

LE NAUFRAGE DU MAUDE





Parc national d'Oka
2020, chemin d'Oka
Oka (Québec) J0N 1E0
Tél.: (450) 479-1338
Téléc.: (450) 479-6250
parc.oka@sepaq.com
www.sepaq.com



Nouvelle adresse
270 grande cote, St-Eustache
Qc, J7P 3P9

Notre impression, Votre image
Design • Impression • Conception web • Objets Promotionnels
www.qualiteimage.com - 514.820.8838

REPLISSAGE À DOMICILE
*BBQ *RÉSIDENTIEL *AUTRES

R CLÉMENT
PROPANE

514-808-8289

ACE CENTRE DE RÉNOVATION BASTIEN INC.

265 St-Michel
Oka (Québec) J0N 1E0
Téléphone: 450 479-8441
Télécopieur: 450 479-8482

GARAGE DENIS DURAND ENR.

43, St-Dominique
Oka (Québec) J0N 1E0
Tél. : (450) 479-8825

DENIS DURAND
Propriétaire

LA PLACE POUR VOTRE VÉHICULE

Bur. : (450) 479-6588
Fax : (450) 479-6740

ANTHONY SPINO
CELL. : (514) 968-8890

Spino Plomberie inc.

Chauffage • Radiant • Gaz Naturel • Propane
Pompes • Traitement d'eau

17, rue de la Pinède, Oka, Québec J0N 1E0

Tél.: 450 479-6170
Téléc.: 450 415-0654
magasin.abbaye.oka@videotron.ca
www.magasinabbayeoka.com
1500, chemin Oka, Oka (Québec) J0N 1E0

Magasin de l'Abbaye d'Oka

Le Plein Air
9147-5301 QUÉBEC INC.
Restaurant-Terrasse

23, Notre-Dame
Oka, Qc J0N 1E0

☐ *Carole Nolet*
☐ *Manon Léger*

Tél: 450 479-6004
Fax: 450 479-6606



Mot du président

Par Robert Turenne

Les membres du CA

Robert Turenne
Président

Réjeanne Cyr
Vice-présidente

Marc Bérubé
Vice-président

Marjolaine André
Secrétaire

Lucie Béliveau
Trésorière

Yolande Bergevin
Administratrice

Merrill Barsalou
Administrateur

Aucun d'entre nous n'était présent lors du naufrage du Maude, en 1906. Voilà un problème récurrent rencontré lors des travaux de recherches que les membres de la Société d'histoire d'Oka effectuent avant de publier un Okami.

En effet, s'il est possible d'obtenir des précisions et de vérifier des points nébuleux lors de discussions avec des intervenants vivants, il est, évidemment, impossible de le faire avec les personnes disparues.

Le naufrage du Maude documenté dans ce numéro en est un exemple. Personne (vivant encore) n'y était!

Le travail de l'historien consiste donc en partie à séparer le bon grain de l'ivraie. Il s'agit en fait de vérifier l'exactitude des sources lors de la collection des données historiques. Nous ne pouvons nous fier sur les légendes, les ouïe-dires et les anecdotes.

Voilà une des causes du délai de publication de cet Okami, le premier depuis un an. Nous tenons toujours à publier plus souvent, mais nous avons réalisé que nous devons changer notre méthodologie afin d'accélérer le développement des futurs numéros. Nous avons donc déjà commencé la mise en œuvre du prochain numéro et même du suivant!

Dans le premier article de ce numéro, je vous présenterai les membres de la Société d'histoire d'Oka participant activement à la gestion de la Société, à la réalisation de l'Okami ainsi qu'aux autres fonctions requises par la Société. Vous pourrez constater que nous sommes tous très actifs!

Dans ce numéro :

-Mot du Président	3
-Une journée à la Société d'histoire d'Oka	4
-Le naufrage du vapeur ...	6
-Pourquoi le vapeur Maude sombra...	10
-Dernier épisode du trafic maritime ...	12
-À la recherche de l'épave du Maude...	17
-Liste approximative des passagers...	19
-L'année 1906	20
-Mots croisés # 5	22

Société d'histoire d'Oka

2017 chemin d'Oka
C.P.3931
Oka QC J0N 1E0
www.shoka.ca

ISBN 0835-5770
Dépot legal: Bibliothèque nationale du Canada
Bibliothèque nationale du Québec

Licence (CC-by-nc-sa). Le contenu de cette publication peut être reproduit avec mention de la source, à la condition de l'attribuer à l'auteur en citant son nom. Utilisation non-commerciale seulement. Les textes n'engagent que la responsabilité de l'auteur. La Société d'histoire d'Oka est membre de la Fédération des sociétés d'histoire du Québec.

Une journée à la Société d'histoire d'Oka

Par Robert Turenne

Plusieurs membres nous demandent ce que nous faisons de nos journées à la Société d'histoire d'Oka. Tout d'abord, mentionnons que nous sommes ici à temps partiel. Le mercredi après-midi, depuis plusieurs années, les membres actifs de la Société se réunissent à la maison Lévesque, sur le chemin d'Oka. Il y a toujours au moins 6 personnes présentes, mais la moyenne ne cesse d'augmenter. Quelquefois, 15 personnes sont présentes. Mais que font tous ces gens?

Les membres faisant partie du Conseil d'administration ont des tâches définies: administration, secrétariat, etc. Leurs noms et titres sont en page 3.

Plusieurs projets spéciaux sont aussi en marche à tout moment. Par exemple, **Merrill Barsalou** numérise des photos et autres documents en utilisant un poste de travail spécialement configuré. En effet, un ordinateur puissant et optimisé est relié à un numériseur (scanner) haute résolution. Nous avons développé une procédure détaillée afin d'optimiser la qualité des résultats de la numérisation. Merrill est aussi en charge du transfert des vieux films (8 et 16 millimètres) sur un support numérique. Il peut aussi transférer le contenu de vieux rubans magnétiques (en bobine ou en cassette) sur un support numérique.

Parallèlement, **Marjolaine André** vient de compléter la numérisation de tous les Okamis que la SHO a publiés depuis sa fondation, en 1985. Ces documents seront très bientôt disponibles sur le site web de la Société. Pour l'instant, vous pouvez déjà acheter une copie (couleur) de tous ces Okamis lors de votre prochaine visite dans nos locaux.

En passant, le site internet est en refonte. Nous avons eu la chance d'avoir une équipe

d'étudiants du **CEGEP de St-Jérôme** à notre disposition pour mettre sur pieds un système d'archivage et de publication de documents numériques. Donc, avant la fin de 2014, une grande partie des documents déjà numérisés sera accessible à tous les membres en règles grâce à l'internet. Nous serons une des seules sociétés d'histoire à posséder un système de ce genre au Québec.

Réjeanne Cyr, vice-présidente, est en charge des archives. Nous avons une salle réservée avec accès contrôlé où nous conservons les milliers de photos que nous numérisons. Nous y trouvons aussi les documents manuscrits qui font parties des différents fonds dont nous avons la garde. Réjeanne s'assure que les documents ne sont pas égarés et que ceux qui sont prêtés sont répertoriés.

Lucie Béliveau s'occupe des finances. Elle nous aide à comptabiliser les revenus et dépenses de la SHO. Elle s'assure que tous les mécanismes tournent rond! Lucie participe aussi à la rédaction d'articles pour l'Okami.

Yolande Bergevin participe ... à tout! Secrétariat, gestion des membres, gestion des documents... support moral! Yolande a aussi participé à la création des Okamis parus au cours des dernières années.

Marc Bérubé nous aide à compléter la protection des documents d'archive hors format. En effet, plusieurs documents faisant partie de nos fonds sont ou très grands, ou très épais, ou très fragiles. Par exemple, plusieurs photos sont montées sur des cartons dont les dimensions dépassent la grosseur d'une feuille de papier standard. De plus, les cartes géographiques anciennes peuvent avoir plus de deux mètres de long! Marc place ces documents dans des emballages spécialement conçus et fabriqués par lui.

Réal Raymond est impliqué dans l'acquisition et le traitement de nouvelles archives. Par exemple, il est en train de compléter la numérisation des notes manuscrites d'Urgel Lafontaine, pss. Il participe à des projets de recherche nouveau genre: il est l'instigateur du projet d'étude des éboulements au village d'Oka (article à venir dans un prochain Okami). Ce projet fait appel à des technologies modernes et Réal travaille avec des archéologues expérimentés pour faire avancer ce dossier.

Jacques Fournier est un collaborateur de longue date. Il sera d'ailleurs le conférencier invité cette année lors de l'assemblée générale de la SHO, le 13 avril 2014. Jacques est souvent cité en référence dans nos textes, car il a acquis une connaissance exceptionnelle de l'histoire d'Oka. Il y a résidé une bonne partie de sa vie, en plus d'être très impliqué dans plusieurs dossiers en tant que maire de la paroisse.

Rita Lavallée vient nous voir de temps en temps et participe, avec Réjeanne, à la mise à jour des archives de la SHO. Elle est impliquée en particulier dans la mise aux normes de la banque d'articles de journaux.

Denise Bourdon est avec nous depuis plusieurs années. Elle a agi comme secrétaire pendant longtemps et elle nous fournit aussi des mots croisés.

Finalement, notre historien, **Gilles Piédalue**, nous guide dans l'exécution des recherches et dans leur documentation. Nous apprenons à utiliser les méthodes qui font que notre publication, l'Okami, est considérée comme un ouvrage de référence crédible auprès des historiens et autres chercheurs.

Nous aimerions avoir l'aide d'une ou deux personnes pouvant faire la mise en page de l'Okami. Il s'agit d'un travail minutieux qui demande une bonne compréhension des différents sujets sur lesquels nous travaillons. Il

faut aussi avoir un peu d'expérience avec un logiciel d'édition comme Microsoft Publisher, ou même Microsoft Word (ou l'équivalent sur Mac). Nous pourrions alors publier plus souvent.

Enfin, nous sommes toujours à la recherche d'articles pouvant être publiés dans l'Okami. Les sujets peuvent être très variés. C'est à vous de décider!



Yolande Bergevin, Réjeanne Cyr, Lucie Béliveau Fonds: SHO



Les archives de la salle Pierre Bernard Fonds: SHO

Le naufrage du vapeur Maude au lac des Deux-Montagnes en septembre 1906, quelques témoignages.

Par Marjolaine André et Gilles Piédalue

Le vapeur Maude, un navire de l'Ottawa River Navigation Company, quitte le quai Brown vis-à-vis Papineauville dans la soirée du mercredi 26 septembre 1906. Après un arrêt à la Chute-à-Blondeau pour embarquer des passagers et des marchandises, le vapeur appareille vers 23 heures et poursuit sa route vers Montréal.¹ À son bord prennent place une quinzaine de voyageurs et une douzaine de membres d'équipage (voir l'encart 1 qui donne la liste approximative des passagers et des membres d'équipage). La cargaison était constituée en partie d'animaux destinés probablement au marché de Montréal.²

Le fil des événements selon le capitaine du Maude

Rappelons le témoignage du capitaine Gauthier paru dans le journal La Patrie au lendemain du drame : «Au phare de la Pointe aux Anglais, à environ trois milles d'ici me sentant très fatigué, j'abandonnai la roue pour la confier au pilote M. Wilfrid Girard. Je vis dans le lointain des lumières d'un navire en marche venant à notre rencontre. J'avisai mon pilote de tenir "Le Maude" à gauche, coté Oka, pour donner le chenal entier au navire qui remontait l'Ottawa, en cas où ce dernier aurait un plus fort tirant d'eau que le nôtre. Sachant l'eau profonde assez pour

nous, même en dehors du chenal régulièrement suivi par tous les navires, je ne craignais pas de donner cette direction à mon vapeur.»³

Présumant que le tirant d'eau de l'Ottawan était plus grand que celui du Maude, le capitaine Gauthier aurait voulu par sa manoeuvre donner plus d'eau à l'Ottawan. Ce commentaire montre qu'il connaissait la situation peu favorable à la navigation lors du drame. Vicaire à la paroisse d'Oka cette année-là, Urgel Lafontaine confirme que le niveau du lac était particulièrement bas à ce moment. Celui-ci rapporte qu'«En octobre 1906, le lac était très bas. On ne pouvait pas sortir du bassin du séminaire même en chaloupe.»⁴

Gauthier poursuit son récit de la façon suivante : «Ces ordres donnés je m'endormis assis sur un siège à côté du pilote. Je fus tiré de mon sommeil par un coup de sifflet, je vis les lumières d'un navire en marche, j'avisai mon pilote de tenir le Maude à gauche, coté Oka, pour donner le chenal entier au navire qui remontait : c'était l'Ottawan, qui nous disait de faire la rencontre à droite. Je sifflai coup sur coup, lui demandant de faire la rencontre par la gauche ou nous nous étions engagés. L'Ottawan répondit par un coup de sifflet, il

¹ La Patrie, "L'abordage d'hier sur le Lac des Deux-Montagnes", 28 septembre 1906, pp.1 et 9, p.1. L'appellation «Chute-à-Blondeau» est attestée dès 1875 et réfère à une chute sur la rivière des Outaouais en amont de Carillon. Cette chute est disparue avec l'élévation du niveau de l'eau provoquée par la construction du barrage hydroélectrique de Carillon. Réseau du patrimoine franco-Ontarien, Ressources franco-ontariennes "Chute-à-Blondeau", site consulté le 4/09/2013, http://www.rpfo.ca/fr/Itinéraires-Touristiques_36/Chuteablondeau_40.

² Ibidem.

³ Ibidem.

⁴ Lafontaine Urgel, Cahiers d'Urgel Lafontaine, Cahiers 5 Canaux du village, p. 49.

⁵ La Patrie, "L'abordage d'hier sur le Lac des Deux-Montagnes", 28 septembre 1906, pp. 1 et 9, p.1

était trop tard, Le Maude était éventré en plein coté». ⁵

Le commandant de l'Ottawan rapporte une autre version

Par ailleurs, Georges Depencier relate les faits différemment: «Nous remontions la rivière coté nord et le Maude la descendait. Les deux bateaux allaient à toute vitesse. En apercevant le Maude notre sifflet a donné le signal réglementaire; quatre coups et nous n'avons pas eu de réponse. Nous avons entendu deux coups de sifflets du Maude lorsque la collision était inévitable». ⁶ Le capitaine Depencier ne put expliquer comment Le Maude se trouvait dans sa trajectoire. D'après lui, l'Ottawan était bel et bien dans son couloir et c'est le Maude qui était en faute.

Évidemment, le Maude ne pouvait être à la fois au nord et au sud du chenal. Nous verrons un peu plus loin lequel des deux capitaines rapporta le mieux les faits.

Le naufrage fait trois victimes

À 1h15, les passagers sont réveillés par le bruit de la collision et l'eau s'engouffre immédiatement dans une brèche de cinq pieds de profondeur. Constatant les dégâts, le capitaine Gauthier crie à l'Ottawan de venir se coller au flanc de son navire. Il dirige les passagers sur le pont supérieur, puis sur le toit. L'Ottawan aborde aussitôt le Maude et ses passagers aident les naufragés à se hisser à son bord. ⁷ Mais durant cette manoeuvre, Maggie Benson, une employée au service de l'Ottawan disparaît dans le navire éventré. ⁸

Au moment du drame le mécanicien en chef, Barthélemy Patry, dormait dans sa cabine. C'est le mécanicien en second, un dénommé Rougeau, qui surveillait la chaudière. Pour éviter son explosion, Rougeau ouvrit les valves lorsqu'il vit l'eau envahir la chambre des machines. Après avoir réveillé Patry, il monta sur le pont supérieur. On retrouva le corps du mécanicien en chef quelques heures après l'accident. On prétendit qu'il mourût en héros en sacrifiant sa vie pour sauver celle de ses compagnons. ⁹ La troisième victime, un cocher de Montebello, Raoul Honoré Barrette voyageait avec son attelage. Au moment de l'évacuation, on dit qu'il était à calmer son cheval paniqué.

Le Maude sombra tout d'une pièce en moins de dix minutes. Il reposait dans vingt pieds d'eau et sa quille touchait le fond dans toute sa longueur. Ses ponts étaient crevés et seule sa superstructure émergeait. Une multitude de débris flottait sur l'eau, des meubles, des portes, des fenêtres et des carcasses d'animaux. Seul un boeuf et quelques volailles purent s'échapper du naufrage. ¹⁰

Les opérations de sauvetage

Les naufragés restèrent sur l'Ottawan jusqu'à l'arrivée du vapeur Hall qui les ramena à Montréal. L'Ottawan regagna son quai à Rideau vers vingt heures le jour même.

Au petit matin, toujours à son poste, le capitaine Gauthier attendait l'arrivée du scaphandrier et du ponton qu'un remorqueur devait amener de Carillon. Urgel Lafontaine raconte comment la nouvelle du drame atteignit Oka : «On était à percer le mur de

⁶ La Patrie, "L'abordage d'hier sur le Lac des Deux-Montagnes", 28 septembre 1906, pp. 1 et 9, p.9.

⁷ Ibidem.

⁸ La Presse, "Trois victimes d'une collision", 28 septembre 1906, pp. 11-12, p.11. La Patrie, «Un fatal abordage sur la rivière Ottawa, près de l'Île aux Cochons, la nuit dernière», 27 septembre 1906, pp. 11-12.

⁹ La Patrie, "L'abordage d'hier sur le Lac des Deux-Montagnes", 28 septembre 1906, pp. 1 et 9, p.9.

¹⁰ La Patrie, "L'abordage d'hier sur le Lac des Deux-Montagnes", 28 septembre 1906, pp. 1 et 9, p.1.

revêtement pour y passer le canal d'égouts lorsqu'un enfant, Rosario Mallette, nous arrivait tout essoufflé pour nous apprendre le naufrage du "Maud", bateau de l'Ottawa river co. L'Ottawan de la compagnie Hall Ottawa, l'avait frappé et coulé à peu près deux milles plus haut qu'Oka, entre 1 et 2 heures du matin, par un beau clair de lune un 27 septembre 1906.»¹¹ Plusieurs Okaïens aidèrent au repêchage du corps de Monsieur Patry et des débris. Lafontaine identifie Gédéon Lamouche, Magloire Roussin, Théophile Ladéroute et Zéphire Laberge. Appelé sur place, le maire d'Oka, Louis Clermont, en avisa le coroner.¹²

Deux jours après le naufrage, au moment de son inspection par le Bureau de la Cour des naufrages de Montréal, le Maude reposait bien au fond du lac. Sa proue pointait le phare de Pointe-du-Lac et des morceaux de sa superstructure manquaient. L'opération de renflouage fut dirigée par Robert Shepherd, propriétaire et président de l'Ottawa River Navigation Company. Quelques pièces de machinerie furent récupérées.¹³ Shepherd renonça à renflouer l'épave. On se contenta de la retourner au bout du chenal pour dégager la route de navigation après l'avoir coupée en deux.¹⁴

Dans les jours suivants, «Un vent du sud-ouest entraîna les épaves sur le rivage du lac. Des indiens à qui on avait donné le bois, vinrent les recueillir. Ils aperçurent quelque chose qui ressemblait à une jambe.

S'approchant, ils reconnurent le corps de Mlle Benson qui se trouvait retenu par son linge au plancher intérieur du pont du bateau. Elle était noyée depuis quatre semaines. Elle n'était plus reconnaissable. Son corps fut transporté à la maison de son père. Elle eut ses funérailles en octobre.»¹⁵ Née à Oka le 30 mars 1883, Maggie Benson était la fille aînée de Joseph Benson, second pilote sur le vapeur Scotsman. Selon les journaux de l'époque, Mlle Benson travaillait comme femme de chambre sur le Maude.¹⁶

Les résultats de l'enquête officielle

Suite à la tragédie et comme à l'accoutumée, le Département de la Marine et des Pêcheries du Canada ouvrit une enquête. Le Bureau de la Cour des naufrages de Montréal se réunit dès le 3 octobre 1906 pour examiner les circonstances du naufrage.¹⁷

Selon le rapport, la nuit était belle, noire mais claire. Les lumières des deux navires étaient bien visibles à distance. Or, les deux navires naviguaient du mauvais côté du chenal, le Maude du côté nord du chenal et l'Ottawan du côté sud. Selon les règles de navigation, un navire doit remonter un cours d'eau à droite et le redescendre à gauche. Sur ce point, la version d'Évangéliste Gauthier était exacte. Par ailleurs, on comprend mal pourquoi Depencier a menti sur la position de son navire. Une rivalité entre les deux capitaines qui appartenaient à deux

¹¹ Lafontaine Urgel, *Cahiers d'Urgel Lafontaine*, Cahiers 5 Canaux du village, p. 50.

¹² *La Patrie*, "L'abordage d'hier sur le Lac des Deux-Montagnes", 28 septembre 1906, pp. 1 et 9, p. 1.

¹³ Lamirande André, Séguin Gilles. *A Foregone Fleet: A Pictorial History of Steam-Driven Paddleboats on the Ottawa River*. Cobalt. Ont. Ed. Highway Books Shop, 1982, 160 pages, p. 42.

¹⁴ Lamirande André, Séguin Gilles. *A Foregone Fleet: A Pictorial History of Steam-Driven Paddleboats on the Ottawa River*. Cobalt. Ont. Ed. Highway Books Shop, 1982, 160 pages, p. 43. Lafontaine Urgel, *Cahiers d'Urgel Lafontaine*, Cahiers 5 Canaux du village, pp. 51-52.

¹⁵ Lafontaine Urgel, *Cahiers d'Urgel Lafontaine*, Cahiers 5 Canaux du village, p. 52.

¹⁶ Voir l'encart 1 : liste des membres de l'équipage du Maude le 27 septembre 1906.

¹⁷ Archives Nationales du Canada, O.G.V. Spain, Wreck Commissionner, *Formal investigation into the causes which led to the collision between the S.S. Ottawan and the S.S. Maude*, Montréal, 8 octobre 1906, 3 pages.

compagnies concurrentes pourrait peut-être expliquer en partie le comportement de Depencier.

Le pilote du Maude déclare aux enquêteurs qu'il a vu la tête du mât et les feux tribord de l'Ottawan à environ un mille. À ce moment, le capitaine dormait dans la cabine de pilotage. N'appréhendant aucun danger, le pilote n'appela pas le capitaine. Il poursuivit sa route en présumant que les deux navires se croiseraient sans danger même s'ils n'étaient pas dans le bon couloir. Peu après, il entendit un coup de sifflet provenant de l'Ottawan. Réveillé par le bruit, le capitaine commit la très grave erreur de répondre par deux coups de sifflet. Il enfreignait ainsi la règle de navigation dite «des signaux croisés». Selon cette règle, des navires en approche venant de directions opposées ne peuvent répondre à un coup de sifflet par deux coups, ou répondre à deux coups de sifflet par un coup. À ce moment, le pilote du Maude vira à tribord (à droite) et la collision survint immédiatement.

À la roue de gouverne, le pilote était l'officier responsable du Maude cette nuit-là. Selon l'opinion de la Cour, il est coupable de ne pas avoir agi plus rapidement pour éviter la collision. Quand il vit les feux du navire en approche si près, il aurait dû stopper le navire, donner trois coups de sifflet et reculer à toute vitesse. De cette façon, la collision aurait pu être évitée ou du moins, les conséquences de l'accident auraient été moins graves.

La Cour estime que le désastre fut causé par les mauvaises manœuvres du capitaine et du pilote du Maude. En conséquence, elle suspend pour un an le certificat qui permettait à Évangéliste Gauthier de commander un navire de passagers entre Ottawa et Montréal. Est aussi suspendu pour

18 mois le certificat qui autorisait Wilfrid Gérard de piloter un bateau de passagers sur des cours d'eau secondaires.

La Cour constate aussi que les vigies tenues sur les deux navires ont été négligentes et qu'elles ont manqué de jugement dans l'évaluation des distances. La Cour termine son rapport en affirmant que l'Ottawan a respecté les lois de navigation contrairement au Maude. Malgré le fait que les deux vapeurs ne naviguaient pas dans le bon couloir, la Cour impute aux officiers du Maude l'entière responsabilité de l'accident. Ainsi le pilote aurait dû stopper et reculer; le capitaine aurait dû signaler selon les règles établies son intention de changer de couloir avant de virer.



Pourquoi le vapeur Maude sombra-t-il si rapidement?

Par Gilles Piédalue, historien

De 1868 à 1922, le nombre d'accidents maritimes sur les voies intérieures et océaniques se chiffrait à 4 001 au Canada. Sur ce nombre, seulement 1 174 accidents avaient entraîné une perte totale du navire et de sa cargaison.¹⁸ On estime à 489 le nombre de pertes totales de navires sur les voies navigables en amont de Montréal, soit moins de dix par année. Sur l'Outaouais, on ne rapporte que 13 pertes totales en 54 ans, soit 2,7% des pertes en amont de Montréal. Cause principale d'accident maritime au Canada, l'échouement représentait 55% des incidents. Plus rare, seulement 12% des accidents avaient pour cause une collision de navires.¹⁹

Dans les accidents maritimes, le nombre de pertes de vie sont rares comparativement aux centaines de milliers de passagers transportés. De 1868 à 1922, on dénombre 2 062 pertes de vies sur l'ensemble des voies intérieures et océaniques.²⁰ Si on retranche de ce nombre les décès reliés aux naufrages de l'Asia & Victoria (1881) et de l'Empress of Ireland (1914), le bilan s'établit à 637 décès, soit à environ 12 pertes de vie par année. Ainsi, représentant 25% du bilan annuel des pertes de vie en mer, les trois décès causés par le naufrage du Maude ne pouvaient passer inaperçus. L'événement est resté un fait marquant de l'histoire régionale. Par ailleurs, même si les causes de l'accident

sont connues, certains aspects méritent d'être éclaircis, entre autres la vitesse surprenante avec laquelle le Maude sombra.

Tous les témoins du naufrage rapportent que le Maude sombra très rapidement, en moins de dix minutes, peut-être même en quatre minutes. Compte tenu que les deux navires avaient approximativement les mêmes dimensions et une puissance de propulsion équivalente, la rapidité du naufrage surprend.

En effet, le Maude faisait 112 pieds et 4 pouces de long par 21 pieds et 1 pouce dans sa partie la plus large tandis que l'Ottawan mesurait 108 pieds par 24 pieds. Contrairement à ce que le capitaine Gauthier croyait, l'Ottawan tirait un peu moins d'eau que le Maude, soit 6 pieds et 2 pouces par rapport à 7 pieds et 4 pouces. Le Maude affichait un tonnage brut de 269 tonnes et un tonnage enregistré de 144 tonnes comparativement aux 311 tonnes brutes et aux 157 tonnes enregistrées de l'Ottawan. Ce dernier possédait un moteur de 17 chevaux-vapeur (CV) tandis qu'un moteur 20 CV propulsait le Maude.²¹

Le rapport d'enquête estime qu'au moment de la collision, la proue de l'Ottawan s'enfonça dans la coque du Maude sur cinq pieds et non sur dix pieds comme les

¹⁸ Camu, Pierre, Le Saint-Laurent et les Grands-Lacs au temps de la vapeur, 1850-1950, Éditions Hurtubise HMH, Montréal, 2005, 616 pages, p. 103, 104, 105 et 110.

¹⁹ Ibidem.

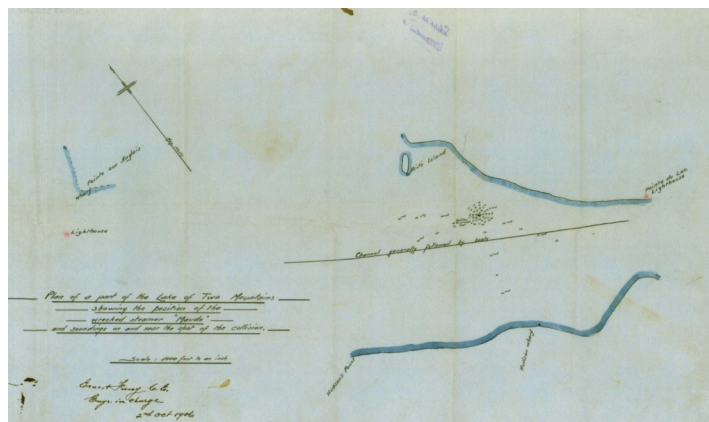
²⁰ Ibidem.

²¹ Canada, Documents de la Session, 20a – 21b, Vol XL, no.9, 1906, Statistique des chemins de fer, marine et liste des navires (liste de navires au 31 décembre 1905). La puissance du moteur du Maude provient du journal La Patrie, "Un fatal abordage sur la rivière Ottawa, près de l'Île aux Cochons, la nuit dernière", 27 septembre 1906, pp. 11-12.

journaux l'ont prétendu.²² Par contre, la brèche s'ouvrait dans le pont devant la cabine de pilotage. Celle-ci se situait à l'avant du bateau, à l'endroit où la coque va s'amincissant vers la proue. C'est aussi à partir de cet endroit que la section avant du pont inférieur est ajourée pour faciliter le chargement du navire. Entre le poste de pilotage et la proue, seule une toile sert à protéger la cargaison des intempéries (voir la photographie du Maude). D'autre part, pas une goutte d'eau n'entra dans la cale de l'Ottawan qui poursuivit sa route vers Ottawa, mais seulement quelques trous visibles de chaque côté de la proue.²³

Pour comprendre l'importance des dommages infligés au Maude comparativement à ceux observés sur l'Ottawan, notons que le Maude avait été construit en 1871 et qu'il appartenait à la flotte vieillissante des vapeurs à aubes. Par ailleurs, propulsé par une hélice, l'Ottawan venait d'être lancé en 1904. Toutefois, c'est la plus grande robustesse de sa structure qui semble avoir fait la différence. Faites de fer, ses membrures renforçaient sa coque même si son bordage était en bois.²⁴ Fonçant à toute vapeur à une vitesse combinée de près 25 milles à l'heure (ou entre 40 et 46 kilomètres, selon qu'il s'agisse de « legal miles » ou de milles nautiques), les deux navires se heurtèrent violemment lorsque le Maude se mit en travers de la route de l'Ottawan.²⁵

Placée presque perpendiculairement à la coque du Maude, la proue renforcée de l'Ottawan entama facilement le bordage et les deux ponts du Maude. Celui-ci coula presque instantanément lorsque l'Ottawan fit marche arrière pour se dégager. Uniquement protégée par une toile et probablement beaucoup plus endommagée que le pont supérieur, la section avant du pont inférieur fut très rapidement submergée. L'équipage se trouva dans l'impossibilité d'évacuer les animaux qui s'y trouvaient et ce fut l'hécatombe. On comprend mieux pourquoi l'ingénieur Patry et le cocher de Montebello moururent noyés dans la cale.



Emplacement du naufrage

Fonds: SHO

²² Archives Nationales du Canada, O.G.V. Spain, Wreck Commissionner, Formal investigation into the causes which led to the collision between the S.S. Ottawa and the S.S. Maude, Montréal, 8 octobre 1906, 3 pages.

²³ La Patrie, "L'abordage d'hier sur le Lac des Deux-Montagnes", 28 septembre 1906, pp.1 et 9, p.9.

²⁴ Bush, Edward Forbes, Commercial Navigation on the Rideau Canal 1832-1961, Parks Canada, History and Archeology 54, rapport 247, 1981, 276 pages, pp. 44-45.

²⁵ On estime la vitesse moyenne de chacun des navires à 12 milles à l'heure. Ce calcul se base sur l'horaire des trajets Ottawa-Montréal et Montréal-Ottawa fourni par l'Ottawa River Navigation Company. Le document donne une distance de 130 milles entre Montréal et Ottawa. Par contre, le trajet vers Montréal prenait 10 heures tandis que celui vers Ottawa demandait 10 heures et 35 minutes. Cette différence s'explique par le fort courant qu'il fallait vaincre pour remonter l'Ottawa. Archives du Canada, Ottawa River Navigation Co., Snap shots on the Ottawa river and Rideau lakes, Montreal, Desbarats & Co, Engravers and Printers, 1902, 65 pages, p. 37.

Dernier épisode du trafic maritime sur l'Outaouais au début du XX^e siècle

Par Gilles Piédalue, historien

Le déclin du trafic maritime de l'Outaouais

Au début du 20^{ième} siècle, l'Outaouais n'avait plus la place prépondérante qu'elle occupait aux siècles précédents comme voie commerciale privilégiée en amont de Montréal. Par exemple, en 1899, 3,9 % du trafic maritime passait par l'Outaouais comparativement à 0,5 % par le canal Rideau, 7,8 % par le canal Welland, 9,9 % par les canaux du Saint-Laurent entre Montréal et Kingston et, 77,8 % par le trafic entre Buffalo et les ports des Grands-Lacs.²⁶ Comme le montre le tableau 1, le volume du tonnage transporté sur l'Outaouais culmine au début des années 1880 avec 745 309 tonnes métriques transportées dans les deux sens. Ce résultat est en partie imputable à l'élargissement des écluses de l'Outaouais réalisé entre 1870 et 1885.

Par contre, à partir de 1886, la baisse des exportations de bois provenant de la région va progressivement affecter le trafic sur l'Outaouais. Le volume des produits transportés va baisser pour s'établir à 271 279 tonnes à la fin des années 1940. On note par contre un court regain d'activité à la fin des années 1920 où le tonnage transporté atteindra 468 594 tonnes.

Au moment du naufrage du Maude en 1906, le tonnage transporté était déjà tombé à 343 198 tonnes. Jusqu'en 1905, le tonnage descendant représentait 99 % du trafic sur l'Outaouais. Les produits forestiers composaient plus de 95 % du volume des biens transportés. Par contre, à

partir de 1906, à mesure que le trafic décline, les produits manufacturés et les marchandises diverses vont progressivement remplacer le bois comme principaux biens transportés. Simultanément, la proportion du tonnage ascendant va croître par rapport au tonnage descendant.

Des activités limitées aux marchés local et régional

Au début du 20^{ième} siècle, le trafic maritime sur l'Outaouais se limitait déjà au transport local et régional. Par exemple, en 1902, l'Ottawa River Navigation Company opérait deux lignes commerciales desservant les différentes localités le long de l'Outaouais.²⁷ Centré sur le marché local, le premier circuit reliait les villages du lac des Deux-Montagnes. Deux fois par semaine, le Princess quittait Montréal pour Pointe-Fortune près de Carillon. Le vapeur s'arrêtait entre autres à Oka, Como, Pointe-aux-Anglais et Saint-Placide. Reliant à la même fréquence Montréal et Ottawa, la seconde ligne était dédiée au marché régional. Parti de Montréal, le Maude faisait escale entre autres à la Chute-à-Blondeau, Grenville, Montebello et Papineauville.

En 1906, le Maude était toujours affecté au transport régional. La nuit du naufrage, le vapeur transportait des commerçants qui se rendaient probablement vendre leurs produits au marché de Montréal. Les passagers provenaient principalement de la Chute-à-Blondeau et de Stonefield, mais aussi de Grenville et de Montebello, des agglomérations

²⁶ Camu, Pierre, *Le Saint-Laurent et les Grands-Lacs au temps de la vapeur, 1850-1950*, Éditions Hurtubise HMH, Montréal, 2005, 616 pages, p. 395.

²⁷ Archives du Canada, Ottawa River Navigation Co., *Snap shots on the Ottawa river and Rideau lakes*, Montreal, Desbarats & Co, Engravers and Printers, 1902, 65 pages, p. 45.

situées en amont de Carillon (voir encart 1). Des animaux formaient une bonne partie de la cargaison. On dénombrait approximativement 5 chevaux de valeur, 22 boeufs et vaches, 150 à 200 moutons, 600 à 700 volailles ainsi que 7 cochons et 3 veaux.²⁸ Comme à l'accoutumée, une grande quantité de bois avait été chargée sur le Maude, du bois que les Amérindiens d'Oka eurent la permission de repêcher après le drame.

Le tourisme stimule temporairement le trafic

Avant 1901, le nombre des passagers transportés sur l'Outaouais suit en gros la même tendance à la baisse que le volume du tonnage déplacé. Ainsi entre 1851 et 1875, le nombre de passagers passe de 17 986 à 30 764. Il tombe ensuite progressivement à 12 654 passagers en 1900. Sans commune mesure avec le bateau, la rapidité du chemin de fer dans le transport des passagers explique en bonne partie le phénomène. Cette tendance à la baisse coïncide avec la mise en service en 1876 d'un chemin de fer sur la rive nord de l'Outaouais reliant déjà Montréal et Ottawa.²⁹ Contrairement au volume des biens transportés, le nombre de passagers va croître à partir de 1901 pour atteindre 25 479 passagers en 1925. Ce revirement serait attribuable aux croisières à bon prix offertes sur l'Outaouais et le canal Rideau. Par exemple en 1902, l'Ottawa River Navigation Company annonce un voyage en vapeur entre Montréal et Ottawa à \$2,50 pour un aller simple et à \$5,00 pour un aller-retour.³⁰ L'entreprise qualifie cette croisière de « Most Beautiful Ten Hour's Sail on the Continent ». Sur le chemin du retour, le voyageur vante l'exploit mille fois renouvelé du saut des rapides de Lachine. Pour à peine \$1,00, on offre aussi sur le vapeur

Sovereign des croisières d'une journée au Lac des Deux-Montagnes. Pour le même prix et à partir des écluses de Carillon ou de Grenville, le Victoria et l'Empress amènent les touristes jusqu'à Ottawa. Sorties au clair de lune aux rapides de Lachine, pèlerinages à Oka ou pique-niques au Parc Sherringham de l'île Perrault, l'Ottawa River Navigation Company ne ménage pas les efforts pour séduire la clientèle.

Après 1930, le transport des passagers sur l'Outaouais recule brusquement. Il a presque disparu en 1936. La crise des années 1930 marque la fin de cette activité.

Des pionniers de la marine à vapeur propriétaires du Maude

Le Maude appartenait à la famille Shepherd d'Hudson et portait le nom de la fille du capitaine Robert Ward Shepherd. Cette famille est étroitement liée au développement de la navigation commerciale sur l'Outaouais tout au long du 19^{ème} siècle.

L'ouverture du canal Rideau (1832), des écluses de l'Outaouais (1834) et des principaux canaux du Saint-Laurent (1843, 1845, 1846, 1847) va révolutionner le transport en amont de Montréal. Au début du 19^{ème} siècle, de grandes barges en bois, les bateaux « Durham », servent au transport sur l'Outaouais. Elles disparaîtront progressivement avec l'introduction de la marine à vapeur. Plus maniable, le vapeur permet de remonter facilement les cours d'eau et de manoeuvrer dans des endroits exigus.

Dès le milieu des années 1820, un premier vapeur, l'Union of Ottawa, navigue entre Ottawa et Hawkesbury pour le compte de la St-Andrews Steamboat Company (1825-33).³¹

²⁸ La Patrie, "L'abordage d'hier sur le Lac des Deux-Montagnes", 28 septembre 1906, pp. 1 et 9, p. 1.

²⁹ Atlas historique du Canada, Presse de l'Université de Montréal, volume 2, planche portant sur le développement des chemins de fer.

³⁰ Archives du Canada, Ottawa River Navigation Co., Snap shots on the Ottawa river and Rideau lakes, Montreal, Desbarats & Co, Engravers and Printers, 1902, 65 pages, p. 38.

Mise en difficulté par la concurrence, la St-Andrews Steamboat Company est rachetée par l'Ottawa Steamboat Company (1830-34) du groupe Molson & Sons.³² Réorganisée en 1835, l'Ottawa Steamboat Company devient l'Ottawa & Rideau Forwarding Company (1835-1843), une société dont plusieurs de ses directeurs sont aussi à la tête de la Banque de Montréal.³³ C'est sur un vapeur de l'Ottawa & Rideau Forwarding Company que R W Shepherd fait son apprentissage à la fin des années 1830.³⁴

Grâce à un accès exclusif de l'écluse de Vaudreuil, l'Ottawa & Rideau Forwarding Company s'accapare le transport entre Carillon et Montréal.³⁵ De plus, une entente de partenariat entre la Macpherson, Crane & Company (1837-1853) et l'Ottawa & Rideau Forwarding Company créait un monopole sur le trafic triangulaire entre Kingston, Ottawa et Montréal via le Saint-Laurent, le canal Rideau et l'Outaouais.

Pour faire contrepoids à l'Ottawa & Rideau Forwarding Company, des entrepreneurs de Kingston et de Brockville fondent l'Union Line Company (1840?-1846).³⁶ C'est à ce moment que Shepherd passe à l'emploi de la nouvelle société. En 1841, il ébranle le monopole de l'Ottawa & Rideau Forwarding et de la Macpherson, Crane & Company sur l'écluse Vaudreuil en découvrant un chenal alternatif. Un arrangement est rapidement trouvé, l'Union

Line Company opérera le circuit Lachine-Vaudreuil tandis que la Macpherson & Crane Company s'occupera de la ligne Vaudreuil-Carillon.³⁷ En 1843, l'ouverture des canaux de Sainte-Anne et de Cornwall met définitivement fin au monopole de l'Ottawa & Rideau Forwarding Company. La même année, on liquide la société et ses actifs sont repris par la Macpherson, Crane & Company. Dix ans plus tard, cette dernière sera achetée par la Robertson, Jones & Company.³⁸

L'Union Line Company sera aussi réorganisée par de nouveaux investisseurs, dont le capitaine R W Shepherd. La nouvelle société prend le nom d'Ottawa Steamers Company (1846-1864) et rachète deux vapeurs à la Robertson, Jones & Company en 1857 et en 1860.³⁹ Après le décès de Sir George Simpson en 1860, Shepherd cumule les fonctions de président et de gérant-général de la compagnie. Son frère, Henry William, le remplace comme commodore de la flotte. En 1864, R W Shepherd restructure la société qui devient l'Ottawa River Navigation Company (1864-1909).⁴⁰ Son fils, R W Shepherd Junior lui succède en 1882 à la direction de l'entreprise.⁴¹

La perte du Maude et la fin de l'Ottawa Navigation River Company

L'année 1906 est une très mauvaise année pour la famille Shepherd et l'Ottawa River

³¹ Lamirande, André E et Séguin Gilles L., *A forgone fleet, a pictural history of steam-driven paddleboats on the Ottawa River*, Highway Book Shop, Cobalt, Ontario, Canada, 160 pages, pp. 3-6.

³² Lamirande, André E et Séguin Gilles L., *A forgone fleet, a pictural history of steam-driven paddleboats on the Ottawa River*, Highway Book Shop, Cobalt, Ontario, Canada, 160 pages, p. 6.

³³ Mackay, Frank, *Steamboat connections: Montreal to Upper Canada, 1816-1843*, McGill-Queen's University Press, Montreal & Kingston, 2000, 383 pages, pp. 142-145.

³⁴ Mackay, Frank, *Steamboat connections: Montreal to Upper Canada, 1816-1843*, McGill-Queen's University Press, Montreal & Kingston, 2000, 383 pages, p. XIII et note 17.

³⁵ Mackay, Frank, *Steamboat connections: Montreal to Upper Canada, 1816-1843*, McGill-Queen's University Press, Montreal & Kingston, 2000, 383 pages, pp. 142-145.

³⁶ Mackay, Frank, *Steamboat connections: Montreal to Upper Canada, 1816-1843*, McGill-Queen's University Press, Montreal & Kingston, 2000, 383 pages, p. 171-72.

³⁷ Mackay, Frank, *Steamboat connections: Montreal to Upper Canada, 1816-1843*, McGill-Queen's University Press, Montreal & Kingston, 2000, 383 pages, p. 174-175.

³⁸ Lamirande, André E et Séguin Gilles L., *A forgone fleet, a pictural history of steam-driven paddleboats on the Ottawa River*, Highway Book Shop, Cobalt, Ontario, Canada, 160 pages, p. 11 et 18.

Navigation Company. En plus de la perte du Maude, un incendie ravage le Sovereign dans ses quartiers d'hiver de Lachine le 17 mars 1906; l'épave est vendue à ses assureurs.⁴² Depuis la fin des années 1880, la situation du transport sur l'Outaouais est de plus en plus difficile. La concurrence s'intensifie et les faillites se multiplient. Principal produit en transit vers Montréal, le bois de construction perd de son importance. Le circuit commercial se réoriente progressivement vers les États-Unis et l'Ouest canadien. Les produits du bois se diversifient. L'industrie forestière va alimenter la production en pleine expansion des pâtes et papier. Ainsi, le commerce régional et le tourisme de croisière suffisent à peine à équilibrer les comptes.

R W Shepherd décide finalement de vendre l'entreprise en 1909. Il ne la cède pas à un compétiteur immédiat, mais plutôt au Central Canada Railway.⁴³ Examinons cette question de plus près. L'Ottawan et le Hall, les vapeurs impliqués dans l'accident et le sauvetage du Maude, appartenaient à une société rivale, l'Ottawa Forwarding Company (1892-1913). Importants actionnaires de cette société, les frères Hall avaient donné leur nom à un de leurs navires. Leur société passe en 1896 une entente pour le partage du transport du bois entre Ottawa et Montréal avec l'Ottawa Transportation Company (1892-1953?). L'Ottawa Forwarding Company se réserve le transit du bois par le canal Rideau, tandis que

l'Ottawa Transportation Company utilisera l'Outaouais pour la même activité.⁴⁴ Formée en 1892 et dirigée par Dennis Murphy, l'Ottawa Transportation Company acquiert l'Ottawa Forwarding Company en 1913. Véritable conglomérat, cette société contrôle bientôt l'essentiel du trafic sur les rivières Rideau et Ottawa. L'entreprise poursuit ses opérations jusqu'au début des années 1950.⁴⁵ Elle mettra fin à ses activités de transport de passagers en 1941 et de livraison d'huile en 1953 au moment de la mise en service d'un oléoduc entre Montréal et Ottawa. L'Ottawan sera le dernier vapeur à naviguer sur le canal Rideau. Il le remontera une dernière fois en novembre 1935.⁴⁶



Les archives de la salle Pierre Bernard

Fonds: SHO

³⁹ Lamirande, André E et Séguin Gilles L., *A forgone fleet, a pictural history of steam-driven paddleboats on the Ottawa River*, Highway Book Shop, Cobalt, Ontario, Canada, 160 pages, p. 22 et 26.

⁴⁰ Lamirande, André E et Séguin Gilles L., *A forgone fleet, a pictural history of steam-driven paddleboats on the Ottawa River*, Highway Book Shop, Cobalt, Ontario, Canada, 160 pages, p. 28.

⁴¹ Mackay, Frank, *Steamboat connections: Montreal to Upper Canada, 1816-1843*, McGill-Queen's University Press, Montreal & Kingston, 2000, 383 pages, p. XIII et note 17.

⁴² Lamirande, André E et Séguin Gilles L., *A forgone fleet, a pictural history of steam-driven paddleboats on the Ottawa River*, Highway Book Shop, Cobalt, Ontario, Canada, 160 pages, p. 61.

⁴³ Mackay, Frank, *Steamboat connections: Montreal to Upper Canada, 1816-1843*, McGill-Queen's University Press, Montreal & Kingston, 2000, 383 pages, p. XIII et note 17.

⁴⁴ Bush, Edward Forbes, *Commercial Navigation on the Rideau Canal 1832-1961*, Parks Canada, History and Archeology 54, rapport 247, 1981, 276 pages, p. 139-141.

⁴⁵ Legget, Robert (O.C.), *Ottawa Waterway, gateway to a continent*, University of Toronto Press, Toronto, 1975, 291 pages, p. 197.

⁴⁶ Bush, Edward Forbes, *Commercial Navigation on the Rideau Canal 1832-1961*, Parks Canada, History and Archeology 54, rapport 247, 1981, 276 pages, p. 44-45.

Encart 1 : Liste approximative des passagers et membres d'équipage du Maude 27 septembre 1906 ⁴⁹

Équipage : 12 dont 2 officiers et 10 membres d'équipage (dont deux femmes)

1. Évangéliste Gauthier, capitaine du Maude depuis 22 ans avec 39 ans d'expérience, 53 ans, père de 9 enfants, de Vaudreuil
2. Wilfrid Girard, pilote, 60 ans, de la Chute-à-Blondeau
3. Barthélemy Patry, mécanicien en chef, 58 ans, Lévis (ou Sorel), père de 9 enfants selon Lamirande pp. 42-45 (Cimetière Mont Marie, acte de sépulture 2 octobre 1906)
4. M. Rougeau, le mécanicien en second, de Laprairie
5. M. Germain, matelot, de Montréal
6. Louis Godin, matelot, de Montréal
7. Philippe Godin, matelot, de Montréal
8. M. Lépine, matelot, de Montebello
9. Albert Laberge, commis, de Pointe-Saint-Charles, Montréal
10. Mme Sarrazin, cuisinière, Montréal
11. Mlle Maggie Benson, fille de chambre, 23 ans, fille aînée de Joseph Benson, second pilote du vapeur Scotsman, d'Oka
12. Adelar Vincent, amérindien, de Stonefield

Passagers : 15 dont 4 femmes et 11 hommes

1. Mme Rachel Larocque, (de la Chute-à-Blondeau?)
2. Mlle Clairmont, fille d'Olivier Clairmont, de la Chute-à-Blondeau
3. Mme Joseph Larocque, de la Chute-à-Blondeau
4. Mme Gravel, de Saint-Thomas d'Alfred
5. M. Aubry, Des Cèdres
6. M. Ferdinand Larocque, commerçant (de Lachute ou de la Chute-à-Blondeau)
7. M. Augustin Larocque, commerçant (de Lachute ou de la Chute-à-Blondeau)
8. M. Bélanger, de la Chute-à-Blondeau
9. Jack McMikins (de Stonefield ?)
10. M. Willie, de Stonefield
11. Jack Weldon, de Stonefield
12. M. Fillion, commerçant, Grenville
13. M. Raoul Honoré Barrette, cocher, de Montebello (un cocher selon Lamirande, p. 42-45) 31 ans (acte de sépulture, 1 octobre 1906)
14. M. Laframboise, de Montréal
15. Olivier Clairmont, hôtelier, de la Chute-à-Blondeau

⁴⁹ La Patrie, "L'abordage d'hier sur le Lac des Deux-Montagnes", 28 septembre 1906, pp. 1 et 9. La Presse, "Trois victimes d'une collision", 28 septembre 1906, pp. 11-12, p. 12.

Mots croisés # 5

Par Denise Bourdon-Lauzon

Horizontalement

- 1-Maire d'Oka de 1949 à 1961
2-Qui contiennent de l'or -
Interjection
3-Personne qui aime lire -
Mammifère arboricole et carnivore
4-Pronom indéfini - Exprimes -
Branché
5-Flair, odorat - Enseignement
6-Interjection marquant le mépris -
Frère du père
7-Qui bénéficiait du droit de
banalité (féodalité) - Année-
lumière
8-Monnaie de l'Union européenne
(2002) - Vent sec et chaud
9-Utilisant - S'emploie pour
indiquer que l'on cite
textuellement
10-Tamis - Article espagnol -
Adverbe synonyme d'excessif
11-En matière de - Oui provençal
- Raire

Verticalement

- 1-Il fut, pendant 5 ans, intendant
français en Nouvelle-France -
Un des quatre départements de la
Lorraine

	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
1											
2											
3											
4											
5											
6											
7											
8											
9											
10											
11											

2-Détruire - Employas
3-Légumineuse - Division d'un fleuve, d'une mer
4-Extrémité de la jambe - Petit de la biche
5-En pensant à l'aigle, se dit d'un nez - Sigle de tonne-équivalent-
charbon
6-Bonne d'enfant, en Angleterre - Champion
7-C'est-à-dire - Paquet destiné à être transporté
8-Agent secret - Cérémonie
9-Nouvelle-Calédonie - Argile jaune ou rouge
10-Oblat de Marie-Immaculée - Grande étendue d'eau douce -
Métal précieux
11-Atelier qui, au début du XXe siècle, a signé les cloches d'Oka

À la recherche de l'épave du Maude, une quête de près de cinquante ans

Par Robert Turenne et Gilles Piédalue

En 1964, « The Gazette » nous apprend que l'épave du Maude avait été retrouvée.⁴⁷ Des membres de «the Underwater Society of Ottawa»(USO), Jean Beaulieu et André Lamirande affirment avoir trouvé l'épave dans un très bon état de conservation. Ils ont même le projet de la renflouer dans le cadre des célébrations du centenaire du Canada. En 1972-1973, deux résidents d'Oka dont Conrad Girard tentent sans succès de retrouver l'épave.⁴⁸

Nous avons entrepris nos propres recherches pour retrouver l'épave «dans un très bon état de conservation». Pour ce faire, nous avons utilisé des instruments modernes. Nous avons à notre disposition quelques plongeurs expérimentés afin de nous aider à confirmer visuellement les résultats des recherches, mais il est plus rapide de procéder à un ratissage préliminaire avant d'entreprendre une plongée.

Au cours de l'année 2012, nous avons acquis⁴⁹ un sonar⁵⁰ qui nous permet de "voir" les fonds marins de nos aires de recherche. En fait, il s'agit de deux sonars. Le premier est un modèle classique tel qu'employé par un très grand nombre de pêcheurs, de plai-

sanciers et de marins expérimentés navigant sur les plus petites chaloupes jusqu'aux paquebots traversant les mers! Les modèles les moins chers sont disponibles pour un peu plus de cent dollars. Ce type de sonar permet d'évaluer la profondeur de l'eau et présente les données recueillies sur un petit écran. Les sonars les moins chers offrent une résolution limitée et un écran monochrome (noir et blanc). Les modèles de qualité supérieure permettent d'analyser les ondes réfléchies afin de déterminer le type de fond marin, et les meilleurs permettent de distinguer les poissons présents sous le navire. Afin de mieux repérer l'épave du Maude, nous avons aussi fait l'acquisition d'un type spécial de sonar, dit "latéral".⁵¹ Cet appareil nous permet de mieux voir les débris jonchant le fond du lac des Deux-Montagnes et de la rivière des Outaouais. En effet, l'appareil nous permet de voir à travers les sédiments en suspension dans l'eau de la rivière (et du lac). Nos plongeurs sont presque aveugles dans ces eaux! La plupart du temps, il ne peuvent voir les objets qu'à quelques centimètres de leurs yeux. Nous devons donc nous assurer de pouvoir les guider précisément. Voici un exemple de ce que nous avons vu sur le site du naufrage du Maude:

⁴⁷ The Gazette, « Well preserved sunken ship found », 24 août 1964. Lamirande fonde l'Underwater Society of Ottawa possiblement en 1968. La société administrait the Wheelhouse Maritime Museum. À la fermeture du musée, sa collection fut transférée au Musée de science et de technologie d'Ottawa puis au Musée maritime de Kingston.

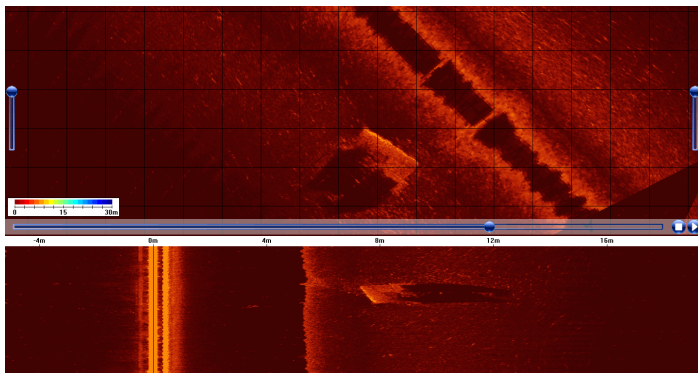
⁴⁸ Site web des hebdo régionaux de Lanaudière, Actualités, Stéphane Sinclair, « Lac des deux-Montagnes : pour les chasseurs de trésors », 6 mars 2012.

⁴⁹ Il s'agit d'une acquisition privée, par des particuliers et non par la Société d'histoire d'Oka.

⁵⁰ fr.wikipedia.org, "Sonar": Un sonar (acronyme de sound navigation and ranging) est un appareil utilisant les propriétés particulières de la propagation du son dans l'eau pour détecter et situer les objets sous l'eau.

⁵¹ en.wikipedia.org/wiki/Side-scan_sonar: en anglais. Un article présentant les capacités et la théorie de ce type de sonar.

Nous avons navigué plusieurs fois sur ce point précis, qui se trouve à quelques mètres du lieu du naufrage, selon les cartes des archives. Nous tenterons de confirmer la nature de ce débris reposant dans 3 mètres d'eau au cours d'une plongée.



Le dragage du chenal a-t-il dispersé les débris depuis le repérage de l'épave en 1964?

Dans les textes de l'époque, il est fait mention que l'épave du Maude a été coupée en deux puis transportée "au milieu du chenal" pour ne pas nuire à la navigation sur la rivière. En effet, comme vous le constaterez en regardant la photo de couverture, le bateau est au fond de la rivière, mais il n'y a que 20 pieds d'eau à cet endroit. Donc une bonne partie de celui-ci émerge et présente un danger pour la navigation.

Le problème est que nous ne savons pas exactement où les restes de l'épave ont été déplacés. S'agit-il simplement du milieu de la rivière, ou l'épave a-t-elle été tirée ailleurs sur la rivière ou sur le lac des Deux-Montagnes?

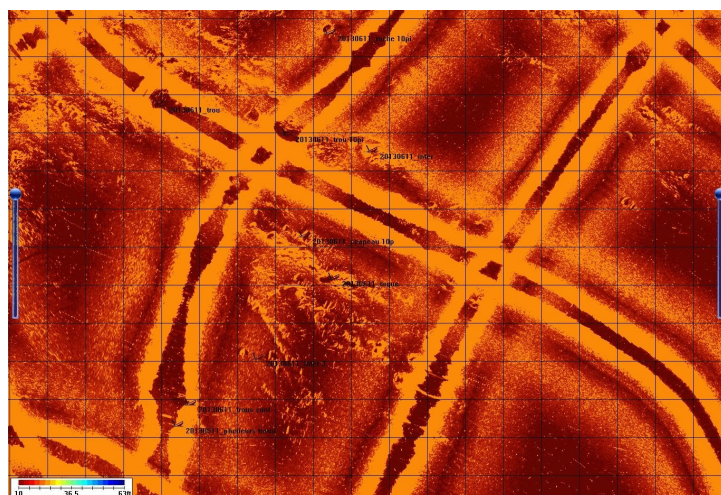
Nous avons d'abord navigué directement au large du lieu du naufrage. Nous avons repéré un immense champ de débris:

Malheureusement, nous ne pouvons identifier avec certitude qu'il s'agit bien des débris de l'épave du Maude. Il est en effet possible que les dragages périodiques effectués dans le chenal navigable de la rivière aient détruit les restes du Maude.

Dans la campagne de recherche 2014, nous retournerons étudier le fond de la rivière et même du lac, afin de déterminer les sites de plongée les plus propices pour confirmer l'endroit exact où se trouve l'épave.

Nous restons persuadés que l'épave repérée par la USO est bien celle du Maude. Donc, il reste forcément des traces.

Vous pourrez suivre l'avancement de ce projet sur le site Web de la Société d'histoire d'Oka à l'adresse www.shoka.ca et, bien sûr, nous insérerons un article dans le prochain Okami.



L'année 1906

Par Marjolaine André

Un évènement tragique allait marquer le village d'Oka: la collision des vapeurs Maude et Ottawan dans la nuit du 26 au 27 septembre 1906. Il y eut trois victimes et les journaux de l'époque, La Presse, La Patrie ainsi que l'Ottawa Citizen en firent mention avec photos à l'appui.

Lors du début du 20^{ième} siècle, 1906 fut une année où de nombreux événements s'inscrivent encore aujourd'hui comme étant des moments marquants du siècle dernier.

Dans le monde

Le tremblement de terre de San Francisco de magnitude 8,5 fait plus de 1000 morts. Le signal SOS est adopté comme signal de détresse international.⁵⁰

En Russie, la journée de travail est théoriquement limitée à 10 heures.

Théodore Roosevelt gagne le prix Nobel de la paix.

On inaugure la luxueuse automobile Rolls-Royce.

Marie Curie devient professeur à la Sorbonne. En Italie, le Vésuve fait éruption et détruit la ville d'Ottaviano.

À Cuba, la seconde occupation militaire américaine débute le 4 septembre pour se terminer en 1909.

Dans l'histoire de la peinture, Paul Cézanne meurt à Aix en Provence.⁵¹

Au Canada

Wilfrid Laurier est Premier Ministre du pays. La chambre des Communes adopte l'Acte d'immigration qui vise à réduire l'entrée d'individus indésirables tels les infirmes, les retardés mentaux, les prostituées, les épileptiques.⁵²

Régina devient la capitale de la Saskatchewan.

On peut compter 26 meurtres durant cette année.

La durée de vie moyenne est de 47 ans, 2 personnes sur dix savent lire.



Tonique Souverain
Le Vin Phosphate au Quinquina
(Des RR. PP. Trappistes d'Oka.)
Le Seul et unique Vin renfermant des Phosphates
Tonique merveilleux et qui guérit radicalement l'Anémie, les Pâles Couleurs, la Débilité Générale, le Manque d'Appétit, la Digestion lente, les Douleurs dans l'Estomac après le repas, la Migraine, la Faiblesse nerveuse et musculaire, la Bronchite, la Pneumonie, la Constipation et toutes les Convalescences.
SOUVERAIN POUR LES PERSONNES AGEES
Le Vin Phosphate au Quinquina est en vente dans toutes les bonnes pharmacies et épiceries, où on doit le réclamer avec insistance, en refusant toutes préparations similaires.
Vente de Gros
MOTARD, FILS & SENECAI,
Seuls Dépositaires
5 PLACE ROYALE
Tél. Bell Main 4495.
Tél. Marchands 962. MONTREAL.

Publicité 1906

Boisson faite par les Pères Trappistes d'Oka

⁵⁰ <http://fr.wikipedia.org/wiki/SOS> consulté le 8 septembre 2013

⁵¹ <http://fr.wikipedia.org/wiki/1906> consulté le 8 septembre 2013.

⁵² http://fr.wikipedia.org/wiki/1906_au_Canada consulté le 8 septembre 2013.

Le salaire moyen est de 22 cents l'heure. Le travailleur moyen gagne entre 200\$ et 400\$ annuellement, un dentiste 2500\$.

Le sucre se vend 4 cents la livre, les œufs coûtent 15 cents la douzaine, le café, 14 cents la livre.

Seulement 8 % de la population a un téléphone à la maison, 14 % une baignoire.

Au Québec

Léo Ernest Ouimet inaugure la première salle de cinéma, le Ouimetoscope, elle est située au coin des rues Sainte-Catherine et Montcalm.⁵³

Alfred Pellan, peintre et illustrateur naît le 16 mai.⁵⁴

Le 29 juin, une manifestation rassemble 3000 personnes à Montréal contre un projet de loi interdisant toute activité les dimanches.⁵⁵

Le Journal La Presse atteint un tirage de 95 000 exemplaires.⁵⁶

Le premier ministre Lomer Gouin fait adopter un projet de loi sur les syndicats coopératifs, permettant ainsi le développement des Caisses Desjardins.⁵⁷

À Oka

Dans notre paroisse qui compte, à l'époque, environ 1600 âmes (approximation à partir des recensements canadiens de 1901 à 1911), la vie y est calme, ponctuée de petits incidents quotidiens autour de la vie religieuse et municipale. Nous citons ici deux faits intéressants; Le non-paiement de taxes municipales et scolaires par les P.P. Trappistes d'une valeur de 32,28\$⁵⁸ fit couler beaucoup d'encre dans les minutes des registres municipaux.

Le travail d'agrandissement et d'amélioration du quai d'Oka qui demanda 250 toises de pierres soit 1600 voyages (doubles) de transport du matériau effectué à la brouette⁵⁹ nous démontre l'effort demandé aux travailleurs à cette époque.



Publicité 1906

⁵³ Manon Trottier, "1er janvier 1906"-Ouverture du premier cinéma à Montréal" (<http://bilan.usherbrooke.ca/bilan/pages/evenements/102.html>), Bilan du siècle, Université de Sherbrooke. Consulté le 8 septembre 2013.

⁵⁴ http://fr.wikipedia.org/wiki/1906_au_Canada

⁵⁵ Francois Sauvé et Caroline Brodeur, "Manifestation à Montréal contre le projet de loi "du dimanche"(<http://bilan.usherbrooke.ca/bilan/pages/evenements/21279.html>), Bilan du siècle, Université de Sherbrooke.

⁵⁶ http://fr.wikipedia.org/wiki/1906_au_Qu%C3%A9bec

⁵⁷ Nicolas Santerre, "9 mars 1906-Adoption par l'assemblée législative de la Loi sur les syndicats coopératifs" <http://bilan.usherbrooke.ca/bilan/pages/evenements/20180.html>), Bilan du siècle, Université de Sherbrooke

⁵⁸ Registre Municipal Nord, L'Annonciation d'Oka, livre 2, (1892-1913), p.349.

⁵⁹ Lafontaine Urgel, Cahiers d'Urgel Lafontaine, Cahier 22, Quai du village, p. 13.

Solution du mots croisés # 4

	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
1	P	A	R	O	I	S	S	E		A	R
2	A	B	O	R	D		I	M	P	R	O
3	R	A	I		E	T		U	N	A	U
4	U	T		A		R	R		B		S
5	L		E	M	P	A	I	N		O	S
6	I	V	R	E		P	C		R	U	E
7	N		G	R	A	P	H	I	E		L
8	E	S		E	G	E	E	N		D	O
9	S	A	L	S	A		R		B	O	T
10		R	I		M	I		V	E	S	
11	M	I	N	V	I	L	L	E		E	L

Solution du mots croisés # 5

	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
1	T	R	E	P	A	N	I	E	R		C
2	A	U	R	I	Q	U	E	S		O	H
3	L	I	S	E	U	R		P	U	M	A
4	O	N		D	I	S		I		I	N
5	N	E	Z		L	E	Ç	O	N		T
6		R		F	I		O	N	C	L	E
7	M		B	A	N	A	L			A	L
8	E	U	R	O		S	I	R	O	C	O
9	U	S	A	N	T		S	I	C		U
10	S	A	S		E	L		T	R	O	P
11	E	S		O	C		R	E	E	R	

Traverse
Oka-Hudson

158, Main, Hudson (Québec) J0P1H0
 ☎ 450 458-4732
 ☎ 514 771-8733
 www.traverseoka.ca
 admin@traverseoka.ca

100 ans years
1909-2009

Claude Desjardins

affiliés à

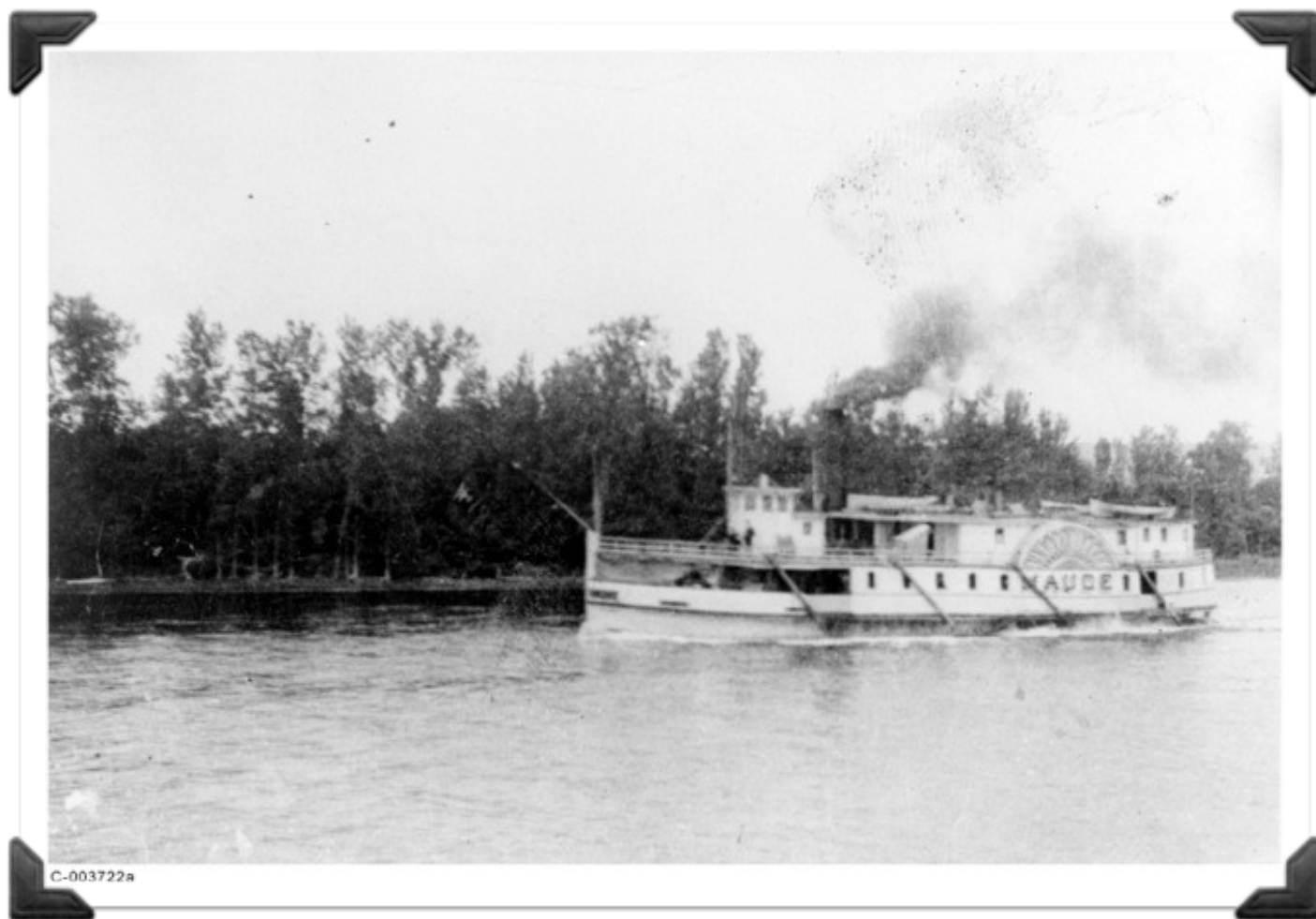
Unipharm Belisle, Dorion et Kachami
 9 Notre-Dame
 Oka, Québec
 J0N 1E0

- Grande sélection de produits
- Section pour bébé (lait, couches, produits la mère poule, etc.)
- Kiosque pour impression photos

Heures d'ouverture

Lun-Mar-Mer	9h00 – 19h00
Jeu-Ven	9h00 – 21h00
Samedi	9h00 – 17h00
Dimanche	Fermé

Pour plus d'informations, appelez-nous au 450-479-8448



Société d'histoire d'Oka
2017 chemin Oka C.P. 3931
Oka Qc J0N 1E0