i>	1
6 juillet	Cap-Chat	<i>SS Anastasios</i>	<i>U-132</i>	3
20 juillet	Grande-Vallée	<i>SS Frederika Lensen</i>	<i>U-132</i>	4
6 septembre	Gaspé	<i>SS Areas</i>	<i>U-517</i>	2
6-7 septembre	Rivière-Madeleine	HMCS <sup>11</sup> <i>Raccoon</i>	<i>U-165</i>	37
7 septembre	Cap-Gaspé	<i>SS Mount Pindus</i>	<i>U-517</i>	2
7 septembre	Cap-Gaspé	<i>SS Mount Taygetus</i>	<i>U-517</i>	2
7 septembre	Cap-Gaspé	<i>SS Oakton</i>	<i>U-517</i>	3
11 septembre	Cap-Chat	NCSM <sup>11</sup> <i>Charlottetown (K244)</i>	<i>U-517</i>	9
15 septembre	Cap-des-Rosiers	<i>SS Saturnus</i>	<i>U-517</i>	1
15 septembre	Cap-des-Rosiers	<i>SS Inger Élisabeth</i>	<i>U-517</i>	3
16 septembre	Les Méchins	<i>SS Joannis</i>	<i>U-165</i>	0
9 octobre	Les Méchins	<i>SS Essex Lance</i>	<i>U-165</i>	1
<b>Total<sup>12</sup></b>				<b>90</b>

### **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.

### **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>12</sup>. ♦

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



## Notes

1. Jean-Baptiste-Antoine Ferland, *La Gaspésie*, Québec, A. Côté et cie, 1877, p. 79.
2. *Voyages du R. P. Emmanuel Crespel, dans le Canada et son naufrage en revenant en France*, Francfort, 1742, p. 86 (Édition de 1884).
3. Ferland, *op. cit.*, p. 150.
4. « 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.
5. Michel Goudreau, « Histoire mouvementée du Secret », *Bulletin de la Société historique Machault*, novembre 2013.
6. André Lepage, *La vie et la carrière de John Le Boutillier, 1797-1872*, Québec, juin 1987, p.58.
7. André Castagne, *Histoire d'un vieux marin du brigantin S. Wallfish. Naufrage dans le GOLFE ST-LAURENT en 1867*, Québec, 1881, p. 14-15.
8. Jean-Paul Robillard, « L'inoubliable expérience du centenaire Narcisse Dufresne », *Gaspésie*, vol. 26, n° 1 (101), mars 1988, p. 42.
9. Alexandrine Beaudoin, « Les événements tragiques du Saint-Laurent », *Gaspésie*, vol. 23, n° 4, (92), octobre-décembre 1985, p. 20.
10. Jan Matheson Seger, "Night the Titanic Sunk", *Richmond Independent*, November 19, 1968, p. 23. (Traduction libre)
11. Le sigle SS signifie Steam Ship et ceux HMCS (Her ou His Majesty's Canadian Ship), NCSM (Navire canadien de Sa Majesté), HMS (Her ou His Majesty's Ship) et RMS (Royal Majesty Ship) n'apparaissent que sur les bateaux dépendant de la couronne d'Angleterre. [http://dictionary.cambridge.org/http://fr.wikipedia.org/wiki/Liste\\_des\\_préfixes\\_de\\_navires](http://dictionary.cambridge.org/http://fr.wikipedia.org/wiki/Liste_des_préfixes_de_navires)
12. Tableau complété en collaboration avec Félix Fournier, conservateur au Musée de la Gaspésie.

## Sources

- Marc DESJARDINS et autres, *Histoire de la Gaspésie*, Québec, IQRC, 1999, p. 179-184.
- Jean-Marie FALLU, *Une histoire d'appartenance – La Gaspésie*, Québec, Les Éditions GID, 2004, 557 p.
- 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.

## Pourquoi l'épave de Pointe-Jaune est le *Jean Joseph* de Saint-Malo

En 2008, une simple recherche en généalogie portant sur un passager arrivé à Gaspé en 1754, Louis de Lentaing, s'est transformée en une étude sur l'histoire d'un navire, soit le *Jean Joseph* de Saint-Malo qui aurait fait naufrage cette même année à Pointe-Jaune (Saint-Georges-de-Malbaie) dans la baie de Gaspé<sup>1</sup>.

### ◆ Robert Lanteigne

Montréal

Le *Jean Joseph*, un vaisseau de 250 tonneaux, construit en 1744, fut utilisé comme vaisseau-corsaire pendant deux ans<sup>2</sup>, puis converti en transport de troupes pour l'expédition du duc d'Anville de 1746<sup>3</sup>. Vers la fin de la guerre de succession d'Autriche, le navire fit du transport de marchandises au Cap-Français de Saint-Domingue et assigné à la pêche à la morue au Petit Nord de 1749 à 1753<sup>4</sup>. En avril 1754, commandé par le capitaine Nicolas Bertrand Mallet, sieur de la Villestreux, le navire sera pris en tenaille dans les glaces durant quelques jours avant de faire naufrage sur la côte sud de la baie de Gaspé<sup>5</sup>.

### L'épave de Pointe-Jaune

L'intérêt pour une étude sur le *Jean Joseph* provient de la lecture des travaux de fouilles de l'archéologue André Lépine dans les années 1980, effectués sur une épave inconnue de la baie de Gaspé appelée l'épave de Pointe-Jaune DdDb3 (Saint-Georges-de-Malbaie)<sup>6</sup>. La comparaison entre les renseignements obtenus par de nouveaux documents sur l'histoire de ce navire et les observations provenant des rapports de Lépine<sup>7</sup> appuient maintenant l'hypothèse que l'épave de Pointe-Jaune DdDb3 soit réellement le *Jean Joseph* de Saint-Malo.

Les informations que l'on tenait pour acquises furent confrontées aux nouveaux documents. Auparavant, ce qui était connu provenait du Service des inventaires de la direction générale du patrimoine à Québec. L'information se résumait à ceci: le *Jean Joseph* de Saint-Malo a fait naufrage en 1748 à la côte de Gaspé, commandé par le capitaine La Vitrec Mallet<sup>8</sup>. Maintenant, à travers les différents rôles du *Jean Joseph*, pour 1746 et 1748 à 1755, les seules mentions de naufrage sont sur le rôle d'armement de 1754 et du désarmement « pour mémoire » de 1755. Grâce au rapport du chirurgien René Richer fait à Nantes (en remplacement du capitaine Alexis Girard, malade) au retour du voyage au Cap-Français en 1748<sup>9</sup>, nous savons que le *Jean Joseph* navigue toujours et que le navire repart au printemps de 1749 pour le Petit-Nord<sup>10</sup>. Il a existé un autre navire du même nom, un senau de 130 tonneaux de Bordeaux, mais qui fut pris par les Anglais en 1748<sup>11</sup>.

### « naufragé dans les Glaces – à L'entrée de la baie de Gaspée »

Ainsi, la possibilité d'un naufrage en l'année 1748 étant écartée, le rôle du *Jean Joseph* de 1754 apportait quelques renseignements sur le naufrage grâce aux notes écrites en marge : « naufragé dans les Glaces – à L'entrée de la baie de Gaspée – la nuit du 11 au 12 avril 1754 – de tout L'Equipage Sauvé »<sup>12</sup>. De plus, il y a de nombreux détails tels que le tonnage de 250 tonneaux, le nombre de douze canons et le nom du capitaine, Nicolas Bertrand Mallet, sieur de la Villestreux dit « Villestreux Mallet ». Cela était suffisant pour tenter un

rapprochement avec l'épave de Pointe-Jaune. Douze canons sur papier, douze canons dans le fond de la baie. Même la présence d'un treizième canon relevé par Lépine<sup>13</sup>, incomplet, brisé possiblement par une explosion peut s'expliquer par le passé « corsaire » du navire.

En 1745, le capitaine Pierre Ruault, sieur de la Motte, fit une déclaration devant notaire sur un événement produit en 1744<sup>14</sup>. Le capitaine raconte la mort au combat d'un de ses soldats du navire-corsaire *Jean Joseph*. Il est courant à cette époque que les pièces d'artillerie explosent en plein visage. Les canons à bord d'un navire font partie intégrante dans le calcul de la flottabilité. Donc, au lieu de s'en départir en pleine mer, les morceaux se retrouvèrent comme lest en fond de cale. Même entre deux guerres, l'usage de canons est toujours requis à cette époque, car les navires apportant la morue sèche à Marseille, comme le fit le *Jean Joseph* en 1749<sup>15</sup>, rencontraient parfois des pirates barbaresques en Méditerranée<sup>16</sup>. Enfin, la raison de la présence du canon anglais provenant du site DdDb3, présentement en montre au Musée de la Gaspésie, est explicable car l'emploi de canons de prises anglaises est courant à bord de corsaires français et le diamètre des boulets de facture française retrouvés sur le site est compatible avec ces canons que Lépine a identifiés comme étant de facture anglaise<sup>17</sup>. Le passé « corsaire » du *Jean Joseph* explique bien des choses.

### **Le rapport du capitaine Villestreux Mallet**

Maintenant le document le plus important est sans contredit le rapport du capitaine Villestreux Mallet racontant lui-même les circonstances du naufrage du *Jean Joseph* dans la baie de Gaspé. Tout y est, comment le navire s'est retrouvé enclavé dans les glaces, le périple du bâtiment dérivant pendant trois jours ainsi qu'un grand nombre de renseignements<sup>18</sup>. On peut maintenant comprendre quelques observations rapportées par Lépine.

Il existe une ancre retrouvée sur le site DdDb3 que Lépine identifie de « miséricorde »<sup>19</sup>, celle qui est toujours dans le fond de la cale du navire. Cette ancre est la seule retrouvée car le récit de Villestreux Mallet démontre qu'il a perdu ses ancres dans la baie de Gaspé à cause des glaces<sup>20</sup>. La Pointe à la Baleine, mentionnée dans le rapport du capitaine, est un lieu connu des navigateurs. La Baleine est un rocher rond, hors de l'eau, situé à quelques centaines de mètres de la Pointe-Jaune. On peut retracer ce rocher en se référant à une carte ancienne intitulée *Baye de Gaspé* de 1758<sup>21</sup>. Un lieu de mouillage est indiqué sur cette même carte, près d'un endroit que l'on nomme Grand Gaspé (ou Petit-Gaspé de nos jours) sur la côte sud de l'actuel parc Forillon. En présumant que le mouillage eût lieu dans la nuit du 7 avril 1754 près de Grande-Grave (non loin de Petit-Gaspé), le trajet du navire prisonnier dans la banquise dans la baie de Gaspé se fait aisément sur une carte moderne. Le lieu du naufrage de l'épave de Pointe-Jaune confirmé par Lépine<sup>22</sup> correspond avec le récit du capitaine.

### **Le sieur Thibaudeau aide au sauvetage des effets du navire**

Dans son rapport, le capitaine malouin mentionne un sieur Thibaudeau sollicité pour son aide lors du sauvetage des effets du navire<sup>23</sup>. C'est un personnage dont on connaît l'association avec Pierre Révol pour l'industrie de la morue dans le secteur de la Malbaie grâce aux travaux de Mario Mimeault<sup>24</sup>. Près de deux mois après le naufrage, le maximum d'effets du navire sauf les objets les plus lourds comme les canons, boulets et barils de clous de fer furent récupérés<sup>25</sup>. Le démembrement rapide de la structure du navire causé par l'action des vagues, glaces, marée et faible profondeur à proximité du rivage durant les trois jours en avril 1754<sup>26</sup>, explique l'absence totale de structure confirmée par Lépine<sup>27</sup>.

En conclusion, la preuve historique est sans équivoque. Du côté archéologique, il manque toujours une preuve matérielle. Sans les canons, rien n'aurait été possible non plus. Il est important de préserver le site pour la recherche d'indices. Une expérience comparative sur la teneur en isotopes des artéfacts de plombs retrouvés sur le site est toujours possible avec des échantillons provenant d'une mine de plomb abandonnée de Bretagne. Est-ce que le plomb du site DdDb3 est breton ou est-il anglais comme les canons et l'ancre? Les ressources des corsaires malouins, nous l'avons constaté, ne doivent plus nous étonner. ♦

## Notes

1. Bibliothèque et Archives Canada (BAC), Archives maritimes, Port de Brest, MG6, C4, Série 1P, Rôles d'équipage de Saint-Malo (cité ainsi à l'avenir), 1754, bobine F-2077. Information inscrite sous l'enregistrement no 4171 dans la bibliographie de l'Inventaire des Sites archéologiques du Québec (ISAQ), ministère de la Culture et des Communications. Voir aussi Fabien Sinnott, Mario Mimeault, collaboration Ginette Roy, *Gaspé au fils du temps*, Gaspé, Ville de Gaspé, 2009, p. 59.
2. Archives départementales (AD) D'Ille-et-Vilaine, 9B 171, Registres des contrats de vente et de sociétés pour les navires (5 mars 1740 – 16 août 1746), Sieur Uguet de L'Aumosne et sieur de la Villeanne Baudouin.
3. BAC, Rôles d'équipage de Saint-Malo, 1744-1746, bobine F-2071. James Pritchard, *Anatomy of a Naval Disaster: The 1746 French Expedition to North America*, Montréal, McGill-Queen's University Press, 1995, p. 53, 202-203, 232.
4. BAC, Rôles d'équipage de Saint-Malo, 1747 à 1753, bobines F-2072 à 2076.
5. BAC, Rôles d'équipage de Saint-Malo, 1754, bobine F-2077.
6. André Lépine, « Archéologie sous-marine. Épave d'un vaisseau ancien dans la Baie de Gaspé », *Gaspésie*, vol. XXII, n° 1 (85), p. 12-25; « Projet Gaspé, Épave d'un vaisseau ancien dans la baie de Gaspé », en collaboration, *La Plongée*, vol. 13, n° 4, Août 1986, [http://diablesdesmers.qc.ca/revue\\_la\\_plongee/projet\\_gaspe.htm](http://diablesdesmers.qc.ca/revue_la_plongee/projet_gaspe.htm), (28 mars 2008).
7. Il existe trois rapports de ces fouilles écrit par André Lépine, le premier *Le Projet Gaspé, Une reconnaissance archéologique sur le littoral gaspésien près de Pointe Jaune afin de localiser les vestiges d'une épave de vaisseau ancien*, Comité d'Histoire et d'Archéologie Subaquatique du Québec inc (CHASQ), 1981, iii, 58 p, annexes. Ensuite, *Épave de Pointe Jaune Gaspé : Rapport préliminaire sur les travaux d'archéologie subaquatique effectués sur le site de l'épave de Pointe Jaune Baie de Gaspé en 1982*, CHASQ, 1983, ix, 40 p. annexe. Et le troisième, *Épave de Pointe Jaune Gaspé : Rapport sur les prélèvements d'échantillons archéologiques subaquatique effectués sur le site de l'épave de Pointe Jaune Baie dans la baie de Gaspé Août 1983*, CHASQ, 1984, iii, 57 p.
8. A. Lépine, *Le Projet Gaspé, Une reconnaissance archéologique [...]*, 1981, p. 50.
9. AD Loire-Atlantique (44), B4590. Rapports de navigation des capitaines au long cours et au cabotage enregistrés par l'Amirauté et le tribunal de commerce de Nantes entre 1692 et 1940, 1745-1749, vue 153 de 201, [http://www.archinoe.fr/loireatlantique\\_v3/visualiseur/visu\\_amiraute.php?id=440323917&PHPSID=b82bc07e0c42bc6f4ca4512d21a02431&w=1280&h=768](http://www.archinoe.fr/loireatlantique_v3/visualiseur/visu_amiraute.php?id=440323917&PHPSID=b82bc07e0c42bc6f4ca4512d21a02431&w=1280&h=768), (7 juillet 2014).
10. BAC, Rôles d'équipage de Saint-Malo, 1747-1749, bobine F-2072.
11. BAC, High Court of Admiralty, HCA 32, [Name and type of ship: Jean Joseph de Bordeaux. Tonnage: ...], 1748, [http://collectionsCanada.gc.ca/ourl/res.php?url\\_ver=Z39.88-2004&url\\_tim=2014-07-07T19%3A22%3A33Z&url\\_ctx\\_fmt=info%3Aofi%2Ffmt%3Akev%3Amtx%3Actx&rft\\_dat=3076327&rft\\_id=info%3Asid%2FcollectionsCanada.gc.ca%3Apm&lang=fra](http://collectionsCanada.gc.ca/ourl/res.php?url_ver=Z39.88-2004&url_tim=2014-07-07T19%3A22%3A33Z&url_ctx_fmt=info%3Aofi%2Ffmt%3Akev%3Amtx%3Actx&rft_dat=3076327&rft_id=info%3Asid%2FcollectionsCanada.gc.ca%3Apm&lang=fra), (7 juillet 2014).

12. BAC, Rôles d'équipage de Saint-Malo, 1754, bobine F-2077.
13. A. Lépine, *Le Projet Gaspé, Une reconnaissance archéologique* [...], 1981, p. 25,52.
14. Notes de Gérard LeCoeur : Acte de 1745 relevé à Quettetot (50) voir la page de Pierfit sur le site de généalogie GÉNÉANET, Pierre Nicolas, sieur de la Motte Ruault, <http://gw.geneanet.org/pierfit?lang=fr;p=pierre+nicolas;n=ruault#top>, (7 juillet 2014).
15. BAC, Rôles d'équipage de Saint-Malo, 1747-1749, bobine F-2072.
16. Bibliothèque nationale de France, Gallica, Gazette (Paris. 1631), *De Londres, le 22 Décembre 1749*, 1950, (N1)-(N52), page 10, vue 21/638, <http://catalogue.bnf.fr/ark:/12148/cb32780022t>, (7 juillet 2014).
17. A. Lépine, *Le Projet Gaspé, Une reconnaissance archéologique* [...], 1981, p. 33,43.
18. Merci à Rosemonde Cormier pour avoir signalé l'existence du rapport. AD 44, B4592, Rapports de navigation des capitaines au long cours et au cabotage enregistrées par l'Amirauté et le tribunal de commerce de Nantes entre 1692 et 1940, 1753-1757, vue 88, 89 de 201, [http://www.archinoe.fr/loireatlantique\\_v3/visualiseur/visu\\_amiraute.php?id=440323919&PHPSID=b82bc07e0c42bc6f4ca4512d21a02431&w=1280&h=768#](http://www.archinoe.fr/loireatlantique_v3/visualiseur/visu_amiraute.php?id=440323919&PHPSID=b82bc07e0c42bc6f4ca4512d21a02431&w=1280&h=768#), (7 juillet 2014).
19. A. Lépine, *Le Projet Gaspé, Une reconnaissance archéologique* [...], 1981, p. 36,39.
20. AD 44, B4592. Rapports de navigation [...], 1753-1757, vue 88, 89 de 201.
21. BAC, Service historique de l'Armée, 7 B 71, Baye de Gaspé (N.D.), [http://collectionscanada.gc.ca/ourl/res.php?url\\_ver=Z39.88-2004&url\\_tim=2014-07-09T00%3A21%3A20Z&url\\_ctx\\_fmt=info%3Aofi%2Ffmt%3Akev%3Amtx%3Actx&rft\\_dat=4146348&rft\\_id=info%3Asid%2Fcollectionscanada.gc.ca%3Aapam&lang=fra](http://collectionscanada.gc.ca/ourl/res.php?url_ver=Z39.88-2004&url_tim=2014-07-09T00%3A21%3A20Z&url_ctx_fmt=info%3Aofi%2Ffmt%3Akev%3Amtx%3Actx&rft_dat=4146348&rft_id=info%3Asid%2Fcollectionscanada.gc.ca%3Aapam&lang=fra), (8 juillet 2014). Cette carte est disponible dans une étude de Mario Mimeault, *Penouille et Gaspé : une étude toponymique*, Gaspé, Mario Mimeault, 1980, annexe 8.
22. A. Lépine, *Épave de Pointe Jaune Gaspé : Rapport préliminaire* [...], 2<sup>e</sup> section 1983, p.6.
23. AD 44, B4592. Rapports de navigation [...], 1753-1757, vue 88, 89 de 201.
24. F, Sinnett, M. Mimeault, collaboration G. Roy, *op. cit.*, p.66.
25. AD 44, B4592. Rapports de navigation [...], 1753-1757, vue 88, 89 de 201.
26. *Ibid.*
27. A. Lépine, *Le Projet Gaspé, Une reconnaissance archéologique* [...], 1981, p. 22.

## Naufrage de la goélette *Marie Carleton*, 1827

Si les naufrages ne sont pas tous bien documentés, celui de la *Marie Carleton* l'est. Grâce à un acte notarié<sup>1</sup> du début du 19<sup>e</sup> siècle, l'auteur fait le récit du naufrage de cette goélette et des actes de bravoure de son capitaine, Sébastien Landry, un loup de mer légendaire.

♦ **Sylvain Boudreau**  
Québec

Le 3 novembre 1827, la goélette *Marie Carleton* quitte le port de Québec à destination du bassin de Gaspé et de Carleton, avec à son bord le capitaine Sébastien Landry, le second Isaac Bernard (beau-frère de Sébastien), deux autres membres d'équipage et onze passagers avec leurs bagages. La goélette transporte une cargaison de provisions et de voiles. Construite en 1818 à Carleton, cette petite goélette de 42 tonneaux<sup>2</sup> navigue déjà depuis quelques années dans les eaux du golfe Saint-Laurent.

Le voyage se déroule sans incident jusqu'au vendredi, 9 novembre 1827. Cette journée-là, à 10 heures du soir, la goélette, naviguant entre Mont-Louis et La Madeleine, est soudainement frappée par des vents furieux et une mer démontée, accompagnée d'une épaisse brume et de la neige qui la fait presque coucher sur son flanc.

### **Chute du mât de misaine**

Vers une heure du matin, le jour suivant (10 novembre), le mauvais temps perdure et la tempête devient de plus en plus violente, le vent tournant au nord avec toujours cette brume emmitouflée de neige. La mer déchaînée projette alors de grosses vagues sur la goélette, qui, conjuguées avec les forts vents, font chuter le mât de misaine sur le pont, entraînant dans sa chute le beaupré. L'équipage réussit à dégager le pont et continue à pomper l'eau qui s'est infiltrée dans la cale, s'accumulant au rythme d'un baril par heure.

Vers trois heures du matin, le capitaine Sébastien Landry, au péril de sa vie, grimpe sur le grand mât afin de dégager le gréement qui s'est abattu du mât de misaine et de fixer une voile de secours à partir du grand mât jusqu'à la proue de la goélette afin de la stabiliser. Il réussit à dégager en partie le grand mât mais, en raison du froid intense et des grands vents, ce dernier est presque précipité en bas du mât. À la suite de cette entreprise téméraire, le capitaine se retrouve les deux jambes sévèrement gelées. Pendant ce temps, le vent et la mer continuent d'entraîner subtilement la *Marie Carleton* vers la rive sud du fleuve Saint-Laurent, malgré les efforts de l'équipage.

### **La goélette se met à « chasser sur ses ancres »**

Vers 7 heures du matin, la brume se dissipe quelque peu et l'équipage et les passagers constatent avec horreur qu'ils sont tout près de Petit-Capucin<sup>3</sup>, un lieu où le rivage parsemé de gros rochers, à environ sept kilomètres et demi (quatre miles et demi) à l'ouest de Cap-Chat. On lance les deux ancres à la mer afin de freiner la course de la *Marie Carleton*. Malgré cette opération, à 10 heures, la goélette se met à dériver vers la côte en « chassant sur ses ancres<sup>4</sup> ». L'équipage, qui a trimé dur pendant toute la nuit, doit maintenant

concevoir l'inévitable. La *Marie Carleton* est entraînée vers les rochers et sa coque frappe lourdement les récifs. L'eau commence alors à s'infiltrer à l'intérieur de la goélette. Constatant tout le danger de la situation, l'équipage décide de jeter la chaloupe à la mer dans laquelle quelques passagers prennent place. Celle-ci réussit à atteindre sans trop de mal le rivage. Le capitaine Landry et ceux qui sont restés à bord se lancent à leur tour à l'eau et le reflux de la mer les rejette providentiellement sur le rivage, à l'exception d'une femme qui se noie.

À midi, la *Marie Carleton* se retrouve échouée sur des récifs près du Petit-Capucin. Quelques barils de pommes, oignons, porc et farine et un baril de rhum sont ramenés endommagés vers la côte. Les naufragés quittent ces parages et se dirigent vers Les Méchins, situé un peu plus à l'ouest. À cet endroit, on demande de l'aide et des volontaires pour tenter de récupérer certains effets de la goélette. On réussit à sauver une partie de la cargaison qu'on entrepose en sûreté chez Angus McGinnis<sup>5</sup>.

Le capitaine Landry et l'un des passagers, qui ont les deux jambes sérieusement gelées, restent huit jours aux Méchins, le temps d'être soignés. Après quoi, l'équipage et les passagers quittent cet endroit pour la baie des Chaleurs et arrivent enfin à Carleton le 23 décembre 1827, complètement exténués après de multiples sacrifices. En raison de ses engelures aux jambes, Sébastien Landry est confiné au repos à sa maison pendant plusieurs jours, ayant de la difficulté à marcher convenablement<sup>6</sup>.

### **La goélette *Elizabeth*, engloutie corps et biens**

Outre la *Marie Carleton*, deux ou trois autres goélettes furent également frappées par cette furieuse tempête d'automne, comme la goélette *Elizabeth*, du capitaine Abraham Simoneau<sup>7</sup> de Cap-Saint-Ignace, ayant à son bord une dizaine de personnes, qui est engloutie corps et biens, à l'exception d'une personne. Tout porte à croire qu'il s'agissait de son voyage inaugural<sup>8</sup>. Une autre goélette, l'*Esperance*, du capitaine Aubin Legouffe de New Richmond, partie du port de Québec le 4 novembre à destination de Miramichi (N.-B.), est aussi frappée par la même tempête. Néanmoins, elle réussit de peine et de misère à traverser celle-ci et à continuer sa route tant bien que mal vers l'est. En raison du mauvais temps persistant, l'*Esperance* se voit obligée d'écourter son voyage et de mouiller à New Richmond, le 15 novembre 1827, après un périple fort mouvementé et éprouvant<sup>9</sup>.

En 1851, dans un article consacré au Capucin et signé « Cap Chat », l'auteur confirme les tristes événements survenus en novembre 1827 :

« Plusieurs années antérieurement aux sinistres que nous venons de mentionner, s'était brisée sur les écueils des environs du *Capucin* une goélette, capitaine Simoneau, venant de Québec dans l'automne; son équipage, au nombre de dix ou onze, périt dans une nuit de tempête. Le rocher sur lequel eut lieu cet incident douloureux a conservé le nom du capitaine. Dans la même nuit, à une demie-lieue plus bas que le *Capucin*, venait encore à la côte une autre goélette de la Baie-des-Chaleurs, capitaine Landry : tout l'équipage put se sauver, à l'exception d'une femme qui fut la malheureuse victime de ce nouveau naufrage. Nous n'en finirions jamais s'il fallait énumérer ici tous les noms qui composent la liste funèbre des malheureux naufrages qui eurent lieu sous les yeux du *Capucin* ou sur les côtes redoutables qui avoisinent ce sombre poste<sup>10</sup> ».

### **Le ruisseau Bastien**

Sébastien Landry ne semble pas avoir été trop affecté par ces événements. En juillet 1828, on le retrouve de nouveau à Québec afin de nommer un procureur pour obtenir certains titres de propriétés<sup>11</sup>. Décidément, il

avait la couenne dure! Dans la petite histoire de Carleton, Sébastien Landry passe pour un personnage quelque peu mythique et légendaire. Navigateur réputé dans la baie des Chaleurs au début du 19<sup>e</sup> siècle, nul doute que les péripéties entourant ce naufrage durent alimenter encore plus sa légende. Sébastien Landry eut une longue vie. Lui et sa seconde épouse, Émérance Painchaud, sont décédés tous deux à Carleton à l'hiver 1868, à quelques jours d'intervalle<sup>12</sup>. De nos jours, à Carleton, le ruisseau Bastien qui se jette dans le barachois perpétue encore le souvenir de ce vieux loup de mer courageux et tenace. ♦

## Notes

1. BANQ Québec, notaire Martin Sheppard (Protonotaire – comté de Bonaventure), Acte 193, 7th March 1828 – Protest of Sebastien Landry, Master of the late Schooner *Marie Carleton*, microfilm 4M01-5829. Tous les détails du présent article se retrouvent dans cet acte notarié. Le récit fut aussi repris en partie dans sa version originale anglaise par Ken Annett dans *Gaspé of Yesterday*.
2. Enregistré le 6 novembre 1818 (no. 47) au port de Québec. Propriétaires : Sébastien Landry (capitaine) et Isaac Bernard, marins de Carleton. Dimensions : 47 pieds de longueur, 15 pieds 3 pouces de largeur et 6 pieds 5 pouces de hauteur de cale. Tonnage : 42<sup>46/94</sup> tonneaux. Enregistré *de novo* en 1826 à Québec (no. 128). Mêmes propriétaires, dimensions et tonnage. Une mention sur ce dernier certificat d'enregistrement indique « Lost » (Source : BANQ Québec, Shipping Registers, Québec, vol. 183 et 186).
3. Le Petit et le Grand-Capucin (qu'on désigne aussi simplement sous le nom de Capucin ou Capucins) font référence à deux formations rocheuses qui existaient jadis à l'ouest de Cap-Chat. Leur profil respectif faisait penser à des moines capucins portant bure et capuchon. Le cartographe français Jacques-Nicolas Bellin, dans un texte de 1754, lève peut-être un peu le voile sur le motif d'attribution de ce nom : « Entre Matane et le Cap-Chat à cinq lieues de ce Cap, il y a au bord de la Côte deux tapions blancs (Les marins appellent Tapions, des Elévations ou Buttes de terres isolées, plus ou moins hautes et qui se distinguent aisément sur la Côte) à une lieue l'une de l'autre, ce qui fait une connaissance sure, quoi qu'ils ne soient pas bien grandes; quelques navigateurs nomment cet endroit le Capucin. » Vers 1930, il n'en subsistait qu'un, l'autre ayant été victime de l'érosion. L'amas rocheux survivant, situé à l'embouchure de la rivière des Grands Capucins, a été détruit par un entrepreneur qui l'a utilisé comme matériau de remplissage pour un quai. La municipalité de Capucins a fusionné avec la ville de Cap-Chat en 2000. (Source : Commission de toponymie du Québec).
4. L'expression maritime « chasser sur ses ancres » signifie que la goélette se déplace malgré le largage des ancres.
5. McGinnis ou McInnes, précise le notaire Sheppard. Trois hommes des Méchins se portent volontaires pour aider les naufragés de la *Marie Carleton*.
6. BANQ Québec, notaire Martin Sheppard, Acte 193, *op. cit.* Notons que lors du naufrage, Sébastien Landry est au début de la cinquantaine.
7. Dans la *Quebec Gazette* du mardi, 22 novembre 1827, on peut lire : « A schooner arrived from Gaspé, reports having experienced very severe weather during the whole of the voyage; nothing but a constant succession of N W gales. Vessel out five weeks from Gaspé for Québec have not yet arrived here. Three schooners laden with fish are ashore below Cape Chatt, total wrecks, names not known. One of them lost her Captain (Simoneau) and all hands except one man. » À l'ouest de Cap-Chat, le rocher et le cap à Simoneau témoignent encore aujourd'hui de cette tragédie.
8. La goélette *Elizabeth* fut construite à l'île d'Orléans en septembre-octobre 1827 et enregistrée (no. 76) au port de Québec le 9 octobre 1827. Propriétaire : Pierre Boneau, marin de l'île d'Orléans. Capitaine : Abraham Simoneau. Tonnage : 30<sup>45/94</sup> tonneaux. Une mention au certificat



d'enregistrement indique « Lost » (Source : BAnQ Québec, Shipping Register, Québec, vol. 187). L'année précédente, le 25 novembre 1826, le capitaine Simoneau, goélette *Dolphin*, quitte le port de Québec avec une cargaison de provisions à destination du port de Saint-Jean (N.-B). Il n'arrivera jamais à destination. La *Dolphin* fait naufrage le 1<sup>er</sup> décembre 1826 près de Rivière Madeleine. Fort heureusement, l'équipage s'en sort indemne et on pourra sauver la cargaison (Source : *Quebec Gazette*, Thursday, December 21, 1826). Simple coïncidence étrange ou mauvais présage? Quoi qu'il en soit, presque un an plus tard et à peu près dans le même secteur, c'est le drame. Abraham Simoneau (1796-1827) laisse dans le deuil son épouse, Marie-Anne Lee, ainsi que quatre filles, dont la dernière, Sophronie, qui naît à titre posthume le 14 juillet 1828. (Informations fournies gracieusement par M. Pierre Simoneau).

9. Après avoir recueilli la déposition de Sébastien Landry à Carleton le 7 mars 1828, le notaire Martin Sheppard fit de même trois jours plus tard (10 mars) à New Richmond pour celle du capitaine Aubin Legouffe. Cette déclaration officielle (protest) permettait au capitaine de se disculper de toute responsabilité concernant la perte partielle ou totale du navire ou encore de sa cargaison auprès des affréteurs. D'après une note inscrite en marge gauche de l'acte notarié relatif à la *Marie Carleton*, il semble que l'affréteur de la goélette fut un certain « Mr Ross » de Québec, à qui on expédia une copie de l'acte « sous enveloppe ». Il y avait une firme du nom de Geo. Ross & Co à cette époque, à Québec.
10. *Le Canadien* (journal), lundi, 30 juin 1851. Long article détaillé et très intéressant sur l'histoire du Capucin, ses naufrages et les difficultés de communication qu'il y avait alors dans ce secteur de la Gaspésie dans la première moitié du 19<sup>e</sup> siècle.
11. BAnQ Québec, notaire Louis Panet (Québec), Acte 2969, 23 juillet 1828 – Procuration – Sébastien Landry à Joseph Hamel (arpenteur).
12. Registres de la paroisse de Saint-Joseph-de-Carleton. Émérance Painchaud est décédée le 7 janvier 1868 à l'âge de 78 ans. Sébastien Landry est décédé le 30 janvier 1868 « à l'âge de 96 ans » (sic). Ce serait plutôt 93 ans puisqu'il est né à Carleton le 21 janvier 1775. Quant à Isaac Bernard, qui avait épousé Geneviève Landry, petite sœur de Sébastien, ce dernier est décédé au même endroit le 20 novembre 1853 à l'âge de 64 ans.

## Liste partielle des naufrages rapportés sur le fleuve et le golfe St-Laurent

Ce tableau énumère les naufrages qui ont été relevés dans le fleuve et le golfe St-Laurent en rapport à la Gaspésie, la Côte-nord et les Iles-de-la-Madeleine depuis la présence des européens jusqu'à nos jours.

Les informations qui y figurent ont principalement été glanées au fil des ans dans des articles de journaux et revues spécialisées, des livres et histoires de villes et de paroisses. La consultation de quelques sites Internet a aussi permis de compléter ou de confirmer certaines données.

Je remercie à cet égard madame Lorraine Beaudoin-Lacasse ainsi que messieurs Michel Lévesque, Alain Therrien et J. Augustin St-Laurent, tous de la Haute-Gaspésie et qui m'ont assisté dans mes recherches.

On comprendra que cette compilation  
s'avère incomplète mais évolutive.

Toutes personnes qui voudraient me faire part  
d'ajouts ou de corrections sont invitées,  
en ayant soin de citer leurs références,  
à me transmettre leurs informations,  
à l'adresse courriel suivante :  
[jdesbois@cgocable.ca](mailto:jdesbois@cgocable.ca)



Jacques Desbois





Liste partielle de naufrages rapportés sur le fleuve et le golfe St-Laurent  
 (Gaspésie, Côte-nord et Îles-de-la-Madeleine) J. Desbois

A	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	L	M	N	O	P	Q	R	S	T	U			
65	Rig Whale	Gaspé, Qc	Bateau pêche		18			11 juillet 1980	Ste-Clare Bay, Île d'Anticosti, Qc											16	Inondé, salle des machines		
66	Belle R.	Pekou, NE						13 mai 1950	Entre Havre-Aubert & Grande-Entrée IM, Qc												16	Explosion	
67	Bianchia Alma	Gaspésie	Goélette					5 nov 1908	Pont-de-Monts, Qc													7	Explosion
68	Bonito	Brock	Brock					1829	Île d'Anticosti, Qc													5	Perte totale
69	Bonito	Brock	Brock					1854	Île d'Anticosti, Baie Gamache													20	
70	Bossel							1759	Cap-Chat, Qc dans la rivière													5	
71	Bras d'Or							19 oct 1940	Île d'Anticosti, Qc													4	
72	Bier Mist							27 nov 1998	Rimouski, 10 miles au large de													5	
73	Bilganth	Angleterre	lots de Pinops					1918	Cap-Chat, Qc dans la rivière													5	
74	Bilganth	Chama ON						1918	Île d'Anticosti, Qc													5	
75	British Lion							1904	Barabou, Qc													5	
76	British Merchant							octobre 1940	Pont-de-Monts, Qc													5	
77	Britolan	Angleterre	Barque					1880	Île d'Anticosti, Baie aux Français, Qc													5	
78	BRT	Cap-aux-Meules	Bateau pêche		4			19 juin 1981	Havre-aux-Maisons IM													19	
79	Burnath	Montreal, Qc	Transport					30 juillet 1922	Port-Daniel, Qc													16	Explosion & incendie
80	Byson	Quebec, Qc	Gaïenne		209,07			4 sept 1972	Port-Carter, Qc													14	Inondé à Port-Daniel
81	C. de Bailion	Quebec, Qc	Cargo		238			13 nov 1971	Mont-Louis, Qc													17	Inondé à Port-Daniel
82	Calou	Gaspé, Qc	Chalutier		124			1 avr 1982	Pont-de-Monts, Île d'Anticosti, Qc													4	Sest échoué
83	Cameo	Barque	Barque					1881	Île Bonin IM, Qc, près de													4	Sest échoué
84	Carilia C	Morillon NB	Bateau pêche		13			23 juin 1981	Percé, Qc, Île Bonaventure													4	Sest échoué
85	Canada	Canada	Bateau pêche		43			12 juil 1914	Quebec, échoué à Cap-Chat, Qc													4	Sest échoué
86	Cap Gaspé	Gaspé, Qc	Bateau pêche		117,37			6 juin 1976	Île d'Anticosti, 3 miles Ouest Fortin S.O., Qc													4	Sest échoué
87	Cap Lahave	Halifax NE						16 sept 1970	Cap de la Table, Île d'Anticosti, Qc													4	Sest échoué
88	Cap-Chat	Canada	Chalutier		155			30 nov 1960	Au large de la rivière Cap-Chat, Qc													1	James Richardson
89	Cap-Dauphin	Levis, Qc	Bateau pêche		12			3 oct 1982	Grande-rivière, Qc													1	James Richardson
90	Cap-Diamant	Canada	Chalutier					1988	Cap Mills, Qc													1	Jules Jourdain
91	Carla Island	Angleterre	Cargo		134,5 m			20 déc 1963	Étang-du-Nord IM, Qc													1	Peter Paschalis
92	Carla	Sydney, NE			99			12 sept 1990	Île Herodock, Grand-Pécos, Qc													1	Peter Paschalis
93	Caribou	Verdun, Qc	Corvette		281 p.			1945	Vancouver													5	
94	Caricks	Canada, GB			244			28 avr 1847	Cap-des-Rosiers, Qc													5	
95	Century	Île Jersey			181			27 oct 1898	Ans Matlay, Qc													5	
96	Centus							1940	Île d'Anticosti, Qc													8	A soubre
97	Charles							1875	Malene, Qc													5	
98	Charlotte		Brig					1804	Île d'Anticosti, Qc													5	
99	Charlotte E.C.	Lunenburg, NE			79			5 juin 1914	Baie Pisanoir, IM, Qc													7	Sest échoué
100	Charlottetown		Corvette militaire					11 sept 1842	Cap-Chat, Qc dans la rivière													4	Sest échoué
101	Chatham		Transport					22 août 1711	Pont-de-Monts, Île d'Anticosti, Qc													4	Alexander
102	Chedokiel		Navire marchand					21 oct 1943	Tous-Présibles, Qc													4	
103	Cherokee							1875	Îles-de-la-Madeleine													7	Sest échoué
104	Chicotini Trader	Québec, Qc						18 nov 1952	Près quai de Cap-aux-Meules, IM, Qc													7	Sest échoué
105	China		Brick					1854	Île d'Anticosti, Pointe Est													20	
106	Cigogne	Gaspé, Qc	Bateau pêche		31			14 nov 1980	Baie-des-Chaleurs, Qc													16	Explosion & incendie
107	Cigogne	Gaspé, Qc	Bateau pêche		31			9 oct 1972	Malene, Qc													5	
108	Cimba	Norvège	3 mois		1032			28 juil 1915	Pont-de-Monts (1 mile O. du feu), Qc													7	Incendie
109	Croeyenne		Goélette					1817	Île d'Anticosti, Qc													20	Sest échoué
110	City of Manlowac							19 août 1878	Île d'Anticosti, Qc													18	Sest échoué
111	Cultra							20 sept 1970	Île d'Anticosti, Qc													18	Sest échoué
112	Colborne	Angleterre	Voilier		3501			16 oct 1838	Gaspé, Île d'Anticosti, Qc													6	Echoué, 33 victimes
113	Colchester		Transport					22 août 1711	Pont-de-Monts, Île d'Anticosti, Qc													21	
114	Commerce		Transport					2 mai 1881	Île d'Anticosti, Qc													18	Sest échoué
115	Compt d'Elgin							c. 1875	Îles-de-la-Madeleine, Qc													23	Sest échoué
116	Content		Transport					22 août 1711	Pont-de-Monts (Anse-au-Sable), Qc													21	Sest échoué
117	Coronation							3 avr 1942	Sagss-les, Qc													5	
118	Corsoel							1693														5	
119	O. S. Dale III	Gaspé, Qc	Bateau pêche		15			27 août 1982	Île d'Anticosti (Pointe S.O. détruit d'Hougue), Qc													4	Rupture chaîne ancre et
120	O. Touseant	Canada	Bateau pêche					7 nov 1929	Meils-sur-Mer, Qc													4	A brulé à 2 miles de Per
121	Dale M	Paspébiac, Qc	Bateau pêche		10			22 juin 1980	Baie-des-Chaleurs, Qc													16	Incendie
122	Daniel B no 1	Cap-aux-Meules	Bateau pêche		5			16 août 1982	Malabar, IM, Qc													16	Incendie dans les machines
123	Danny	Gaspé, Qc	Bateau pêche		14			3 oct 1981	Newport, Qc, Quai de													16	Rupture chaîne ancre et
124	Dauphin no 2	Gaspé, Qc	Bateau pêche		10			27 sept 1980	St-Jacques-de-Tourette, Qc, port de													4	Sest échoué
125	Daiver no 1							1953	Rimouski, Qc													5	
126	Delta	Blanc-Sablon	Vapeur					28 nov 1874	Pont-de-Monts, Île d'Anticosti, Qc													3	14 19 pass 40 équip
127	Delta	Vapeur	Vapeur					c. 1875	Îles-de-la-Madeleine, Qc													23	Sest échoué
128	Densie J	Morillon, NB	Bateau pêche		14			12 août 1980	Carquet, NB, canal													16	Incendie, salle des machines

















## Bibliographie sur les naufrages et la mer

### ◆ Jacques Desbois

Cap-Chat

#### Ouvrages et articles

- Eugène ACHARD, *Les naufrages du St-Laurent*, Librairie générale canadienne, Montréal, 1943.
  - Le naufrage de *La Renommée* sur les côtes de l'Île d'Anticostie (1736), pp. 5-26.
  - Un naufrage dans le golfe Saint-Laurent (1780), pp. 70-118.
  - Naufrage de l'*Empress of Ireland* (1914), pp. 119-127.
- Lorraine BEAUDOIN, *Histoire de Cap-Chat*, Les édition du SHAM, Sainte-Anne-des-Monts, 1968, appendice E, pp 260-264.
- Lorraine BEAUDOIN, *Notes personnelles sur les bateaux*, 1968, 12 pages.
- *Centenaire du Cap-des-Rosiers, son histoire 1872-1972*, Collectif, Gaspé, 1972.
  - *Le Carricks*, pp. 108-109; *Le Torpilleur*, pp. 110-112 et *Deux pêcheurs face à la mer en furie*, pp. 114-115.
- Samuel CÔTÉ, *Les naufrages du Québec au XX<sup>e</sup> siècle*, Broquet, 160 pages.
- Johanne FOURNIER, « Naufrage meurtrier à Cap-Chat », *Le Soleil*, 22 septembre 2010.
- Johanne FOURNIER, « Naufrage meurtrier à Cap-Chat », *Le Riverain*, 1<sup>er</sup> octobre 2010.
- Marie-Claude OUELLET, *Le Saint-Laurent, un fleuve à découvrir*, Les Éditions de l'Homme 1999, 145 pages. (chapitre *La navigation*, pp 87-93).
- *Quelques naufrages en Gaspésie*, Carte géographique d'un auteur inconnu imprimée sur un napperon de restaurant.
- *Tricentenaire (album souvenir) 1688-1988 Seigneuries gaspésiennes concédées à Denis Riverain* SHAM, 2 pages non numérotées intitulées « Les navigateurs ».

#### Internet

- Barge de Cap-Chat: [http://scupedia.ca/index.php/Barge\\_de\\_Cap-Chat](http://scupedia.ca/index.php/Barge_de_Cap-Chat)
- Bataille du Saint-Laurent : [http://fr.wikipedia.org/wiki/bataille\\_du\\_saint-laurent](http://fr.wikipedia.org/wiki/bataille_du_saint-laurent)
- L'histoire de Cap-Chat en dates : <http://pages.videotron.com/aymar/dossiers/dates.htm>
- List of shipwrecks of Canada [http://en.wikipedia.org/wiki/List\\_of\\_shipwrecks\\_of\\_Canada](http://en.wikipedia.org/wiki/List_of_shipwrecks_of_Canada) (section Québec).
- Naufrages de 1911 à 1925 : [www.shmp.qc.ca&empress&autres&1911-1925](http://www.shmp.qc.ca&empress&autres&1911-1925)
- Naufrages de 1926 à 1933 : [www.shmp.qc.ca&empress&autres&1926-1933](http://www.shmp.qc.ca&empress&autres&1926-1933)
- Naufrages de 1944 à 1957 : [www.shmp.qc.ca&empress&autres&1944-1957](http://www.shmp.qc.ca&empress&autres&1944-1957)
- L'*Ecstasea* : <http://tvanouvelles.ca/lcn/infos/faitsdivers/archives/2010/09/20>
- Naufrages, Samuel Côté : [www.lecimetièredusaint-laurent.com](http://www.lecimetièredusaint-laurent.com) (2007)
- Patrimoine archéologique maritime (Caractérisation des épaves et naufrages Annexe E, pp 102-105), Ministère de la Culture, des Communications et de la Condition féminine -MCCCFQ ; <https://www.mcc.gouv.qc.ca/fileadmin/documents/publications/patrimoine> ◆

## Lexique de quelques mots marins

### ♦ Jacques Desbois

#### Cap-Chat

#### Ababouiné

- État d'un navire surpris par le calme plat.

#### Abordage

- Collision entre deux navires.

#### Accoster

- S'approcher bord à bord.

#### Affleurer

- Être au niveau de (des roches affleurent dans ce secteur).

#### Affluent

- Cours d'eau qui se jette dans un autre.

#### Agrès

- Tout ce qui sert à la manœuvre d'un bateau.

#### Allège

- Bateau à fond plat servant au chargement ou au déchargement d'un navire.

#### Amont

- Dans une rivière ou un fleuve, en direction de la source.

#### Ancre

- Lourde pièce métallique à deux bras servant à accrocher le fond marin

#### Appareaux

- Ensemble des objets formant l'équipement d'un navire.

#### Appareillage

- Manœuvre de départ d'un bateau.

#### Armer

- Équiper un navire de tout le nécessaire pour naviguer.

#### Arrimer

- Fixer le contenu d'un bateau à l'aide d'attaches.

#### Astrolabe nautique

- Instrument de navigation qui permet d'établir une position en mesurant la hauteur des astres.

#### Aval

- Dans une rivière ou un fleuve, en direction de la décharge.

#### Aviron (rame)

- Instrument de bois servant à faire avancer un bateau.

#### Bâbord :

- Côté gauche d'un navire lorsqu'on regarde vers l'avant.

#### Ballast

- Sable, mâchefer ou cailloux déposés au fond de la cale pour stabiliser un bateau.

#### Barge

- Barque grée d'une voile et souvent propulsée par un moteur à deux temps. En Gaspésie, dans les années 50-60, la barge était utilisée pour la pêche à la *trawl* sur les bancs.

#### Battures

- Rivages plats et de grande étendue soumis au gré des marées.

#### Beaupré

- Mat situé à l'avant d'un navire.

#### Bôme

- Support horizontal de la grande voile articulée sur le mat.

#### Brick

- Bâtiment de faible tonnage.

#### Brigantin

- Petit navire à deux mats gréé comme un brick mais qui n'a qu'un pont.

#### Cabotage

- Navigation à faible distance des côtes.

#### Cale

- Endroit où sont stockées les marchandises.

#### Calfat

- Ouvrier chargé de rendre le navire parfaitement étanche.

#### Calfatage

- Action de rendre le navire étanche.

#### Capitaine

- Chef de l'équipage d'un navire.

#### Cargo

- Navire marchand dont le rôle consiste à transporter des marchandises.

#### Chaloupe

- Dans l'ancienne marine, la chaloupe « bordait des avirons », c'est-à-dire qu'elle était la plus grosse embarcation du bord d'un navire.

#### Chalutier

- Bateau de pêche traînant un filet (chalut).

#### Chenal

- Passage ouvert à la navigation dans une rivière ou un fleuve.

#### Compas

- Instrument qui donne une référence de direction pour la route maritime.

#### Corsaire

- Capitaine de navire pratiquant la guerre de course à titre privé mais avec l'autorisation officielle de son gouvernement.

#### Doris

- Embarcation de secours légère et effilée.

#### Épave

- Ce qui reste d'un navire après l'avoir quitté.

#### Étoupe

- Résidu végétal utilisé pour calfater.

#### Flibustier

- Corsaire des Antilles signifiant libre butineur contre les Espagnols.
- Foc
- Première voile triangulaire de l'avant.
- Galion
- Voilier de haute mer.
- Goélette
- Bâtiment de faible tonnage utilisé pour le transport à voile. La goélette à trois mats diffère généralement des autres navires par ses mats de même hauteur.
- Gouvernail
- Surface orientable immergée à l'arrière du bateau qui transmet la direction à prendre. La perte ou le bris du gouvernail a souvent été la cause d'un naufrage.
- Grappin :
- Sorte de crochet utilisé pour l'abordage d'un navire.
- Guindeau
- Treuil à axe horizontal servant à lever l'ancre.
- Haussière (aussière)
- Cordage employé pour l'amarrage d'un bateau et pour les manœuvres de force.
- Haut-fond
- Relief sous-marin où la profondeur de l'eau est faible par rapport à l'environnement.
- Havre (Quai)
- Petit port naturel ou artificiel protégeant des vents.
- Misaine
- Mat situé en avant d'un voilier.
- Mouillage
- Mise à l'ancre.
- Noroît :
- Vent du nord-ouest ou orientation nord-ouest de la course.
- Paquebot
- Navire spécialisé dans le transport des passagers en haute-mer.
- Pavillon
- Étendard visible permettant d'identifier la nationalité d'un navire.
- Pirate
- Hors-la-loi travaillant pour son propre compte qui parcourt les mers et qui pille les navires sans distinction de nationalités. S'il est pris, il est pendu.
- Poupe
- Partie arrière d'un bateau.
- Proue
- Partie avant d'un bateau.
- Radar
- Instrument servant à détecter la présence d'obstacles ou de navires.
- Récif
- Rocher ou groupe de rochers à fleur d'eau.
- Sabordage (ou sabordement)
- Coulage volontaire d'un bateau.
- Suroît

- Vent du sud-ouest ou orientation sud-ouest de la course .

**Tangon**

- Espar horizontal placé perpendiculairement à la coque et servant à amarrer les embarcations ; pour la pêche, ancre reliée à une bouée pour retenir un filet dormant en place.

**Timonerie**

- Abri qui protège l'appareillage à gouverner un navire.

**Tribord**

- Côté droit d'un navire lorsqu'on regarde vers l'avant. ♦

**Sources**

- Internet : [www.lavoile.com](http://www.lavoile.com)
- Internet : Wikipedia, liste alphabétique des types de bateaux.
- Internet : [www.pirates.corsaires.com/glossaire.htm](http://www.pirates.corsaires.com/glossaire.htm)
- Marie-Claude OUELLET, *Le Saint-Laurent, un fleuve à découvrir*, Les Éditions de l'Homme 1999, 145 pages.



## Shipwreck Carricks of Whitehaven

◆ Peggy O'Reilly Sclater  
Saint-Hubert

### An Gorta Mor the Great Famine of 1847

The failure of the potato harvest in Ireland is most often referred to as the Great Famine of 1847. But the crisis began in 1845 and continued into 1846/1847. The 1848 harvest was also a failure.

“The great Irish failure of 1846 is the classic example of an outbreak of blight and the people of Ireland, gazing over their blackened fields, despaired. They were already exhausted. What resources they possessed had been used up and death from starvation was not a possible but an immediate fate<sup>1</sup>.”

Ireland's 1847 harvest saw the fields teeming with crops of oats and other grains. How could this be? The potato harvest was the tenant farmer's main source of food; the grain crops were a necessity to pay their rents. Failure to pay the rent meant eviction. And many were evicted; for it was a choice of selling the grain to pay the rent and watching their children die of starvation or using the grain to feed their families.

### Leaving for North America

“As the terrible months of the autumn and winter of 1846/47 went by, and the total failure of the potato brought starvation and to starvation was added pestilence, the minds of the Irish people turned in an unprecedented direction. Before the potato failure, to leave Ireland had been regarded as the most terrible of all fates, and transportation was the most dreaded of sentences.

Yet they did not leave fever behind; fever went with them and the path to a new life became a path of horror<sup>2</sup>.”

“Lord Palmerston owned much of the lands of North Sligo. He leased nine vessels to carry over 2000 evicted and ‘shovelled out’ persons from his Sligo estates. They arrived in Canada half naked and totally destitute<sup>3</sup>.” It was cheaper for the landlords to pay for their passage to America than to keep them in the workhouse.

The *Carricks of Whitehaven* was one of these ships. In the spring of 1847, the *Carricks* passengers started their journey to their new home. The voyage was not an easy one and in their weakened state from starvation and typhus some died during the crossing. Nearing the end of their journey, a late season storm caused the ship to veer off course and the violent winds sent her crashing onto the rocks near Cap des Rosiers, Gaspé. More than 100 souls were lost; the ship captain and her crew, except for a young boy, all survived.

The date of departure from Sligo, the date of the tragedy and the number of passengers can vary depending on the source – that it happened is a certainty and the important part of the story.

Most sources seem quite certain of the number of survivors at 48; on July 8, 1847, “the *Maria Julia* arrived at Grosse Ile from Gaspé with 21 steerage passengers who had been rescued from the *Carricks* and another 15

passengers arrived at Grosse Ile on July 14<sup>th</sup> on the *Emarance*. Since no deaths or cases of illness were reported among its passengers or crew, both vessels left for Quebec City the next day<sup>4</sup>.” By then the survivors would have been feeling stronger.

### **Rev. Father Michael Dowling**

Where all the survivors were housed is a bit of a mystery but it seems that some were given shelter by families in Cap des Rosiers- by the Whalen and Packwood families, to name just two. Father Michael Dowling, Pastor of St. Patrick’s, Douglastown and the surrounding mission, sheltered some of the victims with families in Douglastown. At the time of the shipwreck, Dowling was tending to his mission in Grande Greve. He rushed to the scene at Cap des Rosiers – helping the victims, praying for the deceased and finding shelter for the survivors. One story tells how the kind priest removed his shoes to give to a survivor whose bare feet were cut and bleeding<sup>5</sup>.

The following is a letter from Father Dowling sent to the priest at Perce on May 25, 1847:

*“A tragic wreck recently happened at Cap des Rosiers and I don’t have any courage to do anything. I am back in Douglastown with these poor people who survived. They are waiting for a boat for Quebec. They don’t have any money and are missing everything needed for survival. May God support them<sup>6</sup>.”* (Letter translated from French)

It seems that Father Dowling was so saddened by this tragedy that he was never the same afterwards. Not long after the tragedy, he returned to Quebec City where he remained until his death.

### **Survivors who remained in Gaspé**

With the number of surviving passengers at 48 and 36 who continued their journey, we are left with 12 survivors who one might assume remained in the Gaspé region. Here are eight of the passengers who stayed. There are still 4 unidentified passengers who possibly remained in the Gaspé area.

### ***Patrick Kavanagh***

Patrick and his wife Sarah McDonald survived the shipwreck, as did one of their children, Martin – 5 other children were among those drowned.

The Kavanaghs settled near Cap des Rosiers and 4 more children were born to them: Patrick Jr., Dominic, James and Maggie. The Kavanagh name remains in Gaspé. Ancestor, Georges Kavanagh of Gaspé has done extensive research on the family and their Sligo roots.

Sadly, Patrick Kavanagh died in 1855 at the age of 49. He was crossing Gaspé Bay to visit with his fellow Irishmen for St. Patrick’s Day in Douglastown and was caught in a storm. His frozen body was recovered 3 days later. The harsh weather took another Kavanagh; such a sad ending for Patrick and for his family who had already suffered so much.

### ***Bridget Cairns***

Bridget Cairns (also spelled Kearns) daughter of James Cairns and Winnifred Bartly, was one of the *Carricks* survivors. Was she a cousin to another survivor, Bridget Crummy? It is possible and also perhaps Bridget lived with Bridget Crummy Adams for a time, after the tragedy. One can certainly understand that they would have remained very close after such a terrible event! The marriage act for John Adams and Bridget

Healy is almost unreadable but it appears to be Bridget Cairns who was a witness for the event and she was the Godmother for Eleanor Adams, John and Bridget's firstborn.

On February 6, 1850, Bridget Cairns married Matthew Adams, youngest son of John Adams and Frances Hayden of Lobster Cove and brother to John Adams of St. Majorique. The wedding took place in St. Patrick's Church, Douglastown.

Matthew and Bridget raised a family of 9 children at Lobster Cove: Frances (married Andrew Morris of Douglastown), James, Ellen, Caroline, Edward, Raymond, Theresa, Susanna (married Thomas Robson, Captain of the *Mizpah*) and Wilfred. Caroline and Theresa died young and the sons never married.

After the death of her parents, Matthew in 1913 and Bridget in 1917, Susanna went to live with her daughter in New York State. The old Adams homestead was gifted to the Gaspé Catholic Diocese in their memory. A plaque located near the former Adams' property in Lobster Cove reads:

*"In Memory of Matthew and Bridget Adams. This property has been bequeathed to the Diocese of Gaspé to further the cause of Christ. Pray for them."*

### ***Bridget Healy Crummy***

*"John Adams, widower, married Mrs. Crummy from Ireland – wrecked on Cape de Rosiers, in 1847 on the brig. Carricks. Mrs. Crummy lost mother, father and some of the family. She saved daughter Biddy, age 14 and also son Tom. They stayed in upper bunk of brig. Carricks – in a space of 4 feet – water to deck on low tide of vessel. Oliver Jacques and Mr. Quinton heard them crying. They chopped a hole in the deck and hauled them out<sup>7</sup>."*

Bridget Healy Crummy and her husband Patrick were *Carricks* passengers. Some of her Healy family were also on board but perished. Her husband drowned and at least 2 of her children – Bridget survived along with 3 of the Crummy children: Bridget (Biddy) aged 13, Thomas aged about 7 and baby Ann who was about 2 years old.

In later years, daughter Bridget told how one of her siblings was trying to stay afloat on a plank of wood but the child went under with another sibling in her arms. Their father, Patrick plunged in after them and he too drowned. She also told of a cousin who washed ashore, half dead but survived. Who was she? Perhaps it was Bridget Cairns. Maybe this is where the story of the 'Floating Biddy' originated. It has also been said that their mother Bridget floated to shore on a wave with baby Ann, in her arms.

In 1849, Bridget Healy, widow of Patrick Crummy married John Adams of St. Majorique, son of John Adams and Frances Hayden of Lobster Cove and widower of Nancy Suddard. They raised a family of 4 children: Eleanor (married Andrew O'Toole of Douglastown. In 1881, the O'Tooles moved to Michigan, U.S.A. But the *Carricks* story was always a part of their family history. Eleanor's great great granddaughter returned to Gaspé, last summer to research the story.) Mary Jane (married Philip Moran), James (first marriage to Elizabeth Guignon, second to Margaret Kierstead), and Elias Edward (first marriage to Christina Lacouvee of Lobster Cove, his second to Esther Stanley).

Thomas Crummy and his sisters, Bidy and Ann were still living in the Adams household in 1861. A later census does not list Thomas. There was, however a Thomas Crummy on an Ontario marriage record. Thomas is listed as a sailor age 29. The record states that he was born in Ireland and his parents are Patrick and Bridget Crummy. He married Sarah Gott, a widow, on December 16, 1870 in Port Hope, Ontario<sup>8</sup>.

Bridget Crummy Adams died May 29, 1888 (St. Albert's Church, Gaspé) she was about 75. She was buried June 1, 1888 in the Old St. Majorique Cemetery (1<sup>st</sup> cemetery part of lot 6, 1878-1907) near the St. Majorique hall. Her husband, John died in 1899 and is buried there as well.

### ***Bridget Crummy (Biddy Fingleton)***

Biddy Crummy, daughter of Patrick and Bridget Crummy married William Fingleton in 1869 at St. Albert's Church, Gaspé. At the time of the 1871 Canada Census, Bridget and William Fingleton are living in Gaspé Bay South and Bidy's sister, Ann, is with them. Ann died in 1878. By 1881 Bidy and William are working in the home of Philip Vibert, a fishery officer in Gaspé.

A sad event occurred in 1889. John Vibert was transporting Philip Vibert by boat to Montreal to be treated for a mental disorder. En route to Montreal, Philip jumped overboard and drowned<sup>9</sup>.

After Philip's tragic death, it appears that John Vibert, a sea captain, hired William and Bidy Fingleton and they are living in his household at the time of the 1891 Canada Census. John Vibert and his family moved to Montreal about 1891.

Bidy's husband died in 1894 and at some point after that date, the widow Bidy moved to a Vibert household in Westmount, Quebec. It would have been during this period that Bidy attended Mass and church services at St. Patrick's Church in downtown Montreal. It is likely that Father Quinlivan, Pastor of St. Patrick's would have heard Bidy's sad story of the *Carricks* shipwreck.

By 1911 Bidy Fingleton had returned to Gaspé. Perhaps she was living in the home of her sister-in-law Marie Fingleton and John McDonald of Douglstown. Freda Moran Bond, great granddaughter of Bridget Crummy Adams remembered her father Albert Moran taking her to visit a very old woman in Douglstown – in later years, she realized that this was Bidy, her great aunt and her father's Godmother<sup>10</sup>. Bidy died in 1928 and is buried in Gaspé Cemetery. She was about 94.

Biddy Crummy Fingleton did not have an easy life; this young girl of 12 or 13, having survived the famine years in Ireland then the arduous voyage from Ireland, only to lose her father and several siblings, then the loss of her sister Ann and later her husband. William and Bidy had no children. And yet, it certainly seems that it is thanks in part to Bidy, that there is a monument at Cap des Rosiers. Her story and the Cap des Rosiers Monument has helped to keep this important Irish Famine story alive. That is quite a legacy!

### **Cap des Rosiers Monument**

In 1900, Father John Quinlivan, Pastor of St. Patrick's Church, Montreal, upon hearing of the tragedy, was moved to act. Along with his parishioners, he saw to the purchase and installation of the Gaspé monument. It was and remains to this day a memorial to the victims buried at Cap des Rosiers.

This beautiful monument is located on a peaceful shoreline at Cap des Rosiers. It is important to take care of it and the surrounding area. Some years ago, Monsignor Russell Breen, Pastor of St. Patrick's Montreal from 1986 to 1993, learned of the monument and decided to visit the site where the tragic events of 1847 occurred. He found that "*years of exposure by the elements had worn the inscription on the stone. Upon return to Montreal, Msgr. Breen set out to have the site enhanced and the inscription retouched*<sup>11</sup>."

Over the past several years, storms have caused further damage to the area. Located in Forillon Park, Parks Canada is now the 'protector' of the monument and burial site. Parks Canada is attempting to secure the site and prevent further damage from the elements. One can only hope that a solution can be found so this sacred burial ground can be preserved.

### ***Riverdale and Mizpah Shipwrecks***

For John and Bridget Adams and Matthew and Bridget Adams, tragedy at sea did not end with the sad story of the *Carricks*. In the early hours of November 1, 1895, John's son Thomas (from his first marriage to Nancy Suddard) perished on his schooner *Riverdale*, which was "discovered half-sunk off the coast of Anticosti Island<sup>12</sup>." The crew, which included Thomas' son Thomas Jr., was also lost. Captain Thomas left a wife, Flora Beattie and eight children. His son Thomas left a wife, Sarah Mitchell and 3 children: Grace (the author's grandmother), Victor (died in WW I at Passchendaele, Belgium) and baby Olive who was born October 31, 1895, while the tragedy was unfolding at sea.

Susanna Adams, daughter of Matthew and Bridget married Thomas Robson, Captain of the two-masted schooner, *Mizpah* built in 1891 on Barachois beach by the Buckley brothers. "She sailed out of Gaspé on December 6, 1891 bound for Portugal. [...] Another vessel discovered the *Mizpah* half-sunk and abandoned in the middle of the ocean in late December. There were no signs of life<sup>13</sup>." Captain Robson and his crew perished. The widow Susanna Robson remained in the Adams home for many years. Susanna and Thomas Robson had one child, Mary Eva; she later moved to New Rochelle, New York, to stay with her Aunt Ellen Jane Adams. ♦

### **Notes**

1. The Great Hunger Cecil Woodham-Smith, 1962.
2. *Ibid.*
3. County Sligo Famine Commemoration Booklet, 1997.
4. *1847 Grosse Ile: A Record of Daily Events*, Andre Charbonneau & Andre Sevigny, Canadian Heritage, Parks Canada, 1997.
5. *Golden Jubilee of St. Patrick's Orphan Asylum*, Montreal, 1902, edited by Hon. J.J. Curran.
6. The Archives at Gaspé Catholic Diocese. Thanks to: Julien Leblanc, Diacre/Chancelier.
7. Albert Moran (1886-1975) handwritten note in his bible. Courtesy of Lillian Moran Mitchell, his daughter. Albert was the grandson of Bridget Crummy Adams.
8. Ontario, Canada Marriages – record for Thomas Crummy. Ancestry.ca
9. *Gaspé Through the Years* by Fabien Sinnett and Mario Mimeault, 2009.
10. *Oral history of the Moran family*. Courtesy of Freda Moran Bond (1918-2014).
11. *The New Era Magazine*, Montreal, Kevin Gillan, Editor – Fall 1997.
12. *Gaspé Through the Years* by Fabien Sinnett & Mario Mimeault, 2009.
13. *Ibid.*

## Périlleuse rive nord

Depuis 500 ans, la navigation côtière sur la rive nord du Saint-Laurent a graduellement évolué répondant, selon les époques, à des besoins exploratoires, scientifiques, militaires, mercantiles ou récréationnels. Les airs charmeurs du fleuve ne laissent cependant guère présager à celui qui s'y aventure la multitude de dangers auxquels il s'expose.

### ◆ Marc-Antoine Charlebois

Directeur général, Musée des phares, La Martre

#### Sournois rivage

Malgré la beauté du rivage côtier de la Haute-Gaspésie, maintes fois décrites par les navigateurs, il n'a pas fallu beaucoup de temps avant qu'ils découvrent à quel point ce lieu comportait nombre de périls pouvant menacer le plus chevronné d'entre eux.

La forte présence de pointes rocheuses qui s'avancent parfois à une distance telle qu'il devient impossible pour un navire d'en soupçonner la présence représente un des dangers d'importance. On peut penser au *Premier*, un navire qui, le 5 novembre 1843, a sombré après avoir percuté la pointe de Cap-Chat. Cette pointe désormais tristement célèbre fut le théâtre de plus de 70 naufrages, dont plusieurs mortels. Au même endroit, le *Delta*, navire destiné au transport de bois, a connu le même sort, au milieu du 19<sup>e</sup> siècle. Récemment, ce lieu inhospitalier a coûté la vie à Donald Delaney, ancien maire de Cap-aux-Meules, le 20 septembre 2010. Durant la nuit, son embarcation s'était abîmée et avait finalement coulé quelques centaines de mètres plus loin.

#### Un phénomène fréquent

Alors que de nos jours, on considère les naufrages comme des événements peu communs, il en était tout autrement au milieu du 19<sup>e</sup> siècle. Le nombre d'incidents était si élevé que le gouvernement fédéral prit la décision de mettre en place un système d'aide à la navigation du Saint-Laurent impliquant par le fait même la construction de plusieurs stations de phares. Ces stations qui, initialement, devaient servir à indiquer la proximité de la côte aux navigateurs, se sont rapidement vues octroyer des rôles supplémentaires. Un de ceux-ci avait trait à la gestion de l'accueil des rescapés, car il s'avérait nécessaire, lors d'un naufrage, de loger et de prodiguer les soins essentiels aux survivants. À La Martre, une maison avait été désignée par les autorités fédérales afin d'accueillir les malheureux en cas de besoin. Cette fonction a d'ailleurs été mise à l'épreuve à deux reprises lors des naufrages du *Fridtjoff* (1890) et de *L'Antigua* (1911). Cette mesure d'aide était nécessaire, du fait que la grande majorité des demeures étaient remplies au maximum de leur capacité et que les vivres étaient tout juste suffisants pour subvenir aux besoins de la famille occupante.

#### Des événements marquants

Quant aux témoins de ces catastrophes, ils en restèrent profondément marqués. En témoignent plusieurs villages ou localités dont les noms tirent leur origine de ces tragédies maritimes. La Pointe-à-la-Frégate fut ainsi baptisée après le naufrage du *Penelope* survenu en avril 1815. L'Anse-aux-Canons à proximité tient également son nom de ce même naufrage. Comme le *Penelope* était un navire fort imposant, ayant 36 canons

à son bord, certains d'entre eux ont trouvé leur chemin jusqu'aux abords de la rive ce qui rendait possible pour les résidents de les apercevoir depuis la grève. Avec les 200 décès reliés à cette tragédie, il est facile d'imaginer l'effet traumatisant chez les habitants qui eurent à assister à un drame d'une si grande ampleur.

Un survivant du *Swordfish*, perdu en 1867 près de Gros-Morne, André Castagne, a pu relater dans ses mémoires le déroulement des événements : « Que dire de l'affreuse situation dans laquelle se trouva alors le malheureux équipage, de la terreur qui s'empara de ces êtres humains, soutenus par une épave au-dessus de l'abîme. Se sauver en chaloupe n'était pas possible. Les vagues en se ruant sur le rocher abrupt atteignaient par leur sommet une hauteur de cinquante à soixante pieds. On ne pouvait ni s'orienter ni reconnaître l'endroit où le malheur venait si tristement faire une moisson<sup>1</sup>. »

### **Le malheur des uns fait le bonheur des autres**

La grande majorité des événements répertoriés s'étant déroulés à la suite d'une collision avec le rivage, il s'avérait possible d'accéder au navire par une température clémente. Il était coutume à l'époque de monter à bord du bâtiment échoué afin d'en récupérer les biens de valeur, en guise de compensation pour avoir porté secours aux naufragés.

L'épave du *Montreal of London*, échoué en 1845 aux Capucins, a piqué la curiosité des premiers plongeurs ayant découvert le site durant les années 1980. Le fait qu'aucun hublot ne soit présent sur la structure est demeuré un mystère jusqu'au moment où l'on a appris la nature de la pratique décrite précédemment. Des recherches ont permis de constater que du mobilier des navires échoués a été intégré à diverses demeures.

À La Martre, on retrouve des poignées de porte en laiton provenant de l'*Antigua*. À Cloridorme, des boulets de canon ont été intégrés aux fondations de certaines demeures. À Sainte-Anne-des-Monts, des caps de mouton, trouvés sur des navires échoués, étaient réutilisés comme treuils.

Des grands voiliers aux transatlantiques, jusqu'aux U-Boats, la rive nord de la péninsule gaspésienne fut le théâtre d'événements qui ont forgé le caractère des Gaspésiens habitant ce territoire. L'immense respect voué au Saint-Laurent par ces derniers découle très certainement des nombreuses tragédies maritimes survenues dans ce secteur. ♦

### **Note**

1. André Castagne, *Histoire d'un vieux marin*, Montréal, Eusebe Senecal & Fils, 1882, p.7.

## Naufrage en eau douce

Avant la construction de ponts enjambant les rivières, on faisait usage de bacs. En 1909, à Sainte-Anne-des-Monts, des paroissiens se rendant à l'église vivent une fin tragique en empruntant le bac reliant les rives de la rivière Saint-Anne.

◆ **Yvan Landry**  
Gaspé

C'était quarante jours après Pâques, soit le jeudi 20 mai, alors que des paroissiennes et paroissiens de Sainte-Anne-des-Monts se rendaient à leur lieu de culte pour la célébration de *l'Ascension du Christ*, dernière grande fête de l'année liturgique catholique. C'était jour chômé!

La veille, la pluie s'était faite plutôt abondante (33 mm), d'autant plus, qu'en cette période de l'année, les neiges encore bien présentes dans les montagnes alimentent intensément les cours d'eau.

En 1909, les efforts de la municipalité pour se doter d'un pont enjambant la rivière Sainte-Anne n'ont toujours pas donné de résultat. Des Annemontois étaient donc contraints de traverser la rivière pour se déplacer soit vers l'est ou vers l'ouest sur un bac. C'est ce que feront six malheureux ce 20 mai pour se rendre à « leurs dévotions » mais, ils n'y arriveront jamais. Le bac chavira et emporta ses occupants à la mer. Voici leur nom :

- Arthur Deroy, âgé de 28 ans et époux d'Adélaïde Brisebois. Sa sépulture eut lieu le 27 juillet 1909 après qu'on eût retrouvé son corps plusieurs milles à l'est, sur une plage.
- Luminée Levesque, épouse de Gervais Saint-Laurent, âgée de 30 ans.
- Agathe Labrie, épouse de feu Louis Levasseur, âgée de 68 ans.
- Philomène, fille de M. Georges Vaillancourt et d'Amanda Pelletier, âgée de 11 ans.
- Philippe Simard, époux d'Eugénie Bélanger, dont le corps, emporté par la marée, ne fut retrouvé qu'à la fin septembre. Il était de Sainte-Luce et âgé de 32 ans.
- Eustache, fils de Charles Chénard et d'Hermine Vion, âgé de 11 ans dont on retrouva le corps beaucoup plus tard à Rivière-au-Renard.

Le malheureux événement semble avoir entraîné la construction d'un pont puisqu'en 1911, Mgr Blais, évêque du diocèse, viendra bénir le pont. ◆



## Naufrages récents en Haute-Gaspésie

Malgré les progrès sur le plan de la technologie et de la prévention en matière de navigation, la mer continue de faire des victimes. En Haute-Gaspésie, rares sont les années où un incident marin ou un naufrage ne viendra pas faire la manchette des médias. Heureusement, la garde côtière et les équipes de pompiers-secouristes locaux veillent au grain.

◆ Jacques Desbois  
Cap-Chat

### L'*Ecstasea* disparaît au large de Cap-Chat

Dans la soirée du dimanche 19 septembre 2010, l'*Ecstasea*, un bateau de plaisance de douze mètres entre en contact avec un récif au large de la pointe de l'anse de Cap-Chat et coule à pic. « Une touriste qui logeait dans un motel à proximité prévient la police qu'elle entend des cris provenant du fleuve<sup>1</sup>. » Les pompiers locaux, équipés d'un bateau pneumatique ont été en mesure de sauver dans les eaux froides du fleuve deux passagers munis de gilets de flottaison. Le corps noyé du propriétaire qui ne portait pas de gilet de sauvetage, le regretté madelinot Donald Delaney, était parti à la dérive. Malgré d'intenses recherches de la garde côtière et de secouristes locaux, il ne fut malheureusement localisé que le lendemain matin sur la rive, à plus d'un kilomètre du lieu du naufrage. Du bateau, n'ont été récupérés dans les jours suivants que quelques fragments. En partance de Montréal, l'équipage se dirigeait vers la marina de Sainte-Anne-des-Monts pour y passer la nuit.



Photo : Jacques Desbois

### Une embarcation de pêcheurs coule à Mont-Saint-Pierre

Le 2 juillet 2013, alors qu'ils naviguaient au large de Mont-Saint-Pierre, deux pêcheurs se rendent subitement compte que leur embarcation, le *Sea Star IV* prend l'eau. Ils lancent des signaux de détresse et sautent dans leur embarcation de sauvetage. Un citoyen de Mont-Louis vient à leur rescousse et les pêcheurs s'en tirent avec une légère hypothermie. L'embarcation poursuit son chemin à la dérive et coule. Le lendemain, on retrouve l'épave échouée sur les rives de Rivière-Madeleine<sup>2</sup>.



Photo : Annie Pouliot

### Deux barges s'échouent à L'Anse-Pleureuse

Dans la nuit du dimanche au lundi 16 décembre 2013, deux barges, identifiées *I.V.N.9* et *I.V.N.10* et propriété de la Cie Groupe Ocean, se détachent du remorqueur *André H.* auquel elles sont amarrées et viennent s'échouer sur la rive rocheuse en aval de L'Anse-Pleureuse. Le remorqueur auquel étaient attachées trois barges était parti de Gaspé en direction de L'Île-aux-Coudres et fut surpris, aux dires de témoins, par une tempête de forts vents soulevant des vagues de plus de deux mètres. Il n'y eut aucune perte de vie et les épaves, bien ancrées dans le roc et difficilement récupérables, ont été déclarées perte totale<sup>3</sup>. ♦



Photo : Jacques Desbois

### Notes

1. Johanne Fournier, *Le Riverain*, 29 septembre 2010.
2. Dominique Fortier, *Le Riverain*, 10 juillet 2013.
3. Dominique Fortier, *Le Riverain*, 18 décembre 2013.

### Chanson du *Carabobo*

Paroles et musique : Adélarde Ouellet

Écoutez ce matin ce que j'ai composé  
Par un lundi matin, dans la baie de Gaspé.  
Au large de Seal Rock par un matin bien beau,  
S'échouant sur le rock, le bateau *Carabobo*.

Le lendemain matin après mon déjeuner,  
J'aperçois dix marins sur le rift des Perry.  
À bord du *Carabobo* pour y faire leurs adieux  
Ont été livrés à Cap-aux-Os dans cet anse malheureux.

Tout chacun a eu sa part à bord du *Carabobo*.  
Tous comme des avarés qui auraient le plus beau.  
Ceux qui ont eu l'électricité ainsi qu'le dynamo.  
Ils pourront éclairer le reste du Cap-aux-Os.

Si je vous chante la chanson que vous m'avez demandée,  
C'est que j'ai vu le gréement qui a été volé.  
À mon dernier voyage, je me suis fait pogner  
Sur le bord du rivage par la police montée.

Ils me disent poliment : « Dites-nous donc la raison  
De voler ce gréement sans aucune permission. »  
« Voyez donc la police, voyez là mon gréement,  
Une douzaine de vis pis un set de palans. »

À bord du *Carabobo*, je vous défends d'y aller  
Car le gouvernement pourrait bien s'en mêler.  
À vingt ans de prison vous serez condamné,  
Les gens de Daiguillon seront tous emprisonnés.

(Source : Gilles Shaw)

## L'amour en héritage

Lors du lancement à la Maison de la culture à Sainte-Anne-des-Monts, en février dernier, de l'édition Mars - Juin 2015 (n° 182) du *Magazine Gaspésie* portant sur le thème « Amour et mariage », l'éditeur – le Musée de la Gaspésie – a souligné l'apport à l'enrichissement de ce thème dans le milieu gaspésien, en leur décernant des certificats de reconnaissance.

### ♦ Jean-Marie Fallu

Rédacteur en chef

#### *Lauréats et lauréates des certificats*

- **Hector Lévesque** et **Monique Côté**, dernier couple vivant d'un mariage multiple de treize couples célébré le même jour lors d'un congrès marial tenu à Caplan le 17 juillet 1954.
- **Gérard Rioux** et **Rose Lacombe** de Sainte-Anne-des-Monts ont célébré, en 2014, leur mariage de platine. L'histoire d'amour entre Gérard Rioux (1922 - ), originaire de Val-Brillant, et Rose Alma Lacombe (1928 - ), née à Amqui, dure depuis déjà plus de 70 ans.
- **Estelle Allard** – associée avec son mari, Charles-Eugène Bernard, – a laissé sa marque comme photographe de mariage dans la Baie-des-Chaleurs dans les années 1950 et au début des années 1960.
- **Fernand Alain** est un porteur de mémoire. À travers le personnage de son arrière-grand-père, Abel Maldemay, Fernand Alain de Paspébiac réactive depuis plusieurs années la mémoire du passé gaspésien. Il raconte la vie de nos ancêtres, d'une manière à la fois émouvante et humoristique.



## Vous nous avez écrit

Magazine Gaspésie,

Nous sommes toujours heureux quand nous recevons notre magazine. C'est si intéressant. Continuez votre beau travail.

Merci,

*Linette et Jean-Pierre Bélanger, Rivière-du-Loup, mars 2015.*

### *Correctif*

(Édition Mars-Juin 2015, n° 182, dossier « Amour et mariage »)

Article « Amour et mariage » par Jean-Marie Fallu.

- Page 5, dans la légende de la photo du Congrès marial de Caplan en 1954, de gauche à droite, (2<sup>e</sup> ligne) le deuxième couple est **Hector Lévesque** et **Monique Côté** et le 3<sup>e</sup> couple est **Jean-Claude Leblanc** et **Ghislaine Leblanc** au lieu d'Hector Lévesque et de Monique Côté. Et il faut lire **Évariste Babin** au lieu d'Évariste Leblanc; (4<sup>e</sup> ligne) il faut lire **Jeanne Cormier** au lieu de Jeanne Bernier.
- Page 8, lire la légende de la photo comme suit : Les nouveaux mariés William Gérard et Viviane Melrooney, devant l'église de Douglstown, vers 1940. Photo : Musée de la Gaspésie. Fonds J. Napoléon Gérard jr. P15/A/3a/1/2.

Article « Estelle Allard, photographe de mariage » par Jean-Marie Fallu.

- Page 10, photo du mariage de Joseph-Guilmond LeBlanc et de Nicole Falardeau qui eut lieu le 15 et non le 16 août 1959.

Article « Une grande demande et un triple mariage à Val-d'Espoir » par Réal-Gabriel Bujold.

- Page 34, les deux filles sur la photo sont Rita Giroux (et non Rita Bujold) et Thérèse Bujold.

---

Quelle opinion avez-vous du *Magazine Gaspésie*? Faites-nous part de vos commentaires afin que cette fenêtre historique et culturelle reflète mieux vos attentes. Vos suggestions peuvent porter sur le contenu rédactionnel, la présentation graphique et visuelle ou tout autre aspect de la publication ([magazine@museedelagaspesie.ca](mailto:magazine@museedelagaspesie.ca) ou [fallujm@globetrotter.net](mailto:fallujm@globetrotter.net)).

— FIN —