

Le naufrage du *Premier*

Yvan Landry

Volume 52, numéro 2 (183), juillet–octobre 2015

Naufrages

URI : <https://id.erudit.org/iderudit/78461ac>

[Aller au sommaire du numéro](#)

Éditeur(s)

Musée de la Gaspésie

ISSN

1207-5280 (imprimé)

2561-410X (numérique)

[Découvrir la revue](#)

Citer cet article

Landry, Y. (2015). Le naufrage du *Premier*. *Magazine Gaspésie*, 52(2), 25–27.

Le naufrage du *Premier*

La présence de nombreux récifs dans le secteur de Cap-Chat a été propice à de nombreux naufrages. L'un des mieux documentés est celui du *Premier* survenu le 4 novembre 1843.

À bord de ce navire britannique se trouve George Russell Dartnell qui, en 1845, a rédigé le récit* du naufrage à Cap-Chat et il l'a illustré d'une quinzaine de dessins. L'auteur présente des extraits de ce récit sous la forme d'une interview fictive avec Dartnell.

◆ Yvan Landry

Gaspé



L'abandon de l'épave et le départ de la baie du cap Chatte, 1843.

Dessin : George Russell Dartnell. Bibliothèque et Archives du Canada, C-124863

Dartnell, chirurgien et artiste

George Russell Dartnell (1799-1878) est né et a grandi en Irlande. Il rejoint l'armée britannique en 1820 et reçoit son diplôme de membre du Collège Royal de chirurgie en 1822. À partir de 1835, il est mobilisé pour le Canada d'où il reviendra en Angleterre en 1843. Dans toutes les régions où il a été affecté, Dartnell a réalisé de nombreux dessins et aquarelles de sites et de personnes qu'il a côtoyées. Après son retour en Angleterre, il a présenté ses œuvres à la Société royale des artistes de Birmingham.

Yvan Landry : *M. Dartnell, vous vous êtes embarqué sur le Premier à quel endroit et dans quel but?*

- **G. R. Dartnell :** Mon bataillon a quitté l'Angleterre pour aller servir en Amérique du Nord à l'été 1836, plus précisément dans le Haut-Canada. En septembre 1843, l'ordre a été donné à son commandant de rejoindre Québec depuis Toronto et, de là, avec le *Premier*, de se rendre aux Indes occidentales pour y compléter sa période de service à l'étranger.

Et là, en arrivant à Québec, vous retrouvez le Premier?

- Non, non. Ce n'est qu'après dix jours d'attente, que le *Premier* arriva à Québec depuis l'Angleterre. Il se chargea de tout ce qui était nécessaire à la troupe pour prendre son service dans les Indes occidentales. Le *Premier*, dont la charge utile était de plus de 500 tonnes, était remarquablement construit, fort, magnifiquement profilé, mais sa mâture était, selon les dires de plusieurs marins, disproportionnée. Le *Premier* était « surmâté ». Puis on commença l'embarquement du matériel nécessaire au voyage.

Au total, au largage des câbles, combien de passagers se retrouvaient dans le Premier, dont vous?

- Pas moins de 350 personnes embarquèrent, incluant les officiers transférés, les hommes d'équipage, les femmes, les enfants. Le commandant était le major Bennett et le maître à bord, le capitaine New. Après deux jours d'embarquement et l'arrimage de la marchandise, le *Premier* leva l'ancre et hissa ses voiles, au petit matin, le 31 octobre.

On peut imaginer le grand enthousiasme et le soulagement de quitter le froid pour rejoindre la chaleur!

- Bien sûr que c'était fébrile sur le bateau. Mais les plus expérimentés de la navigation à voile sur le Saint-Laurent savaient qu'elle est remplie d'embûches. D'ailleurs, aucune compagnie d'assurance navale n'assurait les vaisseaux naviguant sur le Saint-Laurent après le 31 octobre. Aucun navire de guerre ne pouvait le remonter après cette date.

Comment se sont déroulés vos premiers jours de voyage?

- Très bien. La température était froide, mais le vent favorable. Le 3 novembre, le vent froid du nord-est continua de souffler et commença à nous apporter des rafales de neige. Le capitaine, anxieux de quitter le Saint-Laurent, arqua toutes voiles au point que tout le monde à bord était excité de la rapidité de notre allure! Après avoir passé le phare du Bic, il obliqua pour atteindre Pointe des Monts, la porte d'entrée de l'estuaire. Il avait choisi d'aller vers l'est, mais par le nord.

... et vogue la galère!

- Malheureusement non. La gaieté se transforma soudainement en inquiétude pour ceux qui étaient demeurés en service. La pointe des Monts ne fut pas atteinte. Les vents contraires nous ramenèrent lentement mais

sûrement plus au sud. La noirceur absolue, l'épais brouillard et les vents violents ne permirent jamais de distinguer quelques repères que ce soit sur l'une ou l'autre des côtes. Le capitaine se croyant à cinq milles de pointe des Monts; il décida alors de changer de cap vers l'est-sud-est. Cette direction, combinée à la force du courant, nous fit avancer d'un mille à l'heure vers l'est, mais de plusieurs milles à l'heure vers le sud...

En somme, le bateau était à la dérive?

- Pas exactement. Par ses manœuvres, l'équipage sur les ponts tenta le mieux possible de garder le cap à l'est. La boussole ne répondait plus correctement. On tenta de discerner les obstacles à l'avant. Peine perdue : on n'y voyait rien... Et puis, à la vitesse de cinq à six nœuds à l'heure, le *Premier* frappa terre avec une violence terrible. Il était trois heures du matin.

Comment avez-vous vécu cet instant précis du choc contre le rivage?

- Ce choc me jeta hors du lit. D. et moi, qui occupions la même cabine, avons vite compris ce qui nous arrivait. Nous nous sommes retrouvés rapidement sur le pont où régnait déjà une grande confusion. Le bateau, ballotté par les flots, nous faisait penser à un animal pris au piège. Les vagues frappaient ses flancs. La poupe, soulevée par d'énormes vagues, se rabattait sur le haut-fond. Des enfants et des femmes criaient alors que d'autres priaient. La première opération a été l'abattage des mâts dans le but d'atténuer le roulis et le ballotement du navire. Les hommes, les femmes, les enfants, les tables, les chaises, les coffres, les tuyaux de poêle et autres divers objets étaient ballottés d'un côté et de l'autre des ponts.

... et le jour tardait à venir!

- L'attente nous sembla interminable. Trois longues heures d'enfer. Puis la lueur apparue. L'excitation était grande, et le bateau prenait rapidement l'eau. Mais la neige diminua et le vent commença à s'atténuer. La scène demeurait désolante : les vagues écumantes nous battaient et les mâts frappaient les flancs du bateau au point de perforer la coque. Nous scrutions anxieusement la lumière grise du matin et c'est là que nous avons entrevu la silhouette de quelques maisons de pêcheurs.

Vous avait-on repérés?

- Bien sûr. Sur la plage, six ou huit hommes s'agitaient et regardaient, impuissants, la scène depuis un moment dans le brouillard et la pénombre. Certains ont même essayé de mettre leur embarcation à l'eau, mais c'était peine perdue. La force de la vague les rejetait sur le rivage. Nous avons perdu plusieurs heures à tenter toutes sortes de manœuvres. Puis, attachée à une longue corde, une bouée a été lancée à la mer dans l'espoir qu'elle atteigne le rivage. L'opération réussit. Et là, quand même au péril de sa vie, le lieutenant Lysons et le second capitaine réussirent à mettre une barque à l'eau et, se tenant à la corde tendue, ils atteignirent le rivage. Le bras mystérieux de Dieu les protégea!

Malgré la situation, vous sentiez-vous soulagés?

- Oui, d'une certaine façon, quand nous avons pris connaissance des lieux. À un ou deux milles à l'ouest, le *Premier* se serait totalement fracassé sur les récifs et à l'est, à moins d'un mille, le même sort nous aurait attendus! Vers les dix heures, la neige avait cessé, le vent tomba et la mer se calma. J'observai une grande discipline et beaucoup de résignation parmi les passagers et l'équipage. On amena les porcs, les moutons et les oies sur le pont. On

y garda les moutons, mais on mit à l'eau les porcs et les oies dans l'espoir qu'ils nagent jusqu'au rivage, mais, à notre grand étonnement, on les retrouva morts sur la grève. C'est vous dire la force de la vague.

... il n'était pas question de demeurer dans l'épave...

- Bien sûr que non. Le capitaine amorça les manœuvres de débarquement. De peine et de misère, on mit à l'eau une barque assez grande pour contenir quelques personnes. L'aller-retour de l'épave à la grève était périlleux et source de grandes angoisses. Puis une embarcation plus grande, manœuvrée par deux ou trois Canadiens vint jusqu'à l'épave le long du câble tendu. L'un d'eux était M. Louis Roy, le leader du village. Il parla quelques mots en anglais et nous montra, tout fier, ses papiers de juge de paix. C'est lui qui nous apprit que nous nous étions échoués dans l'anse de Cap-Chatte. On débarqua alors, en commençant par les femmes et les enfants, sept ou huit à la fois. À huit heures du soir, le transbordement était terminé. Le major Bennett, le lieutenant Harris et le capitaine New quittèrent alors l'épave.

On se retrouve donc sur la plage, il fait nuit, il fait froid et 350 personnes doivent être logées ! Comment se sont comportés les habitants des lieux?

- Admirablement! Nous nous sommes répartis dans les maisons, les granges et les baraques. Les habitants ont tout partagé : logis et provisions pour l'hiver. Le lendemain et les jours qui ont suivi, les officiers et les habitants du lieu ont retiré de l'épave tout le matériel utile et toutes les provisions pour alimenter tout le monde. M. Roy a joué un rôle de premier plan dans l'organisation du séjour. On ramassa tout ce que la mer avait rejeté et qui pouvait encore être utile. On construisit des abris temporaires avec des bâches et les voiles du bateau.

La vie au quotidien ne devait pas être facile...

- Le surlendemain du naufrage, nous avons tous retrouvé un certain confort dans les maisons bondées.

Est-ce que tous purent se loger dans si peu de maisons?

- Non. Pas tous. La compagnie des grenadiers a dû s'installer dans une baraque temporairement érigée sur la plage. Ils ont eu froid. Ils faisaient des feux sur la plage.

Avez-vous reçu de l'aide d'autres habitants des alentours?

- Le troisième jour, à la suggestion de M. Roy, avec l'officier commandant, je me suis rendu à Sainte-Anne, un village à neuf milles de Cap-Chatte dans l'espoir d'y trouver d'autres accommodations pour les troupes. Nous y avons trouvé quelques maisons suffisantes pour loger les grenadiers. Comme la route – si on peut parler de route – n'était pas très praticable, on transporta une grande partie du détachement par petites embarcations. Mme B. apprécia beaucoup la belle maison de M. Sasseville. On rapporta à Cap-Chatte deux barils de farine pour compléter les provisions déjà accumulées dans les maisons.

Mais comment êtes-vous arrivé à communiquer avec le commandant général de Québec pour obtenir du secours?

- Dès le lendemain du naufrage, le lieutenant Lysons partit de Cap-Chatte vers dix heures, accompagné de deux guides canadiens-français. Le premier jour, ils couchèrent en forêt et le deuxième, ils atteignirent Grand Métis. Ils se procurèrent alors un cheval et un traîneau pour se rendre à Québec. Ils y arrivèrent après six jours. Quel bonheur de revoir Québec et d'y retrouver le major général. On affréta immédiatement le « royal mail-steamer » *Unicorn* sous le commandement du capitaine Douglas.



Baie de Cap-Chat, 1934.
Dessin : J. Daw, collection Jean-Marie Fallu.

On imagine la joie quand l'Unicorn a mouillé au large de Cap-Chat!

- C'a été une véritable liesse. La température était excellente. Toutes les embarcations disponibles ont été utilisées. Une trentaine de soldats ont été affectés, sous le commandement du lieutenant Gore, à la récupération de tous les effets demeurés dans l'épave ou entreposés sur la plage. *L'Unicorn* s'est rendu ensuite à Sainte-Anne-des-Monts. Là aussi, quelle joie! Et puis, vers les cinq heures, par temps très froid, ce fut le départ pour Québec, un voyage d'une trentaine d'heures. D'un cœur joyeux, nous nous sommes dirigés vers la caserne des Jésuites pour y passer l'hiver!

Que retenir de ce périple on ne peut plus périlleux?

- D'abord je retiens l'extraordinaire savoir-faire des hommes d'équipage sous les ordres du commandant New. Je n'oublierai jamais non plus le dévouement sans borne des citoyens qui nous ont assuré une subsistance et un confort, bien que relatif, suite à notre naufrage. Malgré l'effroyable catastrophe, dans des conditions climatiques périlleuses, on ne compta aucun blessé grave ni de décès! ♦

* Traduction libre de : *A Brief Narrative of the Shipwreck of the Transport "Premier", Near the Mouth of the River St. Lawrence, On the 4th November 1843, Having on Board the Head-Quarter Wing of the Second Battalion of the First or Royal Regiment, Proceeding from North America to the West Indies.* London, Jeremiah How, 1845.