

L'épave du navire « *Elizabeth and Mary* » (DiDt-8), échoué en 1690.

Le littoral nord-côtier, qui s'étend sur plus de 1 200 kilomètres, sans oublier les côtes d'Anticosti, longues de 220 kilomètres, a été le théâtre au cours des siècles d'une quantité innombrable de naufrages. Certains auteurs avancent le chiffre de plus de 500, dont la moitié sur les hauts-fonds anticostiens, cette île qualifiée à juste titre de « cimetière du golfe Saint-Laurent ».

Étonnamment, ce n'est qu'une infime partie de ces épaves qui a fait l'objet d'une intervention archéologique. Les travaux récents effectués sur l'épave du « *Elizabeth and Mary* », naufragé en 1690 près de ce qui deviendrait le village de Baie-Trinité, ont révélé une collection exceptionnelle d'artefacts témoignant non seulement de l'architecture marine d'alors, mais aussi de la culture matérielle des habitants de la colonie de la Nouvelle-Angleterre à cette époque.

Nous présentons aussi brièvement deux autres incidents maritimes survenus sur la Côte-Nord dont l'historiographie ou l'archéologie nous ont révélé l'importance dans notre trame historique nationale : le naufrage du navire « *Corossol* » (survenu en 1693), et celui d'une partie de la flotte de l'amiral Hovenden Walker (survenu en 1711).

Le « *Elizabeth and Mary* », 1690

DiDt-8 désigne l'épave du navire « *Elizabeth and Mary* », faisant partie de la flotte montée par William Phipps en 1690 afin d'aller conquérir la ville de Québec. Elle fut découverte dans l'anse-aux-Bouleaux, à quelques kilomètres en amont du village de Baie-Trinité, en Moyenne-Côte-Nord. La profondeur de l'épave s'établissait à entre 2,5 et 15 pieds selon le niveau des marées.

Cette épave fut découverte par M. Marc Tremblay, plongeur de Baie-Comeau, le 24 décembre 1994. C'est en voulant retirer le tangon d'amarrage de son embarcation qu'il aperçut, dans une étendue de pierres, des pièces de bois, des marmites, des fusils... Tout semble indiquer que l'épave aurait été ensablée depuis longtemps, ce qui explique qu'elle n'avait jamais été vue par les plongeurs du secteur.

L'archéologue Marc Bernier, rattaché à Parcs Canada (Ottawa) visita le site de la découverte afin d'y effectuer une intervention d'urgence en janvier 1995. L'objectif en était de protéger les vestiges les plus vulnérables, et de tenter d'identifier l'épave.

Des travaux de reconnaissance et de repérage du site furent ensuite effectués en 1995, avant que les vestiges ne soient recouverts de sacs de sable. C'est au cours des étés 1996 et 1997 que des fouilles furent menées sur des vestiges qui, à première vue, couvraient une superficie de 10 m sur 4 m. Ces fouilles totalisèrent plus de 1 835 heures de plongée, ce qui représente 229 jours de travail de 8 heures.

Les résultats des campagnes archéologiques du printemps 1995 et des étés 1996 et 1997 se sont soldés par la découverte de plus de 4 000 objets-témoins de la vie domestique, militaire et maritime du 17^e siècle. Sur le site web du M.C.C.C.F. documentant ce vaste projet scientifique, on peut lire :

« L'épave de l'anse aux Bouleaux possède plusieurs caractéristiques d'un grand intérêt historique et archéologique. En plus d'être la plus ancienne au Québec, elle renferme quantité d'informations fort recherchées sur la construction navale au XVII^e siècle en Amérique. Sa collection d'artefacts s'avère très riche, non pas pour sa valeur marchande, mais pour les renseignements très précieux qu'elle livre sur le mode de vie de l'époque et sur l'expédition elle-même » ([http:// www.mcc.gouv.qc.ca/pamu/champs/archeo/epaphips/phips9q.htm#importance](http://www.mcc.gouv.qc.ca/pamu/champs/archeo/epaphips/phips9q.htm#importance)).

Sir William Phips (État du Maine c. 1650- Londres c. 1694), est issu d'une humble famille de la Nouvelle-Angleterre. Lorsque sa mère devient veuve, il s'occupe des travaux de la terre familiale, notamment en tant que berger. Il devient par la suite apprenti chez un charpentier de navires, et exerce ce métier à Boston. Il aurait aussi été capitaine dans la marine marchande. Il participe également à quelques campagnes de recherche de trésor dans les Antilles. La découverte d'un gallion au large d'Haïti remporte un succès triomphal : en juin 1687, Phipps rentre en Angleterre avec un trésor évalué officiellement à plus de £207 600.

En 1690, il est assermenté en qualité de major général pour commander une expédition organisée par le Massachusetts contre l'Acadie française. Il dirige sept bâtiments portant un régiment d'infanterie de milice fort de 450 hommes. Après des opérations préliminaires contre les établissements de Pentagouet et de Passamaquoddy, il approche de Port-Royal (Annapolis Royal, N.-É.) le 19 mai.

Le 20, il envoie au fort des parlementaires, et le lendemain, le gouverneur Louis-Alexandre Des Friches de Meneval se rend. Il n'a qu'environ 70 hommes, sans aucun canon de monté. Le 22 mai, le « journal » des actes de Phipps relate : « *Nous avons abattu la croix, pillé l'église, descendu le maître-autel, brisé leurs images* » ; et le 23 mai : « *Continué à piller sur terre et sur mer, et aussi sous la surface du sol dans leurs jardins* ». Après avoir forcé les habitants à jurer fidélité au roi Guillaume et à la reine Marie, Phipps rentre à Boston avec son butin.

Ce succès mène à sa nomination en tant que commandant d'une expédition plus importante qui s'organise à son retour. Les colonies de la Nouvelle-Angleterre et de New York dépêchent des troupes par voie terrestre contre Montréal, sans résultat. Phipps dirige vers Québec 32 navires, dont quatre seulement d'une certaine importance, et un peu plus de 2 000 miliciens du Massachusetts. Il met à la voile à Hull, près de Boston, seulement le 19 ou le 20 août 1690. Le gros temps, des vents contraires et l'absence de pilote sur le Saint-Laurent retardent la marche des navires et Phipps ne jette l'ancre dans le bassin de Québec que le 16 octobre.

La suite de l'histoire est bien connue : le siège d'octobre 1690 devant la ville sera un échec. Lorsque le 16 octobre Phipps envoie le major Thomas Savage intimier à Frontenac l'ordre de se rendre, le gouverneur prononce ces paroles devenues célèbres : « *Je n'ay point de Reponse a faire a vostre general que par la bouche de mes canons et a coups de fuzil.* »

Le bombardement anglais se poursuit plusieurs jours. Il ne cesse que lorsque les Anglais ont épuisé à peu près toutes leurs munitions et que leurs navires, en particulier le navire amiral de Phipps, dit le *Six Friends*, ont subi des avaries considérables par suite du feu des batteries de la ville. Les troupes du major John Walley, débarquées le 16 octobre, restent inactives durant le bombardement. Ses hommes souffrent du froid et se plaignent de la pénurie de rhum.

Force est d'admettre que l'absence de soldats bien formés et d'approvisionnements suffisants vouait l'entreprise à l'échec dès le départ. Les 23 et 24 octobre, on négocie et effectue l'échange des prisonniers, puis les navires de Phipps mettent à la voile pour Boston. Même si dans son récit, Phipps n'avoue avoir perdu que 30 hommes, les pertes dues à la maladie et aux accidents en mer se chiffrent par centaines. James Lloyd, de Boston, écrit au Mois de janvier suivant : « Sept navires manquent encore à l'appel, trois autres ont fait naufrage et ont brûlé. » Cotton Mather raconte le naufrage d'un brigantin à Anticosti : l'équipage réussit à passer l'hiver dans l'île puis, apparemment, est secouru l'été suivant par un navire de Boston.

L'histoire d'un de ces navires, le *Élizabeth and Mary*, qui constitue la plus vieille épave découverte sur le territoire de la province de Québec, nous est maintenant bien connue...

Le « *Corossol* », 1693

Manœuvré par le Sieur Robert, le « *Corossol* », ancien navire hollandais saisi par la marine française en 1692, quitte Québec en compagnie de cinq autres vaisseaux le 7 novembre 1693, à destination de la France.

Les navires sont dispersés par une tempête dans de Golfe Saint-Laurent, et c'est dans le chenal entre les îles Manowin et Corossol, dans l'archipel sept-ilien, qu'il fait naufrage à la fin de ce mois. Dix ou douze hommes survivent à l'accident et hivernent au Poste de traite local. Parmi ceux-ci se trouvent le premier pilote, l'écrivain et quelques matelots. Une expédition de récupération sur l'épave est organisée à l'été 1694 par le Sieur de Beaubassin, une entreprise qui se solde par la récupération de 12 canons.

Le site du naufrage du « *Corossol* » est découvert par un plongeur de Sept-Iles, à l'été 1990. Des travaux archéologiques sont ensuite menés par l'équipe de Parcs Canada dirigée par Marc-André Bernier. Les trois campagnes de prospection subaquatique menées sur l'épave en novembre 1990, juin 1991 et septembre 1994, auxquelles s'ajoute une surveillance en mai 1995, permettent la découverte de huit canons, de nombreux boulets, des balles et autres objets, dont un demi-écu en argent datant de 1691. Cet artefact, ainsi que l'examen des canons, contribuent à identifier le « *Corossol* ».

Bernier notait que :

« Le potentiel archéologique du site s'avère cependant limité. S'il n'existe aucun vestige dans les eaux plus profondes de la baie, les seuls témoins qui subsistent du naufrage sont les huit canons et les nombreux boulets. La nature du fond dans les eaux peu profondes peu aptes à retenir des artefacts élimine la possibilité, et la nécessité, d'entreprendre des actions archéologiques d'envergure » (Bernier 1992 : 38).

L'histoire du *Corosso*, comme celle de plusieurs cas de naufrage, est fascinante. Il serait cependant intéressant qu'une forme de commémoration soit faite sur l'île Manowin, l'accès étant interdit sur l'île Corossol.

La flotte de l'amiral Walker, 1711

DkDs-3 désigne une zone marine en Moyenne-Côte-Nord, située entre l'Île-aux-Œufs et la rivière Pentecôte, dans laquelle on a découvert un certain nombre d'épaves associées à ce célèbre naufrage de 1711.

Résumons ici le contexte de cet incident historique. Sir Hovenden Walker (c.1656 – c. 1727), fils d'un colonel irlandais, est nommé commandant de l'expédition de 1711 visant la conquête de la Nouvelle-France. Sa flotte, composée de nombreux bâtiments et d'environ 12 000 hommes, quitte Boston le 25 juin. Le 23 août, sept transports de troupes et un navire de ravitaillement s'échouent sur les récifs de l'Île-aux-Œufs, dans le golfe Saint-Laurent, faisant près de 900 victimes; on renoncera alors à l'attaque.

Comme cet événement est bien connu dans notre histoire nationale, le secteur maritime entre les villages de Pointe-aux-Anglais et Pentecôte attire depuis de nombreuses décennies la curiosité des plongeurs et des résidents de ces villages. Des collections privées ont ainsi été composées au fil des années, suite à des plongées ou encore par la récolte de divers objets retrouvés sur les plages et récifs environnant ce secteur. On n'y a effectué des collectes officielles qu'en 1965, puis de 1973 à 1975, ainsi qu'en 1990.

Malgré l'importance historique de cet événement, les interventions archéologiques sur le site du naufrage se limitent à peu de choses. Le seul projet scientifique officiel dont nous avons retrouvé la trace est celui de M. André Lépine, qui se résume à trois saisons de fouilles de 1973 à 1975. Ces opérations ont permis de repérer cinq épaves, dont trois reliées à la flotte de Walker.

Les trois campagnes de plongées ont été l'occasion pour Lépine et son équipe de repérer ou de remonter à la surface de nombreux objets dont une ancre, des canons, des boulets, des pièces de gréement de navires (cap de mouton, clous, chevilles), ainsi que plusieurs objets domestiques tels fragments de contenants en céramique, épingles, etc.

En guise de recommandation Lépine écrira :

« C'est pourquoi tous les moyens nécessaires doivent être mis en œuvre pour la protection de ces sites archéologiques sous-marins afin d'éviter leur destruction et leur pillage. Car ces trésors historiques représentent notre patrimoine national, une page de notre histoire québécoise » (Lépine 1977 : 20).

Des objets retirés des navires de la flotte de Walker sont conservés au Musée Louis Langlois de Pointe-aux-Anglais, au Musée régional de la Côte-Nord à Sept-Iles ainsi qu'au Musée maritime de Montréal. Ajoutons qu'une assiette présentée dans l'exposition permanente du Musée régional de la Côte-Nord (w.1711.1006), récupérée par Lépine, porte l'inscription « *John Habien att y Royall Oake upon y Common Porstmouth 1710* », rattachant cette épave à la tragédie de 1711.

L'année 2004 voyait l'ouverture du « Centre national des naufrages du Saint-Laurent » à Baie-Trinité. Exclusivement consacré à commémorer le nombre et l'importance des naufrages survenus sur la Côte au fil des siècles, il constitue un lieu de visite incontournable. Il est à souhaiter que le projet que caresse ce Centre de rapatrier en un seul et même endroit les différents objets dispersés en plusieurs lots, tant dans certains musées et centres d'interprétation québécois que chez des particuliers, et puisse se concrétiser. Il s'agit d'une richesse patrimoniale extraordinaire qui nous appartient tous et toutes.