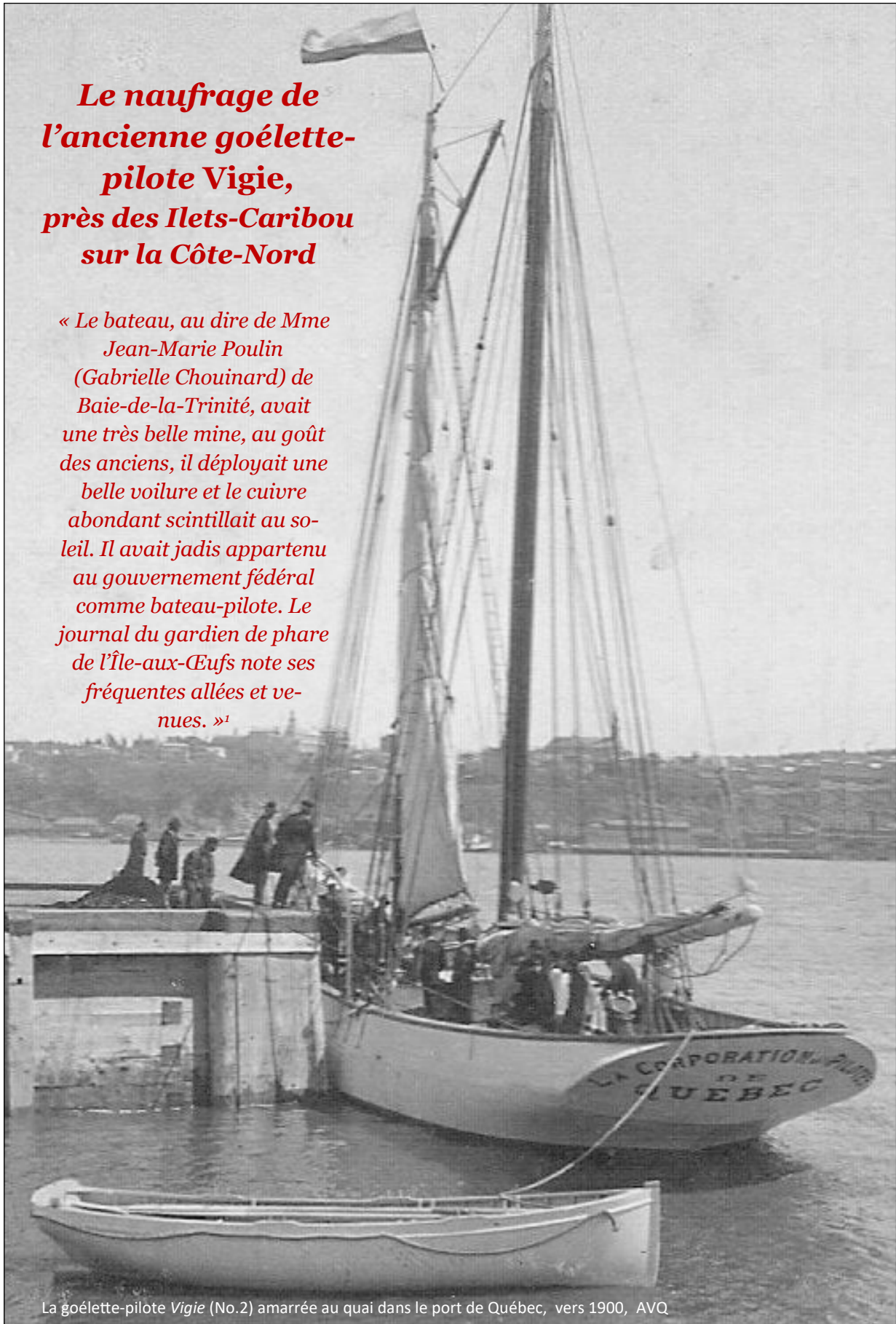
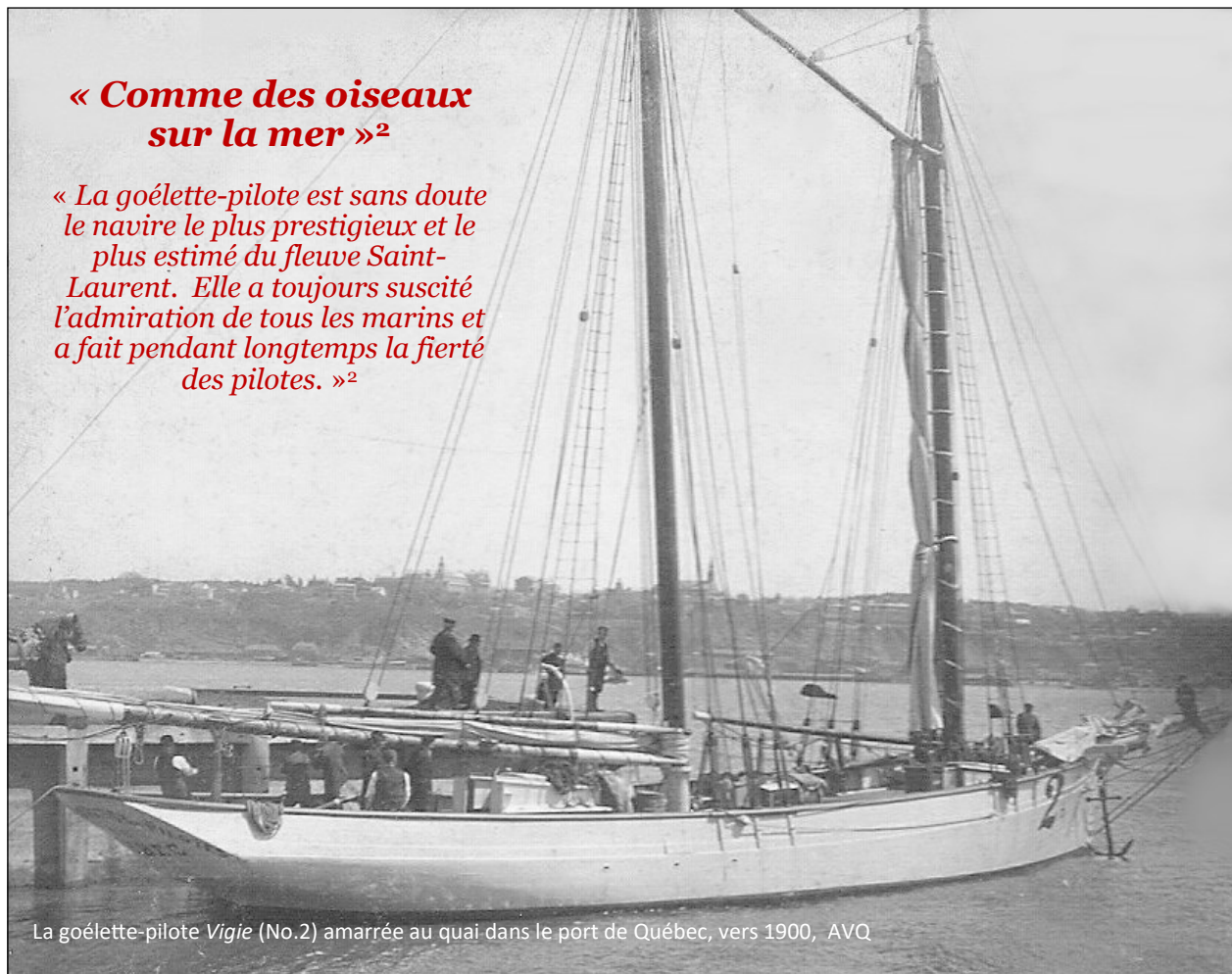


***Le naufrage de
l'ancienne goélette-
pilote Vigie,
près des Ilets-Caribou
sur la Côte-Nord***

*« Le bateau, au dire de Mme
Jean-Marie Poulin
(Gabrielle Chouinard) de
Baie-de-la-Trinité, avait
une très belle mine, au goût
des anciens, il déployait une
belle voilure et le cuivre
abondant scintillait au so-
leil. Il avait jadis appartenu
au gouvernement fédéral
comme bateau-pilote. Le
journal du gardien de phare
de l'Île-aux-Œufs note ses
fréquentes allées et ve-
nues. »¹*



La goélette-pilote Vigie (No.2) amarrée au quai dans le port de Québec, vers 1900, AVQ



**« Comme des oiseaux
sur la mer »²**

**« La goélette-pilote est sans doute
le navire le plus prestigieux et le
plus estimé du fleuve Saint-
Laurent. Elle a toujours suscité
l'admiration de tous les marins et
a fait pendant longtemps la fierté
des pilotes. »²**

La goélette-pilote *Vigie* (No.2) amarrée au quai dans le port de Québec, vers 1900, AVQ

La construction de la goélette-pilote *Vigie*

En 1877, la Corporation des pilotes du Saint-Laurent considère qu'il était urgent de construire un nouveau voilier en bois pour remplacer la goélette-pilote *Clara* (No.1). La Corporation commanda alors au constructeur Elzéar Auger de Québec une nouvelle goélette jaugeant 65 tonneaux, d'une longueur de 73,5 pieds (22,40m), d'une largeur de 21 pieds et d'une profondeur de 8,5 pieds. Complétée au début de l'hiver, la goélette-pilote *Mouette* quitta le quai de Québec pour le Bic, le 3 mai 1878, avec vingt-huit pilotes à son bord. Quelques mois plus tard, la goélette *Clara* fut vendue pour le transport de fruits frais.³

En juin 1888, la Corporation des pilotes commanda une seconde goélette-pilote. Le contrat fut alloué au constructeur Joseph-Alphonse Auger, pour la somme de 4,800\$. La *Vigie*, une goélette à voile en bois, d'une longueur de 70 pieds 7 pouces (21,51m) et jaugeant 59 tonneaux, est la dernière goélette-pilote construite à Québec en 1889. Sa construction fut complétée au printemps et lancée du chantier de la rivière Saint-Charles, le 24 mai 1889. La nouvelle goélette-pilote fut livrée par la suite à la station de pilotage du Bic, sous le commandement du pilote Narcisse Lavoie avec seize de ses collègues.⁴ À Québec, en 1925, Joseph-Alphonse Auger était un des rares charpentiers de navire, voire architecte naval, encore survivants, à 81 ans, à avoir travaillé dans un des quatorze chantiers de la rivière Saint-Charles, à construire des yachts vers l'âge de 30 ans et la goélette *Vigie* (à 45 ans) pour la Corporation des pilotes. Un métier ou une profession acquise auprès de son père Elzéar Auger.⁵

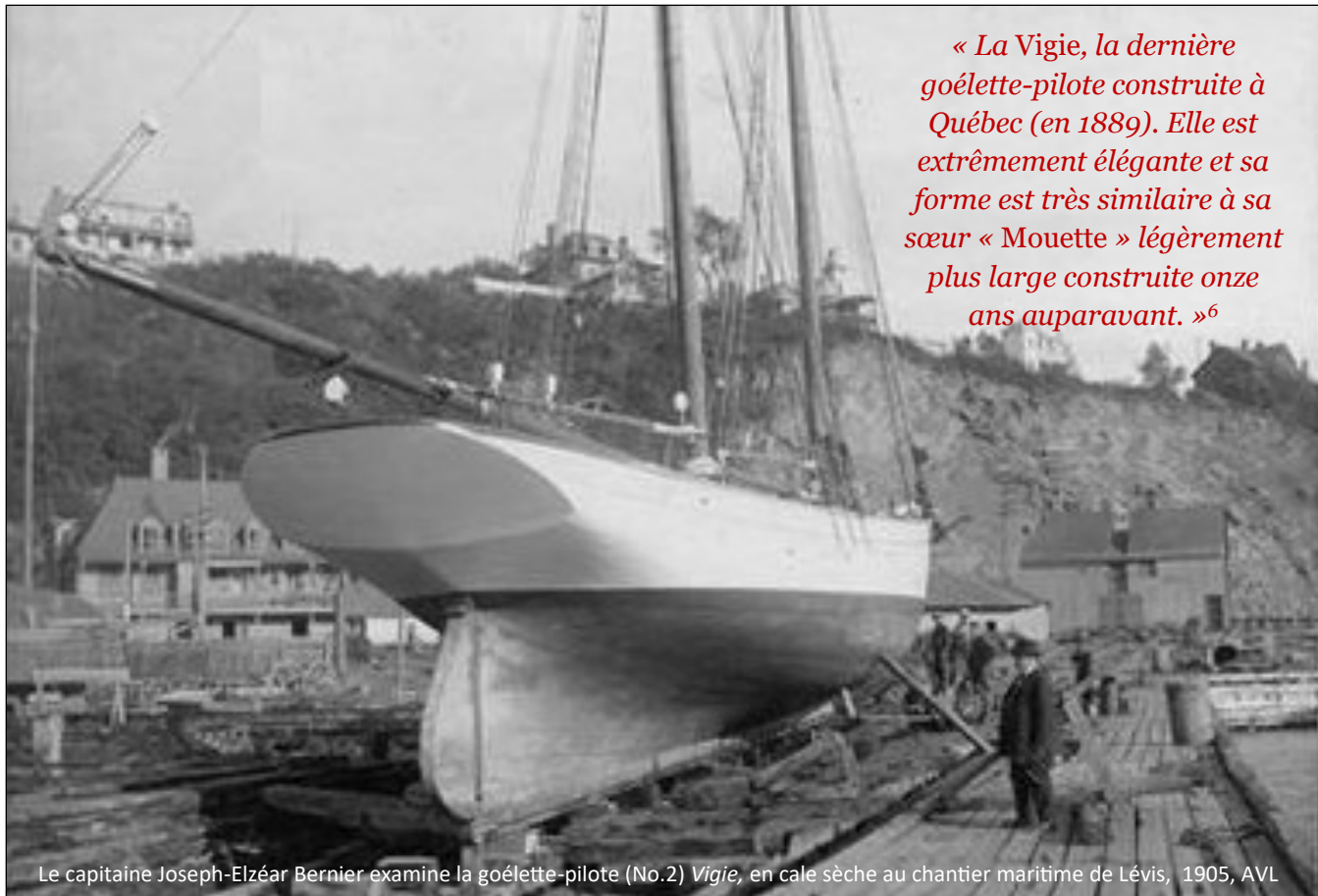
1. Page Titre: *La Vigie, Journal de la Côte-Nord*, 21-06-1967. Madame Jean-Marie Poulin est Gabrielle Chouinard, la fille d'Elzéar Chouinard, gardien du phare de l'Île-aux-Cœufs.

2. Alain Franck, *Les goélettes-pilotes du Saint-Laurent, comme des oiseaux sur la mer*, Chroniques du Saint-Laurent, dans *L'Escale Nautique*, no. 28, 2001, p. 8

3. Tom Cunliffe, *Pilotes*, Tome 1, *Les goélettes anglaises et américaines - Le pilotage au temps de la voile et des avirons, (Les dernières goélettes-pilotes sur le Saint-Laurent)*, par Alain Franck, 2001, p. 168-193

4. *Ibid.*, p. 192

5. Marius Barbeau, *Le Canada-Français*, Québec, Vol. XXVIII, No. 8, Avril 1941, *Les constructeurs de navires—Les voiliers de Québec*, p. 807



« La Vigie, la dernière goélette-pilote construite à Québec (en 1889). Elle est extrêmement élégante et sa forme est très similaire à sa sœur « Mouette » légèrement plus large construite onze ans auparavant. »⁶

Le capitaine Joseph-Elzéar Bernier examine la goélette-pilote (No.2) *Vigie*, en cale sèche au chantier maritime de Lévis, 1905, AVL

L'achat de la *Vigie* par le capitaine Joseph-Elzéar Bernier

« Attirés par les qualités nautiques des goélettes à voile, les pilotes du Saint-Laurent recherchent avant tout sa vitesse et son aptitude à serrer le vent, plutôt que sa capacité de chargement, pour aller efficacement à la rencontre des vaisseaux qui entrent dans le bas du fleuve. Les pilotes l'apprécient particulièrement pour sa marche et sa tenue à la mer. À la fin du XIXe siècle, ces deux goélettes-pilotes deviennent la fierté des pilotes du Saint-Laurent et suscitent l'admiration de tous. »⁶

6. Alain Franck, *Les goélettes-pilotes du Saint-Laurent, comme des oiseaux sur la mer*, Chroniques du Saint-Laurent, dans L'Escale Nautique, no. 28, 2001, p. 9-10

7. Tom Cunliffe, *Pilotes, Tome 1, Les goélettes anglaises et américaines - Le pilotage au temps de la voile et des avirons, (Les dernières goélettes-pilotes sur le Saint-Laurent)*, par Alain Franck, 2001, p. 168-193

8. Ibid., p. 192-193

9. Ibid.

10. *Les mémoires de J.-E. Bernier — marin, explorateur et découvreur*, PUL Diffusion, 2013, p. 9

Grâce à ces deux excellentes goélettes, la *Mouette* et la *Vigie*, la station de pilotes du Bic a continué d'opérer et d'offrir les services de pilotage sur le fleuve Saint-Laurent durant plus de seize ans jusqu'à l'avènement des navires à vapeur, plus puissants, qui les remplacèrent en 1905.⁷ En mars 1905, la Corporation des pilotes du Saint-Laurent fait paraître une annonce dans *Le Soleil* afin de vendre les deux goélettes-pilotes de la station de pilotage du Bic.⁸ « Des soumissions cachetées peuvent être soumises à la Corporation des pilotes à partir d'aujourd'hui jusqu'au 15 avril pour l'achat de deux goélettes-pilotes connues pour être les meilleurs voiliers sur le Saint-Laurent: *Mouette* (No.1) et *Vigie* (No.2). »⁹

Le capitaine Joseph-Elzéar Bernier, célèbre navigateur et explorateur de l'Arctique, visite le chantier maritime de Lévis où sont exposées, en cale sèche, les deux goélettes-pilotes à vendre. En 1906, le capitaine Bernier acquiert l'ancienne goélette-pilote *Vigie*: « Les goélettes utilisées pour le pilotage étaient de bons voiliers, solides et rapides, comme j'ai d'ailleurs pu m'en rendre compte quand j'ai acheté la *Vigie* en 1906. »¹⁰

«...cette ancienne goélette de pilote, après de nombreuses années de service au Bic, a rapporté un bon bénéfice quand je l'ai vendue (en 1912) et elle a été utilisée au cabotage pendant quatre ans, avant de couler. »¹¹

BANQ - Le Soleil, 1er août 1912

VENTE A L'ENCAN

Par A. M. MAXHAM & Co.,

La goélette "VIGIE"

Capacité 59.32 tonnes

Spécialement construite à Québec pour la Corporation des Pilotes

Telle qu'elle est maintenant, avec tout son gréement, ancre, chaînes, chaloupe, etc.

LA vente aura lieu au bureau de MM. MAXHAM, rue St-Pierre, MÉRCHÉDI, le 7 AOUT, à 11 heures & m.

VENTE D'UNE GOELETTE

Mercredi matin, on vendra à l'encan, au bureau de M. A. J. Maxam & Cie, la goélette *Vigie*, qui a un tonnage de 5932 ; elle fut bâtie à Québec, pour la corporation des pilotes.



Le capitaine Joseph-Elzéar Bernier examine la goélette-pilote *Vigie*, à Lévis, 1905, AVL

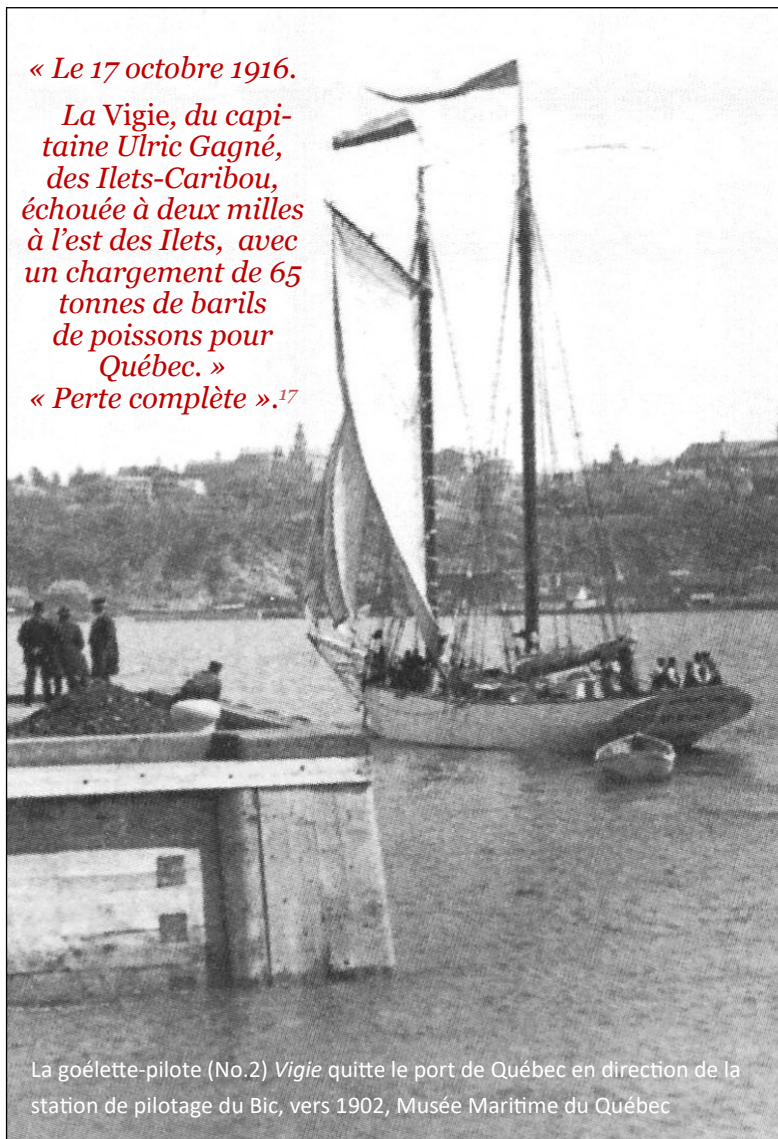
11. *Les mémoires de J.-E. Bernier — marin, explorateur et découvreur*, PUL Diffusion, 2013, p. 9

12. Alain Franck, *Naviguer sur le fleuve au temps passé 1860-1960*, Les Publications du Québec, 2000, p. 14-15

13. *Ibid.*, p. 14-15

14. *Les mémoires de J.-E. Bernier*, *Ibid.*, p. 9

Inspirée des goélettes de pêche, la goélette *Vigie* est un navire à voile en bois, dont le profil est davantage assimilable au voilier de plaisance rapide ou au yacht de course, qu'au navire de transport de marchandises. « Sa cale a d'abord été aménagée pour le logement des pilotes de la Corporation qui devaient aller rejoindre les vaisseaux pour les guider sur le fleuve. Elle n'était donc pas un navire de charge comme la plupart des goélettes à voile du Saint-Laurent. »¹² En raison de leur forme élancée et de leur allure élégante, plusieurs goélettes de cette époque, dont la *Vigie*, « seront des modèles de référence auprès des constructeurs de navire. »¹³ En 1912, après six ans d'utilisation comme voilier sur le fleuve, le capitaine Joseph-Elzéar Bernier met en vente l'ancienne goélette-pilote *Vigie*.¹⁴



« Le 17 octobre 1916.

La Vigie, du capitaine Ulric Gagné, des Ilets-Caribou, échouée à deux milles à l'est des Ilets, avec un chargement de 65 tonnes de barils de poissons pour Québec. »

« Perte complète ».¹⁷

La goélette-pilote (No.2) *Vigie* quitte le port de Québec en direction de la station de pilotage du Bic, vers 1902, Musée Maritime du Québec

Albini Chouinard acquiert la goélette *Vigie*

Alors qu'il se rendait à Québec pour poursuivre ses études, le jeune Albini Chouinard, âgé de seize ans, décide d'acheter l'ancienne goélette-pilote *Vigie*, mise en vente à l'encan par le capitaine et explorateur de l'Arctique Joseph-Elzéar Bernier.¹⁵ Originaire des Ilets-Caribou, Charles-Auguste Albini Chouinard, né le 6 septembre 1895, est le fils aîné d'Elzéar Chouinard, le gardien du phare de l'Île-aux-Œufs, en poste depuis le 1er juillet 1911.¹⁶

Albini Chouinard commence alors sa carrière de capitaine de navire, avec l'ancienne goélette-pilote *Vigie*, dont il est co-proprétaire avec son oncle le capitaine Ulric Gagné (époux de Rose-Anna Chouinard, la sœur de son père). Le capitaine Ulric Gagné effectue du cabotage sur la Côte-Nord depuis plusieurs années avec des goélettes de différents tonnages. Pendant quatre ans, ils effectueront du cabotage entre Sept-Iles et Québec, jusqu'à son naufrage, le 17 octobre 1916.¹⁷ Ce jour-là, le capitaine Ulric Gagné quitte Sept-Iles en direction du port de Québec, aux commandes de la *Vigie* afin de livrer une cargaison de 65 tonnes de barils de harengs. Une violente tempête de neige se déchaîne sur la Côte-Nord et force le navire à s'échouer (« se jeter à terre ») sur la rive à deux milles en bas des Ilets-Caribou.¹⁸

15. Léopold Hébert, *«Vivre pour naviguer, non pas naviguer pour vivre»*, La Presse, 13 juillet 1950, p. 23

16. Site web sur l'Île-aux-Œufs, *Les gardiens de phare*.

17. *La Vigie, Journal de la Côte-Nord*, Édouard Déry, *Chronique entre Terre et Mer*, 20 mars 1968.

18. *Ibid.*

19. *Le Soleil*, *La goélette « Vigie » est à terre, 17-10-1916*. L'équipage comprenait le capitaine Ulric Gagné, le second: Joseph Comeau; le matelot: Albert Fournier de Moisie. Durant cette tempête, il tombe neuf pouces de neige, mais selon Déry: « Tempête de neige: 1 pied »

20. Site web sur l'Île-aux-Œufs, *Un capitaine sur l'île*.

21. *Le Soleil*, *Une menace aux navires en bas, 18-06-1917*, p. 8-9

Le naufrage de la *Vigie*, le 17 octobre 1916

« Le brouillard causé par la neige abondante a eu pour résultat qu'une goélette s'est jetée à la côte, dans le bas du fleuve. Un télégramme reçu ce matin au Service des Signaux dit que la goélette « Vigie », du capitaine Ulric Gagné, de Bersimis, s'est jetée à terre, la nuit dernière, au cours d'une violente tempête de neige, à deux milles à l'est de l'Île Caribou (sic), soit à 234 milles de Québec. Elle était en route vers ce port. On croit que les membres de l'équipage ont réussi à se sauver non sans difficulté. »¹⁹

Albini Chouinard ne fait pas partie de l'équipage ce jour-là. Il s'était enrôlé dans la Marine marchande britannique afin de participer à la première Guerre mondiale (1914-1918). En octobre 1914, il avait traversé l'Atlantique sur le *CGS Cartier*, un des navires du premier contingent canadien envoyé en Angleterre.²⁰ Après le naufrage de la *Vigie*, le capitaine Ulric Gagné acquiert la goélette *Fabiola* et poursuit ses opérations de cabotage sur la Côte-Nord. Comble de malchance, la *Fabiola* sombre à l'entrée de la rivière Pentecôte, le 6 juin 1917, lorsque le fond de la goélette heurta et se brisa sur les débris de l'ancien quai de la *St-Maurice Pulp & Lumber*, laissés au fond de la rivière. L'équipage et les trois passagers purent se sauver sans difficulté, mais la goélette et sa cargaison furent une perte totale.²¹



« Les vestiges de la Vigie auraient été observés à proximité de la côte, entourée de sable par faible profondeur. Ce site se trouve à 6 kilomètres au nord du village des Îlets Caribou, et à environ 1 kilomètre au nord de la rivière Petite-Trinité. »

« Cet endroit est dynamique : l'accumulation de sable ou son érosion peut survenir rapidement. »²⁴

Albini Chouinard obtient son brevet de marin, puis plusieurs échelons d'officier durant la première guerre mondiale. « *Mon frère (Albini Chouinard) conquiert tous ses grades sur les navires de Sa Majesté et devint capitaine à 24 ans.* »²² Toutefois, la guerre lui laisse de mauvais souvenirs. En 1915, son navire est coulé par un croiseur allemand et il passe huit jours dans une chaloupe à la dérive en haute-mer. Le 18 février 1917, le « *HMS Asturian* », un navire auxiliaire affecté au transport des troupes, sur lequel il sert depuis deux ans, est torpillé en mer Méditerranée par le sous-marin allemand U-64. Gravement blessé à la tête, Albini est retourné, à la demande de ses supérieurs, dans sa famille à l'Île-aux-Oeufs. Durant cette période de convalescence, il reprend progressivement le travail en aidant son père comme assistant-gardien de phare.²³ Quatre mois avant le retour d'Albini de la guerre, le naufrage de la *Vigie* avait eu lieu au nord de la rivière Petite-Trinité, entre l'Île-aux-Oeufs et le village des Îlets-Caribou.

La localisation de l'épave de la Vigie

En 2015, le *Comité d'archéologie subaquatique de la Côte-Nord*, a réalisé un premier projet, entre le 21 août et le 10 septembre 2015, visant la reconnaissance de seize sites d'épaves sur la Côte-Nord. Sur les seize interventions prévues, quatorze d'entre elles ont pu être réalisées afin de vérifier l'information fournie par Napoléon Martin, un historien et plongeur passionné ayant mené des recherches sur les naufrages survenus le long du littoral nord du Saint-Laurent. Toutefois, les conditions climatiques et le manque de temps ont empêchés le *Comité d'archéologie subaquatique* de se rendre sur place et de vérifier la localisation de l'épave de la goélette-pilote *Vigie*, échouée le 17 octobre 1916.²⁴

Il est important de préciser que « de 1982 à 2011, Ange-Albert Gauthier et Napoléon Martin ont cherché à localiser l'épave de la *Vigie* aux alentours de la rivière Petite-Trinité, suite aux observations des résidents des Îlets Caribou. Durant les années 1980, Ange-Albert Gauthier avait notamment signalé à Napoléon Martin de l'*Équipe sous-marine Côte-Nord*, l'existence d'un amoncellement de vestiges en bois correspondant à une épave, au nord de la rivière Petite-Trinité. »²⁵ On ne peut que souhaiter une prochaine campagne de recherche d'épaves sur la Côte-Nord afin que le *Comité d'archéologie subaquatique* puisse vérifier et valider les informations concernant la localisation du site de l'épave de la *Vigie*, qui n'a malheureusement pu être visité ni investigué lors de la campagne de 2015.²⁶

22. Site web sur le phare de l'île-aux-Oeufs, *Un capitaine sur l'île*

23. Ibid.

24. Vincent Delmas et Mathieu Mercier Gingras, *Projet d'inventaire des épaves de la Côte-Nord : Activités de 2015*, Volume 1 à 3, Université de Montréal, Montréal, juillet 2016.

25. Ibid., Volume 3 : *Goélette-pilote Vigie (1916)*, p. 27-32

26. Ibid., p. 27

L'influence de la *Vigie* sur la carrière du capitaine Albini Chouinard



Le capitaine Ulric Gagné



Le capitaine Albini Chouinard, vers 1924, avec son fils Robert-Patrick



Le capitaine Charles-Auguste Albini Chouinard, vers 1950.
Source: Madame Andrée Jourdain

On peut certainement se demander si le fait d'avoir acheté l'ancienne goélette-pilote *Vigie*, du célèbre capitaine et explorateur de l'Arctique Joseph-Elzéar Bernier, a exercé une influence sur la carrière d'Albini Chouinard. « *Vivre pour naviguer et non pas naviguer pour vivre* »²⁷, telle était la maxime de ce marin, dont la carrière maritime de plus de 50 ans est remplie d'exploits remarquables. Pendant près de 35 ans, il a été le capitaine aux commandes de plusieurs brise-glaces du gouvernement du Canada pour effectuer des opérations de dégagement des glaces sur le fleuve, de ravitaillement des phares, des missions de sauvetage en mer, ainsi que des expéditions d'explorations scientifiques et de ravitaillement des régions éloignées de l'Arctique.²⁸

Dans les années 1920, il travaille pour la compagnie *Clarke Steamship*, à titre d'officier, puis capitaine et commandant de plusieurs navires: *SS Labrador*, *SS Gaspesia*, *SS New Northland* et le *SS North Shore*. En 1929, le ministère de la Marine et des Pêcheries l'engage comme officier puis capitaine à bord des brise-glaces *Montcalm* et *N.B. McLean* pour les opérations de dégagement des glaces sur le fleuve. En 1935, il est nommé capitaine du bateau-pompe *Citadelle* au port de Québec. De 1939 à 1946, il s'enrôle dans la Réserve royale du Canada (R.C.N.R.), où il obtient successivement les grades de *Mate* (1940), *Chief Skipper* (1940-41), *Skipper Lieutenant* (1942-43) et de *Lieutenant-Commander* (1943-46). En 1940-1941, il est aux commandes du navire *NCSM Ross Norman*, puis du croiseur *NCSM Ambler*. De 1942 à 1946, il est officier d'entraînement, puis adjoint du Maître de port de la base navale d'Halifax.²⁹

De 1946 à 1950, il est capitaine du brise-glace *Saurel* pour les opérations de sauvetage, d'inspection et de ravitaillement des phares le long des côtes de Terre-Neuve et du Labrador, dans le détroit de Belle-Isle et dans le golfe Saint-Laurent. En 1950 et 1951, il est nommé aux commandes du brise-glace *C.D. Howe*, un nouveau navire patrouilleur et ravitailleur de l'Arctique, avec lequel il effectue les deux premières expéditions annuelles de ravitaillement des communautés isolées du Labrador, de la Baie d'Hudson et des mers Arctiques. Blessé en préparant l'expédition de 1952, il coordonne jusqu'en 1958, année de son décès, les opérations de la flotte de brise-glaces du Saint-Laurent, à Québec.³⁰

Le naufrage de la *Vigie*, le 17 octobre 1916, marque la disparition définitive des dernières goélettes-pilotes à voile construites en bois à Québec, par des constructeurs de navires toujours en quête de leur élégance, de leur efficacité et de leur innovation pour le service des pilotes du Saint-Laurent. Il s'agit, sans contredit, de la disparition d'un des bijoux du patrimoine maritime du Québec qui est survenue à ce moment. « Depuis lors, les goélettes-pilotes *Mouette* et *Vigie* sont devenues des symboles du pilotage à voile sur le fleuve... »³¹ « Dans les années 1960, la Corporation des pilotes a offert, à quelques reprises, un modèle à échelle réduite de la goélette-pilote *Mouette* au capitaine du premier navire de l'année à accoster au port de Québec. »³²

27. Léopold Hébert, « *Vivre pour naviguer, non pas naviguer pour vivre* », La Presse, Montréal, 13 juillet 1950, p. 23

28. Site web sur le phare de l'île-aux-Œufs, *Un capitaine sur l'île* : www.ileauxoeufs.org

29. Ibid.

30. Ibid.

31. Alain Franck, *Les goélettes-pilotes du Saint-Laurent, comme des oiseaux sur la mer*, Chroniques du Saint-Laurent, dans L'Escale Nautique, no. 28, 2001, p. 12

32. Alain Franck, Ibid., p. 12 De nos jours, le capitaine du premier navire de l'année à accoster au Port de Québec reçoit une canne à pommeau d'or.

Remerciements: Un très grand merci à Michèle Chouinard et à Georges Chouinard pour la recherche de l'information et des références, la correction du texte et leurs commentaires. Un merci tout spécial à Robert Chouinard pour l'information concernant le livre *Pilots* (de Tom Cunliffe) et la vidéo des recherches de l'UQAM concernant la *Vigie*. Merci également à Vincent Delmas de l'UQAM pour le rapport de 2015 du *Comité d'archéologie subaquatique de la Côte-Nord* et à l'archéologue et anthropologue Érik Phaneuf pour les informations concernant le naufrage de la *Vigie* près des Ilets-Caribou. RC