

**PARTICIPATION DU QUÉBEC AU PROJET DE RÉPERTOIRE
CANADIEN DES LIEUX PATRIMONIAUX**

VOLET ARCHÉOLOGIE

PATRIMOINE ARCHÉOLOGIQUE MARITIME LES ÉPAVES ET ANCIENS QUAIS



GOUVERNEMENT DU QUÉBEC

Ministère de la Culture, des Communications et de la Condition Féminine

PAR FRÉDÉRIC SIMARD

Consultant en archéologie

Québec, Avril 2009

CRÉDITS

Chargé de projet

Frédéric Simard

Personnes-ressources

Ministère de la Culture, des Communications
et de la Condition féminine (MCCCF)

Pierre Desrosiers
Claudine Giroux
Stéphanie Simard

Parcs Canada

Marc-André Bernier
Charles Dagneau
Daniel La Roche

MRC de Montmagny

Alain Franck

Université de Montréal

Brad Loewen

Ville de Québec

Euchariste Morin
Serge Rouleau

ISBN : 978-2-550-59804-6 (PDF)

Remerciements

L'archéologie maritime est une science jeune au Québec. Bien qu'elle soit toujours en évolution, l'étude archéologique du patrimoine maritime a déjà réalisé un précieux cheminement et dispose maintenant de bases solides dont profitent maintenant les nouveaux intervenants. Au cours des dernières décennies, ce cheminement a été accompli par l'action complémentaire d'archéologues et d'historiens provenant tant de firmes privées que des différents paliers gouvernementaux. Après plusieurs années consacrées à l'étude du patrimoine maritime, plusieurs chercheurs continuent toujours de mettre à profit leur expertise, notamment en intervenant auprès de ce bilan. Mentionnons les archéologues Euchariste Morin et Serge Rouleau qui, par leur intervention, ont apporté d'importantes précisions concernant le développement de l'archéologie maritime au Québec. L'accès aux données associées aux récentes interventions archéologiques effectuées par Parcs Canada a été rendu possible par la contribution spéciale de l'archéologue subaquatique Marc-André Bernier. Parcs Canada a également contribué au bilan par l'entremise de Charles Dagneau qui a su apporter plusieurs précisions à travers les différents volets de l'étude. Parce que l'archéologie historique évolue conjointement à l'Histoire, la contribution de M. Alain Franck, historien maritime, a également permis de mieux saisir les développements de la navigation au Québec.

Table des matières

INTRODUCTION	7
1. LE DÉVELOPPEMENT CONJOINT DE LA NAVIGATION ET DES QUAIS AU QUÉBEC. 9	
2. LE PATRIMOINE MARITIME AU QUÉBEC	20
2.1. CONCEPTS ET DÉFINITIONS	20
2.2. L'ÉTUDE DU PATRIMOINE MARITIME À TRAVERS LES SITES ARCHÉOLOGIQUES	21
3. L'ÉTUDE DES SITES ARCHÉOLOGIQUES MARITIMES.....	27
3.1. LE SITE D'ÉPAVE.....	27
3.2. LE SITE D'ANCIEN QUAÏ	31
4. L'ARCHÉOLOGIE MARITIME AU QUÉBEC	35
4.1. CATÉGORISATION DES SITES D'ÉPAVE ET D'ANCIEN QUAÏ.....	35
4.1.1. <i>L'archéologie maritime en milieu terrestre</i>	36
4.1.2. <i>L'archéologie maritime en milieu submergé</i>	37
4.2. LES INTERVENANTS	43
4.2.1. <i>Des pionniers à nos jours</i>	44
4.2.2. <i>La formation des intervenants</i>	46
5. BILAN SUR LA DOCUMENTATION ASSOCIÉE AUX SITES D'ÉPAVE ET DE QUAÏ.....	48
5.1. LES SITES ARCHÉOLOGIQUES D'ÉPAVE	49
5.1.1. <i>Les sites classés, reconnus ou cités en vertu de la Loi sur les biens culturels</i>	49
5.1.2. <i>Les sites répertoriés dans l'ISAQ</i>	50
5.2. LES SITES ARCHÉOLOGIQUES D'ANCIEN QUAÏ.....	54
5.2.1. <i>Les sites classés, reconnus ou cités en vertu de la Loi sur les biens culturels</i>	55
5.2.2. <i>Les sites répertoriés dans l'ISAQ</i>	55
5.3. RETOUR SUR LE BILAN.....	58
5.3.1. <i>La recherche associée aux sites d'épave</i>	59
5.3.2. <i>La recherche sur les anciens quais</i>	62
5.4. ÉVALUATION DES SITES RÉPERTORIÉS EN FONCTION DE LEURS ATTRIBUTS.....	67
5.4.1. <i>Attributs de caractérisation</i>	67
5.4.2. <i>Attributs culturels</i>	69
5.4.3. <i>Attributs de mise en valeur</i>	70
5.4.4. <i>Attributs d'évaluation des structures</i>	72
6. PROPOSITION D'UNE DÉMARCHE ARCHÉOLOGIQUE POUR L'ÉTUDE DES SITES.....	72
6.1. RECHERCHE DOCUMENTAIRE	73
6.2. LOCALISATION DU SITE ARCHÉOLOGIQUE SUBAQUATIQUE	74
6.2.1. <i>Le repérage des quais anciens</i>	74
6.2.2. <i>Le repérage des épaves</i>	76
6.3. PROSPECTION ET RELEVÉS PRÉLIMINAIRES	79
6.4. FOUILLE ARCHÉOLOGIQUE SUBAQUATIQUE	83
6.5. PROTECTION ET SURVEILLANCE	86
6.6. TRAITEMENT ET CONSERVATION	87
6.6.1. <i>La conservation in situ</i>	88
6.6.2. <i>La conservation des artefacts</i>	90
6.7. ANALYSE	94
6.7.1. <i>La convergence des données archéologiques et archivistiques</i>	94

6.7.2. <i>L'analyse du mobilier</i>	94
6.8. DIFFUSION DES CONNAISSANCES	96
6.8.1. <i>Les publications</i>	97
6.8.2. <i>Les musées, les lieux d'interprétation et les expositions itinérantes</i>	99
6.8.3. <i>Autres moyens de diffusion</i>	100
7. CONCLUSION	101
BIBLIOGRAPHIE	102
ANNEXES	119

Liste des figures

En couverture :

Vue sur le port de Québec à la fin du XIX^e siècle (A.N.Q.)

Figure 1. Vue du port de Québec avant 1700.	10
Figure 2. Vue des vestiges des quais La Chesnaye et Comporté/Gobin dans l'ancien port de Québec.	11
Figure 3. La navigation devant le fort Saint-Jean en 1779 (Rivière Richelieu)	12
Figure 4. Le quai Hunt dans le port de Québec au début du XIX ^e siècle.	13
Figure 5. Vue d'une partie des quais près de la traverse à Québec en 1956.	13
Figure 6. La rue Saint-Antoine à Québec en 1808.	14
Figure 7. Halage d'une barge chargée de bois dans le canal de Chambly (1880-1900).	15
Figure 8. Le vapeur <i>Chambly</i> amarré au quai du village de Saint-Mathias vers 1890.	16
Figure 9. Quais à caissons dans le port de Québec à la fin du XIX ^e siècle.	17
Figure 10. Le quai de Saint-Antoine-sur-Richelieu prend des allures de marché public.	32
Figure 11. Jarre de transport en grès aillant servi au transport de marchandises.	34
Figure 12. L'épave du <i>Elyzabeth and Mary</i>	39
Figure 13. Quai de Trois-Saumons sur la Côte-du-Sud	64
Figure 14. Ancien quai de la batellerie de Saint-Laurent, Île d'Orléans	65
Figure 15. Exemple de relevé sonographique	75
Figure 16. Vue aérienne du site archéologique du quai Atkinson	76
Figure 17. Carte indiquant le lieu de naufrage de l'Éléphant devant le Cap-Brûlé	77
Figure 18. Relevé sonographique de l'épave 1 de la rivière Richelieu	78
Figure 19. Vu du quai des Trois-Lacs (photo subaquatique).	81
Figure 20. Plan préliminaire des vestiges du quai des Trois-Lacs	82
Figure 21. Carroyage installé sur le site de l'épave du <i>Elizabeth and Mary</i>	84
Figure 22. Laboratoire transitoire de Baie-Trinité	93

Liste des tableaux

Tableau 1 :	Classification des sites archéologiques maritimes selon le contexte environnemental	36
Tableau 2:	Navigation intérieure. Nombre de sites d'épave selon les périodes historiques.	51
Tableau 3:	Navigation hauturière. Nombre de site d'épave selon les périodes historiques.	52
Tableau 4 :	Contexte environnemental des sites archéologiques d'épave en milieu aquatique.	53
Tableau 5:	Opérations archéologiques réalisées auprès des sites d'épave.	54
Tableau 6:	Nombre de quais par catégorie architecturale.	56
Tableau 7:	Contexte environnemental des sites archéologiques d'anciens quais submergés.	57
Tableau 8:	Nombre de quais par type d'intervention réalisée.	58
Tableau 9 :	Étapes de la démarche archéologique subaquatique.	73

Introduction

Cette étude s'inscrit comme une contribution du Gouvernement du Québec au Répertoire canadien des lieux patrimoniaux (RCLP) dans le cadre de l'Initiative des endroits historiques (IEH). Elle s'intéresse particulièrement au patrimoine archéologique maritime de la province.

- **Mandat**

À l'aube de l'amendement prochaine de la loi sur la marine marchande visant à réglementer les sites d'épaves, cette étude vise d'abord à faire le point sur une partie importante du potentiel archéologique connu. Plus précisément, elle s'intéresse aux sites d'épave et d'ancien quai qui occupent une place importante à travers le patrimoine maritime et qui constituent notamment des ressources archéologiques méritant une attention particulière.

Cette étude définit d'abord les sites d'épave et d'ancien quai en tant que biens patrimoniaux et témoins archéologiques maritimes. Elle relate du même coup la valeur patrimoniale des sites d'épave et d'ancien quai et présente les nombreux apports de connaissances que permet leur étude archéologique. Le cœur empirique de ce rapport est dressé à partir d'un bilan de ce qui est connu à propos des sites d'épave et d'ancien quai. Les renseignements nécessaires à la réalisation du bilan ont été essentiellement recueillis à partir de l'Inventaire des sites archéologiques du Québec (ISAQ) et du Répertoire du patrimoine culturel du Québec (RPCQ). À la lumière de ce bilan, l'étude décrit ensuite les particularités qu'implique la recherche associée aux sites subaquatiques d'épave et de quai. Elle se concentre sur les principales difficultés que présentent les interventions sur le terrain de la conservation des objets renfloués.

- **Objectif**

En un premier temps, ce rapport vise à faire l'état des connaissances acquises sur les sites archéologiques d'épave et de quai répertoriés dans l'ISAQ et le RPCQ. Il permet également de connaître les sites d'épave et de quai bénéficiant d'une protection légale en vertu de la Loi sur les biens culturels. En un deuxième temps, le présent rapport tente de répondre à plusieurs problèmes fréquemment rencontrés en archéologie maritime. L'objectif de ce rapport est de proposer une marche à suivre qui s'avèrera utile dans le cadre d'interventions sur le terrain. Suite à la lecture de ce rapport,

le lecteur aura eu un aperçu de la complexité de l'archéologie maritime québécoise et pourra saisir ses principaux enjeux.

Avant d'entreprendre la lecture des divers points abordés, le lecteur est invité à lire le premier chapitre qui constitue une introduction à l'histoire de la navigation au Québec. Ce court survol relate les grandes lignes du développement conjoint des infrastructures portuaires et de la navigation à travers les conjonctures caractérisant l'histoire du Québec. Après la lecture de ce résumé, le lecteur aura acquis une base de connaissances lui permettant de mieux comprendre les différents enjeux de l'archéologie maritime québécoise.

1. Le développement conjoint de la navigation et des quais au Québec (1600-1950).

L'évolution architecturale des infrastructures d'accostage au Québec est étroitement liée aux différentes étapes évolutives de la navigation. À travers ces étapes, on verra se dessiner de nouveaux réseaux de navigation toujours plus loin vers l'intérieur du continent et ce, au gré des développements techniques, économiques et commerciaux. Parallèlement au développement de la navigation principalement caractérisé par un trafic maritime toujours croissant, les techniques d'accostage allaient devoir se parfaire et les infrastructures d'accostage s'adapter aux nouveaux besoins. Les caractères architecturaux que l'on retrouve d'une part sur les vestiges d'anciens quais et d'autre part, auprès d'épaves permettent de rattacher les sites archéologiques aux différentes étapes évolutives de la navigation¹.

- **La navigation et les premiers quais au Régime français (1600-1760)**

À l'époque coloniale, la voie fluviale constitue l'épine dorsale d'un réseau de navigation complexe dont les ramifications s'étendent aux nombreuses rivières confluentes. Les voiliers dominent les voies navigables et le cabotage hauturier qu'entreprennent les bateaux marchands s'étend de Québec aux Antilles en passant par la côte est de la Nouvelle-Angleterre.

À cette époque, le port de Québec constitue l'extrême limite de la navigation océanique (Saint-Pierre et Côté 1990 : 44). Les vaisseaux transatlantiques, handicapés par leur fort tonnage, doivent interrompre leur course à Québec pour y transborder la marchandise sur des caboteurs mieux adaptés à la navigation intérieure. Ce procédé nécessite toutefois l'entreposage ou, du moins, le transit préalable des marchandises sur la terre ferme avant de les charger sur les goélettes et autres embarcations de moindre tonnage. Du côté du fleuve comme du côté de l'embouchure de la rivière Saint-Charles, les battures accueillent des bateaux marchands qui viennent y débarquer ou embarquer leur cargaison car les longues battures qui s'y trouvent permettent l'échouage, mais seulement aux caboteurs qui bénéficient d'un moindre tirant d'eau (La Roche 1994 : 32). Pour demeurer en sécurité, les navires de

¹ Cette partie du bilan se veut un bref résumé du développement conjoint de la navigation et des infrastructures d'accostage. Le développement de la navigation en Amérique du nord-est constitue toutefois un phénomène complexe détaillé dans certains ouvrages spécialisés. On retrouve notamment parmi ces ouvrages *Entre France et Nouvelle-France* de Gilles Proulx, *Le Saint-Laurent : grande porte de l'Amérique* de Jean-Claude Laserre (1980), *Le Saint-Laurent et les Grands Lacs au temps de la voile. 1608-1850* et *Le Saint-Laurent et les Grands Lacs au temps des vapeurs. 1850-1950*, tous deux de Pierre Camu (1996 et 2005).

plus fort tonnage doivent mouiller à bonne distance des battures et le transbordement de leur marchandise est accompli au moyen d'embarcations de faible tonnage et adaptés à l'échouage sur la berge. Cette technique se serait avérée relativement efficace puisque jusqu'au troisième quart du XVII^e siècle, aucune infrastructure d'accostage n'avait encore été bâti devant la ville (La Roche 1994 : 32)².



Figure 1. Vue du port de Québec avant 1700.

Source : Archives nationales du Canada

Au meilleur de nos connaissances, l'histoire des infrastructures d'accostage à l'intérieur du Saint-Laurent débute seulement à la fin du XVII^e siècle. À cette époque, les premières infrastructures portuaires de Québec sont érigées aux endroits qui avaient anciennement été utilisés comme points d'échouage ou encore dans le prolongement des rues majeures (la rue du Cul-de-sac, la batterie Royale, la descente du Marché de Place Royale et la Pointe-à-Carcy). Les premiers quais seront construits à la fin du XVII^e siècle (1690) par des marchands privés (La Roche 1994: 32). Ils seront érigés parallèlement à la berge, **construits en maçonnerie** mais ne s'avanceront pas sur elle (La Roche 1994: 33)³. Ce type de quai était tout de même pourvu de dispositifs en bois comme des défenses ou des palplanches permettant de se prémunir contre l'impact de la coque des bateaux (La Roche 1994: 33).

² Même après la construction des quais devant la ville, l'échouage comme technique d'accostage sera encore longtemps pratiquée. Notons également que les premiers quais construits seront totalement émergents lors du retrait des eaux, obligeant du même coup les bateaux amarrés aux quais à s'échouer, eux aussi, par basse mer (Serge Rouleau 2009, Communication personnelle).

³ Même si à l'époque, les quais étaient encore à prédominance de pierres, le bois était tout de même utilisé dans la construction d'infrastructures maritimes. En 1742, tout le tablier du chantier naval du Roy avait été construit en bois (Loewen et Cloutier 2003).



Figure 2. Vue des vestiges des quais La Chesnaye et Comporté/Gobin dans l'ancien port de Québec. On remarque le niveau naturel du fleuve qui rejoint le pied du quai de maçonnerie.
Source : Service des communications, Ville de Québec.

On construira encore les quais en maçonnerie, au moins jusqu'en 1750 (La Roche 1994 : 33). Selon les données archéologiques actuelles, les premiers quais de Nouvelle-France auraient été bâtis dans le port de Québec. Il n'est pas impossible que des infrastructures d'accostage aient été érigé peu de temps après à Montréal. Selon certains documents d'archives et des cartes anciennes, le premier quai de Montréal aurait été bâti entre 1645 et 1650 vis-à-vis le fort de Maisonneuve (Véronneau 1989: 30). Cette hypothèse n'a toutefois pas encore été prouvée archéologiquement⁴.

- **La navigation et les quais au Régime anglais : (1760-1800)**

Dans la deuxième moitié du XVIII^e siècle, on assiste à l'arrivée de nombreux marchands britanniques, surtout à Québec et à Montréal. Le développement du commerce du bois et l'intensification du marché des fourrures augmentent considérablement le trafic sur le fleuve. Les voiliers transatlantiques sont de plus en plus nombreux à s'arrêter à Québec alors que des bateaux de plus faible tonnage comme des bateaux à fond plat et des barques de plus faible tonnage relayent la marchandise jusqu'à Montréal. En plus de la ligne hauturière que suivent les navires de commerce

⁴ Il a été constaté à travers le bilan du patrimoine archéologique maritime, que malgré les avancées notoires des dernières années, les données archéologiques associées à l'ancien port de Montréal demeurent relativement pauvres, surtout en ce qui concerne le XVII^e et XVIII^e siècle.

britanniques, une navigation intérieure soutenue se développe rapidement (rivière Richelieu, estuaire du Saint-Laurent).

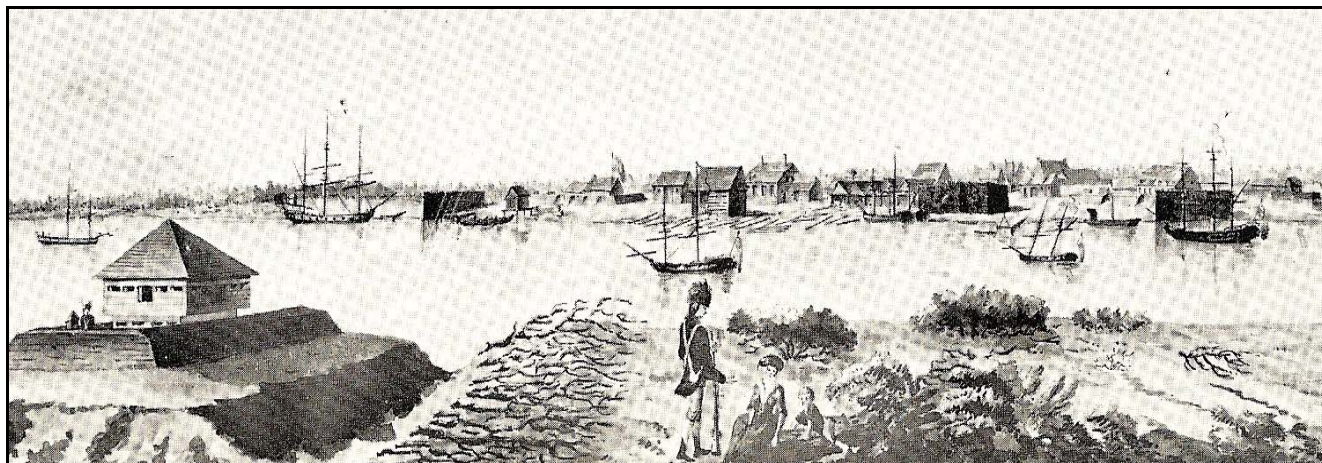


Figure 3. La navigation devant le fort Saint-Jean en 1779 (Rivière Richelieu).
Source : Archives publiques du Canada

À Montréal, alors que les infrastructures portuaires avaient été jusqu'ici très rares, on voit apparaître, au Régime anglais, plusieurs quais privés. Ces derniers résultent surtout de l'intensification du commerce des fourrures (Véronneau 1989: 30). À Québec, l'expansion des infrastructures d'accostage est plus considérable si bien que l'on procède à la réalisation de nouveaux quais en plus de prolonger les anciens dispositifs datant du Régime français (Rouleau 2008 : 31).

À cette époque, les quais construits en maçonnerie disparaissent progressivement pour faire place aux charpentes en bois (La Roche 1994: 32). Ces quais bâtis après le milieu du XVIII^e siècle sont constitués d'un empilement de pièces horizontales généralement équarries au carré. L'empilement de pièces s'élève en un parement étanche retenant la berge naturelle et un remblayage meuble ajouté pendant la construction. Le parement est maintenu en place par des tirants liés à des corps-morts coincés à l'intérieur du remblai. Dorénavant, le parement de bois ne sera plus apposé sur un mur de maçonnerie sèche mais directement adossé au remblai donnant corps au quai (La Roche 1994: 34). Ce remblai est généralement composé de gravats de remplissage et d'un sol de remblayage meuble.

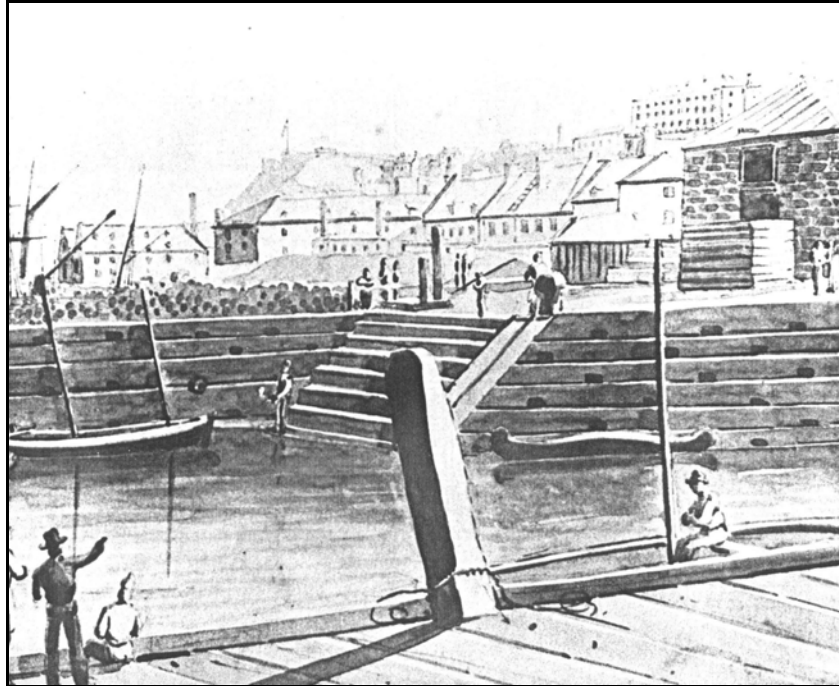


Figure 4. Le quai Hunt dans le port de Québec au début du XIX^e siècle.
Source : Goudie J.P. Cockburn, 1830 dans Simoneau, D. et Rouleau, S. 1988



Figure 5. Vue d'une partie des quais près de la traverse à Québec en 1956.
On aperçoit encore les parements percés de tirants
Source: A.N.Q., A101/E3155, no. 3506

Par un examen attentif de l'architecture des quais construits pendant le XVIII^e siècle, il est possible d'observer le passage de la pierre au bois comme matériau privilégié. Dans les années 1730,

on rencontre l'utilisation des deux techniques architecturales pour la réalisation des parements⁵. Peu de temps après et avant même le début du Régime anglais, le bois occupe une place sans cesse plus grande dans les infrastructures d'accostage et ce, au détriment de la pierre qui est progressivement abandonnée. En 1751, les parements construits à l'est de la batterie Royale sont déjà tous construits en bois (La Roche, 1994: 33). Règle générale, les quais ne s'éloignent toujours pas de la berge naturelle mais s'installent à la suite du parement déjà installé le long de la côte depuis le début du Régime français. On dénote toutefois à Québec vers 1775, une timide volonté des marchands de s'avancer vers la voie navigable pour augmenter leur surface d'accueil et d'entreposage.



Figure 6. La rue Saint-Antoine à Québec telle qu'elle apparaissait en 1808.
Source : Photographie prise à partir de la Maquette Duberger exposée au
Lieu historique national du Parc-de-l'Artillerie à Québec.

Cette tendance s'accentuera au début du XIX^e siècle alors que les quais nouvellement construits s'apparenteront de plus en plus à de longues jetées. Ces quais seront toutefois encore construits suivant la même technique, soit en parements étanches en bois retenus par des tirants liés aux corps-morts (La Roche 1994: 34 et Saint-Pierre et Côté 1990: 75).

- **Les grandes exportations forestières (1800-1850)**

Avant 1850, la navigation fluviale se réalise suivant trois étapes. D'abord, les navires océaniques, provenant surtout d'Angleterre, sont encore astreints à arrêter leur course à Québec mais de

⁵ Par exemple en 1737, le marchand Boisseau fait construire un quai dont l'un des flans est élevé en maçonnerie alors que l'autre flan est composé d'une charpente de bois adossée à un parement de maçonnerie sèche (La Roche 1994: 32).

plus en plus de goélettes effectuent le transport entre Québec et Montréal. Toutefois, les goélettes doivent à leur tour, transborder leur chargement sur les barges à fond plat qui prennent le relais entre Montréal et les Grands Lacs (Hamelin 1971: 101). Puisque les transatlantiques peuvent se rendre jusqu'à Québec, ils ne s'arrêtent que très rarement aux localités côtières situées plus en aval qui, de toute façon, ne sont toujours pas pourvus de quais en eau profonde. Là aussi, le transport de marchandise est donc effectué par les caboteurs faisant l'aller-retour avec Québec⁶. Au XIX^e siècle, la barge est de plus en plus utilisée pour la navigation intérieure, en occurrence, sur le parcours des rivières majeures (Lépine, 1983).



Figure 7. Halage d'une barge chargée de bois dans le canal de Chambly (1880-1900).
Source : Lépine, 1980, Volume 2, *Dossiers Photographiques*.

Le XIX^e siècle est aussi le siècle des vapeurs. Dès 1807, les bateaux à vapeur sillonnent les différentes voies navigables. Très tôt en amont de l'estuaire les vapeurs apparaissent grâce à des investissements privés; le premier bateau à vapeur est l'*Accommodation* (1809). Vers 1850, la flotte de l'industriel forestier Price assure le ravitaillement entre Québec et le Saguenay. D'autres bateaux à vapeur des compagnies privées s'implantent rapidement à travers le réseau de navigation (Girard et Perron 1979: 124).

⁶ Au début du XIX^e siècle, on voit également apparaître les bateaux à vapeur à travers les différentes voies navigables, ceux-ci demeurent toutefois minoritaires à travers l'imposante masse de bateaux à voiles.

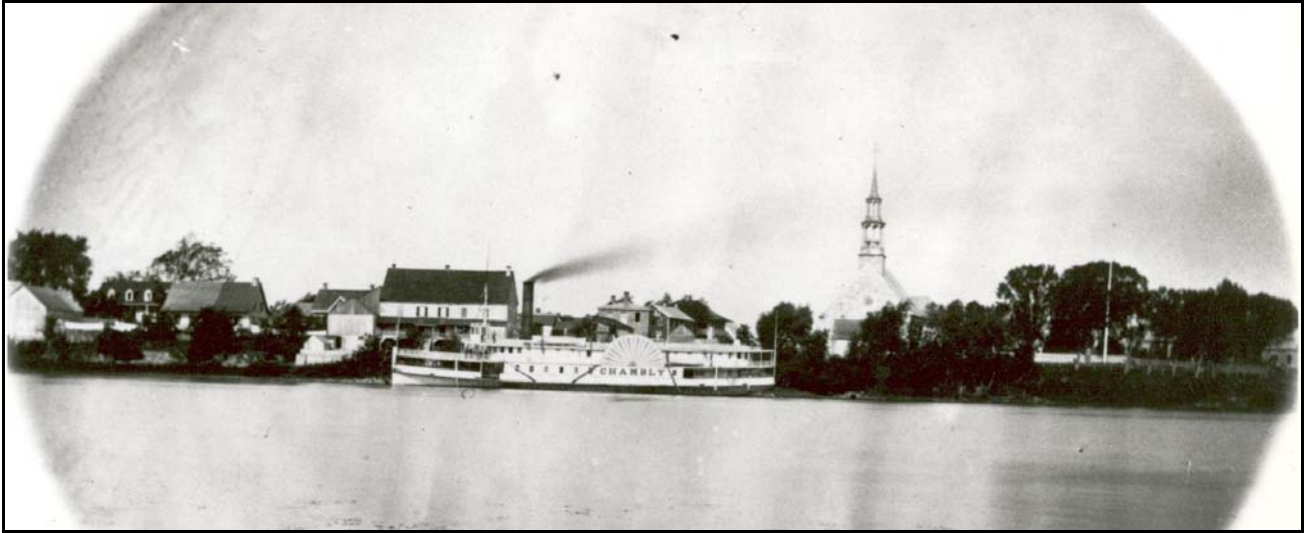


Figure 8. Le vapeur *Chambly* amarré au quai du village de Saint-Mathias vers 1890.
Source : A.N.C.

Bien que la plupart des quais régionaux du Québec ne seront bâtis qu'au milieu du XIX^e siècle, quelques infrastructures d'accostage ont tout de même été bâties au début du siècle par l'initiative ponctuelle de marchands privés. À l'ère de l'exploitation forestière, l'accélération des exportations entraîne l'adaptation des berges et, avant même 1850, quelques rares quais régionaux seront construits, surtout par des industriels anglais possédant les plus grandes entreprises (ex : *Price Brothers*) (Franck 1992: 3).

À partir du premier quart du XIX^e siècle, l'augmentation des exportations de bois et le développement marqué du cabotage régional produit une seconde intensification du trafic maritime et fluvial (Saint-Pierre et Côté 1990: 49). Cette fois, l'augmentation est telle qu'elle produit inévitablement l'engorgement des ports de Québec et Montréal qui devront impérativement modifier leurs infrastructures. À Montréal, cette intensification se traduit par une période de développement anarchique des infrastructures d'accostage du port (Véronneau 1989: 80). Ce n'est qu'avec la construction de l'*Île du Marché* (1830) que la configuration du port sera grandement améliorée (Véronneau 1989: 92).

Dans la première moitié du XIX^e siècle, les industriels bâtiront leurs quais de plus en plus longs dans le but d'augmenter leur espace d'amarrage et la profondeur de leur marnage⁷. On assiste donc, au milieu du XIX^e siècle, à un bouleversement considérable en ce qui a trait à la morphologie du port et des quais eux-mêmes : les quais ne seront plus condensés auprès de la berge mais deviendront presque tous de longues jetées perpendiculaires (*wharfs*) à la côte (Saint-Pierre et Côté 1990: 74). Au début du XIX^e siècle, la construction des nouveaux quais plus élancés présente toutefois un défi considérable. Le remplissage de leur caissons se complique et le sol servant à leur remplissage se raréfie à court terme (La Roche 1994: 34). On adopte donc une nouvelle technique de construction adaptée à la situation. Dorénavant, les quais seront composés **d'une série de caissons de bois** pré-assemblés que l'on fait flotter jusqu'à l'endroit voulu et que l'on immerge ensuite en y ajoutant un remblai composé de pierres ou de terre.

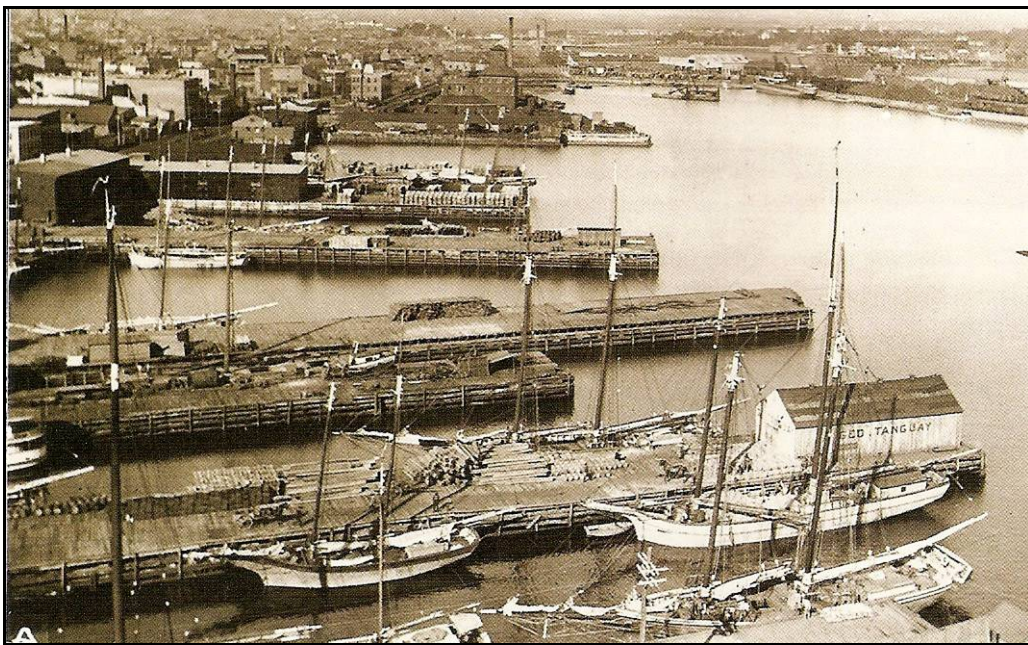


Figure 9. Quais à caissons dans le port de Québec à la fin du XIX^e siècle.
Source : Archives nationales du Québec

⁷ Le port de Québec ne fera pas l'objet de dragage avant 1830 (Saint-Pierre et Côté 1990: 71). Les industriels désirants accueillir des navires de plus fort tonnage devaient alors allonger leur quai pour gagner en eau profonde.

- **Intensification du cabotage interrégionale (1850-1900)**

Au milieu du XIX^e siècle, le dragage du fleuve Saint-Laurent et de certains de ses affluents permet aux grands navires océaniques de continuer leur route plus loin à l'intérieur du continent sans même s'arrêter à Québec. C'est ici la raison majeure du développement de Montréal qui deviendra, vers la fin du XIX^e siècle, le port le plus important du Canada pour la transaction des marchandises entre l'Europe et l'Amérique (Durocher *et al.* 1979: 104). Québec perd donc, au milieu du siècle, son titre de port international. À cette époque de ralentissement économique, le port de Québec aura tôt fait de se voir attribuer une nouvelle vocation. Le gouvernement fédéral prône vers 1860, une politique d'intégration économique régionale qui place Québec comme centre de distribution. À partir d'environ 1860, la ville revêt un nouveau rôle et devient la plaque tournante d'un nouveau réseau de navigation intérieure dont les ramifications atteignent les villages côtiers de l'estuaire du Saint-Laurent et du fjord du Saguenay. Au port de Québec, le cabotage qui avait toujours été considéré comme une activité parallèle à la navigation transatlantique constituera dorénavant un enjeu de premier plan. Les caboteurs, déjà présents partout dans le réseau de navigation, deviendront beaucoup plus nombreux, surtout dans l'estuaire.

Au cours du développement du cabotage fluvial et estuarien, ce sont toujours les bateaux à voile qui sillonnent le fleuve Saint-Laurent. Le type « goélette », aussi appelée « voiture d'eau », regroupe le plus grand nombre d'embarcations. Celles-ci assurent le transport de la marchandise entre les différentes localités riveraines. À la deuxième moitié du XIX^e siècle, on voit apparaître les sloops, petites embarcations à un mât et les brigantins (à deux mâts). Bien que ces navires sillonnent le Saint-Laurent, la goélette demeurera le bateau le plus employé à l'âge d'or du cabotage (Ancil-Tremblay et Audet 1983: 192). Malgré l'ascension fulgurante de l'utilisation des vapeurs à partir de la deuxième moitié du XIX^e siècle, le voilier demeurera le type de bateau le plus utilisé jusqu'en 1880. La goélette à voile sera encore très répandue jusqu'au début du XX^e siècle avant d'être remplacée par les caboteurs à propulsion motorisée.

À cette époque où le cabotage interrégional bat son plein, le Ministère des travaux publics entreprend alors l'aménagement de quais, de jetées et de débarcadères (Hamelin 1971: 111). Pour construire les nouveaux quais, les techniques architecturales employées seront généralement les mêmes

qu'au début du siècle : les **quais à caissons étanches ou ajourés**. Au gré de cette conjoncture économique le cabotage intérieur demeurera intense et la construction d'infrastructures portuaires sera soutenue pendant plusieurs décennies, et ce malgré le développement du réseau ferroviaire au cours de la deuxième moitié du XIX^e siècle.

- **La fin de la navigation intérieure et des quais de cabotage (1900-1950)**

Ce n'est que vers 1920-1930, selon les régions, que la plupart des routes terrestres deviennent carrossables (praticables par l'automobile) (Daniel 1983, Tome V: 50). La décroissance de l'industrie forestière et autres facteurs tels que le développement du transport routier allait provoquer, au deuxième quart du XX^e siècle, la chute du réseau de navigation intérieure. Elle allait entraîner du même coup, la désaffectation des berges qui sera complétée vers 1940 (Franck 1992: 4). À partir du milieu du XX^e siècle, les goélettes et autres caboteurs seront progressivement vendus ou tout simplement abandonnés sur les berges (Franck, 2009 : communication personnelle). La plupart des quais, compléments matériels de la navigation, seront également abandonnés. Dans les ports industriels ou urbains, les anciens quais seront graduellement intégrés dans le remblayage servant à l'édification d'infrastructures modernes.

- **Une histoire à compléter**

Les développements technologiques et architecturaux associés à la navigation n'ont été que trop peu documentés pour ce qui précède le XX^e siècle et les témoins matériels lui étant associés deviennent inévitablement toujours plus rares (Picard 1983: 29). Ce manque d'informations laisse à l'archéologie l'importante tâche de combler les lacunes. Pour chacune des périodes, le développement de la navigation a laissé dans son sillage bon nombre de vestiges. Quand ils n'ont pas été complètement balayés par les assauts de la nature et les aléas du temps, les vestiges reposent toujours sous terre, dans les endroits délaissés de l'occupation humaine ou encore cachés au fond des étendues d'eau. Par l'étude archéologique des biens mobiliers et immobiliers, l'archéologie maritime offre la chance d'en apprendre toujours un peu plus sur un pan oublié du patrimoine québécois.

2. Le patrimoine maritime au Québec

Ce bilan traite d'un pan d'histoire encore méconnu de la population québécoise actuelle. Suite à plusieurs décennies de développements économiques orientés vers l'agriculture et l'industrialisation, la majorité des Québécois ont perdu presque tous souvenirs de leur patrimoine maritime qui pourtant, couvre plus de quatre siècles de leur histoire (Franck 2008)⁸. Afin de bien saisir l'ampleur et la complexité du patrimoine maritime québécois, il convient d'aborder certains de ses concepts et de revoir brièvement les étapes de son développement. Cet exercice permettra de mieux cerner la place qu'occupe l'archéologie maritime dans l'étude du patrimoine.

2.1. Concepts et définitions

En 1982, selon la Loi sur les biens culturels du Québec, « ...un bien culturel est une œuvre d'art, un bien historique, un monument ou un site historique, un bien ou un site archéologique ou un arrondissement historique ou archéologique » (Picard 1982: 9). Le patrimoine maritime englobe donc une multitude de biens culturels de diverses natures si bien que son appellation ne se restreint pas à ce qui a été façonné par l'homme mais s'adresse également au patrimoine naturel (paysages, écosystèmes, aires de nidification etc.). À travers la multitude des biens culturels, le patrimoine culturel maritime se restreint à tout ce qui témoigne de l'interaction passée entre l'homme et ses ressources hydrographiques et aquatiques. Il n'en demeure pas moins englobant puisqu'il comprend l'héritage tant culturel que naturel de la collectivité dans ses rapports avec l'eau (Picard, 1983 : 49). Cela comprend les biens immobiliers qui sont les infrastructures érigées par l'homme et associées à l'exploitation du milieu (Picard 1983: 9). Il inclut également les biens mobiliers qui regroupent tous les instruments liés aux activités maritimes ou aquatiques (Picard, 1983: 12).

Bien que les données archivistiques constituent une manne d'informations incontournables pour l'étude de l'histoire maritime, ce rapport s'intéresse plus spécifiquement à l'étude des composantes archéologiques du patrimoine culturel maritime. Celles-ci regroupent une grande variété de témoins matériels issus de l'utilisation passée des étendues d'eau par l'Homme. Parmi eux sont notamment étudiés les vestiges de ponts, de barrages, d'écluses, de phares, de bateaux de même que les vestiges d'infrastructure d'accostage, de pêche et d'entreposage. Peuvent s'ajouter à la liste, les digues et les

⁸ Dans son article « Patrimoine à la dérive » paru en 2008 dans *Continuité*, Alain Franck traite de l'abandon du patrimoine maritime par les institutions québécoises de recherche et de mise en valeur.

aboîteaux ou tout autre aménagement voué à l'utilisation d'une quelconque ressource hydrographique. Il convient de souligner que le patrimoine archéologique maritime n'implique pas seulement ce qui est lié à la mer mais regroupe également ce qui est rattaché aux autres étendues d'eau comme le fleuve Saint-Laurent et ses affluents ou encore, les lacs et les canaux (Picard 1982: 9). Ainsi, les vestiges d'un quai de rivière font également partie du patrimoine maritime et ce, au même titre qu'un site d'épave en milieu marin.

À travers les différents aménagements énumérés plus haut **cette étude ne retiendra que les sites d'épave et d'ancien quai**⁹. Ces infrastructures érigées par l'Homme et associées à l'exploitation du milieu, s'inscrivent dans l'ensemble des biens archéologiques dits « immobiliers » (Picard 1982: 15). Avant de d'aborder le bilan, il est nécessaire d'apporter une importante précision concernant les objets d'étude. Comme il est mentionné dans le *Maritime Archaeology Act* (1973) réalisé en Australie, un site archéologique maritime comprend non seulement les vestiges matériels mais aussi l'aire sur laquelle ces derniers reposent (Conseil de l'Europe 1978: 65). Pour chacun des cas retenus, l'étude ne se limite donc pas seulement aux épaves en tant qu'objets ponctuels mais considère également leurs environs immédiats. C'est pourquoi, en archéologie maritime, nous devrions parler de « site d'épave » plutôt que d'épave. De la même façon, il serait pertinent de parler de « site de quai » plutôt que de quai puisque les vestiges étudiés ne se limitent pas à la charpente mais s'étendent aux divers vestiges lui étend associés. Afin d'alléger le texte et d'en faciliter la compréhension, les termes « épave » et « quai » seront utilisés au cours de ce bilan pour désigner les **sites** d'épave et les **sites** d'ancien quai. Le lecteur aura toutefois été prévenu que les sites auront été vus dans leur intégralité et que les vestiges liés à la construction, à l'utilisation et à l'abandon des quais et des épaves auront également été considérés.

2.2. L'étude du patrimoine maritime à travers les sites archéologiques

Depuis quelques décennies la discipline archéologique bénéficie de l'expertise lui permettant d'accéder aux vestiges submergés qui ont su conserver la mémoire matérielle du passé. Des critères ont déjà été établis afin de mieux évaluer le potentiel archéologique et historique des sites archéologiques maritimes. Ils ont été élaborés à partir de quatre **catégories d'attributs** des sites

⁹ Ce bilan exclut également les sites d'épave et de quai abandonnés depuis moins de 50 ans ainsi que les pirogues. Une étude portant sur les pirogues du Québec a déjà été réalisée par Daniel La Roche (1988).

archéologiques maritimes qui concernent, pour chacun d'eux, plusieurs types de valeurs¹⁰. Bien que, à la base, ces « attributs de caractérisation » aient été appliqués à l'évaluation des épaves, notons qu'ils s'appliquent également tous à l'évaluation des anciens quais. Les attributs de caractérisation et ses valeurs correspondantes seront brièvement présentés dans ce chapitre. Nous verrons plus loin en quoi ses attributs s'appliquent aux épaves et anciens quais du Québec en y appliquant des exemples rencontrés au cours du bilan.

A. Les attributs de caractérisation et ses valeurs correspondantes

- ***Architecture : typologie et caractérisation***

La valeur associée à l'architecture réfère au type d'épave ou de quai et à sa caractérisation. Cela implique :

- o la date de sa destruction et/ou de sa disparition du bateau ou du quai,
- o son nom (appellation),
- o le nom de son architecte, son constructeur ou du chantier de construction,
- o les matériaux employés dans sa construction,
- o son usage et sa fonction.

- ***Technique***

La valeur du quai ou de l'épave dépend également des informations techniques auxquelles il donne accès. Ces informations concernent :

- o les innovations en matière d'ingénierie,
- o l'évolution de la construction navale et des infrastructures portuaires,
- o la qualité de la construction,
- o la finition,
- o les adaptations architecturales,
- o le choix des matériaux,
- o le choix des assemblages,
- o le choix des fixations,
- o le choix des renforcements,

¹⁰ Les critères d'évaluation sont issus de la consultation du document intitulé *Commission des lieux et monuments historiques du Canada* (Parcs Canada 1998).

- o le choix des méthodes de scellement et de préservation,
- o le choix de la finition.

- ***Scientifique***

Le site peut impliquer des structures présentant des avantages quant à l'essai et à l'adaptation des techniques de recherches. Il peut notamment servir de « banc d'essai » pour de nouveaux appareils de prospection.

- ***Représentativité***

La représentativité est prise en compte lorsque le site constitue un bon exemple d'un type d'épave ou de quai. On est en présence d'un site représentatif lorsque celui-ci affiche les caractéristiques typiques d'une catégorie architecturale précise.

- ***Artistique***

La finition d'un navire et les objets de prestige que l'on y retrouve sont des éléments qui sont pris en considération dans l'évaluation de la valeur artistique de l'épave. Plusieurs quais, de par les aménagements qu'ils ont portés au fil du temps, présentent également des attributs artistiques. Mentionnons à titre d'exemple, les bâtiments d'accueil érigés à même le tablier en tête de quai. La beauté architecturale de ces bâtiments d'accueil était volontairement rehaussée par l'ajout d'une ornementation souvent typique de la localité (corniches, volets, armoiries, arche etc.).

- ***Rareté et unicité***

La valeur d'un site est également évaluée en fonction de sa rareté. On portera donc une attention particulière auprès des épaves et quais dont peu d'exemplaires subsistent. Cela s'applique tant à la protection et à la conservation des vestiges ainsi qu'aux moyens investis dans les recherches.

- ***Regroupement / ensemble***

Dans certains cas, les sites d'épaves ou de quais peuvent être attribués à un ensemble de structures ou de vestiges. On peut penser à un site d'épave se trouvant dans un cimetière marin ou encore à des vestiges de quais à l'intérieur d'un ancien complexe portuaire.

B. Les attributs culturels :

- ***Association avec des personnages ou des groupes culturels***

Dépendamment de l'histoire qui l'entoure, le site d'épave ou de quai pourra être rattaché à un personnage comme à un groupe particulier. Nous n'avons qu'à penser aux personnages de Walker et de Phips qui sont venus successivement attaquer la Nouvelle-France et qui ont laissé derrière eux le site de l'île aux Oeufs et le site de l'anse aux Bouleaux à Baie-Trinité (l'épave du *Elizabeth and Mary*).

- ***Association à des événements***

De la même façon, les sites peuvent être associés à des événements historiques. Dans le cas des sites d'épave, bon nombre d'entre eux résultent de batailles navales ou autres tragédies de l'histoire maritime. L'association à des événements va souvent de pair avec l'association à des personnages. À titre d'exemple, les sites de l'île aux Oeufs et de l'anse au Bouleaux mentionnées plus haut sont également associés à deux grands épisodes de l'histoire militaire du Canada.

- ***Attributs socioculturels***

Le site d'épave, dans une plus large mesure que le site de quai, présente généralement bon nombre de données concernant les groupes culturels associés au site, les classes sociales, les métiers et les professions.

- ***Association symbolique***

Les sites d'épave ou de quai peuvent représenter des valeurs symboliques. Celles-ci peuvent être d'ordre spirituel, religieux ou esthétique. On trouve par exemple parmi les vestiges à valeur symbolique les vestiges du quai de Grosse-Isle qui a notamment servi au débarquement des immigrants irlandais qui devaient être mis en quarantaine après avoir fui la Grande Famine¹¹.

¹¹ Lieu historique du Canada de la Grosse-île-et-le-Mémorial-des-Irlandais (www.pc.gc.ca/lhn-nhs/qc/grosseile/natcul/tour_f.asp) (Dernière consultation, 6 novembre 2008).

C. Attributs de mise en valeur :

- ***Interprétation/éducation***

Les sites d'épave et de quai peuvent également présenter un potentiel éducatif dont peut profiter la collectivité. Dans le cas d'un quai, le site peut être transformé en lieu d'interprétation ouvert au public. Pour ce qui est des épaves, les connaissances archéologiques qu'elles génèrent sont généralement diffusées au public par l'entremise des musées ou de lieux d'interprétation (ex. Lieu historique de la Bataille-de-la-Ristigouche¹²).

- ***Économique***

La valeur économique d'un site d'épave ou de quai est ici considérée en tenant compte du potentiel récréotouristique du site.

- ***Paysage culturel***

Les sites maritimes font souvent partie intégrale d'un paysage culturel. Surtout dans le cas des sites de quai, les vestiges ont souvent évité la destruction à cause de leur valeur esthétique. Mentionnons le cas de Port-au-Persil dans Charlevoix où plusieurs peintres se rendent chaque année pour y peindre le paysage environnant où les vestiges de quais constituent une figure centrale du lieu.

D. Attribut d'évaluation de structures :

- ***Intégrité***

La valeur d'un site d'épave ou de quai varie également selon l'état des vestiges. La valeur des données qui seront générées par la recherche archéologique sur le terrain dépend en grande partie de l'intégrité de la structure retrouvée.

Ces critères d'évaluation se sont avérés utiles pour caractériser l'épave de l'*Empress of Ireland* en tant que candidat pour la déclaration des lieux historiques nationaux (La Roche et Waddell: 1999).

¹² Lieu historique national du Canada de la Bataille-de-la-Ristigouche
www.pc.gc.ca/lhn-nhs/qc/Ristigouche/ (Dernière consultation, 9 avril 2008)

Néanmoins, la plupart des valeurs de caractérisation considérées pour la candidature des sites historiques nationaux ne peuvent être employées pour catégoriser les sites d'épave et de quai. Cela vient du fait que les données amassées sur les sites sont dans la plupart des cas insuffisantes et que de toute façon, ces valeurs ne peuvent ordinairement être évaluées qu'à la fin du processus de recherche appliqué à un site d'épave ou d'ancien quai. Les données amassées au cours du bilan ont tout de même permis de catégoriser les sites d'épave selon leur période d'utilisation et selon le type de navigation auxquels ils sont rattachés (navigation intérieure ou navigation hauturière). Dans le cas des sites de quai, la catégorisation a été réalisée selon la période d'utilisation et le type architectural en présence. Dans les deux cas, les sites ont également été classés selon leur contexte environnemental et l'avancement des recherches réalisées auprès des vestiges. Nous verrons de façon plus détaillée la catégorisation des sites d'épave et de quai au cours de la présentation du bilan.

3. L'étude des sites archéologiques maritimes

En ce qui a trait aux recherches sur le patrimoine, l'archéologie subaquatique agit surtout comme complément à l'Histoire. Là où les documents écrits présentent des lacunes, le patrimoine submergé constitue une précieuse alternative permettant de compléter certains pans de l'histoire sociale et économique (Conseil de l'Europe 1978: 5). La nature de l'apport de l'archéologie maritime varie toutefois selon les régions et leur histoire. Voyons en quoi l'étude des épaves et des quais peut contribuer à améliorer la perception et l'appréciation du patrimoine québécois.

3.1 Le site d'épave

Le site d'épave est d'une grande valeur pour ce qui est de l'étude de l'histoire. Il ouvre une fenêtre sur des aspects qui, sans l'archéologie maritime, seraient demeurés dans l'oubli. Il constitue également un excellent outil de datation en plus de compléter les études historiques déjà réalisées. Enfin, l'étude du site d'épave permet l'exploration des anciennes technologies et la vérification des données historiques qui peuvent dorénavant être confrontées à des preuves matérielles.

- **Témoin matériel d'un quotidien passé**

L'épave présente une culture matérielle qui réfère à plusieurs sphères de la vie quotidienne. Les objets contenus dans un site d'épave touchent à la vie militaire, à l'appareil vestimentaire, aux biens personnels, à la conservation ainsi qu'à la consommation des aliments, à l'hygiène et la santé ainsi qu'à l'outillage et l'éclairage (Bradley, Dunning et Gusset 2003: 150). Cela regroupe également les outils de construction ou d'entretien, les instruments de chasse, les objets de loisir et autres objets de la vie courante. Cette grande variété fait de l'épave un site archéologique clé pour comprendre les détails de la vie quotidienne qui ne figurent notamment pas dans la documentation historique ou les documents d'archives. Une autre particularité du site d'épave découle directement du caractère « spontané » du naufrage. Alors que les artefacts que l'on retrouve sur les sites archéologiques terrestres résultent presque toujours de la perte ou de l'abandon par son propriétaire, les objets trouvés sur un site d'épave ont généralement été « arrachés » à leur propriétaire suite à un événement prompt et violent¹³. La conséquence de cet abandon « forcé » du navire est que, contrairement à ce que présente généralement

¹³ Il existe toutefois quelques exceptions à cette règle. Certains sites d'épave résultent d'un abandon progressif du navire. Nous pouvons penser à l'épave du chantier naval Royal ou aux bateaux plats abandonnées dans l'ancien port de Québec.

le site terrestre, le site d'épave offre aux archéologues un éventail d'artéfacts qui ne se restreint pas seulement aux objets endommagés ou volontairement abandonnés.

- **Le site d'épave comme outil de datation**

Le site d'épave s'avère très utile pour la datation du matériel ancien. Comparativement au site archéologique terrestre qui témoigne d'une occupation s'étirant souvent sur des décennies voire même des siècles, le site d'épave se limite à un seul événement, soit l'instant du naufrage. Puisque le site est associé à une séquence temporelle très limitée, la datation de chacun des objets devient donc plus précise. À la manière d'un cliché photographique, le naufrage a figé dans le temps tout le matériel se trouvant à bord du navire lorsque ce dernier a sombré ou s'est échoué. En ce sens, le site d'épave constitue l'un des meilleurs référentiels pour établir la datation de la culture matérielle.

- **Un complément matériel aux récits historiques**

Bien que l'histoire maritime demeure méconnue au Québec, quelques-uns des anciens drames de la mer demeurent incrustés dans la mémoire collective. Auprès de la population québécoise, la contribution la mieux connue de l'archéologie d'épave est sans aucun doute son apport concernant les grands événements historiques. Le cas du *Machault* est l'un des meilleurs exemples d'un site archéologique de première importance témoignant de l'un des épisodes les plus décisifs de l'histoire maritime. Ce vaisseau de la marine française sabordé à l'embouchure de la rivière Ristigouche en 1760 lors d'un affrontement l'opposant à la marine anglaise, a fait l'objet de fouilles archéologiques menées par Parcs Canada de 1969 à 1972 (Parcs Canada 1984). Les fouilles archéologiques de l'épave ont permis non seulement l'examen du navire et de sa cargaison, mais aussi et surtout d'en apprendre davantage sur le déroulement de la bataille navale historique. La multitude d'artéfacts découverts sur le site d'épave a fourni d'importants renseignements sur la vie à bord et sur l'armement des navires militaires de l'époque. Les fouilles ont notamment permis de connaître le contexte des communications maritimes entre la France et sa colonie durant la Guerre de Sept Ans (Picard 1982: 25).

- **L'exploration des anciennes technologies**

L'archéologie d'épave vient également pallier au manque d'informations dont souffre la littérature au sujet des techniques de fabrication des embarcations. Pour plusieurs régions du Québec qui ont développé une batellerie distincte, l'archéologie est la seule science permettant de redécouvrir

des techniques de constructions oubliées. L'apport de l'archéologie en ce sens ne s'inscrit pas seulement au niveau régional mais aussi et surtout national. L'histoire de la navigation en Nouvelle-France manque crucialement d'informations concernant le développement d'une architecture navale qui lui est propre. Grâce aux récentes recherches en archéologie maritime, plusieurs indices majeurs viennent toutefois d'être relevés à travers les vestiges d'anciennes embarcations du Régime français. Mentionnons le cas des quatre bateaux plats du Régime français découverts lors de surveillances archéologiques au site du Musée de la Civilisation à Québec. Ces épaves constituent les seuls témoins archéologiques d'un type d'embarcation servant au déplacement des troupes et à l'approvisionnement des forts de Nouvelle-France entre 1665 et 1760 (Dagneau 2002: ii). Après leur utilisation et leur développement en Nouvelle-France, les *batteaux* seront également adoptés par les militaires anglais qui, comme les Français avant eux, ont su profiter des avantages qu'offrait l'embarcation en eau peu profonde (Dagneau 2008: 41). Bien que le bateau plat était considéré comme une embarcation simple et « commune » au Régime français, l'analyse archéologique de ces vestiges a permis de connaître moult détails sur la charpenterie navale au XVIII^e siècle en Nouvelle-France. Les bateaux plats se sont avérés être des témoins exclusifs permettant d'observer les particularités d'une embarcation produite « à la chaîne » dès le Régime français (Dagneau 2002).

L'archéologie d'épave peut également apporter des compléments d'informations concernant les périodes où la technologie était pourtant mieux documentée. Au XIX^e siècle, les nombreuses adaptations techniques exigées par la motorisation des voiliers et le développement des bateaux à vapeur constituent encore un volet méconnu de notre histoire malgré les nombreux écrits portant sur les sciences de l'époque. Étant bien souvent la propriété des entreprises privées, les documents traitant des avancées technologiques n'ont pas été archivés ou encore ont été égarés à travers les successions. Dans ces cas précis, l'archéologie maritime vient apporter de précieuses précisions sur les avancements de l'époque. Prenons le cas du *Lady Sherbrooke* (BjFi-4), un vapeur lancé en 1817 près de la Brasserie Molson. La fouille archéologique de l'épave a notamment fourni de précieuses données permettant de détailler les dispositifs de fixation de son moteur. Or l'analyse a permis de constater que ces dispositifs constituaient une évolution technologique qui n'allait se répandre que plus tard en Angleterre. L'analyse appliquée au *Lady Sherbrooke* a donc permis de reconnaître que l'introduction de la navigation à vapeur dans le Saint-Laurent avait servi de « banc d'essai » aux nouvelles technologies développées en Angleterre (Bélisle et Lépine 2003: 104). Avant même que ne commencent les fouilles

du *Lady Sherbrooke* (1983-1993), Jean Bélisle avait prévenu la communauté archéologique québécoise que l'archéologie d'épave pourrait pallier aux lacunes documentaires concernant l'architecture navale ancienne. Bélisle avait alors précisé que l'archéologie d'épave pourrait nous éclairer sur les bateaux à vapeur du XIX^e siècle, un volet méconnu de l'histoire de la navigation québécoise (cité dans Picard 1982: 72).

- **La convergence des données archéologiques et archivistiques**

En plus de combler certaines lacunes de la documentation, l'archéologie subaquatique permet également de venir appuyer ou nuancer les écrits. Malgré la précision que peut atteindre l'histoire comme science, plusieurs termes, notions ou concepts anciens demeurent encore difficiles à comprendre. Ce problème est omniprésent dans l'histoire maritime puisque généralement aucune explication n'accompagne les documents provenant des différentes amirautés, ce qui rend ardue leur compréhension. Le jargon militaire, les termes et notions liés au gréement des navires peuvent toutefois être éclairés par les données issues de l'analyse du matériel prélevé sur les sites d'épave. Citons l'exemple du *Corossol*, un navire du Régime français fouillé dans la baie de Sept-Îles au cours des années 1990. La fouille de l'épave avait confirmé les données archivistiques liées au gréement du navire mais a également permis de saisir une notion importante concernant la désignation des vaisseaux. Les documents de la marine avaient désigné le *Corossol* comme étant un *brûlot*. Jusqu'ici, cette appellation était associée exclusivement aux navires qu'on abandonnait et lançait volontairement en flammes contre les lignes ennemies. Or, l'analyse de l'armement et du gréement de l'épave a démontré que le *Corossol* avait été armé de façon tout à fait régulière dans les ports de France. Dans le cas du *Corossol*, les recherches ont permis de mieux comprendre la désignation « brûlot » qui était en fait une catégorie fourre-tout regroupant des navires de différentes fonctions (Bernier 1999: 8). Ces recherches ont surtout permis de savoir que les nombreux brûlots dont fait état la documentation historique n'étaient pas nécessairement voués à être sacrifiés par le feu. En confrontant les données archéologiques issues des sites d'épaves avec les données archivistiques, d'autres termes et concepts ont pu être mieux saisis, nuancant ainsi considérablement plusieurs concepts que l'on croyait bien appris.

N'ont été mentionnés ici que quelques exemples de ce que peut apporter l'étude des sites d'épave à notre connaissance et à notre appréciation du patrimoine maritime. Bien que l'étude des

épaves soit encore relativement jeune au Québec, elle a déjà apporté une bonne contribution à l'archéologie de même qu'à l'histoire. Cet apport est aussi considérablement augmenté par l'étude des anciennes infrastructures d'accostage. Celle-ci permet une meilleure compréhension du développement de la navigation en faisant le pont entre le monde maritime et le monde terrestre et en tissant un lien direct à partir de l'étude de ses vestiges.

3.2 Le site d'ancien quai

L'archéologie maritime ne s'intéresse pas seulement aux épaves mais aussi aux anciens quais. Ces derniers entrent dans la catégorie des biens culturels immobiliers mentionnés par le Conseil de l'Europe sur l'héritage culturel subaquatique (Le Conseil de l'Europe 1978: 9). Après qu'elle ait été longtemps négligée, l'étude archéologique des anciens quais commence tout juste à être réellement considérée. Dans son ouvrage intitulé *La Richelieu archéologique*, André Lépine souligne que l'archéologie maritime n'avait jusqu'à maintenant pas accordé aux quais toute l'attention qu'ils méritaient (Lépine 1983 : i)¹⁴. Alors que les rapports archéologiques les mentionnaient à peine il y a quelques décennies, une attention particulière est portée depuis quelques années sur les anciens quais, qui sont dorénavant considérés comme des témoins matériels d'une grande valeur patrimoniale et scientifique (Simard, en préparation).

- **La valeur patrimoniale du quai**

Comme objet patrimonial, le quai est beaucoup plus qu'une simple infrastructure d'accostage. Il est la manifestation matérielle d'un rapport soutenu entre le monde de la navigation et le monde terrestre. En permettant le transbordement des passagers et des marchandises, le quai se trouve être le prolongement des routes terrestres ou, à l'inverse, de la voie navigable. Il marque par son emplacement, ce qu'Alain Franck désigne comme étant un point de rupture de charge entre deux moyens de transport majeurs (Franck 1992: 30). C'est pourquoi on retrouve sur les sites d'ancien quai du matériel lié à la navigation (bites d'amarrage, palans...) tout comme du matériel lié au transport terrestre (chaussées, un pavages, rails...). De la même façon, le lieu du quai constitue un point de rencontre entre deux modes de vie distincts. Les artefacts que l'on y retrouve sont liés à la terre

¹⁴ À travers le bilan effectué dans le cadre de cette étude, il a été constaté qu'effectivement peu d'attention avait été portée aux quais par les archéologues. Il est possible que l'inventaire réalisé auprès de la rivière Richelieu ait donné le véritable coup d'envoi à l'archéologie des vestiges de quais au Québec.

(vaisselle, roues et ferrures de charrettes, engins de foresterie...) ou encore, sont liés à la vie en mer (cordages, sceaux, tonneaux...).



Figure 10. Le quai de Saint-Antoine-sur-Richelieu prend des allures de marché public.

Source : Courtoisie de Armand Cardinal de St-Hilaire.

- **La valeur archéologique du quai**

Il est certain que les études historiques réalisées dans le passé ont pu nous renseigner sur la navigation dans le Saint-Laurent. Il n'en demeure pas moins que les infrastructures d'accostage n'y sont que peu ou pas décrites. Dans les années 1970 et 1980, quelques rares chercheurs ayant vu l'intérêt des infrastructures portuaires ont toutefois cru bon d'étudier l'architecture et l'histoire des quais du Saint-Laurent (Franck, 1985; La Roche, 1986; Lépine, 1978 à 1980 et 1983; Simoneau et Rouleau, 1988; Somcynsky, 1980). Toutefois, l'importance des infrastructures portuaires est dorénavant soulignée dans les plus récents ouvrages, notamment à partir des années 1990 (Giroux, 1996a; GRHQ, 1988 et 1995b; La Roche, 1992 et 1994; Loewen et Cloutier, 2003; Loewen et Simard, 2007; Rouleau, 1997 et 2008; Saint-Pierre et Côté, 1990; Simard, en préparation; Simoneau 2003a; Slater, 1996; Waddell et Harris, 2001).

L'étude archéologique des quais est d'abord légitimée par la rareté des documents écrits concernant les techniques architecturales liées aux infrastructures d'accostage. Pour plusieurs anciens quais du Québec, l'examen archéologique des vestiges est le seul moyen d'obtenir des informations à

ce sujet. La fouille des vestiges de quai permet d'identifier les matériaux employés dans la réalisation de la charpente et les modes de liaisons employés pour en assurer le maintien. À partir de ces deux éléments, il est possible de reconnaître le type architectural associé au quai et par le fait même, de dater la structure.

L'étude des vestiges de quai permet également d'en savoir plus sur le passé socioéconomique d'une localité. La seule analyse de leur organisation dans l'espace en dit beaucoup sur son rôle. Le meilleur exemple est assurément celui des longs quais s'étendant jusqu'à la voie navigable pour accueillir les transatlantiques de fort tonnage. Mentionnons ici plusieurs « quais du gouvernement » dont celui de Cap-Saint-Ignace, de Baie-Saint-Paul ou encore de Sainte-Famille sur l'Île d'Orléans¹⁵. La simple analyse visuelle de ces anciens quais permet de constater que, de par leur fonction, ces longues infrastructures divergeaient clairement des quais de cabotage de dimensions beaucoup plus modestes. En plus d'élargir nos connaissances sur la charpenterie d'époque et sur l'économie locale, l'examen archéologique d'un site de quai permet l'accès à un ensemble matériel particulier. Certaines entreprises qui ont prospéré au cours de l'histoire économique du Québec n'ont malheureusement laissé que peu de témoignages sur leurs activités pourtant au cœur de plusieurs villages. L'étude archéologique des sites de quai permet de combler en grande partie cette lacune en nous renseignant sur les racines économiques de plusieurs localités.

Le quai, par définition, a toujours constitué un lieu de transbordement de marchandise et de passagers. On suppose que la déposition d'artéfacts aux abords des quais est généralement le résultat de la perte involontaire des objets¹⁶. Comme pour les latrines en archéologie terrestre, les alentours des quais sont donc caractérisés par une grande concentration d'artéfacts. Quoiqu'il en soit, pour les archéologues, les sites de quais présentent une bonne opportunité de trouver des artéfacts ayant appartenu à des travailleurs ou des voyageurs. On y retrouve surtout des artéfacts associés au transport et à l'entreposage des marchandises comme des jarres, des cercles de tonneaux et autres artéfacts d'usage commun.

Le « quai de Baie-Saint-Paul » mentionné ici ne désigne pas le quai toujours en place devant le village mais un quai plus ancien situé à l'est de la baie au pied du Cap-au-Corbeau (Simard, en préparation).

¹⁶ On sait toutefois que la déposition d'artéfacts est aussi parfois attribuable à un abandon volontaire des objets puisque dans les grands ports comme dans les villages côtiers, les abords des quais ont souvent servi de décharges publiques.



Figure 11. Jarre de transport en grès aillant servi au transport de marchandises.

Source : André Lépine (1978)

Bien qu'en ce sens, l'archéologie maritime présente plusieurs avantages, elle implique toutefois des particularités qui rendent sa pratique complexe. Cette complexité constitue un défi de taille que la communauté archéologique québécoise relève progressivement.

4. L'archéologie maritime au Québec

À l'occasion de l'assemblée parlementaire organisée par le Conseil de l'Europe sur le patrimoine culturel subaquatique, il a été admis que l'archéologie en tant que discipline doit être conduite en tenant compte des réalités locales et des ressources disponibles (Conseil de l'Europe, 1978: 16). Or au Québec, l'archéologie subaquatique doit dans un premier temps, s'adapter à diverses réalités que présente le contexte environnemental particulier de l'Amérique septentrionale. Elle doit également faire face à la rareté des ressources en matière d'intervenants qualifiés. Afin de bien saisir l'importance du défi auquel la communauté archéologique québécoise est conviée, il importe d'abord de présenter les différents contextes environnementaux associés aux épaves et anciens quais.

4.1 Catégorisation des sites d'épave et d'ancien quai

En vue d'appliquer des mesures de protection adéquates et de déterminer les interventions archéologiques qui devront être entreprises lors de l'étude des sites, il convient de classer les sites d'épave et d'ancien quai selon leur **contexte environnemental**. Le contexte environnemental est un facteur déterminant dans l'élaboration des opérations de terrain ainsi que pour le traitement des artefacts et les possibilités de mise en valeur.

Par définition, nous avons vu que le quai unit la terre ferme et le milieu aquatique (berge, batture, rive). En ce sens, le quai se trouve à la fois en milieu terrestre et en milieu aquatique (submergé ou partiellement émergeant). Toutefois, pour des fins utiles aux interventions de terrain, les sites archéologiques sont d'abord catégorisés selon qu'ils se trouvent en milieu **terrestre** ou **submergé**. Cette catégorisation est établie à partir de la situation générale des vestiges repérés. On retrouve les sites **submergés** en contexte **maritime**, en contexte **fluvial**, en contexte **de rivière** ou encore en contexte **lacustre**¹⁷. Les sites **terrestres** se retrouvent quant à eux, **en surface et en stratigraphie**¹⁸.

¹⁷ Il existe d'autres contextes submergés comme les tourbières ou les étangs. Ces contextes ne sont pas considérés dans ce rapport puisque aucun site de quai ou d'épave n'a été repéré dans ces contextes.

¹⁸ Aucune distinction ne sera portée entre les quais en surface et ceux en stratigraphie du fait qu'on retrouve généralement les deux contextes à la fois sur un même site. La base d'un quai visible de la surface se retrouve presque toujours en stratigraphie, soit partiellement enfoui sous l'action du temps.

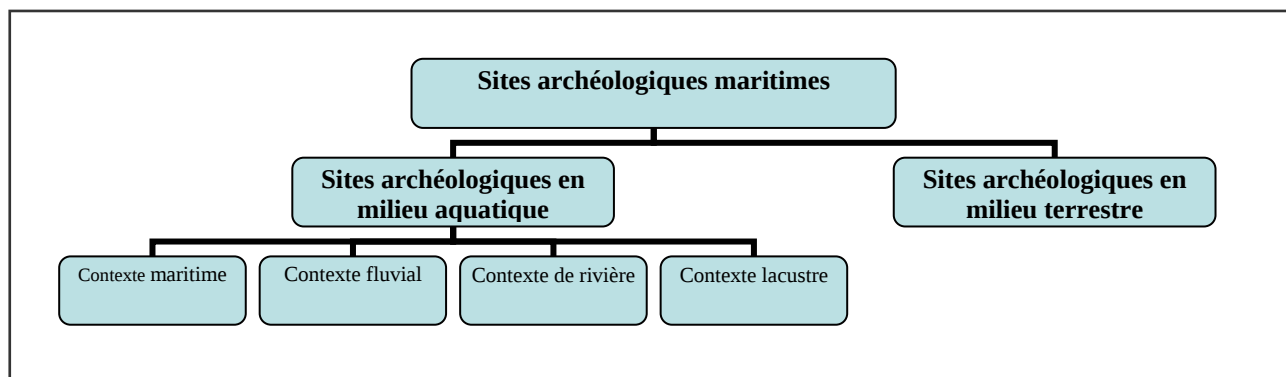


Tableau 1 : Classification des sites archéologiques maritimes selon le contexte environnemental.

4.1.1 L'archéologie maritime en milieu terrestre

Comparativement à ce que l'on retrouve pour les sites maritimes submergés, l'approche appliquée aux sites maritimes terrestres diffère très peu de l'archéologie traditionnelle. Environ la moitié des sites d'ancien quai se trouvent en contexte terrestre et dans la plupart des cas, les vestiges de quais ont été fouillés suivant les procédés habituels.

Comme pour les autres vestiges archéologiques, l'étude des épaves et des anciens quais en milieu terrestre requiert grosso modo les mêmes méthodes d'enregistrement. Celles-ci impliquent la réalisation de dessins en plan et en coupe de même que des relevés photographiques des vestiges. Elle comprend également la localisation 3-D des artefacts au cours de la fouille. Pour ce faire, la fouille est réalisée suivant un système de carroyage alphanumérique divisant l'opération de fouille en sous-opérations et en lots (système Tykal). À partir des observations obtenues en cours de fouille, les diverses couches stratigraphiques devront être délimitées et décrites à l'aide d'une matrice (matrice de Harris) dans le but de déterminer la séquence événementielle du site.

Ces techniques qui se sont avérées efficaces pour les autres sites archéologiques terrestres le sont également pour les sites maritimes. Une particularité demeure toutefois en ce qui concerne la fouille des sites d'épave terrestre. La coque d'une épave est une structure complexe et fragile qui risque de s'effondrer au cours de la fouille. Pour cette raison, une structure de soutien temporaire doit être construite à mesure que progresse l'enlèvement des couches stratigraphiques (La Roche 1986). Lorsque le temps et les moyens le permettent, il est fortement recommandé de dessiner les membrures et autres

pièces de charpente à échelle 1 :1 avant leur prélèvement. Cela aide grandement à la reconstitution de l'épave après la fouille et permet d'obtenir un doublon sur lequel pourront être notées diverses observations. Une autre particularité que présentent les sites archéologiques maritimes en contexte terrestre est qu'ils se trouvent presque toujours dans des zones remblayées qui se trouvaient anciennement à l'intérieur des limites du cours d'eau¹⁹. Dans ces contextes particuliers, il n'est pas rare que l'archéologue rencontre une nappe d'eau souterraine correspondant au niveau naturel du cours d'eau et que l'opération de fouille soit constamment inondée. Cet inconvénient oblige à employer des moyens de pompage et d'assèchement adéquats.

En terminant sur le site d'épave en milieu terrestre, il convient de rappeler que l'épave est une structure beaucoup plus complexe que le site de quai. Comme il a été constaté à travers les rapports archéologiques, un archéologue ne présentant pas les qualifications nécessaires à l'examen d'un site d'épave risque d'omettre l'enregistrement de détails importants lors d'une fouille ou d'une surveillance archéologique. Bien que les techniques d'enregistrement soient sensiblement les mêmes que pour les autres sites archéologiques terrestres, il demeure que l'expérience et l'acuité nécessaire à la compréhension de ce type de vestige demeure l'atout d'un archéologue spécialisé en archéologie d'épave.

4.1.2 L'archéologie maritime en milieu submergé

L'approche associée aux vestiges submergés diverge considérablement de celle employée en archéologie terrestre. Les particularités de la recherche liée au patrimoine submergé résultent avant tout du contexte environnemental que présente l'objet d'étude. Davantage en milieu submergé qu'en milieu terrestre, les facteurs environnementaux ont une incidence directe sur les chances de réussite d'une intervention archéologique. Avant de détailler les différentes étapes associées à la recherche en archéologie maritime, il est préférable de revoir d'abord les particularités que présente l'environnement subaquatique québécois. Ses particularités sont perceptibles à travers quatre contextes différents : le contexte maritime, le contexte fluvial, le contexte riverain et enfin le contexte lacustre²⁰.

- **Le contexte maritime**

¹⁹ Dans le cas des sites d'ancien quai, les vestiges se retrouvent souvent à l'intérieur d'un nouveau quai érigé à même l'ancienne charpente.

²⁰ Les contextes de rivière et contexte fluvial seront traités en un seul et même point vu leurs caractéristiques communes.

Précisons d'abord qu'en archéologie subaquatique, il convient de catégoriser les sites de l'estuaire, du golfe et ceux de la mer dans le même contexte environnemental. Cette mise en commun s'explique principalement par le fait que l'on rencontre essentiellement les mêmes particularités sur les sites archéologiques de l'estuaire que sur les sites maritimes²¹. Il faut cependant préciser que la salinité de l'eau diminuera considérablement alors que l'on avance vers l'amont de l'estuaire. Inversement, les courants provoqués par l'alternance des marées augmenteront en force avec l'étranglement progressif de l'étendue d'eau jusqu'à la ville de Québec, limite de l'estuaire.

Les sites maritimes et estuariens bénéficient d'une visibilité généralement meilleure qu'en d'autres contextes environnementaux. Cela est principalement attribuable à la basse température de l'eau qui ne permet pas de développement d'une flore aquatique dense, principale responsable des particules en suspension. La bonne visibilité résulte aussi des fonds sableux et rocheux qui engendrent beaucoup moins de particules en suspension que les fonds vaseux. Mis à part près des longues battures de l'estuaire, le contexte maritime ne présente que rarement un fond vaseux.

²¹ Le cas du fjord du Saguenay est particulier du fait qu'on y retrouve plusieurs contextes environnementaux. On peut parler de contexte maritime pour plusieurs sites situés à l'embouchure du fjord Saguenay où l'on rencontre pratiquement les mêmes conditions environnementales que dans l'estuaire. Les sites situés plus haut en amont sur le Saguenay sont quant à eux davantage associés au contexte fluvial caractérisé par un courant unidirectionnel en eaux profondes. Avant de passer au contexte lacustre du Lac-St-Jean, les sites d'ancien quai et d'épave du Saguenay se trouvent dans des conditions environnementales « riveraines » (contexte de rivière) où les courants et autres facteurs vont varier drastiquement selon les saisons.



Figure 12. Le *Elyzabeth and Mary*. L'eau claire du milieu maritime permet souvent d'apercevoir le site d'épave sur toute sa longueur.
Source: Peter Waddell, Parcs Canada dans Bernier (1997).

Le fond marin, surtout à faible profondeur facilite le travail des archéologues subaquatiques constitue un des meilleur environnement de travail. L'impact de la nature du fond ne se limite toutefois pas seulement aux manœuvres des archéologues mais à aussi une grande incidence sur l'état de conservation des artefacts.

Le fond **sableux** offre une bonne surface d'accueil pour les vestiges. Spécialement pour les épaves, il ne constitue pas une surface hostile ou abrasive pouvant endommager la coque lors du naufrage. Une fois étendue sur le lit sableux, la partie basse de la coque d'une épave se retrouve protégée par l'ensablement naturel. En ces conditions, le mobilier archéologique se trouve regroupé et immobilisé dans la coque où il sera plus tard retrouvé par les archéologues. Il en est de même pour les vestiges de quai qui, comme pour le site d'épave, profitent de l'ensablement naturel.

Malgré la bonne protection qu'offre le fond sableux, un bémol doit toutefois être ajouté. Un désavantage du fond sableux vient du fait qu'il n'accorde aux vestiges qu'une zone d'appui très instable. À faible profondeur, le fond sableux se meut constamment et affiche une nouvelle bathymétrie après chaque tempête et cela peut modifier considérablement la configuration visible d'un site submergé. Le désensablement répété des vestiges soumet ceux-ci aux intempéries, ce qui accélère gravement leur dégradation. De plus, ce caractère « dynamique » du fond sableux se prête mal aux fouilles archéologiques longues et méthodiques puisque l'instabilité de l'environnement force les archéologues à accélérer les fouilles archéologiques sous peine de voir les vestiges s'éroder ou se perdre rapidement suite à leur découverte (Bernier 1996a: 16). Cette dynamique du site présente tout de même certains avantages pour le repérage des épaves puisqu'il occasionne le dégagement des vestiges. Il est vrai que sans l'action des vagues et marées, les vestiges de bien des épaves seraient demeurés ensablés et n'auraient possiblement jamais été mis au jour.

Contrairement aux fonds sableux, les fonds **rocheux** présentent assurément les pires conditions de préservation. Cela vaut pour le contexte maritime, le contexte fluvial et le contexte de rivière²². Lors du naufrage, l'épave subit dès le départ une importante perturbation puisque que l'impact de la coque contre la surface des rochers (après ou avant que le navire ait sombré) a pour effet d'éperonner le bordée ou de briser les membrures, ce qui ouvre une brèche qui accélérera la dégradation de l'épave. Contrairement aux fonds de sable ou de cailloutis, le fond rocheux n'offre aucune protection contre les courants ou le ressac des vagues. Suite au naufrage ou à l'écroulement de la charpente d'un quai, la charpente se retrouve rapidement démembrée et les vestiges dispersés. Sur le fond rocheux, plusieurs membrures ou pièces de charpente sont souvent retrouvées très loin du site archéologique. Elles perdent ainsi leur contexte archéologique et par conséquent beaucoup de valeur scientifique.

Certains sites d'épave du Québec (Le *Corossol*) et de Terre-Neuve (Le *Chameau*, le *Feversham*, et l'épave de la flotte de Walker trouvée à l'île Scatarie près du Cap-Breton) ont été retrouvés en mer, à faible profondeur et sur un fond rocheux. Les conditions de conservation se sont avérées tellement pauvres pour chacun de ces sites, que la coque de l'épave est, à toutes fins pratique, absente (Bernier 1996 : 13). Il en est de même pour l'épave retrouvée près de Tourelle en Gaspésie (Bernier 2002a).

²² Notons que le fond rocheux est très rare en contexte lacustre. L'absence de courant dans les lacs est à l'origine d'un envasement quasi-généralisé.

- **Le contexte fluvial et riverain**

Comme nous l'avons vu plus haut, l'étroit passage devant Québec marque le passage de l'estuaire à la voie fluviale. On trouve en cet endroit, plus précisément suite au Pont de Québec et devant Cap-Rouge, une brusque diminution de la profondeur d'eau. Ce phénomène bathymétrique a pour effet direct de diminuer le marnage en amont qui demeure faible jusqu'au Lac St-Pierre où il s'annule complètement. Bien que l'alternance des marées influence toujours le cours du fleuve entre Québec et le Lac Saint-Pierre, les effets sont minimes. On parlera donc bel et bien d'un contexte fluvial et non d'un contexte maritime pour les sites archéologiques trouvés dans ce tronçon.

Les contextes fluvial et riverain présentent de nombreux points communs. On retrouve encore les fonds sableux de même que les fonds rocheux sur le lit du fleuve ou de rivière bien que le fond vaseux gagne en importance à cause de l'apport de limon provenant des nombreux affluents. La visibilité en est considérablement ternie, surtout au printemps pendant la crue des eaux où toute plongée est pratiquement irréalisable. Le problème de la mauvaise visibilité en contextes riverain ou fluvial est tel que les opérations de plongée y sont généralement organisées à l'automne, lorsque le débit des affluents a fortement diminué. En revanche l'apport continu de limon protège les vestiges d'une détérioration trop rapide en les privant d'oxygène. Contrairement à tout autre environnement, le milieu anaérobie engendré par l'envasement des vestiges présente les meilleures conditions de conservation.

La formation, la fonte et surtout le déplacement des glaces est un important facteur de dégradation. Ce facteur est présent en contexte maritime mais prend une ampleur notoire en contextes fluvial et riverain en raison des courants qu'on y retrouve, responsable du mouvement des glaces. En faible profondeur, le gel et le dégel peuvent assurément perturber le mobilier archéologique mais c'est le mouvement des glaces qui cause la majorité des dommages. Dans le cas des sites d'épave qui se trouvent à une profondeur n'excédant pas trois mètres, les éléments du mobilier archéologique sont progressivement raclés du fond et transportés hors du site. Dans le cas du site de quai, les glaces appliquent une pression sur les vestiges qui finissent par céder sous la pression latérale des glaces qui s'accumulent le long des flans. L'action combinée des glaces et des forts courants du Saint-Laurent constitue un problème de taille tout à fait particulier au Québec.

Bien que les courants soient également présents en contexte maritime, ils demeurent généralement plus forts en contexte fluvial et en contexte riverain. En rivière, les forts courants sont surtout causés par les crues printanières alors qu'en contexte fluvial, les courants les plus violents surviennent lors des fortes marées du printemps et d'automne. Dans les deux contextes, les courants infligent des dommages considérables aux sites archéologiques submergés, particulièrement aux sites exposés sur fonds rocheux. Les vestiges risquent alors d'être tout simplement emportés et les plus lourds, qui demeurent sur les crans rocheux, subissent l'abrasion des courants qui transportent pierres et cailloutis. Tel que mentionné précédemment, les forts courants peuvent également provoquer l'ensablement complet des vestiges, rendant difficile leur repérage.

Les opérations archéologiques de terrain doivent impérativement tenir compte du courant. En rivière, le courant est continu et unidirectionnel. Il n'y a donc aucun temps mort dont pourraient profiter les archéologues pour y réaliser les opérations archéologiques. Les interventions ne sont donc praticables que dans les rivières présentant un faible débit. Même dans le cas des inventaires les plus complets, les opérations archéologiques de prospection sont interrompues dans les zones de fort débit. À titre d'exemple, lors de l'inventaire réalisé par la Société d'histoire et d'archéologie subaquatique du Québec sur la rivière Richelieu, le tronçon s'étendant de la ville de Saint-Jean au bassin Chambly ont été exempts de prospection à cause de l'hostilité de la rivière à cet endroit (Lépine 1983: 1).

Contrairement à ce que l'on retrouve en contexte riverain, les courants en contexte fluvial sont bidirectionnels et suivent le va-et-vient des marées. Le contexte fluvial offre donc régulièrement des temps morts dont peuvent profiter les archéologues subaquatiques. Ces « temps morts » se présentent à l'occasion des hauts et bas étals et varient en durée selon l'endroit où l'on se trouve. Dans les meilleurs cas, l'étal n'accordera qu'environ une heure aux plongeurs avant que les courants ne reprennent en force. Dans cette situation, on retrouve notamment le site d'épave découvert tout récemment à l'embouchure de la rivière Etchemin près de Québec (Simard 2008).

- **Le contexte lacustre**

Le contexte lacustre constitue l'un des milieux les plus favorables à la préservation. Bien que la température y soit généralement plus chaude, les lacs présentent rarement un fond rocheux mais plus

souvent un fond vaseux ou sableux propre à la conservation des vestiges. Le fond vaseux ralentit considérablement la dégradation des vestiges en les privant d'oxygène. Il entrave toutefois l'action des archéologues subaquatiques puisque le repérage et l'examen des vestiges y sont particulièrement difficiles. Les particules en suspension qui résultent de la perturbation du fond, aussi minime soit-elle, troublent l'eau au point de la rendre opaque. La mauvaise visibilité y est telle que certains sites sur fond vaseux demeurent inobservables pendant toute l'année. À quelques occasions, l'absence de précipitations pendant plusieurs jours permet la déposition des sédiments, ce qui rend possible l'examen de vestiges.

Mis à part les phénomènes liés à l'alternance des marées qui est spécifique au contexte maritime, tous les facteurs environnementaux mentionnés ici vont influencer le déroulement d'éventuelles interventions archéologiques et ce, quel qu'en soit le milieu. Toutefois, l'importance qu'occupera chacun des facteurs à l'intérieur d'un plan d'action variera fortement dépendamment que le site se trouve en contexte maritime, riverain ou lacustre. Il est donc d'autant plus important que l'archéologue possède les compétences nécessaires à la bonne évaluation d'un site et qu'il soit habilité à élaborer un plan d'action en tenant compte des contraintes. Cela est vrai pour l'archéologie terrestre et l'est d'autant plus pour l'archéologie subaquatique. En archéologie subaquatique, ne pas considérer les facteurs environnementaux dans l'élaboration d'un plan d'action conduira fort probablement à l'échec partiel ou même complet du projet.

4.2 Les intervenants

Alors que l'archéologie traditionnelle bénéficie de suffisamment d'intervenants qualifiés pour assurer la bonne marche des recherches, il en demeure tout autre pour l'archéologie subaquatique. Après que quelques intéressés aient établi les premières bases de l'archéologie subaquatique, il semble que quelques décennies plus tard, il n'y ait toujours pas au Québec d'organisme public ou privé consacré spécialement à l'étude archéologique des épaves et anciens quais. Cette lacune résulte en grande partie des difficultés que présente la formation d'intervenants reconnus et qualifiés en matière d'archéologie maritime. L'engouement pour le patrimoine submergé n'a toutefois jamais cessé de croître, notamment à travers les groupes de plongeurs de plaisance. Nous verrons dans ce chapitre que cet engouement est également accompagné d'un développement graduel de programmes universitaires consacré à l'archéologie subaquatique.

4.2.1 Des pionniers à nos jours

Depuis les premiers pas de l'archéologie subaquatique québécoise, on a recours qu'à un nombre très limité de chercheurs habilités à œuvrer sur des sites archéologiques subaquatiques. Au Québec, au début des années 1980, un seul archéologue présentait les compétences nécessaires pour mener à bien une fouille en milieu submergé (Picard 1982: 28)²³.

Quelques associations regroupant surtout des bénévoles ont tout de même réalisé d'importants projets. À la fin des années 1970, le Comité d'histoire et d'archéologie subaquatique du Québec (CHASQ) a réalisé une opération d'envergure en effectuant l'inventaire des sites archéologiques subaquatiques de la rivière Richelieu (Lépine 1978, 1979, 1980). Le groupe a ensuite opéré sur le site de l'épave de Pointe-Jaune en Gaspésie de 1981 à 1982 (La Roche 1988: 14). Le Comité d'histoire et d'archéologie subaquatique du Québec a également été un acteur majeur à l'occasion des fouilles archéologiques et de la recherche réalisée sur le site du *Lady Sherbrooke* de 1988 à 1998²⁴. D'autres groupes rassemblant plongeurs et historiens ont également entrepris diverses opérations de reconnaissances de moindre envergure. Mentionnons, la Société d'archéologie sous-marine du Québec qui a procédé à la fouille d'une épave sous un quai de Gaspé (1977-1978); la Société d'histoire de Pointe-des-Cascades (1979 à 1980) et la Société d'histoire et d'archéologie de Coteau-du-Lac (1979-1981) qui ont procédé à la reconnaissance subaquatique de leur secteurs respectifs. Enfin, la Société historique de Saint-Denis-sur-Richelieu a réalisé l'évaluation et la fouille du site Saint-Denis-sur-Richelieu en 1983. Bien que, d'ordre général, leurs réalisations soient encore aujourd'hui fort appréciées, il n'en demeure pas moins que la grande majorité des participants étaient des bénévoles ne présentant aucune qualification certifiée et reconnue en matière d'archéologie subaquatique.

²³ Dans son bilan, M. Picard ne nomme malheureusement pas l'intervenant en question. Il est toutefois légitime de supposer que l'on parle ici de Monsieur André Lépine qui fut très actif en archéologie subaquatique dès la fin des années 1970. Il a notamment produit dès 1977, un ouvrage sur le naufrage de la flotte de Walker en 1711 et un peu plus tard plusieurs rapports sur le potentiel archéologique de la rivière Richelieu (1978-1980). À l'époque, d'autres intervenants comme Daniel La Roche et Marc-André Bernier sont également intervenus de près ou de loin dans l'étude du patrimoine submergé du Québec. Toutefois, seuls les documents de Lépine (concernant cette période) sont déposés au Centre de documentation en archéologie du MCCC.

²⁴ Mentionnons que M. André Lépine, fondateur du Comité d'histoire et d'archéologie subaquatique du Québec, est aujourd'hui décédé et que le groupe ne semble pas avoir entrepris d'autres projets d'envergure depuis.

Le manque d'intervenants n'est pas encore chose du passé et on peut avancer que la situation n'a que légèrement évolué depuis les années 1970. En matière de patrimoine archéologique subaquatique, le Service d'archéologie subaquatique de Parcs Canada demeure toujours le principal et quasi unique candidat présentant les compétences nécessaires à la bonne conduite d'une opération archéologique subaquatique. À l'instar du gouvernement fédéral, le gouvernement provincial n'intervient pas directement auprès des fouilles archéologiques (Picard 1983: 25). En 1988, Daniel La Roche mentionnait que le gouvernement provincial (Ministère des affaires culturelles) était complètement absent du domaine de l'archéologie subaquatique. Mis à part le traitement de quelques artefacts provenant de l'épave *Lady Sherbrooke*, le rôle du ministère ne se limitait à l'époque qu'au traitement des artefacts provenant des sites archéologiques terrestres (La Roche 1988: 14 et 16).

Aujourd'hui, la situation au gouvernement provincial a progressé depuis que le Centre de conservation du Québec traite également une partie des artefacts issus de la fouille de l'épave *Elizabeth and Mary*. Malgré son absence auprès des opérations de terrain, le MCCCCF joue maintenant un rôle important en archéologie maritime en assurant la conservation et la mise en valeur des objets renfloués et en oeuvrant de concert avec l'équipe subaquatique de Parcs Canada depuis près de vingt ans.

Un dernier intervenant est possiblement en voie d'occuper une plus grande place au sein de l'archéologie maritime québécoise. Les compétences qu'elle a réunies et les moyens dont elle dispose maintenant permettent à l'Université de Montréal d'entreprendre des projets impliquant des opérations archéologiques subaquatiques en sol québécois. Les dernières réalisations de Brad Loewen et de ses étudiants comprennent notamment une opération de prospection archéologiques au lac Mégantic ainsi que le repérage et la prospection archéologique du site de l'Épave-Étchemin (CeEt-835) près de Saint-Romuald. L'Université de Montréal a également mis sur pied un laboratoire humide pour la conservation des artefacts renfloués, l'acquisition et l'adaptation d'un bateau de recherche et le développement d'un Groupe de recherche en dendrochronologie historique (GRDH)²⁵. Bien qu'elle n'ait toujours pas supervisé la fouille archéologique complète d'un site d'épave, on peut avancer que l'Université de Montréal dispose à présent d'un groupe de chercheurs et de techniciens présentant les qualifications nécessaires à l'étude d'un site archéologique subaquatique.

²⁵ *Groupe de recherche en dendrochronologie historique*. Organisme fondé par Charles Dagneau en 2002 alors qu'il était étudiant à l'Université de Montréal.
www.grdh-dendro.com (Dernière consultation, 4 novembre 2008).

4.2.2 La formation des intervenants

Encore aujourd'hui, le problème persiste en ce qui a trait à la formation des archéologues subaquatiques au Québec. À cause du manque d'accessibilité en matière de formation spécialisée en archéologie maritime, les candidats qualifiés demeurent très peu nombreux à travers la communauté archéologique.

L'archéologie maritime est une sous-discipline spécialisée de l'archéologie. Conséquemment, l'archéologue habilité à œuvrer sur les sites archéologiques terrestres ne possède pas nécessairement les compétences requises pour fouiller un site archéologique subaquatique. L'archéologie maritime demande une formation théorique reconnue en plus du cheminement académique enseigné à l'université dans le cadre de la formation d'archéologue. Pour pratiquer sur un site archéologique submergé et afin d'en assurer la bonne gestion, l'archéologue diplômé en archéologie terrestre doit nécessairement acquérir une formation additionnelle en archéologie subaquatique.

Bon nombre de bénévoles et de professionnels qui participent aux projets archéologiques subaquatiques ont préalablement suivi le cours préparé par la *Nautical Archaeology Society* (N.A.S.). Cette société qui a vu le jour en Grande-Bretagne est une organisation non gouvernementale vouée à la sauvegarde du patrimoine maritime²⁶. Au Québec et ailleurs au Canada, on peut obtenir la formation N.A.S. par l'entremise du Service d'archéologie subaquatique de Parcs Canada qui est autorisé à donner la formation. Le cours N.A.S., qui offre une formation à deux pans, soit une formation théorique et une formation de terrain par le biais d'un stage, demeure la formation la plus complète en archéologie subaquatique en ce qui a trait aux opérations de terrain. On y enseigne principalement les techniques de fouille, les activités d'enregistrement et les manœuvres de prélèvement des artefacts en milieu aquatique (Parcs Canada 1997). La réussite des opérations de fouilles de *l'Elizabeth and Mary* est grandement attribuable aux bénévoles du Groupe de préservation des vestiges subaquatiques de Manicouagan (GVPSM) qui avaient préalablement suivi la formation N.A.S. et qui ont assuré la surveillance du site en l'absence de Parcs Canada. Sous la supervision de Parcs Canada, les membres du GPVSM ont également participé aux fouilles archéologiques. L'expérience s'est répétée au site de

²⁶ *Nautical Archaeology Society*
www.nasportsmouth.org.uk (Dernière consultation, 3 novembre 2008)

l'épave de Tourelle en Gaspésie. Dans ce cas, les relevés effectués sur le site s'inscrivaient comme compléments de la formation N.A.S. des bénévoles (Bernier et Dagneau 2008: 1).

Jusqu'ici, la formation N.A.S. s'est avérée efficace et appréciée en archéologie subaquatique. Il convient toutefois de spécifier que ce type de formation se veut un cours d'initiation et de sensibilisation des intervenants et ne pourrait suffire à former un archéologue subaquatique. La formation N.A.S. n'aborde que peu ou pas les notions et concepts théoriques associées à l'archéologie maritime et les connaissances liées à l'archéologie maritime en tant qu'étude du patrimoine ne peuvent être maîtrisées qu'à la suite d'une formation plus complète en archéologie et qui relève de l'enseignement universitaire. Toutefois pour l'archéologue désirant œuvrer auprès des sites subaquatiques, il s'agit présentement de l'option la plus accessible lui permettant d'acquérir les connaissances et le savoir-faire nécessaire. Le groupe N.A.S. vient notamment de faire paraître un ouvrage portant sur les techniques appliquées en archéologie sous-marine. L'ouvrage intitulé *Underwater Archaeology: The NAS Guide to Principles and Practice* constitue assurément l'une des meilleures références associées à l'élaboration et la réalisation d'opérations archéologiques subaquatiques²⁷.

Il existe aussi d'autres avenues possibles pour acquérir une formation adéquate en archéologie subaquatique. Outremer, la formation en archéologie subaquatique est également accessible auprès de diverses institutions gouvernementales ou non gouvernementales qui se donnent comme mandat de former des plongeurs bénévoles participants à des chantiers archéologiques subaquatiques. Aux cours des dernières années, des étudiants de l'Université de Montréal au premier et au deuxième cycle en archéologie ont entrepris une spécialisation en archéologie subaquatique. Bien que l'université n'offre pas une formation complète en archéologie subaquatique²⁸, plusieurs étudiants de la faculté d'anthropologie ont concerté leurs expériences acquises à l'étranger et avec le soutien de l'université, ses étudiants ont acquis une expertise adéquate au sein d'institutions étrangères reconnues. Parmi celles-ci, on retrouve notamment en France, le groupe Adramar parrainée par le Département de

²⁷ *Nautical Archaeology Society*
www.nasportsmouth.org.uk (Dernière consultation, 20 décembre 2008)

²⁸ M. Brad Loewen de l'Université de Montréal enseigne néanmoins un cours théorique sur l'archéologie du navire et dirige également plusieurs étudiants dont la maîtrise porte sur l'archéologie maritime.

recherche en archéologie subaquatique et sous-marine (DRASSM)²⁹, l'Université de Southampton en Angleterre et le Musée maritime de Roskilde au Danemark. Aujourd'hui, l'Université de Montréal regroupe un nombre appréciable d'étudiants ayant acquis une formation adéquate non seulement en archéologie maritime mais aussi dans des domaines connexes comme la dendrochronologie et la navigation.

Pour l'instant, le manque d'intervenants qualifiés force encore à faire appel aux institutions de recherche extérieures ou à mettre en tutelle certains projets. La pénurie d'intervenants que vivait le Québec dans les années 1980 demeure donc bien réelle en 2009. À la lumière des derniers développements en matière d'archéologie subaquatique au Québec, il existe tout de même un réel espoir de voir très prochainement des intervenants qualifiés entreprendre des recherches sur le patrimoine archéologique submergé.

5. Bilan sur la documentation associée aux sites d'épave et de quai

Cette partie du rapport présente le bilan du patrimoine maritime répertorié dans l'ISAQ et le RPCQ. Il s'intéresse précisément à tous les sites d'épave et de quai qui ont été répertoriés comme sites archéologiques et ceux qui bénéficient d'une protection légale. Ce bilan tente de faire le point sur les informations disponibles et de montrer où en sont les recherches entreprises jusqu'à présent. Sur une même lancée, le bilan souligne le potentiel inexploité que présente ce champ de recherche. Dans le cas des sites d'épave, le bilan fait ressortir tout particulièrement le type de navigation et la période historique leur étant associée alors que pour les sites de quais, ceux-ci sont classés par type architectural. Le bilan fait également état du contexte environnemental et des opérations archéologiques réalisées auprès des sites répertoriés. Afin d'obtenir une compréhension plus juste de la catégorisation dont ont fait l'objet les sites d'épave et de quai, le lecteur pourra consulter le court texte explicatif intitulé *Catégorisation des sites d'épave et d'ancien quai* présenté en annexe A. Le lecteur pourra également consulter la liste descriptive des épaves et des quais inventoriés en annexe C et D.

²⁹ www.adramar.fr (Dernière consultation, 6 novembre 2006). Les fouilles archéologiques subaquatiques réalisées à La Natière sous la direction de Michel L'Hour et Elisabeth Veyrat ont notamment conduit à la publication d'une série de volumes publiés annuellement de 2000 à 2005. L'ouvrage s'intitule *Un corsaire sous la mer, les épaves de la Natière* (volume 1 à 5).

5.1 Les sites archéologiques d'épave

La compilation des sites d'épave répertoriés dans l'ISAQ totalise 49 sites³⁰. Pour certains sites, il demeure impossible de déterminer avec certitude le nombre d'épaves en présence à cause de l'enchevêtrement chaotique des vestiges ou encore à cause de l'ensablement qui en masque encore l'étendue³¹. Pour trois de ses sites, un nombre minimum d'épave a tout de même pu être établi. Le site archéologique du Musée de la civilisation compte au moins six épaves (deux chaloupes et quatre « bateaux plats »), et les sites DaEj-6 près de l'île Rouge et DkDs-3 (flotte de Walker) en comptent au moins deux chacun³².

5.1.1 Les sites classés, reconnus ou cités en vertu de la Loi sur les biens culturels

Avant d'aborder la quasi-totalité des sites qui ne bénéficient pas de protection particulière, voyons quelques rares sites qui ont retenu l'attention des institutions gouvernementales. Au Québec, un seul site bénéficie d'une protection légale fédérale et deux sites d'une protection légale québécoise.

- **Le Marquis de Malauze (DaDq-5)**

Le *Marquis de Malauze* est un navire de la marine royale française coulé le 8 juillet 1760 lors de la célèbre bataille navale de Ristigouche après deux semaines de combat sporadiques contre la flotte britannique. Il a été brûlé après que, dans la même journée, le *Machault* et le *Bienfaisant* de la même flotte aient été sabordés (Bryce 1984 : 6). La quille et les membrures de l'épave ont été prélevées en 1939. Ce qui reste de la charpente du navire fait maintenant partie d'une collection privée qui a été classée en tant que bien historique en 1965. Il n'existe aucun rapport archéologique sur l'épave du *Marquis de Malauze*.

- **Épave et collection archéologique du *Elizabeth and Mary* (DiDt-8)**

L'épave du *Elizabeth and Mary* trouvée sur la Côte-Nord a été désignée « Lieu historique national du Canada » en 1996. Le site d'épave a fait l'objet de l'une des interventions archéologiques

³⁰ Un 50^e site d'épave est associé à un avion militaire qui a sombré dans le lac April (Saguenay / Lac Saint-Jean) dans les années 1940. Ce site classé sous le code Borden (DbEn-3) n'a pas été considéré dans ce bilan. Retenons toutefois qu'un dossier traitant de ce site est déposé au Centre de documentation en archéologie (MCCCF).

³¹ Les sites d'épave contenant plus d'une épave sont principalement attribuables aux zones de navigation « à risque » qui ont été le théâtre de plusieurs naufrages.

³² Le site du naufrage de la flotte de Walker pourrait contenir jusqu'à huit navires (Girouard 1992)

subaquatiques les plus complètes jamais réalisées au Québec et l'épave et la collection archéologique issues des fouilles ont été classées biens archéologiques par le Ministère de la Culture, des Communications et de la Condition Féminine. La collection archéologique issue des fouilles se divise en plusieurs types de matériel. On y retrouve les concrétions, les matières organiques, les munitions et accessoires militaires, les objets associés à l'aire de cuisson, ceux associés à la vie à bord ainsi que les objets d'utilisation personnelle et divers outils.

- ***L'Empress of Ireland* (DdEc-1)**

L'Empress of Ireland est un navire écossais construit à Glasgow en 1906 et qui a fait naufrage en 1914 près de Sainte-Luce-sur-Mer. Classé comme bien historique et archéologique en 1999, l'interprétation du site et du naufrage se fait au centre d'interprétation de Pointe-au-Père³³.

5.1.2 Les sites d'épave répertoriés dans l'ISAQ

Afin de dresser un tableau des recherches réalisées auprès des sites submergés, il convient de catégoriser les sites d'épave selon le type de navigation et la période historique à laquelle ils sont rattachés. Le contexte environnemental dans lequel ils reposent devra ensuite être revu afin d'en évaluer le potentiel archéologique. Enfin, on pourra faire le point sur les opérations archéologiques qui ont déjà été entreprises et complétées dans certains cas.

- **Catégorisation en fonction du type de navigation et de la période historique**

Des 49 sites d'épave, 24 sont associés à la navigation intérieure et 13 à la navigation hauturière. Les 12 sites restant n'ont pu être associés avec certitude à un type de navigation précis à cause du manque d'informations. À travers les 24 sites associés à la navigation intérieure, quatre sont datés du Régime français, aucun n'est associé au Régime anglais, quatre pour la période 1800-1850, neuf pour la période 1850-1900, quatre pour la période 1900-1950 et pour trois d'entre eux, les informations disponibles n'ont pas permis de les associer à une période historique précise de l'histoire maritime.

³³Site historique maritime de Pointe-au-Père
www.shmp.qc.ca (Dernière consultation, 3 novembre 2008).

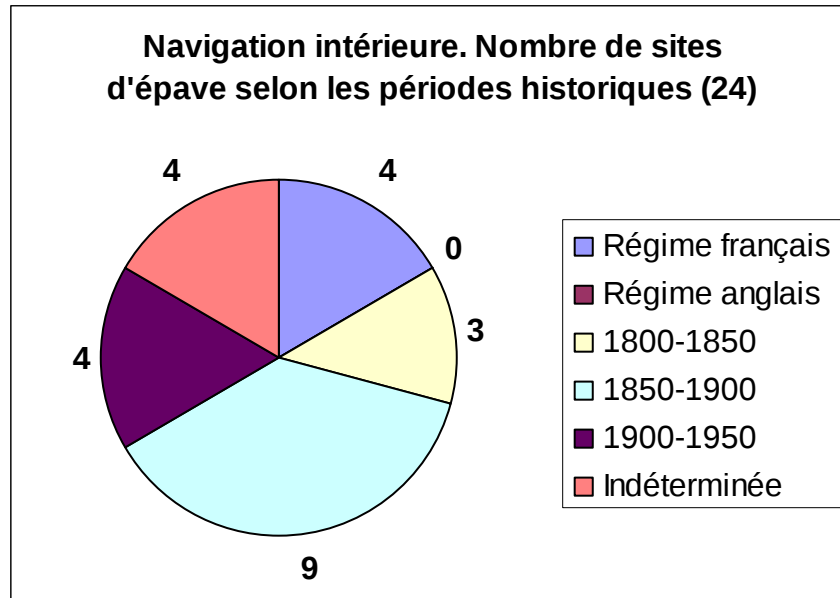


Tableau 2 : Navigation intérieure. Nombre de sites d'épave selon les périodes.

Les 13 sites d'épave liés à la navigation hauturière regroupent sept sites associés au Régime français³⁴. Les épaves liées à la navigation hauturière regroupent également deux sites associés au Régime anglais. Aucun site d'épave n'a pu être associé aux périodes 1800-1850 et 1850-1900. Quatre sites d'épave ont pu être associés à la période 1900-1950. Aucun site d'épave lié à la navigation hauturière ne figure parmi l'ensemble « datation indéterminée ».

³⁴ L'un des sites d'épave rattachés au Régime français comporte au moins 2 épaves. Il s'agit du site du naufrage de la flotte de Walker (DkDs-3) qui comporte au moins une épave du Régime français mais aussi une autre épave visiblement plus récente dont la datation n'a toujours pas pu être précisée. Le site DkDs-3 est considéré dans ce bilan en tant que site du Régime français.

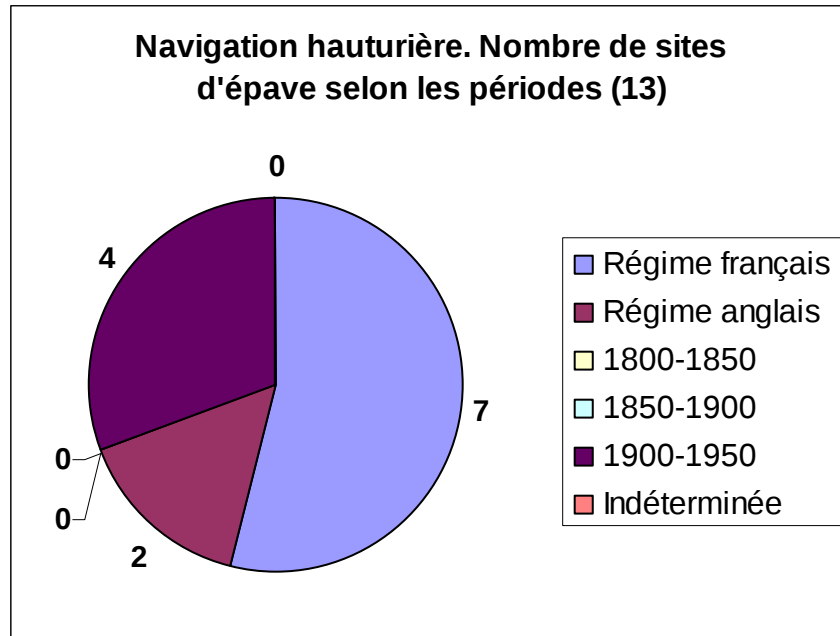


Tableau 3 : Navigation hauturière. Nombre de sites d'épave selon les périodes.

- **Catégorisation en fonction du contexte environnemental**

On retrouve les sites d'épave du territoire québécois (49) dans différents contextes environnementaux. Dans quelques rares cas (5), les sites d'épave ont été trouvés en contexte terrestre. Toutefois, les sites d'épave se trouvent presque tous en milieu aquatique (44). Parmi ces derniers, les sites en contexte maritime (20) occupent la plus grande part. Ces sites sont généralement à faible profondeur (9), soit à moins de 5 mètres³⁵. On les trouve également à une profondeur moyenne (3), entre 5 et 10 mètres de profondeur, et en eau profonde (3), à plus de 10 mètres de profondeur. Pour cinq des sites en contexte maritime, les données disponibles n'ont pas permis d'en connaître la profondeur. On trouve presque autant de site en contexte de rivière (19) qu'en contexte maritime. De ceux-là, 11 sites se trouvent à faible profondeur, 6 à profondeur moyenne et aucun de ceux-ci ne se trouve en eau profonde. Pour deux sites en contexte de rivière, la profondeur demeure indéterminée. Seulement quatre sites d'épave se trouvent en contexte fluvial et ceux-ci sont tous à faible profondeur. Un seul site d'épave a été trouvé en contexte lacustre. Celui-ci se trouve également à faible profondeur.

³⁵ Pour connaître ce qu'impliquent les désignations relatives à la profondeur des sites d'épave ou de quai, le lecteur peut se référer à la fiche explicative présentée en annexe A.

	Nombre de sites (44)	Nombre de sites selon la profondeur
Contexte maritime	20	Eau profonde : 3
		Profondeur moyenne : 3
		Faible profondeur : 9
		Profondeur indéterminée : 5
Contexte fluvial	4	Eau profonde : 0
		Profondeur moyenne : 0
		Faible profondeur : 4
		Profondeur indéterminée : 0
Contexte de rivière	19	Eau profonde : 0
		Profondeur moyenne : 6
		Faible profondeur : 11
		Profondeur indéterminée : 2
Contexte lacustre	1	Eau profonde : 0
		Profondeur moyenne : 0
		Faible profondeur : 1
		Profondeur indéterminée : 0

Tableau 4. Contexte environnemental des sites d'épave en milieu aquatique.

Comme il a été mentionné, certains sites d'épave ont été trouvés en contexte terrestre (5). On trouve parmi eux les sites du Musée de la Civilisation (CeEt-143), de la maison Guillaume-Estèbe (CeEt-7) et celle du Chantier naval du Roy (CeEt-123). Deux sites ont été repérés en contexte terrestre : l'épave de la berge du lac Jacques-Cartier (CjEt-17) et celle d'Aganish (EbCm-1).

- **Catégorisation en fonction des opérations archéologiques réalisées**

À travers les nombreux sites d'épave répertoriés, tous n'ont pas fait l'objet des mêmes opérations archéologiques. Alors que certains sites ont été totalement fouillés, d'autres ont à peine été localisés³⁶. Sur les 49 sites d'épave répertoriés, seulement huit sites ont fait l'objet d'une opération

³⁶ Pour connaître le détail de chacune des catégories, le lecteur pourra se référer au point *Description des catégories d'opérations archéologiques* présenté en annexe A.

archéologique complète. Des 41 autres sites d'épaves, 19 ont fait l'objet de relevés préliminaires et parmi les 22 sites restants, 14 ont tout de même fait l'objet d'une prospection archéologique. Enfin, les 8 sites d'épave restant n'ont été que mentionnés et localisés³⁷.

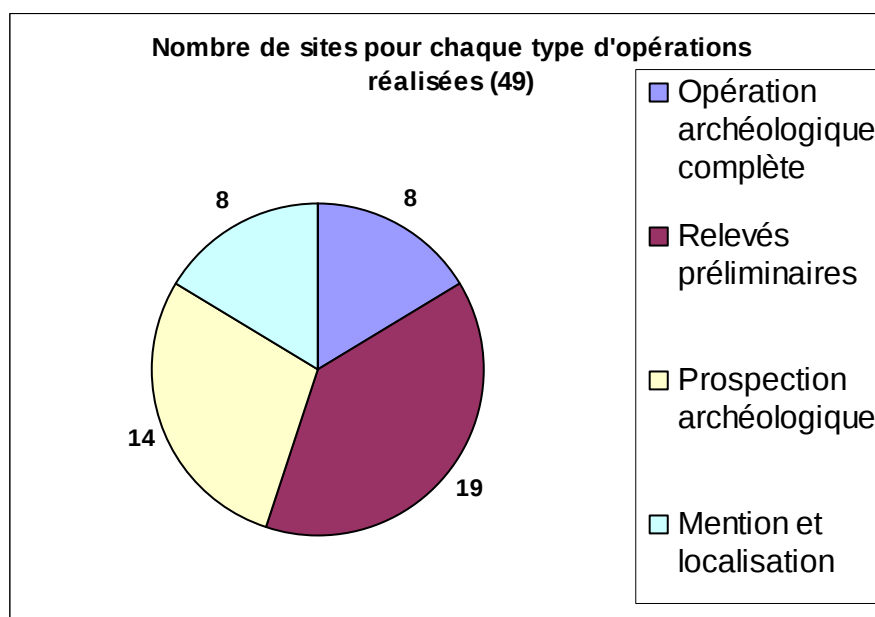


Tableau 5. Opérations archéologiques réalisées sur les sites d'épave.

5.2 Les sites archéologiques d'ancien quai

Le bilan présente 125 quais répartis sur l'ensemble de la province. À elle seule, la consultation de l'ISAQ a permis le repérage de 90 sites archéologiques regroupant 119 quais³⁸. Comme nous l'avons vu pour les sites d'épave, il arrive souvent qu'un seul site archéologique (désigné par un même code Borden) contienne les vestiges de différentes infrastructures portuaires ce qui explique que le nombre de quais excède légèrement le nombre de sites archéologiques. Le site de Place Royale (CeEt-137) contient à lui seul huit quais. Celui du parc Cartier Brébeuf (CeEt-22) contient sept quais. Viennent ensuite les sites archéologiques de la Batterie Royale (CeEt-14) qui en contient quatre et de l'îlot Hunt (CeEt-110) qui en contient trois. D'autres sites archéologiques de l'ancien port de Québec comme le Chantier naval Royal (CeEt-123), le site du boulevard Champlain (CeEt-803) et le site de

³⁷ Parmi ces épaves se trouve le *Marquis de Malauze* dont le prélèvement d'une large partie de la coque en 1939 n'a laissé aucune documentation archéologique. Bien que le site soit maintenant protégé en vertu de la loi sur les biens culturels, la documentation disponible sur le *Marquis de Malauze* n'a jusqu'ici permis que la localisation du site et l'identification du navire en présence.

l'îlot Bell (CeEt-536) présentent également chacun trois quais. Le site archéologique de la Maison Pagé-Quercy (CeEt-218) contient quant à lui deux sites de quai.

5.2.1 Les sites classés, reconnus ou cités en vertu de la Loi sur les biens culturels

En plus des 119 quais contenus dans l'ISAQ, six autres figurent dans le RPCQ³⁹. Bien qu'ils n'aient pas obtenu de code Borden, ces quais se sont vu attribuer un statut municipal de *Sites du patrimoine* et bénéficient actuellement d'une protection en vertu de la Loi sur les biens culturels. Ces sites sont situés à Kamouraska (quais *Miller* et *Tâché*), au Havre-Aubert, à Grande-Baie, à Bagotville et à Sainte-Luce.

5.2.2 Catégorisation des quais répertoriés

Afin de dresser un portrait intelligible de l'ensemble des quais (125), il convient de les classer selon leur catégorie architecturale. Ensuite, ces mêmes quais seront catégorisés, comme les épaves, selon le contexte environnemental leur étant associé et enfin, selon les opérations archéologiques qui y ont été effectuées.

- **Catégorisation en fonction du type architectural**

Les quais du corpus sont classifiables selon quatre catégories architecturales distinctes⁴⁰. Sur les 125 sites de quai observés au cours du bilan, 35 ont pu être identifiés comme étant des quais construits en **parements de bois avec tirants**. Les **quais à caissons** sont au nombre de 12 et les **quais sur pilotis** au nombre de 6. Le regroupement le moins nombreux est celui des **quais en maçonnerie** avec 5 quais. Quatre quais parmi l'ensemble réunissent deux catégories architecturales en une même structure. On y retrouve le quai de la rue Sault-au-Matelot à Québec (CeEt-382) qui a été érigé en maçonnerie et en parements de bois et le quai Sainte-Victoire en Montérégie (BlFg-7) qui lui, est

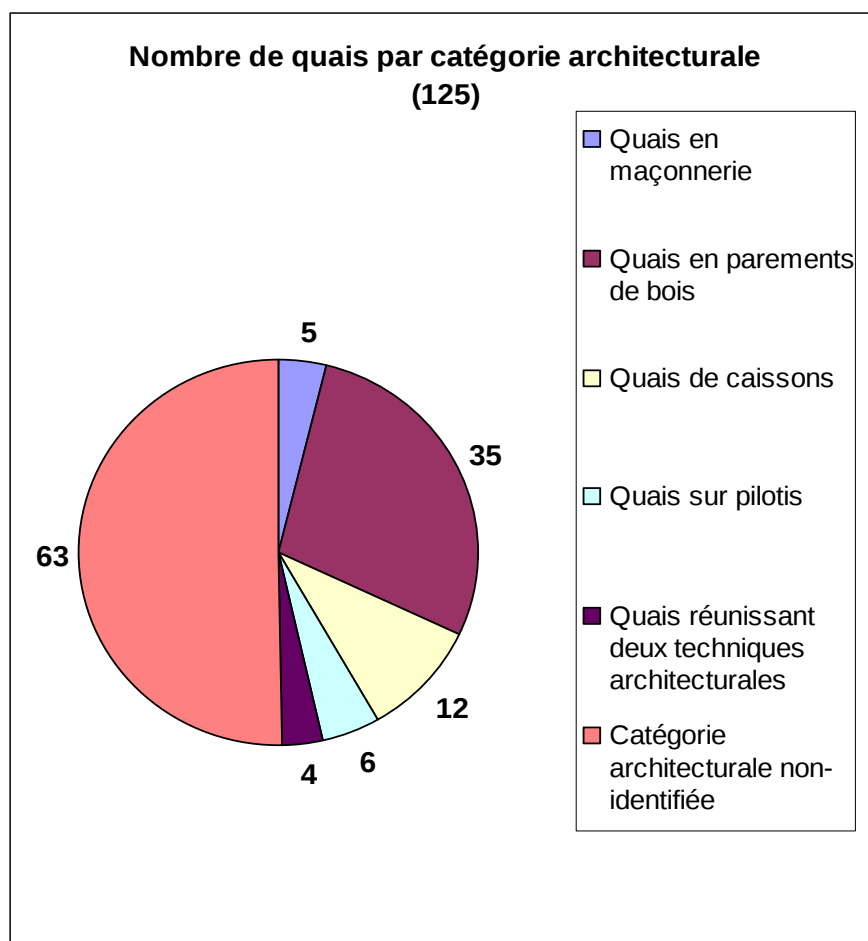
³⁸ Ici, le terme « quai » est employé pour alléger le texte. Il désigne toutefois non seulement la charpente du quai mais aussi le contexte archéologique lui étant associé. Rappelons qu'en archéologie maritime, il est important de considérer l'espace associé aux vestiges en plus des vestiges eux-mêmes.

³⁹ <http://www.patrimoine-culturel.gouv.qc.ca> (Dernière consultation 28 janvier 2009)

⁴⁰ Cette classification a été obtenue par la convergence de connaissances apportées par divers auteurs. Parmi eux, Daniel Laroche (1994) en présente les bases en traitant du passage des quais en maçonnerie aux quais en parements de bois et à caissons. La classification a toutefois été précisée par les apports d'autres auteurs comme Brad Loewen et Céline Cloutier (2003) ainsi que Serge Rouleau (2008). Le travail d'André Lépine (1978-1980) a également permis d'apporter des précisions sur les variantes architecturales des quais, notamment les quais sur pilotis.

construit sur pilotis mais comprend également des parements de bois. On retrouve également deux quais qui présentent l'utilisation conjointe de la technique « à caissons » et de la technique « à parements de bois ». Ces quais sont situés sous la ruelle Bell (CeEt-536) et sous la rue Dalhousie à Québec (CeEt-210).

Près de la moitié des quais (63 sur 125) n'ont pu être associés à une catégorie architecturale précise. Pour la majorité de ces derniers (57 sur 63), la documentation disponible ne présentait aucune donnée architecturale précise⁴¹. On sait néanmoins que les six quais restant (6 sur 63) sont constitués de parements ou de caissons de bois. Considérant les données obtenues, les hypothèses de l'aménagement en maçonnerie ou celle de la structure sur pilotis sont toutes deux exclues pour ces six quais.



⁴¹ Dans plusieurs cas, la documentation sur le quai est tout simplement absente. Le quai n'est alors que mentionné dans un texte ou sur des notes de terrain.

Tableau 6 : Nombre de quais par catégorie architecturale.

- **Catégorisation en fonction du contexte environnemental**

Parmi les 125 quais, 70 se trouvent en contexte terrestre et la quasi-totalité (64) de ceux-ci reposent dans le sol (en stratigraphie). Les six autres quais en contexte terrestre sont toujours visibles en surface. Aussi, 38 quais répertoriés reposent en milieu aquatique (submergés et partiellement submergés). Pour 17 des sites de quais répertoriés, la documentation de l'ISAQ ne permet malheureusement pas de préciser le contexte dans lequel ils se trouvent.

	Nombre de sites (38)	Nombre de sites selon la profondeur
Contexte maritime	15	Eau profonde : 0
		Profondeur moyenne : 1
		Faible profondeur : 14
		Profondeur indéterminée : 0
Contexte fluvial	1	Eau profonde : 0
		Profondeur moyenne : 0
		Faible profondeur : 1
		Profondeur indéterminée : 0
Contexte de rivière	22	Eau profonde : 0
		Profondeur moyenne : 0
		Faible profondeur : 21
		Profondeur indéterminée : 1
Contexte lacustre	0	Eau profonde : 0
		Profondeur moyenne : 0
		Faible profondeur : 0
		Profondeur indéterminée : 0

Tableau 7. Contexte environnemental des sites d'ancien quai submergés.

- **Catégorisation en fonction des opérations archéologiques réalisées**

Sur les 125 quais repérés, la documentation consultée permettait pour 117 d'entre eux de les classer selon les types d'opérations archéologiques qui y ont été effectuées⁴². Pour les 8 autres quais, la documentation ne présentait pas assez d'informations pour connaître ce qui avait été réalisé auprès des structures. Sur 117 quais catégorisés, 25 ont fait l'objet d'une opération archéologique complète, 29 ont fait l'objet de relevés préliminaires et 36 sites ont fait l'objet de prospections archéologiques. Quant aux quais restants, neuf ont été mentionnés et localisés dans les rapports archéologiques alors que 18 ont seulement été mentionnés.

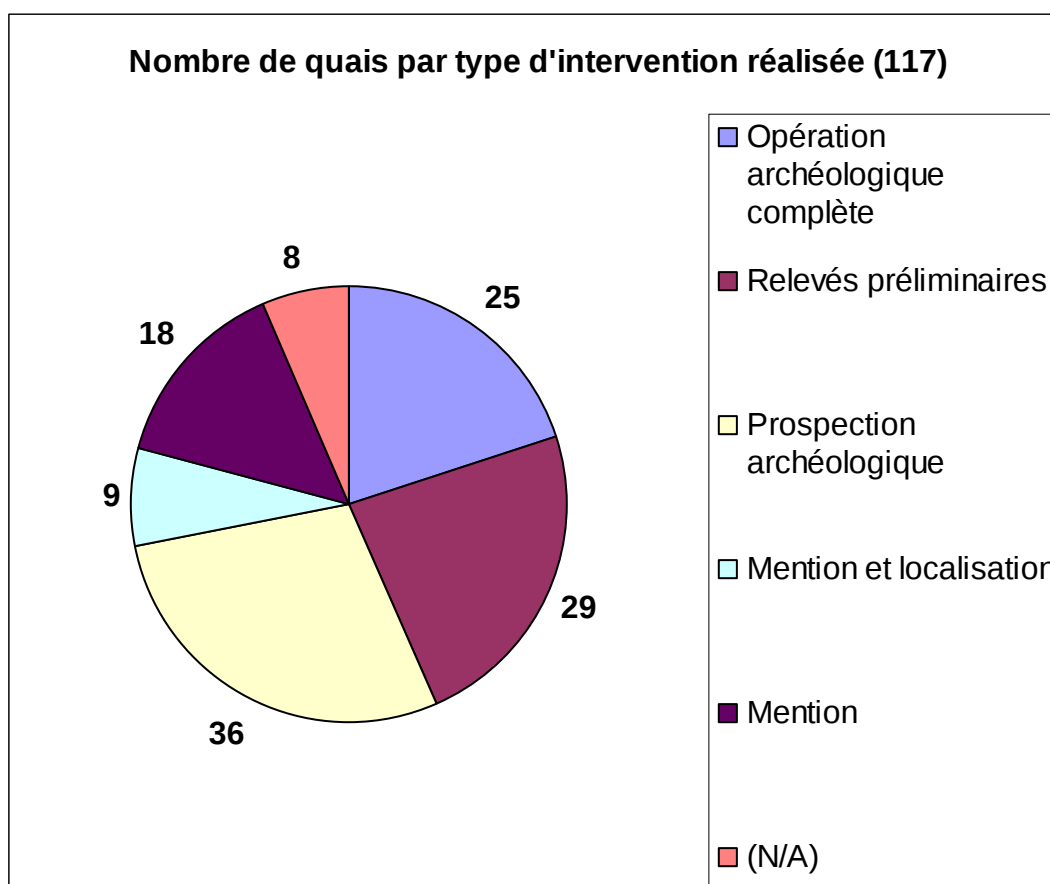


Tableau 8. Nombre de quais par type d'intervention réalisée.

5.3 Retour sur le bilan

⁴² Pour connaître le détail de chacune des catégories, le lecteur pourra se référer au point intitulé *Description des catégories d'opérations archéologiques* présenté en annexe A.

Il n'est pas simple d'ordonner les divers biens culturels liés au patrimoine maritime. Pour une meilleure connaissance et une gestion plus adéquate du patrimoine submergé, il a toutefois été nécessaire de regrouper l'ensemble des épaves et d'anciens quais selon leurs caractéristiques. L'exercice a permis de faire ressortir les différentes valeurs auxquelles ils sont associés. Il a aussi permis de mieux caractériser les sites en distinguant les périodes, les types de navigation et les techniques architecturales auxquelles ils sont associés en plus de rendre compte des conditions environnementales qui les entourent. Autre apport intéressant, le bilan a également permis de mesurer l'état général des recherches concernant les épaves et anciens quais. Nous verrons ici les grandes lignes que fait ressortir le bilan pour chacun de ces thèmes.

5.3.1 La recherche associée aux sites d'épave

Les documents consultés montrent que, lorsqu'ils ont été abordés par un archéologue, les sites d'épave répertoriés ont fait l'objet d'un examen sommaire permettant de fournir une description des vestiges. Cet examen est comparable à ce que l'on retrouve normalement dans les rapports de prospection archéologique. Dans la majorité des cas, l'archéologue fournit des renseignements sur la localisation et la délimitation du site. Il fournit également des relevés archéologiques (mesures, vidéos, photographies) constituant une base pour des opérations futures mieux ciblées.

Plusieurs documents portant sur les sites d'épave n'ont toutefois pas été réalisés par des archéologues et/ou ne constituent pas de véritables rapports archéologiques mais plutôt de simples dossiers réunissant les résultats de diverses enquêtes ethnographiques ou archivistiques. On parle alors de cas où le chercheur n'a généralement pas eu de contact direct avec le site d'épave. Dans ces cas précis, le travail de l'auteur ne s'est limité qu'au regroupement de données transmises par des pairs.

Catégorisation des sites d'épave par type de navigation et période

Il est dommage de constater que bon nombre de sites (12) n'ont pu être associés ni à la navigation intérieure, ni à la navigation hauturière. Il semble toutefois que ce problème résulte davantage du manque d'indices archéologiques que présentent les sites trop dégradés plutôt que de lacunes documentaires.

Même si la plupart des épaves sont liées à la navigation intérieure (24), ce volet de notre patrimoine n'en est pas pour autant mieux connu. Précisons que seule la navigation intérieure de la rivière Richelieu (après 1850) a été étudiée en profondeur puisque la majeure partie des épaves concernant ce type de navigation ont été trouvées le long de cet affluent (Lépine 1978-1980) (17 épaves sur 24). Sur l'ensemble du territoire québécois, la navigation intérieure (surtout avant 1800) demeure toutefois « archéologiquement » peu connue.

Concernant la navigation hauturière, il y a quasi-absence d'épaves répertoriées concernant les périodes ayant suivi le Régime français (1760-1800 : 2, 1800-1850 : 0, 1850-1900 : 0). Cette rareté des sites associés à la période 1760-1900 résulte visiblement d'un manque de documentation produite sur le sujet plutôt que d'une réelle rareté de site concernant cette période. Il apparaît évident qu'à l'instar du Régime français, les périodes plus « récentes » de la navigation ont soulevé beaucoup moins d'intérêt de la part des chercheurs au cours des dernières décennies.

Il en résulte que les épaves associés à la navigation hauturière ne sont qu'au nombre de 14 bien que sur la voie du Saint-Laurent, les naufrages liés à cette navigation soient demeurés très fréquents jusqu'au milieu du XX^e siècle (Proulx, 1978). En revanche, le potentiel de chacun de ces sites a fait l'objet d'une évaluation plus rigoureuse que ce que l'on rencontre généralement pour les épaves de navigation intérieure. Alors que les sites associés à la navigation intérieure n'ont souvent fait l'objet que d'une simple localisation, les épaves de navigation hauturière ont quant à elles, presque toutes fait l'objet d'une opération archéologique complète incluant la fouille (ex. *Elizabeth and Mary*) ou tout au moins de relevés préliminaires détaillés (ex. *Corrossol*, Épave de Pointe-Jaune et l'*Empress of Ireland*)⁴³.

- **Contexte environnemental**

On note que les sites d'épaves se trouvent en grande partie à faible profondeur (24 sur 46) et on ne retrouve que quatre épaves en eau profonde. Ce phénomène est attribuable à la navigation périlleuse qu'a toujours présentée le Saint-Laurent. La fréquence des obstacles émergents et l'étroitesse de la

⁴³ Ce fait demeure toutefois à nuancer. Il est certain que l'épave du vapeur *Lady Sherbrooke* fait exception à cette tendance. Cette épave a fait l'objet d'une opération archéologique complète qui a notamment donné lieu à plusieurs publications. Notons également que bon nombre d'épaves relevées par M.Lépine dans le Richelieu ont fait l'objet d'une description détaillée fort appréciable.

voie navigable ont eu pour résultat que presque tous les naufrages ont eu lieu sur les bancs de sable et les hauts-fonds rocheux.

Les sites d'épave enregistrés dans l'ISAQ se retrouvent majoritairement en contexte maritime (20). Cette catégorie est surtout composée d'épaves de navigation hauturière. La documentation associée à ces sites d'épaves a essentiellement été produite par les Services d'archéologie subaquatique de Parcs Canada et constitue une base de données archéologique détaillée. Les autres documents traitant de sites d'épave en contexte maritime ne sont toutefois que des dossiers regroupant diverses données issues d'enquêtes archivistiques et ethnographiques plutôt que des documents archéologiques produits suite à des opérations de terrain. Le contexte de rivière regroupe presque autant de sites d'épaves (19) que le contexte maritime. La quasi-totalité des épaves trouvées en contexte de rivière est attribuable à l'opération de prospection réalisée sur la rivière Richelieu de 1978 à 1980 par le Comité d'histoire et d'archéologie subaquatique du Québec (Lépine, 1978-1980). À elle seule, cette opération a conduit à la découverte de 17 épaves.

Les contextes fluvial et lacustre ne comptent respectivement que quatre épaves et une seule épave. Pour le contexte fluvial, on peut attribuer la rareté des sites découverts aux conditions difficiles que présente le fleuve Saint-Laurent, conditions qui sont particulièrement défavorables à la conservation des vestiges, au repérage des sites ainsi qu'aux interventions archéologiques. Pourtant, selon les documents d'archives dont l'*Inventaire des naufrages* (Proulx 1978), il est certain que le fleuve Saint-Laurent retient sur ses fonds plusieurs dizaines, voire des centaines de sites d'épave. Il semble que les moyens dont disposent les archéologues ne compensent toujours pas l'hostilité du fleuve.

Suite à la consultation des divers documents de l'ISAQ, on peut déduire que la rareté des sites d'épave en contexte lacustre serait attribuable à un tout autre phénomène. Bien que les conditions de conservation et d'intervention soient relativement bonnes en contexte lacustre, il semble que très peu d'énergie ait été déployée quant au repérage, à l'enregistrement et à la recherche associée aux sites qui s'y trouvent. L'étude de la seule épave de contexte lacustre à avoir été documentée, un chaland du XIX^e découvert en Estrie (BgFb-2), avait pourtant permis de souligner l'importance de l'archéologie subaquatique quant à l'histoire des développements économiques régionaux.

- **Opérations archéologiques réalisées**

En somme, sur les 49 sites d'épave répertoriés, huit sites ont fait l'objet d'une opération archéologique complète. On y retrouve des épaves de navigation hauturière comme celles du *Corossol*, du *Machault* et du *Elizabeth and Mary* ainsi que celles de Pointe-Jaune⁴⁴ et de la flotte de *Walker*. On y retrouve également des épaves associées à la navigation intérieure comme le *Lady Sherbrooke* et les bateaux-plats du Musée de la Civilisation et de la Maison Guillaume-Estèbe.

Bien qu'ils n'aient pas bénéficié d'une opération archéologique complète, 37 sites ont néanmoins fait l'objet de relevés préliminaires (19) ou, au minimum, d'une prospection archéologique (18). Pour la plupart d'entre eux, les informations recueillies permettent déjà d'établir les lignes directrices d'éventuelles recherches plus approfondies. On retrouve parmi les sites qui ont fait l'objet de relevés préliminaires bon nombre d'épaves relevées sur la rivière Richelieu par M. Lépine et son équipe vers 1980. Celles-ci sont des épaves associées à la navigation intérieure comme des barges (BgFh-8, BgFh-7), des chalands (BgFb-2) et des vapeurs à faible tonnage (BgFh-9, BgFh-11, BgFh-12).

Les sites d'épave restants (6) n'ont été que mentionnés et localisés. On y retrouve l'épave du *Bienfaisant* (DaDq-6), l'épave trouvée dans l'ancien Chantier du Roy à Québec (CeEt-123), l'épave devant Notre-Dame-du-Mont-Carmel (BgFi-6), l'épave devant Saint-Jean-d'Iberville (BhFh-10), l'épave du lac Jacques-Cartier (CjEt-17) et le site d'épave récemment trouvé devant l'embouchure de la rivière Etchemin (CeEt-885).

5.3.2 La recherche sur les anciens quais

À travers les rapports archéologiques consultés, les premiers rapports impliquant des quais (dans les années 1970) ne faisaient souvent que mentionner leur présence ou, tout au plus, présentaient une localisation informelle. C'est principalement pour cette raison que pour 63 des quais, le type

⁴⁴ Il faut préciser que les opérations archéologiques réalisées sur l'épave de Pointe-Jaune ont été relativement timides étant donné la rareté et la dégradation de ses vestiges. Toutefois, puisque les opérations archéologiques qui y ont été réalisées dépassent les simples relevés préliminaires, le site de Pointe-Jaune est considéré comme ayant fait l'objet d'une opération archéologique complète.

architectural n'a pas pu être identifié et que pour 17 quais, le contexte environnemental n'a pu être précisé. Au cours des années 1980, M. Daniel La Roche a documenté les premières infrastructures portuaires de Québec à travers plusieurs rapports archéologiques détaillés (**Sources à inclure**). Les interventions de M. La Roche, notamment sur le vaste chantier de construction du Musée de la civilisation, n'ont toutefois pas été réalisées à travers des conditions idéales. Le peu de temps accordé par ces opérations de sauvetage n'a pas permis un enregistrement optimal des vestiges dont l'organisation est, à cet endroit, particulièrement complexe. Il demeure que les différents travaux de Daniel La Roche ont fourni les premières bases solides aux nombreuses études qui allaient suivre concernant l'étude archéologique des anciens quais devant Québec.

Mis à part l'apport considérable de Daniel La Roche, il aura fallu attendre les années 1990 pour voir les archéologues appliquer une méthodologie rigoureuse et systématique dans l'étude des anciens quais. À partir de ce moment, des études archivistiques auront préalablement été réalisées avant d'entreprendre l'étude archéologique des vestiges. De plus, on dénote que les quais seront dorénavant considérés non pas comme des vestiges isolés mais comme faisant partie intégrante d'un complexe portuaire. Les plus récents documents déposés au Centre de documentation en archéologie du MCCCCF constituent de véritables exemples à suivre concernant l'étude archéologique d'anciens quais (Simoneau et Rouleau, 1988; GRHQ, 1995b; Slater, 1996; Giroux 1996a; Rouleau 1997; Cloutier, 1998 et Simoneau, 2003a).

- **Catégorisation architecturale**

Pour les sites de quais dont le type architectural a pu être identifié avec certitude (62), la majorité (35) implique un quai constitué en parements de bois et tirants. Cela ne signifie toutefois pas que ce type de quai soit plus répandu que les quais à caissons (13) mais signale simplement qu'il y a plus de quais en parements de bois et tirants que de quai à caissons qui ont fait l'objet d'une intervention archéologique, aussi minime soit-elle. En fait, l'abondance des quais en parements à travers la documentation est surtout attribuable à leur présence marquée dans les remblais du port de Québec, une zone où se trouvent près de la moitié des vestiges de quais répertoriés. À l'opposé, les quais à caissons, plus récents et toujours présents dans le paysage actuel, n'ont fait l'objet de pratiquement aucune recherche archéologique.

Or, il existe tout de même un intérêt grandissant pour les quais à caissons, on peut s'attendre à ce que de plus en plus de recherches soient réalisées sur ce sujet. Les quais en parements et les quais à caissons sont encore nombreux au Québec mais n'ont toujours pas été identifiés comme des sites archéologiques et, par conséquent, n'ont pas été répertoriés par les archéologues. Afin d'illustrer cette situation, mentionnons les vestiges des quais de Cap-Saint-Ignace, de Trois-Saumons, de Kamouraska, de Baie-Saint-Paul et de Port-au-Persil pour ne nommer que les quais côtiers de l'estuaire du Saint-Laurent qui n'ont pas été recensés dans l'ISAQ. L'île d'Orléans compte également deux de ces anciens quais encore accessibles, l'un à Sainte-Famille et l'autre à Saint-Laurent, qui présentent un intérêt archéologique considérable (Simard, en préparation).

Même si, à travers la documentation, une attention particulière semble avoir été portée aux quais en maçonnerie, ceux-ci demeurent rares (5). Il est certain qu'étant donné son caractère « ancien », cette catégorie architecturale demeure la plus intéressante. On peut toutefois s'attendre à ce que les quais en maçonnerie déjà repérés dans le port de Québec demeurent encore pour les années à venir, les seuls témoins archéologiques de ce type architectural, ce qui contribue à leur caractère rarissime et à leur valeur scientifique. De la même façon, l'intérêt pour les quais sur pilotis (6) est également considérable puisqu'on ne connaît encore que peu de choses sur leur évolution architecturale et sur leur fonction spécifique à travers l'histoire maritime.



Figure 13. Quai de Trois-Saumons. Les vestiges datent du milieu du XIX^e siècle

et se présentent toujours en élévation à l'embouchure de la rivière.

Photo : Frédéric Simard



Figure 14. Ancien quai de la batellerie de Saint-Laurent, Île d'Orléans

Photo : Frédéric Simard

- **Contexte environnemental**

La grande majorité des sites de quai en contexte terrestre (70) se trouvent en stratigraphie dans le port de Québec (54). Les surveillances archéologiques qui sont exigées lors de travaux dans cet arrondissement historique ont donné lieu à une documentation imposante sur le sujet. Puisque la plupart des premiers quais étudiés se trouvent également dans cette zone, plusieurs font malheureusement l'objet d'un examen très sommaire. La grande part qu'occupent les quais en contexte terrestre est attribuable aux opérations archéologiques qui y sont plus fréquentes et plus aisées qu'en milieu aquatique. La prédominance des sites terrestres est également attribuable aux nombreux remblayages des anciennes infrastructures portuaires de Québec et de Montréal.

En milieu aquatique, on remarque tout d'abord que la plupart des quais se trouvent à faible profondeur. Ce fait étonne peu puisque les quais sont bâtis en bordure de la terre ferme. En fait, seul le

quai de l'Anse-Saint-Jean dans le Saguenay se trouve à une profondeur excédant cinq mètres. Ce phénomène est dû à l'effondrement de l'ancienne structure sur la pente abrupte qui caractérise l'environnement subaquatique du fjord.

Les sites de quai en contexte lacustre sont pourtant nombreux au Québec, l'utilisation des lacs lors de l'intensification de l'industrie forestière à partir du XIX^e siècle allant dans ce sens. En fait, à la lumière des rapports consultés, l'absence des sites lacustres dans l'ISAQ ne découlerait pas d'une réelle rareté de ce type de site mais plutôt de la faible quantité d'interventions archéologiques réalisées sur les berges des lacs.

Les études sur les quais en milieu aquatique ont souvent été réalisées dans le cadre d'une surveillance archéologique accompagnant des travaux d'aménagement modifiant l'accès à la voie navigable. Au cours des 30 dernières années, le remblayage des rives naturelles occasionné par l'expansion des villes et villages du Québec a surtout eu lieu près des grands centres bordant le fleuve et ses affluents plutôt que dans les villages « lacustres » plus éloignés. D'autre part, la grande quantité de vestiges de quai trouvés en contexte maritime est plutôt attribuable aux prospections et relevés réalisés par Parcs Canada dans le cadre du projet associé au parc marin Saguenay/Saint-Laurent. Enfin, les nombreux vestiges de quai présents le long de l'estuaire ainsi que le long du golfe et sur ses îles viennent également gonfler les rangs des sites de quai en contexte maritime. Contrairement aux quais situés en amont sur le fleuve et soumis à l'expansion urbaine, les quais situés plus en aval n'ont pas été affectés par de quelconques travaux d'aménagement des berges. Les vestiges de ces quais sont donc toujours accessibles.

- **Opérations archéologiques réalisées**

Les premiers rapports archéologiques traitant des vestiges de quai de l'ancien port de Québec ne fournissent souvent qu'une description des vestiges. Ces lacunes qui affublent les premières recherches sont la cause première du manque de cohésion qui a longtemps caractérisé l'archéologie des infrastructures portuaires au Québec. Sur les 125 quais recensés, 27 ont été tout au plus mentionnés et localisés. La plupart de ces sites ont été répertoriés entre les années 1970 et 1980. Le bilan souligne néanmoins qu'aujourd'hui, environ la moitié (54) des quais ont fait l'objet d'une opération

archéologique complète (25) ou tout au moins de relevés préliminaires (29). La majeure partie des sites (36) a au moins fait l'objet d'une prospection permettant d'entrevoir leur potentiel archéologique.

5.4 Évaluation des sites répertoriés en fonction de leurs attributs

Le but de cette étude n'est pas de décrire de façon détaillée la valeur patrimoniale et scientifique de chaque site d'épave et d'ancien quai répertorié dans l'ISAQ. Il convient toutefois de faire ressortir, pour chaque type d'attribut et les valeurs leur étant associées, les exemples les plus pertinents rencontrés au cours du bilan⁴⁵. Ce bilan a d'abord permis d'observer à travers l'ensemble des sites des **attributs de caractérisation** associés aux valeurs architecturale, technique, scientifique, représentative et artistique. Certains de ces sites aux attributs de caractérisation particuliers présentent une grande valeur par leur caractère rarissime ou par la place qu'ils occupent dans un ensemble architectural plus vaste. Les sites rencontrés présentent également divers **attributs culturels** du fait qu'ils sont associés à des personnages, des groupes culturels ou des événements. Les attributs culturels témoignent également d'un fait socioculturel ou soulignent une valeur symbolique. Plusieurs sites à valeur éducative et économique présentent des **attributs de mise en valeur**. Ces derniers occupent, dans certains cas, une place d'avant plan dans le paysage culturel. Enfin, l'observation des **attributs d'évaluation de structure** a aussi permis de constater que quelques sites présentent encore une grande valeur de par l'intégrité de leurs vestiges.

5.4.1 Attributs de caractérisation

En archéologie maritime, l'épave devient un objet de recherche permettant d'observer les caractères particuliers émanant d'un type d'embarcation. Parmi les épaves qui affichent une **valeur typologique**, mentionnons les nombreuses épaves de chalands trouvées dans la rivière Richelieu (Lépine, 1978-1980). Ces vestiges ont permis d'identifier des particularités architecturales typiques des chalands construits dans la région. Il en est de même pour les barges, facilement reconnaissables par leur fond évasé et leur charpente colossale.

Les attributs de caractérisation concernent également la **valeur technique**. Dans de rares cas, le site constitue un exemplaire issu des derniers développements techniques d'une époque. À ce titre, on

⁴⁵ Ces critères d'évaluation ont déjà été détaillés précédemment au point 2.2.1 intitulé *Critères d'évaluation des sites archéologiques maritimes*.

peut penser à l'épave du *Lady Sherbrooke*, un bateau à vapeur fabriqué au début du XIX^e siècle qui était à l'avant-garde de par son système de propulsion. Par l'examen des armatures du moteur, les archéologues ont pu associer le mode de propulsion du *Lady Sherbrooke* à une technologie qui ne sera répandue que plus tard en Angleterre. Un site archéologique de quai se démarque également par la valeur technique. Il s'agit du chantier naval du Roy (à Québec) dont les éperons est et ouest étaient construits selon les derniers progrès architecturaux. Bien qu'à l'époque de leur construction (1742) les quais étaient encore généralement construits en maçonnerie, ces infrastructures portuaires furent construites en parements de bois (La Roche 1994 : 34). Il s'agit d'une manifestation précoce d'une technique qui se généralisera des décennies plus tard lors de la construction des quais du port de Québec (Loewen et Cloutier 2003).

La **valeur scientifique** d'un site submergé est également concernée par les attributs de caractérisation puisqu'un site d'épave ou de quai est évalué en regard de la quantité d'informations que peuvent tirer les archéologues de leur examen. Ces informations sont d'ordres divers : elles vont de l'architecture navale ancienne à l'expérimentation de nouveaux systèmes de prospection subaquatique. À titre d'exemple, les nombreux sites d'épave et de quai localisés sur la rivière Richelieu constituent un corpus à haute valeur scientifique puisqu'ils ont permis de tester avec succès l'efficacité du sonar latéral (Lépine, 1978 à 1980). Mentionnons également les épaves de bateaux-plats trouvées en stratigraphie dans l'ancien port de Québec (Dagneau, 2002, 2004 et 2008 et La Roche, 1986). Le contexte particulier qu'offrait la fouille permettait d'appliquer et d'adapter à un site d'épave les méthodes d'enregistrement normalement utilisées en archéologie terrestre. L'entreprise fut une réussite.

La **valeur représentative** des sites archéologiques maritimes a pu être observée à travers les anciennes infrastructures d'accostage le long du Saint-Laurent. Les divers quais à coffrages que l'on retrouve sur les rives de l'estuaire du Saint-Laurent sont représentatifs d'une technique de construction associée à une importante conjoncture économique de l'histoire du Québec. Des quais comme ceux de Baie-Saint-Paul, de Sainte-Famille ou de Cap-Saint-Ignace représentent des témoins architecturaux des « quais du gouvernement » bâtis de façon intensive à la fin du XIX^e siècle. Bien que la construction des quais à coffrages ait été progressivement abandonnée, ce type de quai représente assurément la technique architecturale qui a été employée dans le plus grand nombre de quais à travers l'histoire maritime du Québec (Simard, en préparation).

Une autre valeur rattachée aux sites d'épave et de quai est dite **artistique** et s'applique au raffinement et aux divers attributs de prestige du site. D'ordre général, la valeur artistique s'applique au mobilier et aux artefacts présents sur les sites ainsi qu'aux éléments structuraux et architecturaux des quais et des épaves. Les diverses manifestations artisanales et artistiques retrouvées sur les artefacts du *Elizabeth and Mary* (décoration des crosses de fusil, pendentifs et autres parures raffinées) sont aussi une représentation de la valeur artistique d'une épave.

La valeur d'une épave augmente en fonction de la rareté de ses équivalences matérielles connues et accessibles. Au Québec, la **valeur de rareté** attribuée à un site d'épave varie selon les régions. Par exemple, alors que les épaves de goélettes sont fréquentes dans le Richelieu ou dans le fleuve Saint-Laurent, elles sont plutôt rares à avoir été découvertes sur la Côte-Nord. Pour cette raison, l'épave d'Aganish découverte en 1910 et sommairement fouillée en 1962, revêt une importance particulière. Aussi loin en aval, les témoins matériels associés au cabotage hauturier demeurent encore aujourd'hui très rares. On reconnaît également une certaine **valeur de rareté** dans le site d'épave de Tourelle en Gaspésie. Les objets renfloués dernièrement ont permis d'identifier l'épave (avec une quasi-certitude) comme étant le *Viper*, un *sloop* de guerre de la *Royal-Navy* ayant fait naufrage lors d'une tempête à la fin du XVIII^e siècle (Bernier, 2002a : 2). Bien que l'épave n'ait laissé que peu d'indices matériels, le lieu renferme de rares témoins matériels de la navigation en ces lieux au Régime anglais⁴⁶.

5.4.2 Attributs culturels

Les événements historiques ont laissé des traces matérielles qui dans bien des cas, n'ont jamais été retrouvées. À travers le matériel qu'ils retiennent, les sites submergés affichent des attributs associés à des événements historiques. Les épaves comme les anciens quais présentent une chance de retrouver une partie du matériel perdu lors d'épisodes historiques. À titre d'exemple, le naufrage de la flotte de Walker en 1711 est un événement marquant qui depuis la tragédie a fait couler beaucoup d'encre. Les vestiges et artefacts résultant du naufrage, bien qu'épars et fragmentaires témoignent tout

⁴⁶ Nous avons pu observer à travers le bilan que bien que la navigation se soit intensifiée au Régime anglais, très peu de sites d'épave associés à la navigation de cette période ont été répertoriés.

de même de l'événement. On parle donc d'un site dont la **valeur** est **liée à un événement** ayant marqué la mémoire collective.

À l'image d'une ville, le navire est la scène de bon nombre d'activités sociales de même qu'individuelles. Le site d'épave, par l'entremise du matériel qu'il contient, est une fenêtre ouverte sur la vie quotidienne et les mœurs du passé. Dans le cas du *Elizabeth and Mary*, la **valeur socioculturelle** du site est bien présente à travers les artefacts provenant des différentes classes sociales qui composaient l'équipage.

De la même façon les vestiges des quais en maçonnerie associés aux premières infrastructures portuaires de Québec ont permis d'apprendre sur le mode de vie des premiers habitants de la ville. La trouvaille d'un puit aménagé à même le quai lors de la fouille des quais La Chesnaye et Comporté/Gobin permet d'attribuer à ces vestiges une valeur socioculturelle certaine (Simoneau, 2003a). La présence d'un tel aménagement souligne qu'au début de la colonie, le quai n'était pas seulement un lieu d'usage commercial ou utilitaire mais aussi un lieu social où les habitants pouvaient accéder à des services communautaires.

La valeur d'un site d'épave n'est pas seulement matérielle, scientifique ou patrimoniale. Il demeure souvent le lieu d'une tragédie affublé d'une **valeur symbolique** pour des groupes de personnes qui sont, de près ou de loin, touchées par les événements. Les tragédies liées à la navigation ont été fréquentes jusqu'à tout récemment. Il va de soi que bon nombre de gens soient encore directement concernés par les tragédies liées aux naufrages. Les sites d'épave des trois navires de la flotte dirigée par le capitaine De la Giraudais en 1760 (le *Machault*, le *Bienfaisant* et le *Marquis de Malauze*) relatent la dernière bataille navale à avoir opposé les Britanniques aux Français pour la possession de la colonie du Canada. Le site présente donc une grande valeur symbolique pour tous les Canadiens. La valeur symbolique peut également être associée à une échelle plus personnelle comme dans le cas de la goélette l'*Île Verte* dont le naufrage est survenu dans les années 1960. Plusieurs personnes directement concernées par cette tragédie vivent encore parmi nous et, dans ce cas, le site d'épave revêt une valeur symbolique d'ordre personnelle, familiale ou locale autant que collective.

5.4.3 Attributs de mise en valeur

En fonction de ce qui a été souligné par le Conseil de l'Europe, la mise en valeur des biens culturels submergés est une étape majeure du processus de recherche et de diffusion (Conseil de l'Europe 1978: 37). Vu l'intérêt qu'ils suscitent, les sites archéologiques maritimes regroupent une variété d'attributs de mise en valeur que la communauté peut exploiter. Avec l'activité sans cesse croissante des plongeurs de plaisance, il est certain que les sites d'épave affichent un grand potentiel de **mise en valeur** en tant que lieu **d'interprétation**. On parlera alors de mise en valeur *in situ*.

Les épaves offrant un meilleur potentiel pour ce genre de mise en valeur sont généralement celles qui sont facilement accessibles depuis la côte. Celles-ci sont généralement les épaves de bateau de navigation intérieure comme les caboteurs ou les barges utilisées sur les rivières. Le Parc marin Saguenay-Saint-Laurent présente notamment quelques épaves offrant un potentiel de mise en valeur *in situ*. Selon Marc-André Bernier du Service d'archéologie subaquatique (Parcs Canada), l'un des meilleur candidat serait le *Dilvaag*. La faible profondeur à laquelle elle se trouve et sa proximité de la rive et du Centre de découvertes du milieu marin sont de précieux attributs qui faciliteraient assurément une éventuelle mise en valeur *in situ*. Un autre bon candidat serait l'épave du *Bergeronne Trader* qui repose lui aussi près de la rive et à proximité du Centre des découvertes du milieu marin (Marc-André Bernier, communication personnelle).

Contrairement aux épaves associées au cabotage, il est rare que les épaves de navires transatlantiques offrent un bon potentiel de mise en valeur *in situ*. Celles-ci sont éloignés de la côte et soumises à des conditions de plongée défavorables. Pour ce type d'épave, leur mise en valeur pourra être effectuée dans des lieux d'interprétation. Bien sûr, plusieurs centres d'interprétation sont déjà actifs comme le Musée maritime du Québec (anciennement Musée maritime Bernier), le Musée maritime de Charlevoix à La Malbaie et le Musée de la mer de Havre-Aubert. Mentionnons également le Musée maritime de Saint-Joseph-de-la-Rive qui met en valeur un ancien chantier et des navires d'intérêt patrimonial. Les lieux d'interprétation offrent l'avantage de donner accès aux visiteurs qui ont un intérêt pour le patrimoine maritime submergé mais qui n'ont pas la possibilité de plonger. Dans le cas d'une épave à valeur patrimoniale exceptionnelle, le lieu d'interprétation pourra lui être exclusivement consacré. Le musée du site historique maritime de la Pointe-au-Père (*Empress of Ireland*) ou le Lieu historique national de la Bataille-de-la-Ristigouche en sont des exemples.

5.4.4 Attributs d'évaluation des structures

Enfin, la valeur patrimoniale que présente un site d'épave est également attribuable à l'**intégrité** des vestiges. Bien que la découverte d'une épave soit appréciable en soi, celle-ci doit être en mesure de fournir des connaissances. En ce sens, la valeur patrimoniale d'un site d'épave diminuera en fonction du degré de dégradation et de perturbation des vestiges. Bien qu'elle ait tout de même permis la réalisation d'analyses intéressantes, l'épave du *Corossol* ne présentait pratiquement aucune valeur d'intégrité puisque sa coque avait complètement été arrachée par les courants. L'intégrité du site d'épave peut être perturbée par les pressions environnementales mais aussi par l'action de l'homme. Dans le cas du *Marquis de Malauze*, l'intégrité du site a été considérablement altérée lors des opérations de « sauvetage » réalisées dans en 1939. Quelques épaves présentent toutefois encore une certaine valeur d'intégrité. Celles-ci sont toutefois des épaves relativement récentes datant de la deuxième moitié du XIX^e siècle ou encore du début du XX^e siècle et sont essentiellement les barges et les vapeurs du XIX^e siècle trouvés dans le Richelieu (Lépine, 1978-1980)⁴⁷. Une épave plus ancienne présente également une bonne intégrité. Il s'agit de l'« épave E » près de l'Île rouge au Parc-Marin-Saguenay-Saint-Laurent qui daterait possiblement du début du XIX^e siècle. Dans son évaluation de l'épave, M. Bernier souligne le caractère ancien et des vestiges qui sont malgré tout demeurés en bon état (Bernier, communication personnelle).

6. Proposition d'une démarche archéologique pour l'étude des sites maritimes

À la lumière des différentes études observées, le bilan propose une démarche appliquée à l'étude des sites d'épave et de quai. Cette démarche concerne non seulement l'intervention sur le terrain mais aussi les préparatifs précédant la recherche comme la mise en valeur. Elle comprend, d'une part, la **recherche documentaire**, la **localisation du site**, la **prospection et les relevés préliminaires** ainsi que la **fouille archéologique**. Elle implique d'autre part, les mesures associées à la **protection et à la surveillance** du site, le **traitement et la conservation** des artefacts, l'**analyse** des données ainsi que la **diffusion des connaissances**.

⁴⁷ On peut toutefois supposer que l'état des épaves se soit légèrement détérioré depuis leur analyse à la fin des années 1970.

Dans ce bilan, les différents volets sont présentés suivant un ordre facilitant la recherche archéologique (Tableau 9). Précisons toutefois qu'il est rare que cet « ordre idéal » puisse être appliquée à l'étude des sites archéologiques submergés. Spécialement pour les épaves résultant de découvertes fortuites, la recherche documentaire débute forcément après la localisation des vestiges.

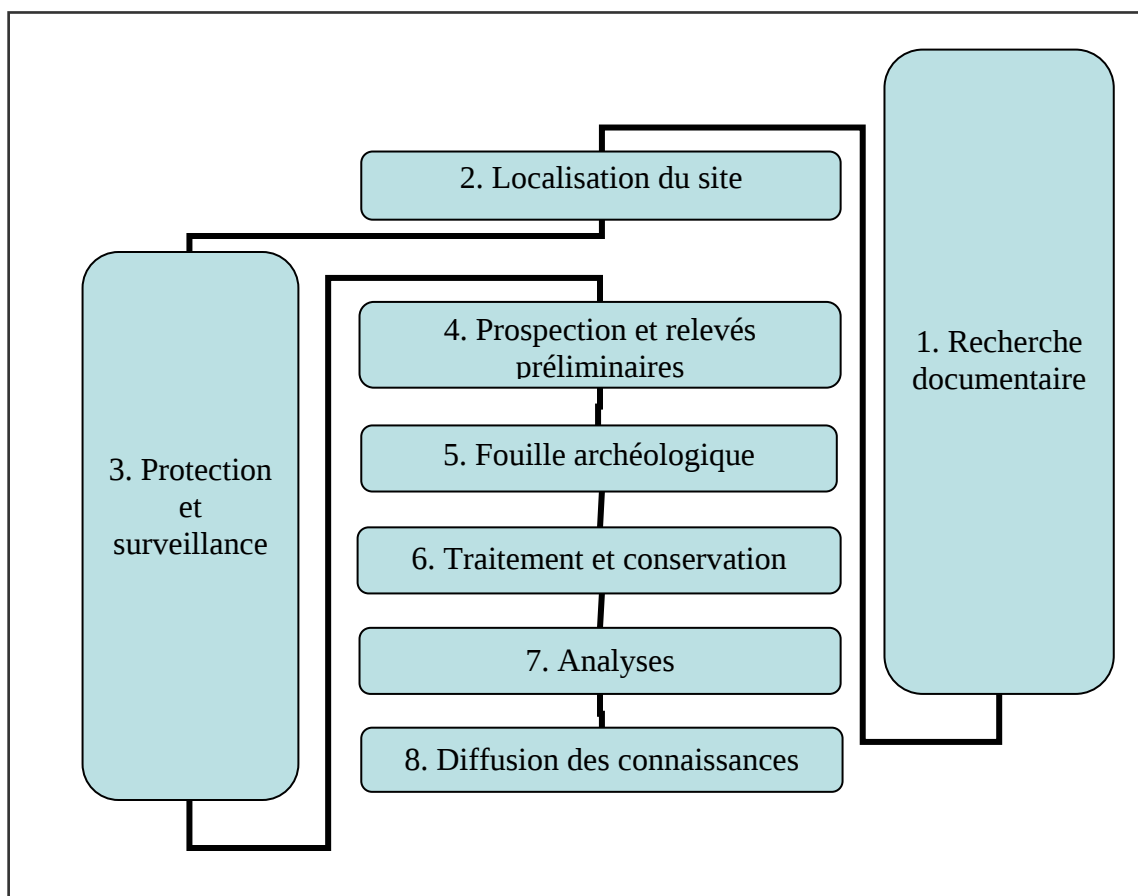


Tableau 9. Séquence de recherche en archéologie subaquatique

6.1 Recherche documentaire

L'élaboration d'un projet en archéologie maritime nécessite d'abondantes recherches documentaires. Celles-ci permettent de localiser et d'identifier les épaves et les quais. Si la recherche documentaire doit idéalement débiter avant même la localisation du site archéologique, celle-ci progresse tout au long des différentes étapes du processus de recherche. Ainsi la recherche documentaire sera souvent poursuivie jusqu'à l'analyse des données.

Lorsque les sites archéologiques subaquatiques ne sont pas encore connus, des recherches documentaires (cartes marines, archives du ministère des Transports et archives de la Marine ou de l'Amirauté) doivent être réalisées sur la zone de navigation impliquée. Une simple recherche en archives fournirait probablement des renseignements précieux sur les anciennes infrastructures portuaires en présence et même parfois sur l'emplacement précis des naufrages. Par exemple, la prospection archéologique subaquatique réalisée aux environs de l'île Rouge tire ses origines des notes de Daniel La Roche qui avait d'abord constaté que cette zone de navigation avait toujours représenté un grand danger pour les navigateurs voulant pénétrer dans le Saguenay et qu'un grand nombre de navires y avait fait naufrage (La Roche 1993 : 14). Les recherches en archives avaient fait mention de 27 navires qui avaient échoué sur les récifs de l'île Rouge (Marc-André Bernier 1998 : 10).

Une recherche documentaire est également de mise suite aux observations de terrain. Celle-ci vient alors répondre à des questions soulevées au cours des travaux. Par exemple, suite à la découverte de plusieurs épaves près de l'île Rouge, Marc-André Bernier de Parcs Canada recommanda fortement d'entreprendre des recherches en archives afin de procéder à leur identification (Bernier 2002 : 41). Quelques années plus tôt, il avait témoigné de l'importance des recherches archivistiques suivant les observations tirées d'un site d'épave. Malgré le potentiel archéologique « moyen » que présentait le *Corossol* lors de sa découverte (vestiges très fragmentaires sur fond rocheux), la convergence des données archéologiques et archivistiques avait permis d'en apprendre considérablement sur un épisode méconnu de la navigation dans l'estuaire au XVIII^e siècle. Les recherches archivistiques avaient notamment permis d'identifier l'épave malgré le peu de vestiges retrouvés (Bernier 1999 : 8).

6.2 Localisation du site archéologique subaquatique

Le repérage et la délimitation des sites archéologiques submergés n'est pas chose simple et demande un équipement spécialisé. Ce court résumé a pour but de présenter sommairement les techniques de prospection électronique employées pour repérer les sites archéologiques subaquatiques.

6.2.1 Le repérage des sites de quai

Il est certain que l'utilisation d'appareils de détection est aussi très efficace pour le repérage des vestiges de quais. Par exemple, en eaux troubles, ces outils peuvent être d'un grand secours. Lors de l'inventaire archéologique subaquatique de la rivière Richelieu, l'utilisation du sonar à balayage

latérale dans certains tronçons de la rivière avait permis le repérage de pas moins de 18 sites de quais (Lépine 1983 : 1).

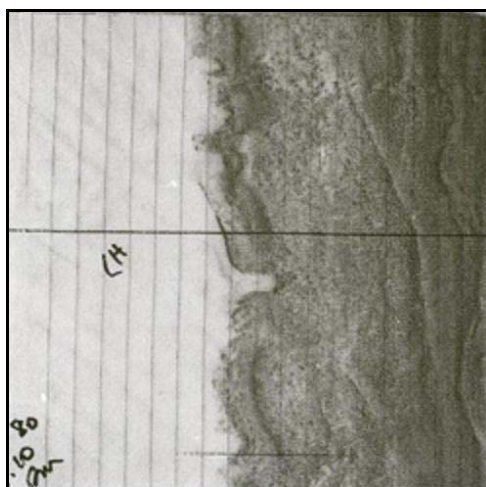


Figure 15. Exemple de relevé sonographique. Apparaissent les vestiges du quai de Saint-Marc-sur-Richelieu (BkFh-2).

Source : Lépine 1980, Phase III volume 2, Dossiers photographiques

Toutefois, l'emplacement des sites est généralement indiqué avec précision dans la documentation cartographique. Il s'agit là d'un moyen de prospection moins onéreux que le recours aux appareils de télédétection. Il demeure également beaucoup plus simple de retracer les sites de quai par analyse visuelle des rives, des berges ou encore en observant les battures par basse mer. « Marcher le terrain » à l'endroit des zones de potentiel repérées par l'étude de cartes anciennes demeure encore la technique la plus rentable. La consultation de photographies aériennes représente également un bon moyen de repérer les anciennes infrastructures portuaires.

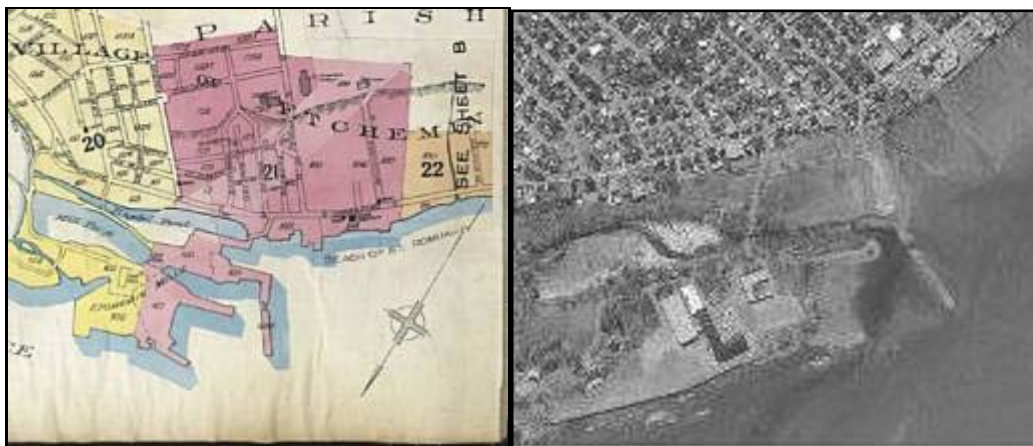


Figure 16. Vue aérienne du site archéologique du quai Atkinson.

Source : Carte du service d'incendies (XIX^e siècle) et photo aérienne (A.N.Q.)

Une fois le site repéré, la prochaine étape consiste alors à délimiter son étendue. Les limites « terrestres » du site pourront être situées à partir de la simple observation visuelle des vestiges de surface ou par la réalisation de sondages archéologiques. En général, la délimitation d'un site archéologique de quai ne requiert pas nécessairement l'utilisation d'instruments de sondage sophistiqués (résistivité électrique du sol, relevés magnétométriques...). La délimitation des vestiges submergés demande l'intervention de plongeurs qui procéderont à une prospection visuelle. Ils pourront établir un plan général des vestiges à partir de relevés obtenus par l'emploi d'un matériel relativement simple tel qu'un décamètre, un appareil photographique submersible et un système d'éclairage approprié. Nous ne nous attarderons pas plus longuement sur la délimitation des sites de quai puisque, pour les sites d'épaves, plusieurs techniques peuvent également être appliquées aux divers types de vestiges submergés.

6.2.2 Le repérage des épaves

Le repérage des épaves est assurément plus complexe. Il arrive que les lieux de naufrage soient indiqués sur les cartes anciennes ou les archives de la Marine. Toutefois les indications sont presque toujours trop vagues et informelles pour situer l'emplacement précis où repose l'épave.

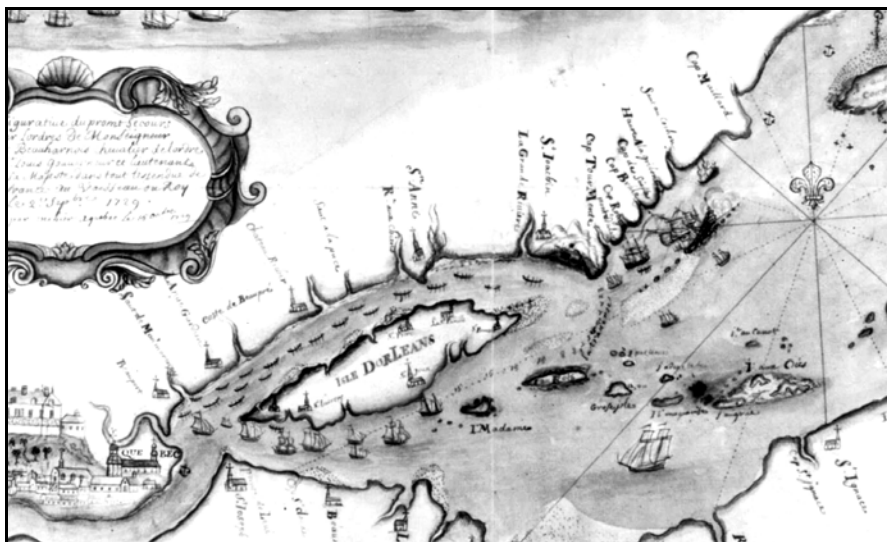


Figure 17. Carte indiquant le lieu de naufrage de l'Éléphant devant le Cap-Brûlé.

La localisation des naufrages sur les cartes anciennes demeure souvent imprécise.

Source : Dessiné par Mahier le 15 octobre 1729. Illustration tirée du dossier intitulé *L'Éléphant* (CgEq-A) déposé au Centre de documentation en archéologie (MCCCF). Document en pré-inventaire.

Pour compléter les données archivistiques, on utilise donc des instruments de télédétection. Les épaves les plus récentes peuvent généralement être repérées par un sonar à balayage latéral puisque celles-ci se trouvent encore en élévation sur le fond de l'étendue d'eau. Les coques en métal absorbent d'autant plus les pulsations sonores émises par le sonar qu'elles sont facilement repérables par conversion graphique des signaux sonores présentés sur écran⁴⁸. La rivière Richelieu est sans nul doute l'affluent du fleuve Saint-Laurent ayant fait l'objet du repérage le plus complet de son potentiel archéologique subaquatique. De 1978 à 1980, l'emploi du sonar à balayage latéral par le Comité d'histoire et d'archéologie subaquatique du Québec a prouvé son efficacité en permettant le repérage de nombreux quais et épaves (Lépine, 1983). Nous reviendrons plus en détail sur le cas de la rivière Richelieu dans la partie suivante alors que nous traiterons de la prospection et des relevés archéologiques subaquatiques.

⁴⁸ Une version plus perfectionnée que le sonar à balayage latéral est le sonar multifaisceaux. Cet appareil de télédétection fonctionne selon le même principe que le sonar à balayage latéral mais présente la particularité de pouvoir multiplier les angles d'émission et de réception des ondes sonores. Il en résulte une représentation graphique des vestiges submergés en trois dimensions.



Figure 18. Relevé sonographique de l'épave 1 de la rivière Richelieu (BjFh-3).

Source : Lépine 1980, Phase III, volume 2, Dossiers photographiques

Les épaves plus anciennes et à coque de bois sont toutefois plus difficiles à repérer. Celles-ci sont souvent totalement effondrées et ensablées et ne présentent donc aucune élévation sur le fond. Il devient donc impossible de repérer ces épaves à l'aide d'appareils à balayage latéral. On utilise alors un sondeur à sédiment qui mesure la compacité du fond en projetant un faisceau sonore vertical. Cet appareil présente la particularité de repérer les diverses composantes et ce, sur plusieurs dizaines de mètres sous le lit de l'étendue d'eau. Il permet notamment de distinguer les couches stratigraphiques issue de la sédimentation naturelle et de l'action humaine. Cela va de la fine couche d'alluvions déposée en surface à la roche mère en passant par les différentes couches de vase, de sable et de pierres. L'utilisation du sondeur de sédiment fait notamment apparaître les masses compactes liées à une épave. Cela comprend les canons, les boulets et autres ferrures mais surtout le lest du navire. Dans la plupart des cas, les lourds artefacts métalliques (canons, boulets, treuils...) pourront être détectés plus rapidement à l'aide de magnétomètres adaptés aux prospections sous-marines. Cet appareil demeure toutefois imprécis lorsque vient le temps de connaître la profondeur et l'organisation verticale des objets.

Lorsque le site d'épave se trouve en surface du lit de l'étendue d'eau, c'est généralement parce qu'il repose sur une masse rocheuse et que son envasement et son ensablement sont empêchés par un facteur environnemental ou bathymétrique. Dans ce contexte le sonar à balayage latéral conviendra. Dans les autres cas, lorsque l'épave repose sur un sol meuble et où l'ensablement et l'envasement ont gagné les vestiges, le sondeur de sédiments serait plus efficace. La meilleure prospection sera réalisée par l'utilisation combinée des deux systèmes.

Une fois le site repéré, il faut en délimiter l'étendue. Bien que les instruments présentés ci-dessus atteignent une précision satisfaisante et qu'ils donnent une idée générale de l'étendue, la délimitation de site doit toujours être réalisée par l'intervention humaine. Plusieurs éléments du mobilier et structures qui composent le site peuvent assurément échapper au repérage des appareils de prospection électronique à cause de leur faible compacité ou tout simplement à cause de leur position et orientation qui les rend indétectables. À l'instar des appareils de prospection, l'intervention humaine permet l'examen visuel complet des lieux et d'effectuer une reconnaissance efficace, et ce, dans un rayon de plusieurs dizaines de mètres autour du site.

6.3 Prospection et relevés préliminaires

La prospection et les relevés préliminaires ont pour but de situer et de délimiter les sites archéologiques submergés mais aussi et surtout d'en évaluer le potentiel archéologique. Spécialement en archéologie subaquatique et plus particulièrement en haute mer, l'opération peut demander beaucoup de moyens et s'avérer relativement coûteuse. C'est pourquoi, l'archéologue devra acquérir un maximum de données dans un minimum de temps. On doit donc s'assurer que les appareils de prospection visuelle employés sont au point afin de permettre un rendement optimal. Des appareils de prospection électronique plus précis que les appareils mentionnés plus haut peuvent fournir à l'archéologue, une description de l'organisation spatiale des vestiges. On retrouve parmi ces appareils le sonar à balayage sectoriel, le laser à balayage en ligne et le robot sous-marin (La Roche et Waddell 1999 : 4). Ces appareils sont toutefois dispendieux et doivent être utilisés que lorsque le potentiel archéologique le justifie.

Une fois l'organisation spatiale du site connue, des relevés sont réalisées afin d'en évaluer le potentiel archéologique. Ces relevés comprennent essentiellement la prise de mesures, la réalisation de

sondages archéologiques et le prélèvement d'artéfacts diagnostics. En 1983, les données obtenues lors des prospections subaquatiques sur la rivière Richelieu amenaient enfin la réalisation d'un premier inventaire concernant le patrimoine submergé d'une zone bien délimitée du Québec (Lépine 1983).

Pour chacun des sites repérés sur le lit de la rivière Richelieu, les sites ont d'abord été formellement localisés et délimités. Chacun des sites repérés a ensuite fait l'objet de relevés subaquatiques, ce qui comprend la prise de photographies et la réalisation de dessins archéologiques en plan et en coupe des vestiges. Lorsque nécessaire, l'équipe a également entrepris la réalisation de sondages au pourtour des vestiges. Ces sondages avaient pour but de déterminer l'étendue des concentrations d'artéfacts, de mesurer l'accumulation des sédiments et de prélever des artéfacts qui permettront de dater et d'identifier le site. Lorsque l'état des vestiges le permettait, des échantillons de bois étaient également prélevés pour des fins d'identification d'essence. Spécifiquement aux sites d'épave, lorsque la cargaison était toujours présente, des échantillons y ont également été prélevés (Lépine 1978, 1979, 1980).

Tout récemment, un ancien quai datable du début du XX^e siècle a fait l'objet de relevés et de prospections au lac Mégantic. Pour réaliser les opérations, l'utilisation combinée d'une chaîne métrique (décamètre) et d'un appareil photographique submersible ont suffi à dresser le plan des vestiges et à identifier le mode de liaison de la charpente (Loewen et Simard 2007). Dans la plupart des cas, les recherches archéologiques auprès de vestiges de quai ne nécessitent aucune fouille archéologique. Les relevés réalisés à partir de la surface des vestiges suffisent généralement à dégager les informations voulues.



Figure 19. Vu du quai des Trois-Lacs. Cette photo sous-marine illustre le coin nord-est de la charpente submergée de l'ancien quai trouvé au lac Mégantic. On y reconnaît le mode de liaison par empatement.
Photographie : Frédéric Simard

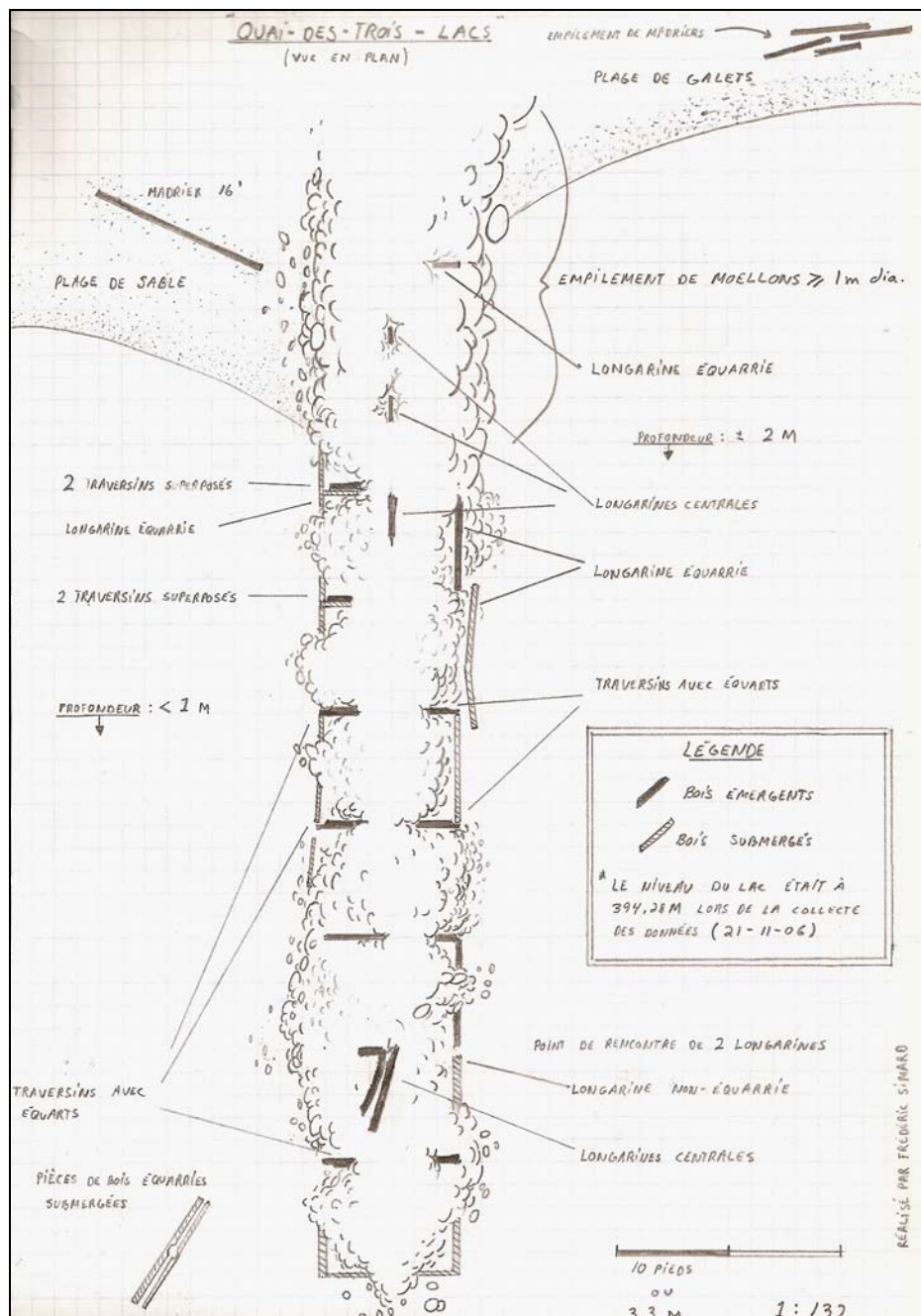


Figure 20. Plan préliminaire des vestiges du quai des Trois-Lacs.

Le plan a été réalisé par l'emploi combiné d'un décimètre et d'un appareil photographique submersible.

Croquis : Frédéric Simard

6.4 La fouille archéologique subaquatique⁴⁹

Le peu de temps dont disposent les archéologues subaquatiques pour examiner leur objet d'étude les force à développer des techniques de fouilles rapides sans toutefois sacrifier la minutie qu'exigent les opérations de terrain.

L'équipement que demandent les fouilles subaquatiques est considérable et complexe. Cela vient principalement du fait qu'il faut faire parvenir le matériel de fouille le plus près possible du site archéologique. Dans le cas des sites de quai submergés, le matériel de plongée et de fouille peut généralement être utilisé depuis le bord du plan d'eau. Lorsque les moyens le permettent, une embarcation pneumatique peut venir faciliter les opérations. Le pneumatique n'est toutefois pas approprié pour rejoindre les sites d'épave qui se trouvent souvent loin de la terre ferme.

La meilleure façon de s'établir auprès de vestiges éloignés du bord est assurément l'emploi d'un bateau avec pont élargi ou encore d'une plateforme permanente (ponton) stabilisée non loin des vestiges au moyen de tangons (Bernier, Waddell, Ringer 2008 : 13). Le bateau où la plateforme est utilisé pour soutenir les motopompes et constitue une annexe permettant aux plongeurs de se préparer et de plonger en toute sécurité. Un bateau pneumatique est utilisé pour transborder le matériel et les plongeurs de la plateforme à la terre ferme. Dans les cas où des objets lourds (mobilier, canons, concrétions...) doivent être prélevés, on aura recours à un bateau de dimensions plus appréciables. Celui-ci sera muni d'un mât de charge et d'un treuil permettant de remorquer et de renflouer les objets lourds qui ont été ramenés depuis le fond jusqu'à la surface au moyen de ballons prévus à cet effet.

Comme pour la fouille archéologique terrestre, un carroyage doit être établi sur la surface du site afin de situer les objets selon un système alphanumérique⁵⁰. Le carroyage devra être installé de

⁴⁹ Nous n'effectuerons pas de retour sur la fouille archéologique terrestre associée aux sites maritimes. Ce type d'opération présente une grande complexité qui relève davantage des techniques de fouille archéologiques traditionnelles. Dans un souci de concision, le bilan se concentre sur les particularités qui distinguent la fouille subaquatique de la fouille archéologique « régulière ». Pour obtenir des précisions concernant la fouille archéologique des anciens quais en contexte terrestre, il est possible de consulter les différents rapports associés aux fouilles effectuées dans le port de Québec. Ces rapports ont été réalisés, entre autre, par Pierre Giroux, Daniel La Roche et Serge Rouleau et sont déposés à la Ville de Québec (Serge Rouleau, communication personnelle).

⁵⁰ Le système de provenance utilisé par Parcs Canada est une adaptation du système Tykal utilisé par le Musée de l'université de Pennsylvanie (Bernier, Waddell, Ringer 2008 : 16). Ce système alphanumérique permet d'indiquer la provenance d'un objet selon différents degrés de précision. Comme en archéologie terrestre, le système utilise la désignation par le site, l'opération, la sous-opération et le lot.

manière parfaitement horizontale. C'est à partir de ce carroyage dont la hauteur est connue que sera mesurée la profondeur de chaque artéfact et structure. Contrairement à ce que l'on retrouve en archéologie terrestre, le carroyage subaquatique est idéalement fait d'un matériau rigide qui offre l'avantage de ne pas se déformer sous les diverses pressions environnementales et de résister aux perturbations causées par le mouvement des plongeurs.



Figure 21. Carroyage installé sur le site de l'épave du *Elizabeth and Mary*.

Source: Peter Waddell, Parcs Canada

Pour désensabler ou dévaser efficacement les vestiges submergés, on utilise généralement un système de dragues⁵¹. Ce système présente la particularité de dévaser le site tout en permettant la capture des artéfacts, aussi menus soient-ils, par l'archéologue qui l'opère. Comme en archéologie terrestre, le travail se fait d'abord jusqu'à la couche stratigraphique associée au site. Le dévasement se poursuivra ensuite, suivant le rythme des fouilles, des relevés et des prélèvements, jusqu'à la coque du navire. La fine couche disposée sous la coque devra également faire l'objet de fouilles archéologiques puisque celle-ci peut contenir des objets qui y ont été déposés au moment du naufrage ou peu après.

⁵¹ Les dragues sont des systèmes de pompage hydrauliques ou pneumatiques dont la force de succion est contrôlée par l'opérateur depuis le fond.

Chacune des opérations de fouille et d'enregistrement s'étend sur un carré d'un mètre par un mètre ou de deux mètres par deux mètres, au besoin. Lors du prélèvement des artefacts, le contexte 3-D de chacun est noté. Le dégagement de ces derniers est réalisé à l'aide d'outils plus minutieux tels qu'une brosse, un pinceau ou une truelle. Comme en archéologie terrestre, on enregistre également au moyen de dessins, la déposition stratigraphique des couches qui résultent d'événements naturels et anthropiques.

Une fiche descriptive doit avoir été préparée avant le début de la cueillette des artefacts. Cette fiche contient toutes les données nécessaires à l'enregistrement des artefacts et à la mémorisation de leur emplacement à travers l'organisation spatiale du site. La partie liée à la description de l'artefact doit tenir compte des dimensions approximatives de l'objet, du ou des matériaux qui le composent et de son mode d'assemblage (Bergeron et Morin 2003 : 229)⁵². Une autre partie de la fiche contient les informations liées au contexte de découverte de l'objet. Comme en archéologie terrestre, on y inscrit le numéro de lot et ainsi que la couche (lorsqu'il y a lieu) d'où provient l'objet. On peut également y indiquer les mesures prises lors de la triangulation de l'objet. Un croquis peut accompagner les informations liées à l'emplacement. Les renseignements liés à l'emplacement doivent être inscrits avant que l'objet ne soit prélevé, ce qui implique que la fiche doit accompagner le plongeur sous l'eau et doit donc être imperméable. Cette fiche en papier polyester est idéalement fixée sur la planche à dessin du plongeur.

Lorsqu'il n'est pas possible de les préserver *in situ*, les structures complexes comme la coque d'un navire ou le parement d'un quai peuvent être prélevés afin d'étudier l'architecture navale. Avant le prélèvement, on procède à l'enregistrement précis des composantes (ex : la quille, les membrures et le vaigrage dans le cas d'épaves ou les longrines et traversins dans le cas d'un quai) par le dessin à l'échelle 1 :1 sur papier calque imperméable. Le calque obtenu devra ensuite être transposé à échelle 1 :10 pour une meilleure compréhension du site. Des séquences vidéographiques et des « photomosaïques » devront être effectuées auprès de l'ensemble (Bernier, Waddell et Ringer 2008 : 12). Suite à son enregistrement, la structure est détachée des autres composantes du site à l'aide de

⁵² Dans le cas où les conditions de plongée ne permettent pas de procéder efficacement au remplissage de fiche descriptive, l'artefact sera tout de même localisé avec précision avant d'être prélevé. Les parties de la fiche concernant la description et la mesure de l'artefact pourront être complétées en surface peu de temps après le prélèvement (Charles Dagneau, communication personnelle).

d'outils robustes (ciseau, marteau et scie pneumatiques) et d'outils plus précis (coins, leviers...). Ces outils sont nécessaires pour dégager les pièces de bois des pierres et concrétions retenant les vestiges. Une fois prélevée, la partie de la structure renflouée est dessinée à nouveau et de façon plus détaillée alors qu'elle est tenue immergée dans un bassin⁵³.

6.5 Protection et surveillance

Face aux menaces naturelles et anthropiques, la protection des sites archéologiques subaquatiques présente encore de nombreux défis. Bien qu'aucune mesure ne puisse encore assurer la protection complète et définitive des sites, quelques moyens préventifs se sont toutefois avérés bénéfiques pour conserver l'intégrité des vestiges. Voyons d'abord des exemples de moyens légaux entrepris en vue de la protection des sites. Les moyens physiques seront abordés un peu plus bas au point traitant de la conservation du site et des artefacts.

Au Québec, la meilleure protection légale dont puisse bénéficier un site archéologique subaquatique est son classement comme bien culturel. Dans le cas de l'*Empress of Ireland*, son classement permet l'établissement d'un plan de gestion dont le but premier vise la conscientisation et l'implication des différents groupes de plongeurs en vue du respect et de la protection du site d'épave. La conscientisation des plongeurs est un moyen de répondre à un principe de base établi en 2001 lors de la convention de l'UNESCO, soit de protéger le patrimoine submergé tout en permettant au public de profiter des avantages récréatifs et éducatifs offerts des sites (UNESCO 2001 : 2). Comme l'avancent Peter Waddell et Daniel La Roche «...il est impératif de considérer les plongeurs comme alliés dans les efforts de conservation du patrimoine sous-marin tant et aussi longtemps qu'il sera possible d'assurer leur éducation et de mettre à profit leur mode d'accès privilégié aux ressources culturelles submergées (inventaire, préservation, mise en valeur) » (La Roche et Waddell 1999 : 12). La collaboration avec les divers groupes de plongeurs constitue un palliatif nécessaire face au problème de pillage et doit être établie dès que le potentiel archéologique du site a été évalué adéquatement.

La nuisance humaine dans le cas de sites archéologiques submergés n'émane pas seulement de l'activité subaquatique des plongeurs mais aussi des activités de navigation. Dans l'optique où

⁵³ Ce procédé demeure exclusif aux sites submergés présentant une valeur archéologique exceptionnelle. Vu sa complexité et le temps qu'elle demande, elle ne saurait être appliquée à l'ensemble des épaves.

plusieurs sites archéologiques se trouvent à faible profondeur et où le trafic maritime y est dense, plusieurs sites d'épave et de quai sont vulnérables lors de l'ancrage des bateaux. Dans le cas de l'*Empress of Ireland*, une réglementation concernant l'amarrage au-dessus du site a été mise en place (La Roche et Waddell 1999 : 14). Dans ce cas, les navigateurs sont informés par une bouée de navigation informative qui surplombe le site. Si cette réglementation s'est avérée pertinente pour un site archéologique se trouvant à plus de 25 mètres de profondeur, elle serait logiquement d'autant plus nécessaire pour les sites se trouvant à plus faible profondeur. Dans le cas où l'épave bénéficie d'un statut juridique, notons que la bouée en question pourrait afficher les mises en garde en vue de la préservation du bien patrimonial submergé (La Roche et Waddell, 1999 : 14).

Pour les cas majeurs et lorsque la fragilité et la valeur patrimoniale du site le justifient, un contrôle sommaire des visites pourrait également être appliqué. Par le biais d'un kiosque d'information, on inviterait les plongeurs à venir s'inscrire avant leur entrée sur le site subaquatique. Ce stand aurait notamment comme vocation de conscientiser les plongeurs sportifs au sujet de la valeur patrimoniale du site et de les sensibiliser à propos des façons de conserver son intégrité. Une fois les informations recueillies auprès des plongeurs, ces derniers se verraient attribuer un permis de plongée dans une zone normalement interdite (La Roche et Waddell 1999 : 12). Un suivi des allées et venues pourraient être établies pour un meilleur encadrement des activités de plaisance. Il s'agit là d'une solution qui a fait ses preuves en Nouvelle-Écosse dans le cadre de la protection des épaves associées à Louisbourg. Une mesure de contrôle similaire a été appliquée à l'épave de l'*Empress of Ireland*. L'épave qui se trouve loin du rivage et qui gît notamment à un peu plus de 40 mètres de profondeur n'est accessible que par bateaux qui doivent s'amarrer aux bouées installées par la Société des récifs artificiels de l'Estuaire du Québec. Or, afin d'obtenir l'autorisation d'amarrage sur ces bouées, le visiteur devra utiliser une embarcation de 5 tonnes ou moins et devra préalablement s'enregistrer auprès de la Société RAEQ (RAEQ)

6.6 Traitement et conservation

Au Québec, le gouvernement provincial prend en charge le traitement et la conservation des artefacts provenant des sites archéologiques situés sur son territoire (Picard, 1983). Nous avons vu que jusqu'à maintenant, les artefacts provenaient presque tous de sites archéologiques terrestres. Le traitement et la conservation des objets provenant de milieux subaquatiques sont toutefois plus

problématiques. La communauté archéologique doit développer des procédés demandant le moins de moyens possibles tout en assurant la conservation des vestiges structuraux et architecturaux de même que des artefacts. Ces moyens concernent autant les pratiques à adopter sur le terrain que les traitements en laboratoire. Détailler les techniques de préservation et de restauration employées en laboratoire n'est toutefois pas l'objet de ce rapport. Il importe tout de même de présenter brièvement les diverses mesures que doit prendre l'archéologue subaquatique sur le terrain préalablement au traitement complet des artefacts en laboratoire⁵⁴.

6.6.1 La conservation *in situ*

Déjà en 1978, le *United Kingdom Council for Nautical Archaeology* reconnaissait que «Le meilleur moyen de préserver un site subaquatique est de le laisser là où il est et il faudrait plutôt coordonner les recherches en fonction des techniques de protection *in-situ*»⁵⁵. Jusqu'à maintenant l'augmentation constante des sites archéologiques subaquatiques et les nombreuses expériences acquises en conservation n'ont pu qu'appuyer cette suggestion et en 2001, la convention de l'UNESCO désignait toujours la conservation *in situ* comme moyen prioriser (UNESCO, 2001 : 4 et 17). Voyons brièvement en quoi consiste la conservation *in-situ* et à quels besoins particuliers répond cette technique.

Les sites d'épave et d'ancien quai comportent généralement des vestiges complexes et de grandes dimensions. À cause de leur fragilité ou de leur volume excessif, il est préférable que certains artefacts ne soient pas prélevés. Dans ces cas précis, les vestiges doivent être conservés sur le site en consolidant et en protégeant le milieu environnant. Un deuxième incitatif plaide également en faveur de la conservation *in situ* : le traitement et la conservation des artefacts renfloués demande d'importants investissements en temps et argent. Ce problème est bel et bien réel puisque selon André Bergeron du Centre de conservation du Québec, le traitement en laboratoire demande au moins dix fois plus de temps que la durée de la fouille sur le terrain (Bergeron et Rémillard, 2000 : 23). En ajoutant une surveillance régulière du site, la conservation *in situ* permet de préserver l'équilibre physico-chimique des artefacts et ce, à des coûts bien moins élevés que ce qu'exigerait la conservation en laboratoire.

⁵⁴ Pour obtenir des renseignements détaillés sur la conservation des artefacts renfloués, l'archéologue pourra consulter le *vade-mecum* québécois intitulé *L'archéologue et la conservation* (Bergeron et Rémillard, 2000). Il s'agit d'une publication du Centre de conservation du Québec visant à communiquer les notions de base sur la conservation des objets archéologiques renfloués.

⁵⁵ D.J. Blackman . Traduit de l'anglais à partir de "Archaeological Aspects", *The Underwater Cultural Heritage*, 1978, p. 36.

Une mise en garde doit cependant être appliquée à la conservation *in situ*. Sous les différentes pressions naturelles, les artefacts risquent de se perdre rapidement suite au désensablement ou au dévasement des vestiges. Pour assurer la protection physique du site, la conservation *in situ* doit être accompagnée d'un ajout important de matériel consolidant. Suite à ce premier enregistrement (localisation et description des vestiges), une toile géotextile et des sacs de sable doivent être déposés afin d'immobiliser et de protéger le site (Bernier 2002 : 41). Le parement de sable constitue une défense sommaire mais efficace pour contrer le raclage du site lors du retrait des glaces printanières (Bernier 2008 : 2). Les sacs de sable résistent davantage aux courants, à l'alternance des marées et aux facteurs éoliens alors que le sable simplement déversé aurait tôt fait d'être soufflé à l'extérieur du site. L'application d'une toile de plastique ou géotextile recouvrant les sacs de sable peut atténuer l'effet des courants. Celle-ci pourra être maintenue en place par un lest que l'on ajoute sur la toile (ex. poids de plomb). L'utilisation conjointe de sacs de sable et d'une bâche les recouvrant demeure la meilleure option.

Lorsque des fouilles archéologiques complètes ont été effectuées et, par conséquent, sont venu creuser considérablement le fond, il convient de ré-ensabler le site jusqu'au niveau naturel du fond aquatique (Bernier 2008 : 10). Dans ce cas, une couche de sable meuble viendra recouvrir le tout afin de reproduire le mieux possible la bathymétrie naturelle. La couche de sable permet au fond de demeurer uni afin qu'il ne présente pas d'irrégularités favorisant le re-creusement par les courants.

Une importante nuance doit toutefois être apportée quant à la conservation *in situ*. La convention de l'UNESCO signée par le Canada en novembre 2001 entend : « ...améliorer l'efficacité des mesures prises aux niveaux international, régional et national pour préserver *in situ* les éléments du patrimoine culturel subaquatique ou, si cela est nécessaire à des fins scientifiques ou de protection, pour procéder soigneusement à leur récupération. » (UNESCO 2001 : 3). Bien que la conservation *in situ* constitue une mesure à privilégier, il n'en demeure pas moins que dans le cas où des facteurs naturels ou anthropiques viennent menacer l'intégrité du site et qu'aucun moyen de protection physique ne soit suffisant, les instances gouvernementales concernées se doivent d'assurer la « récupération » des vestiges. En ce contexte particulier de sauvetage, la fouille archéologique subaquatique devient pour ainsi dire, incontournable.

Dans le cas où le site d'épave a été fouillé et prélevé en entier, on peut procéder au ré-enfouissement des éléments de coque dans un milieu contrôlé où ils ne seraient plus menacés. Les vestiges de la coque peuvent alors être immergés à nouveau plus au large (en haute mer) ou en contexte plus stable offrant une protection adéquate contre les intempéries (Bernier, Waddell, Ringer 2008 : 14). Le regroupement des artefacts en milieu subaquatique contrôlé offre également une protection contre le pillage ou toute autre nuisance anthropique. L'exemple du « parc à bois submergés » au Lac-St-François présente une réussite dans le domaine. En plus de constituer une sorte de musée sous-marin regroupant épaves et autres artefacts, le site permet la surveillance et la protection d'anciennes pièces de chênes. Ces artefacts qui témoignent de l'époque des *cageux* et du flottage du bois au XIX^e siècle sont maintenant très rares depuis leur récupération massive à des fins commerciales⁵⁶. Les seules pièces de chêne restantes sont maintenant intégrées au parcours des visiteurs et prises en charge par les plongeurs bénévoles. Par l'initiative de plongeurs locaux, la création du parc à bois submergés a donc permis de protéger les 20 dernières pièces de chênes connues et ce, sans avoir recours à des investissements excessifs.

La ré-immersion en milieu subaquatique ne constitue pas une technique de conservation *in situ* à proprement dite puisqu'elle nécessite le déplacement des vestiges. Cette méthode permet toutefois de préserver le matériel en milieu aquatique et évite la perturbation de l'équilibre physico-chimique des artefacts. Ce procédé est également beaucoup moins coûteux que la conservation en laboratoire, surtout pour les pièces de fortes dimensions comme les membrures d'épave ou les pièces de charpente d'un quai.

6.6.2 La conservation des artefacts

Le mobilier archéologique prélevé sur les sites archéologiques subaquatiques se détériore rapidement une fois sorti de l'eau. Le traitement des artefacts par des restaurateurs spécialisés permet néanmoins d'optimiser les chances de survie de la culture matérielle renflouée (Bergeron et Morin 2003 : 228). Puisque des moyens de conservation efficaces existent à ce jour et parce que la culture matérielle issue des sites archéologiques est de grande valeur, aucune négligence de la part de l'archéologue ne saurait être tolérée. Pour reprendre une phrase clé avancée par C. Pearson (1977) et

⁵⁶ Scubapédia (Dernière consultation : 20 décembre 2008)

reprise par Daniel La Roche (La Roche, 1988) et André Bergeron (Bergeron et Rémillard, 2000) : « Dans le domaine subaquatique, une fouille effectuée sans conservation équivaut à du vandalisme »⁵⁷.

- **Avant la fouille**

Bien que le traitement et la conservation des artefacts surviennent surtout à l'occasion de la fouille archéologique, plusieurs mesures doivent tout de même être entreprises avant tout prélèvement. Avant la fouille archéologique subaquatique, l'archéologue devrait toujours tenter, dans la mesure du possible, de prévoir la nature des objets qu'il trouvera sur le site. Il pourra ainsi mieux prévoir les moyens de conservation qui seront appliqués suite au prélèvement et les ressources nécessaires (Bergeron et Rémillard, 2000 : 19). Au besoin, l'archéologue devra rester en contact avec un restaurateur pour répondre le plus tôt possible aux problèmes qui surviendront au cours de la fouille. Afin qu'il n'y ait aucune confusion lors des opérations, un plan d'action devra préalablement être élaboré. Ce **plan d'action** implique d'abord la désignation d'un laboratoire bénéficiant des qualifications requises pour le traitement des artefacts issus d'un site subaquatique. Au Québec, on retrouve au Centre de conservation du Québec (CCQ) le personnel qualifié pouvant assurer le bon traitement des artefacts recueillis. En déterminant **à l'avance** leur lieu de destination et en prenant les arrangements nécessaires à la bonne conservation, les artefacts pourront être pris en charge afin d'éviter leur détérioration.

- **Pendant la fouille**

Au cours du traitement du matériel prélevé, l'archéologue devra limiter le plus possible les perturbations afin que l'artefact préserve sa stabilité chimique et compositionnelle (Bergeron et Rémillard, 2000 : 21). Une bonne façon de maintenir cette stabilité consiste à préserver les artefacts dans l'eau du site jusqu'à leur arrivée en laboratoire. Suivant cette technique, les artefacts seront regroupés le plus rapidement possible dans des bacs remplis à même l'eau du site au moment où ils seront remontés la surface. Entre temps, l'archéologue aura toutefois pris le temps de placer les artefacts dans des sacs individuels également remplis de l'eau puisée sur le site. Dans le cas des sites subaquatiques maritimes, les objets pourront être dessalés **progressivement** dans une eau de plus faible salinité et ensuite en eau douce. Les risques de chocs physicochimiques liés à cette pratique sont tout de

⁵⁷ C. PEARSON. « On-site Conservation Requirements for Marine Archaeological Excavations » *International Journal of Nautical Archaeology and Underwater Exploration*, vol. 6, 1977, p. 37-46. Source citée par André Bergeron (Bergeron et Rémillard, 2000).

même présents et les artefacts en céramique ou en verre risquent d'être abîmés. Pour le traitement préliminaire effectué en contexte maritime, la conservation dans l'eau salée (eau du site) demeure la solution la plus sécuritaire. Il va de soi que la température de l'eau et des artefacts doit également varier le moins possible. L'exposition au soleil ou à d'autres sources de lumière abusives est donc à éviter en tout temps.

Les objets du mobilier ou les artefacts de fortes dimensions nécessitent l'utilisation additionnelle de supports matelassés ou de contenants adaptés avant même qu'ils ne soient prélevés. Le choix des matériaux utilisés pour assurer leur soutien est laissé à la discrétion de l'archéologue mais spécifions toutefois que ceux-ci ne doivent pas être abrasifs et surtout ne pas réagir au contact de l'eau salée. Les dérivés du plastique sont conseillés. Par l'application d'un socle ou d'un réceptacle adapté à la forme de l'objet, l'archéologue doit tenter de dispenser l'objet des chocs et d'autres pressions physiques en stabilisant son environnement immédiat (Bergeron et Morin 2003 : 128). Avant de faire parvenir les artefacts au Centre de conservation du Québec, l'archéologue aura pris soin de noter leur état général. À partir de ces notes prises sur le terrain, les conservateurs pourront intervenir plus rapidement auprès des artefacts en danger et établir un premier diagnostic quant au traitement à appliquer au matériel prélevé.

Le rôle de l'archéologue ne doit pas s'étendre au nettoyage et à la restauration des objets mais doit se limiter à la stabilisation et à la consolidation des artefacts et tout au plus à ralentir la prolifération des micro-organismes s'attaquant à l'objet (Bergeron et Rémillard, 2000: 23). C'est au conservateur que revient la tâche de compléter le processus de conservation et de restauration. Après que chaque objet ait été enregistré archéologiquement (localisation sur le site, description, dessin technique etc.), un **constat d'état** doit être rédigé par l'archéologue. Ce constat qui prend l'allure d'une fiche sur laquelle on fait une description de l'objet lors de sa collecte, aidera le conservateur à déterminer les soins à lui prodiguer en permettant un suivi de sa condition (Bergeron et Rémillard, 2000 : 22).

Dans le cas des sites archéologiques nécessitant des fouilles archéologiques de longue durée (plusieurs semaines), il convient d'établir un **laboratoire de terrain** (ou laboratoire transitoire). Il ne s'agit pas d'un laboratoire de restauration mais d'un espace de travail où des restaurateurs pourront

prodiguer les premiers traitements de conservation que nécessitent les objets prélevés et où ils pourront être soigneusement emballés avant leur envoi au laboratoire de restauration. On y effectue également l'enregistrement et le catalogage des objets à l'aide de fiches d'identification ainsi que le dessin des plans, le catalogage des documents photographiques et vidéographiques (Bernier, Waddell et Ringer 2008 : 11). On retrouve ce type de laboratoire à St-Malo en France pour les fouilles archéologiques des épaves de La Natière (L'Hour M. et Veyrat E. 2000 à 2005). Plus près de nous, la fouille de l'*Elizabeth and Mary* a également nécessité l'aménagement d'un laboratoire transitoire.



Figure 22. Laboratoire transitoire de Baie-Trinité. Pour offrir un premier traitement des objets renfloués du *Elizabeth and Mary*, un laboratoire avait été aménagé à la pisciculture de Baie-Trinité.

Source : Marc-André Bernier, Parcs Canada

Pour les activités exigeant une moins grande organisation comme les opérations de reconnaissance, de prospection et de relevés, le traitement préliminaire des artefacts et du mobilier renfloué devra souvent être réalisé en milieu hostile (en plein air, sur un bateau de recherche, etc.). Même dans ces conditions plus difficiles toutes les procédures devront quand même être respectées afin d'offrir une protection optimale aux artefacts. En l'absence d'un laboratoire de terrain pour assurer la conservation provisoire des artefacts, une navette devra régulièrement assurer le transport des objets vers un laboratoire de conservation (ex. C.C.Q.) ou autre lieu de conservation adéquat (ex. entrepôt réfrigéré). Si la distance séparant le site du laboratoire le justifie, le véhicule assurant le transport des artefacts pourra être pourvu d'un compartiment réfrigéré de dimensions suffisantes.

6.7 Analyses

Alors que les données amassées auprès d'un site subaquatique ne nécessitent souvent que quelques jours d'intervention, l'analyse peut demander jusqu'à plusieurs mois. Comme pour l'archéologie terrestre, il existe une multitude d'analyses pouvant livrer des renseignements intéressants à partir du matériel provenant d'un site archéologique maritime. En plus de l'étude des anciennes techniques de construction et de navigation, l'analyse du matériel apporte bon nombre d'informations sur les artefacts. Cela comprend les nombreuses techniques de datation et les études de provenance issues de l'analyse dendroarchéologique et dendromorphologique des bois, l'analyse métallographique et typologique des objets métalliques et d'une multitude d'autres techniques. Il convient de démontrer, par le biais de quelques exemples, les apports particuliers que permet l'archéologie maritime.

6.7.1 La convergence des données archéologiques et archivistiques

La valeur scientifique de l'archéologie maritime dépend largement des données archivistiques qui viennent constamment l'appuyer. Les réussites de la recherche en archéologie maritime ont toujours impliqué la convergence et la confrontation des données archéologiques et archivistiques. Même dans le cas d'inventaires et de prospections, les apports archivistiques ouvrent la voie à une multitude d'avenues de recherche. Bien que le but premier de l'inventaire réalisé sur la rivière Richelieu ait été de dresser un bilan du patrimoine submergé, les recherches réalisées ont tout de même soulevé diverses interprétations suite à la vérification des données archéologiques auprès de documents d'archives. En trois années de recherche et d'analyse, le Comité d'histoire et d'archéologie subaquatique du Québec a non seulement permis d'inventorier une quarantaine de sites archéologiques maritimes mais aussi de mieux connaître les développements de la navigation intérieure et de la batellerie régionale en plus de dresser un tableau des échanges commerciaux à travers les siècles (Lépine 1983).

6.7.2 L'analyse du mobilier

Comme nous l'avons constaté, le mobilier archéologique trouvé sur un site d'épave ou de quai se résume souvent aux objets les plus lourds. Dans le cas des quais, les bites d'amarrage, les poulies et les rails figurent parmi les vestiges persistants. Sur les sites d'épave, les boulets et les canons de bronze

ou de fer demeurent souvent les seuls vestiges observables. C'est, entre autres, pour cette raison que l'analyse la plus fréquente associée aux sites d'épave historique est l'analyse des canons.

Les recherches liées à l'artillerie de mer ont connu des développements phénoménaux depuis quelques décennies et on y a systématiquement recours en archéologie maritime. L'exemple du site d'épave de Pointe-Jaune (DdDb-3) illustre bien ce fait. Il s'agit de l'épave d'un vaisseau datant du XVIII^e siècle ayant fait naufrage en contexte de tempête ou d'affrontement naval. La coque est totalement absente sur le site mais les canons, l'ancre et autres artefacts métalliques y sont toujours et en bonne condition, malgré les conditions difficiles que présente la mer à cet endroit (eau salée, forts courants et marées de forte amplitude). En 1981, un canon a été prélevé et apporté à l'Institut canadien de conservation à Ottawa pour des fins d'analyses (Lépine 1984). Dans les années suivant le prélèvement du canon, les analyses auraient permis non seulement d'identifier le canon mais aussi de déterminer sa provenance (Lépine 1984)⁵⁸. Dans le cas du site de l'épave de Pointe-Jaune, les vestiges étaient, à toutes fins pratiques, inexistant mis à part les canons et on aurait pu croire que le potentiel archéologique à cet endroit était quasi nul. L'analyse d'un seul canon aura toutefois permis d'acquérir des renseignements présentant une grande valeur sur le plan archéologique.

L'analyse effectuée sur les canons trouvés sur le site d'épave du *Corossol* est d'autant plus intéressante. Des huit canons, seulement deux étaient suffisamment dépourvus de concrétions pour en étudier la forme et les composantes. Leur analyse morphologique a permis de déterminer leur provenance et leur datation approximative : ces deux canons se sont avérés être des pièces hollandaises du XVII^e siècle qui auraient été utilisées par la marine française (Bernier 1999 : 8). Par la suite, connaissant le calibre et la provenance des canons, l'épave a pu être identifiée comme étant le *Corossol*, une prise de guerre remise au service du roi de France au XVII^e siècle et qui sombra en 1693 (Bernier 2003). Les analyses ont aussi permis d'établir que le *Corossol* serait, après le *Chameau* (1690), la deuxième épave connue d'origine française la plus ancienne en Amérique du Nord⁵⁹.

L'analyse des canons est le meilleur exemple d'analyses pouvant être effectuées auprès des sites d'épave. Dans les cas où les canons sont absents comme pour le *Elizabeth and Mary*, d'autres objets du

⁵⁸ Malheureusement, aucun document disponible au Centre de documentation en archéologie ne rend compte des résultats de l'analyse.

⁵⁹ Le *Chameau* (1690) est une épave d'origine française retrouvée au large de la Nouvelle-Écosse.

mobilier sont également analysés. L'analyse radiographique des concrétions retrouvées sur le site d'épave a permis de reconnaître bon nombre d'objets militaires associés à la compagnie de Dorchester près de Boston, dont un contingent constituait l'équipage du navire. L'hypothèse de provenance du navire a également pu être solidement appuyée par les analyses dendromorphologiques des échantillons de bois prélevés sur la coque. Les résultats de ces analyses ont révélé la présence du pin blanc à travers les composantes de l'épave. Or, au XVII^e siècle, le pin blanc n'était présent qu'en Amérique du Nord, ce qui appuie l'hypothèse d'un bateau provenance des colonies de Nouvelle-Angleterre (Bernier, Waddell et Ringer 2008: 25). Des analyses dendrochronologiques sont à venir et pourront fort probablement dater et situer plus précisément la construction du *Elizabeth and Mary*.

Comme nous l'avons vu plus haut, l'analyse des artefacts permet d'observer la culture matérielle associée aux diverses sphères sociales qu'implique l'épave. Sur le *Elizabeth and Mary*, les artefacts ont apporté des précisions à propos de l'entreposage des vivres, de la préparation et de la consommation des aliments et particulièrement à propos des objets personnels (Bernier 2008: 10). L'analyse des initiales gravées sur les ustensiles et autres objets d'usage personnel est allé jusqu'à permettre leur association aux membres de l'équipage identifiés dans les documents d'archives. Cette analyse des inscriptions a notamment permis une identification plus solide de l'épave. Enfin, en plus de l'analyse des artefacts, celle des macrorestes végétaux et fauniques a également contribué à faire connaître l'alimentation de l'équipage.

Il existe une grande variété d'analyses applicables au matériel archéologique maritime. De l'examen de la charpente de la coque à l'identification des calibres liés aux plombs de fusils, ces analyses sont nombreuses et complexes de sorte qu'on ne pourrait les présenter intégralement dans cette étude. Précisons toutefois que dépendamment des cas, les analyses appliquées vont varier selon la nature du site et l'état des vestiges.

6.8 Diffusion des connaissances

En archéologie maritime comme en archéologie terrestre, on utilise relativement les mêmes moyens pour diffuser l'information. Ceux-ci regroupent les publications, les musées (et lieux d'interprétation) et d'autres moyens plus actuels comme la présentation des sites dans Internet. Les

premiers documents de diffusion, les ouvrages de synthèse, se consacrent d'abord à la communauté archéologique ou à un public averti.

6.8.1 Les publications

Les publications en archéologie sont de diverses natures. On y retrouve les ouvrages de synthèse et les publications destinées au grand public. Toutes deux sont généralement présentées sous forme de monographies ou des articles de périodique.

- **Les ouvrages de synthèse**

Il existe une grande variété de thèmes qui peuvent être traités lors de l'exercice de synthèse. Par exemple, les diverses données et analyses peuvent avoir apporté des connaissances intéressantes concernant la navigation, la construction navale, les réseaux commerciaux, la culture matérielle et bien d'autres champs de recherche liés à l'archéologie. Concernant chacun de ces thèmes, le problème de la synthèse persiste toutefois et particulièrement en archéologie maritime. Celle-ci constitue une science plus « jeune » et par conséquent moins bien standardisée que l'archéologie terrestre. Quelques ouvrages ont cependant été réalisés. Mentionnons *L'armement du Machault, une frégate française du XVIIIe siècle* (Bryce 1984) et *L'héritage du Machault : une collection d'artéfacts du XVIIIe siècle* (Sullivan 1986) qui constituent depuis leur parution, deux des plus importants ouvrages de référence pour l'identification du mobilier archéologique maritime. Le projet archéologique entourant l'épave du *Lady Sherbrooke* a également donné lieu à plusieurs publications dont la monographie intitulée *À propos d'un bateau à Vapeur* produite par Jean Bélisle (Bélisle 1994)⁶⁰. Cet ouvrage a été réalisé pour un jeune public et présente du même coup une synthèse des connaissances acquises lors des recherches archéologiques et historiques menées sur l'épave. La monographie intitulée *La Richelieu archéologique* (Lépine 1983) constitue encore un des ouvrages les plus complets sur le potentiel archéologique maritime d'une région donnée. On peut également penser aux nombreux articles présentés dans *Mer et Monde. Question d'archéologie maritime* (AAQ 2003) qui présentent des recherches à l'avant-garde de l'archéologie maritime.

- **Les publications destinés au grand public**

⁶⁰ Le projet a également donné lieu à la parution de nombreux articles dont plusieurs sont énumérés sur le site Internet du MCCCCF (www.mcccf.gouv.qc.ca/reseau-archeo/partenaire/chasq.htm) (5 novembre 2008)

En archéologie maritime, les articles de périodique sont les principaux médiums employés pour communiquer les données. Reprenons par exemple le sujet des bateaux plats dont le mémoire de maîtrise de Charles Dagneau a donné suite à un article de vulgarisation intitulé « Les *batteaux* plats. L'efficacité dans la simplicité » qui vient notamment de paraître dans *Continuité* en 2008 (Dagneau 2008)⁶¹.

Le *Corossol* a fait l'objet de deux interventions archéologiques subaquatiques réalisées par Parcs Canada (1991 et 1994). Les données amassées au cours des interventions ont été analysées et interprétées à la lumière d'une imposante recherche archivistique, ce qui a donné naissance à un bagage de connaissances claires pouvant intéresser la communauté archéologique mais aussi le grand public. Des articles ont été présentés dans divers périodiques. On retrouve parmi ces articles, *Le Corossol, le fond de l'histoire* (Bernier 1999) qui concerne spécifiquement le site d'épave et des articles plus généraux mais qui concerne un public plus averti comme « La guerre du golfe : étude nomothétique de la stratégie navale en Nouvelle-France à travers les épaves du golfe du Saint-Laurent » (Bernier 2003).

La documentation associée aux anciens quais est beaucoup moins volumineuse. Les articles présentés dans les revues populaires se sont toutefois avérés être un bon moyen d'intéresser le public à ce type de vestige archéologique et au patrimoine maritime qui l'entoure. En 2008, trois articles présentés par l'ethnologue Alain Franck, l'archéologue Serge Rouleau et l'historien David Gagné dans *Continuité* ont permis de relater une page d'histoire oubliée mais non pas moins importante des ports de Québec et du chantier Naval *Davie* à Lévis situé juste en face.

La réalisation de monographies et d'articles demeure une excellente façon de rendre compte des connaissances issues de l'archéologie maritime. Dans le cas de sites archéologiques de plus haute valeur, ils ne suffisent toutefois pas à rendre compte de façon tangible, de leur importance et de leur complexité. C'est pourquoi des moyens additionnels doivent être employés.

⁶¹ Notons que le mémoire de Dagneau avait déjà fait l'objet d'un article dans *The International Journal of Archaeology* (Dagneau, 2004).

6.8.2 Les musées, lieux d'interprétation et expositions itinérantes

Au début des années 1980, suite aux fouilles réalisées par Parcs Canada sur le *Machault* un centre d'interprétation du nom de la Bataille-de-la-Ristigouche à Ste-Anne-de-Ristigouche a été mis sur pied⁶². Un autre lieu d'interprétation est consacré à l'*Empress of Ireland*. Bien que bon nombre d'objets prélevés sur l'épave ont malheureusement été dispersés, une collection représentative des artefacts de l'*Empress of Ireland* est exposée au Musée de la Mer de Pointe-au-Père près de Rimouski (Site historique maritime de la Pointe-au-Père).

Un autre moyen de mise en valeur est l'exposition itinérante. Mentionnons celle du *Lady Sherbrooke* organisée en association avec le Musée Stewart à Montréal et qui a circulé au Canada et aux États-Unis, notamment au *Lake Champlain Maritime Museum*⁶³. L'expérience a été répétée au Musée de Pointe-à-Caillière à Montréal où la collection d'artefacts issue des fouilles du *Elizabeth and Mary* a été exposée à l'automne 2000⁶⁴. Dans les deux cas, l'expérience a permis d'informer et de conscientiser la population à la valeur patrimoniale des sites archéologiques subaquatiques.

Notons que l'intérêt manifesté par la population pour les vestiges d'anciens quais est généralement moindre que pour les sites d'épave. Jusqu'à maintenant, les sites d'ancien quai ont simplement été pourvus de panneaux d'interprétation relatant le passé des lieux. Il s'agit d'un moyen de diffusion peu coûteux et qui s'avère efficace pour la plupart de sites. Les panneaux d'interprétation n'arrivent toutefois pas à communiquer l'importance patrimoniale des anciens ports d'importance comme ceux de Québec, de Montréal et de Trois-Rivières. Le problème se pose également pour les anciens ports secondaires comme les infrastructures d'Etchemin et de New Liverpool (St-Romuald) qui affichent un potentiel informatif hors du commun. À ce sujet, un projet de mise en valeur a été proposé par l'archéologue Philippe Slater au sujet des anciennes infrastructures portuaires de l'îlot Etchemin (Slater, 1996). Dans son rapport, M. Slater suggère la mise en valeur du site par le biais d'un centre d'interprétation présentant l'histoire du commerce et de l'exploitation du bois aux derniers siècles. Plusieurs vestiges de moulins et de quais datant de l'ère industrielle (1850-1930) sont toujours visibles sur le site. Leur bon état de conservation permettrait assurément de les faire apprécier du grand public

⁶² www.pc.gc.ca/lhn-nhs/qc/Ristigouche/ (9 avril 2008)

⁶³ *La fouille du Lady Sherbrooke. Une porte ouverte vers le passé.* www.mcccf.qc.ca/reseau-archeo/partenaire/lady.htm, site consulté le 9 avril 2008.

⁶⁴ www.pacmusee.qc.ca (consulté le 9 décembre 2008)

(Slater 1996 : 80). Pour une telle réalisation, Slater propose que la viabilité du projet fasse préalablement l'objet d'une évaluation par un organisme qualifié qui saurait intégrer le centre d'interprétation au développement urbain local. Dans cette optique, l'éventuel écomusée pourrait être intégré au plan de revitalisation du centre-ville (Slater 1996 : 81).

6.8.3 Autres moyens de diffusion

Dans le cas des sites d'épave et de quai submergés, la population ne bénéficie pas d'un contact direct avec l'objet que l'on veut mettre en valeur. Bien que développé depuis fort longtemps, le maquettisme demeure encore l'un des moyens retenus pour diffuser l'information. Dans le cas de l'ancien quai de la batellerie de Saint-Laurent, sur l'île d'Orléans, une maquette illustre clairement les anciennes infrastructures d'accostage établies *in situ*. De la même façon, la maquette Duberger demeure une référence de premier ordre quant à l'ancienne configuration du port de la capitale. Plus récemment, les archéologues-plongeurs de Parcs Canada recommandaient la réalisation d'une maquette illustrant *l'Empress of Ireland* (La Roche et Waddell 1999 : 4).

Des moyens de mise en valeur mieux adaptés aux réalités actuelles de l'information peuvent également être employés. Les informations archéologiques suscitant l'intérêt populaire se prêtent très bien à la diffusion par le biais d'Internet. À ce propos, le MCCCCF, en partenariat avec d'autres intervenants, a récemment rendu possible la diffusion d'une synthèse des opérations archéologiques réalisées auprès du *Lady Sherbrooke* dans les années 80 par le Comité d'histoire et d'archéologie subaquatique du Québec par l'entremise d'un site Internet⁶⁵. Bon nombre de sites Internet ont également été créés pour diffuser l'information à propos de l'épave du *Elizabeth and Mary*. On retrouve parmi eux le site présenté par le MCCCCF « Le sauvetage archéologique de l'épave d'un vaisseau de la flotte de Phips »⁶⁶.

⁶⁵ La fouille du *Lady Sherbrooke*. Une porte ouverte vers le passé. www.mcccf.qc.ca/réseau-archeo/partenaire/lady.htm, site consulté le 9 avril 2008. Ajouter le site pour enfant.

⁶⁶ www.mcccf.gouv.qc.ca/phips/phips1.htm (6 novembre 2008)

7. Conclusion

Au cours des années 1980, François Picard (1983) et Daniel La Roche (1988) ont tous deux réalisé un bilan faisant le point sur l'archéologie maritime au Québec. Depuis leur travaux, aucun bilan n'avait encore été réalisé sur le sujet et ce, même si de nombreux développements avaient manifestement été réalisés en archéologie maritime. Puisque la bonne gestion du patrimoine passe avant tout par la connaissance de l'état des recherches, il est apparu nécessaire au MCCCCF de faire le point sur la documentation dont il dispose en matière de patrimoine maritime. En faisant état, en premier lieu, de la documentation associée aux épaves et anciens quais, le bilan couvre déjà un très vaste volet du patrimoine culturel maritime du Québec.

L'exercice a permis de constater que les recherches effectuées par Parcs Canada, le CHASQ et autres intervenants ont produit un vaste corpus de données maintenant disponible à la consultation. Spécialement au cours des 20 dernières années, le patrimoine archéologique terrestre a bénéficié de l'expertise d'archéologues qui se sont notamment spécialisés dans l'étude des anciennes infrastructures d'accostage. Plus récemment, la valeur scientifique des épaves et des quais a été rehaussée par de nouvelles approches scientifiques et par le raffinement des techniques de recherches. Suivant cette tendance, les opérations archéologiques futures devraient générer une masse d'informations toujours plus appréciable. Rappelons également que l'étude de l'histoire maritime du Québec pourra compter sur de nombreux sites archéologiques qui n'ont toujours pas été exploités et dont la valeur semble avoir été sous-estimée pendant les dernières décennies.

Il demeure que ce bilan n'a été réalisé qu'à partir des données disponibles dans l'ISAQ. Or, bon nombre de renseignements sur les épaves et anciennes structures d'accostage du Québec ne figurent pas dans l'ISAQ mais ailleurs au sein d'autres institutions. Le présent bilan présenterait assurément un portrait plus juste du patrimoine maritime québécois dans le cas où il serait complété d'un inventaire regroupant les données provenant d'autres institutions. Mentionnons ici les paliers gouvernementaux fédéraux comme Parcs Canada et le Ministère des Transports. D'autres institutions comme les universités et les municipalités sont également susceptibles d'apporter des renseignements intéressants sur les épaves et anciens quais du Québec. À l'aube de l'amendement de la loi sur la marine marchande visant à réglementer les sites d'épaves, une connaissance plus complète du patrimoine maritime permettrait assurément une meilleure protection des ressources archéologiques maritimes.

Bibliographie

- ANCTIL-TREMBLAY, Alain. AUDET, Florentine, 1983 : *Les Éboulements : 300 ans d'histoire*. Éd. Maison primevère, Québec, 263 pages.
- BELISLE, Jean, 1994 : *À propos d'un bateau à Vapeur*. Hurtubise HMH, Montréal 1994.
- BELISLE, Jean et LÉPINE, André, 2003 : « La salle des machines du vapeur P.S. Lady Sherbrooke » dans *Mer et monde. Question d'archéologie maritime*. A.A.Q., coll., Hors Série n°1, Archéologiques, Québec.
- BERGERON, André et MORIN, Kateri, 2003 : « Conservation archéologique et patrimoine maritime : même combat ! » dans *Mer et monde. Question d'archéologie maritime*. A.A.Q., coll. Hors Série n° 1, Archéologiques, Québec.
- BERGERON, André et RÉMILLARD, France, 2000 : *L'archéologue et la conservation. Vade-mecum québécois*. 2^e édition revue et augmentée. Centre de conservation du Québec. Québec.
- BERNIER, Marc-André, 1995a : *Rapport de prospection archéologique subaquatique sur le site du Corossol (EaDo-1)*. Parcs Canada, Services d'archéologie subaquatique. Rapport déposé au Centre de documentation en archéologie, MCCCCF, Québec.
- BERNIER, Marc-André, 1996 : *Rapport de surveillance sur le site Corossol. Mai 1995*, Parcs Canada. Service d'archéologie subaquatique. Rapport déposé au Centre de documentation en archéologie, MCCCCF, Québec.
- BERNIER, Marc-André, 1996a : *Rapport intérimaire sur les travaux archéologiques subaquatiques de l'épave de l'Anse aux Bouleaux (DiDt-8)*. Mai/juin 1995. Parcs Canada, Services d'archéologie subaquatique. Rapport déposé au Centre de documentation en archéologie, MCCCCF, Québec.

- BERNIER, Marc-André, 1997: *Rapport de prospection archéologique subaquatique. Parc marin du Saguenay/Saint-Laurent, 1995*. Parcs Canada, Services d'archéologie subaquatique. Rapport déposé au Centre de documentation en archéologie, MCCCCF, Québec.
- BERNIER, Marc-André, 1998 : *Rapport de prospection archéologique subaquatique, Parc marin du Saguenay/Saint-Laurent, 1995*, Parcs Canada, Services d'archéologie subaquatique. Rapport déposé au Centre de documentation en archéologie, MCCCCF, Québec.
- BERNIER, Marc-André, 1999 : « Le Corossol, le fond de l'histoire » dans *La revue d'histoire de la Côte-Nord*. Société historique de Sept-Îles, n° 28, mai 1999. Sept-Îles.
- BERNIER, Marc-André, 2001a : *Prospection archéologique subaquatique 2000. Parc marin du Saguenay/Saint-Laurent*. Parcs Canada, Service d'archéologie subaquatique. Rapport déposé au Centre de documentation en archéologie, MCCCCF, Québec.
- BERNIER, Marc-André, 2002 : *Prospection subaquatique 2001. Parc marin du Saguenay/Saint-Laurent*. Parcs Canada. Service d'archéologie subaquatique. Rapport déposé au Centre de documentation en archéologie, MCCCCF, Québec.
- BERNIER, Marc-André, 2002a : *Épave de Tourelle. Rapport d'intervention archéologique 2001*. Parcs Canada, Centre de services de l'Ontario. Rapport déposé au Centre de documentation en archéologie, MCCCCF, Québec.
- BENIER, Marc-André, 2003 : « La guerre du golfe : étude nomothétique de la stratégie navale en Nouvelle-France à travers les épaves du golfe du Saint-Laurent » dans *Mer et monde. Question d'archéologie maritime*. A.A.Q., coll. Hors Série n° 1, Archéologiques, Québec.
- BERNIER, Marc-André et al. , 1997: *Un navire de la flotte de Phips (1690). Rapport de la fouille archéologique subaquatique de l'Anse aux Bouleaux (DiDt-8), campagne 1996*. Parcs Canada.

Service d'archéologie subaquatique. Rapport déposé au Centre de documentation en archéologie, MCCCCF, Québec.

BERNIER, Marc-André et autres 2008 : *L'épave du Elizabeth and Mary (1690). Fouilles archéologiques : Rapport d'activités 1997*. Parcs Canada, Service d'archéologie subaquatique. Centre de services de l'Ontario. Rapport déposé au Centre de documentation en archéologie, MCCCCF, Québec.

BRADLEY, Charles, DUNNING, Phil et GUSSET, Gérard, 2003: « Material Culture from the *Elizabeth and Mary* (1690): Individuality and Social Status in Late 17th-Century New England Assemblage » dans *Mer et monde. Question d'archéologie maritime*, A.A.Q, coll. Hors Série n° 1. Archéologiques, Québec.

BRYCE, Douglas, 1984 : *L'armement du Machault, une frégate française du XVIII^e siècle*. Parcs Canada, Ministre des Approvisionnements et services Canada, 1984. 70 p.

CAMU, Pierre, 1996 : *Le Saint-Laurent et les Grands Lacs au temps de la voile. 1608-1850*. Cahiers du Québec. Collection Géographie. Hurtubise HMH. Ville La Salle. Québec. 364 p.

CAMU, Pierre, 2005 : *Le Saint-Laurent et les Grands Lacs au temps de la vapeur. 1850-1950*. Cahiers du Québec. Collection Géographie. Hurtubise HMH. Ville La Salle. Québec. 624 p.

CLOUTIER, Céline, 1998 : *Intervention archéologique. Place de la Gare*. Rapport de fouille archéologique réalisé pour le Centre de développement économique et urbain. Division design et patrimoine. Ville de Québec. Rapport déposé au Centre de documentation en archéologie, MCCCCF, Québec.

CONSEIL DE L'EUROPE, (ouvrage collectif), 1978: *The Underwater Cultural Heritage. Report of the Committee on Culture and Education* Strasbourg, 205 p.

DAGNEAU, Charles, 2002 : *Les Batteaux plats en Nouvelle-France*. Mémoire de maîtrise déposé à l'Université de Montréal au département d'anthropologie. Document déposé au Centre de documentation en archéologie, MCCCCF, Québec.

DAGNEAU, Charles, 2004: « The *Batteaux-plats* of New-France » dans *The International Journal of Nautical archaeology*. Vol.33. n°2. Article de périodique déposé au Centre de documentation en archéologie, MCCCCF, Québec.

DAGNEAU, Charles, 2008 : « Les *bateaux plats*. L'efficacité dans la simplicité » dans *Continuité*, n° 116, printemps 2008, Québec.

DANIEL, A. 1983 : *Charlevoix au temps de François Gaudrault*. De Charlevoix à Mistassini, Lac Saint-Jean. Série « Une merveilleuse Odyssée », Tome II et IV. Cahiers d'histoire régionale. Série D. Société historique du Saguenay. Éditions des sciences modernes. Chicoutimi.

DUROCHER, René, LINTEAU, Paul-André, ROBERT, Jean-Claude
Histoire du Québec contemporain. De la confédération à la crise. 1867-1929. Boréal Express, Montréal, 1979. 645 pages.

FRANCK, Alain, 1985 : *Quais de Kamouraska et goélette Monica L. : Étude historique et de potentiel archéologique*, Ministère des Affaires culturelles, Direction régionale de l'Est-du-Québec. 87 p.

FRANCK, Alain, 1992 : *Étude et inventaire des vestiges du patrimoine maritime de la rive sud (Région de Québec)*. Groupe d'initiative et de recherches appliquées au milieu (GIRAM), Ministère des affaires culturelles, Québec.

FRANCK, Alain, 2008 : « Patrimoine à la dérive » dans *Continuité*, n° 116, printemps 2008, Québec.

GAGNÉ, David, 2008 : « La *Davie*, une gloire méconnue » dans *Continuité*, n° 116, printemps 2008, Québec.

GIRARD, Camil et PERRON, Normand, 1979 : *Histoire du Saguenay-Lac-Saint-Jean*. coll. Les régions du Québec. n° 2. Institut québécois de recherche sur la culture, Québec, 668 p.

GIROUX, Pierre, 1996a : Expertise archéologique sur les berges de la rivière Beauport, du barrage du moulin Brown au boulevard Sainte-Anne. Rapport réalisé pour le comité de valorisation de la rivière Beauport. Rapport déposé au Centre de documentation en archéologie, MCCCCF, Québec.

GROUPE DE RECHERCHES EN HISTOIRE DU QUÉBEC, 1988 : *Fouilles de sauvetage et expertise archéologique au marché Finlay*. Rapport réalisé pour le Service de l'urbanisme. Division du Vieux-Québec et du patrimoine. Ville de Québec. Rapport déposé au Centre de documentation en archéologie, MCCCCF, Québec.

GROUPE DE RECHERCHES EN HISTOIRE DU QUÉBEC, 1995b : *Relevés et cueillette archéologique de surface au chantier A. C. Davie*. Document déposé au Centre de documentation en archéologie, MCCCCF, Québec.

HAMELIN, Jean, 1971 *Histoire économique du Québec. 1851-1896*. coll. Histoire économique du Canada français. Centre de recherche en histoire économique du Canada français. Éd. FIDES, Montréal, 436 pages.

LA ROCHE, Daniel, 1986 : *La surveillance archéologique et le sauvetage de vestiges archéologiques au Musée de la Civilisation à Québec*. Rapport réalisé pour la Société immobilière du Québec et déposé au Centre de documentation en archéologie, MCCCCF, Québec.

LA ROCHE, Daniel, 1988 : *Les pirogues au Québec. Recherche documentaire et état de la situation*. Direction générale du patrimoine. Ministère des Affaires Culturelles. Rapport déposé au Centre de documentation en archéologie, MCCCCF, Québec.

LA ROCHE, Daniel, 1988 : *L'archéologie subaquatique au Québec et au Canada. État de la situation*. Ministère des affaires culturelles, Direction générale du Patrimoine. Québec.

LA ROCHE, Daniel, 1992 : *Rapport de prospection archéologique subaquatique, parc marin du Saguenay*. Parcs Canada, Direction des lieux et des parcs historiques nationaux, Rapport déposé au Centre de documentation en archéologie, MCCCCF, Québec.

LA ROCHE, Daniel, 1994 : « L'archéologie des installations portuaires à Québec : un portrait évolutif ? » *Mémoires vives*, n° 6, printemps-été, Montréal.

LA ROCHE, Daniel et WADDELL Peter, 1999 : *Rapport d'inspection préliminaire de l'épave de l'Empress of Irland et proposition d'un cadre de gestion pour cette ressource patrimoniale*. Parcs Canada, Service d'archéologie subaquatique. Rapport déposé au Centre de documentation en archéologie, MCCCCF, Québec.

LASERRE, Jean-Claude 1980 : *Le Saint-Laurent : grande porte de l'Amérique*. Cahiers du Québec. Collection Géographie. Hurtubise. Ville La Salle. Québec. 753 p.

LÉPINE, André, 1978-1980 : *Reconnaissance archéologique subaquatique dans la rivière Richelieu*. Comité d'histoire et d'archéologie subaquatique de Québec. Rapports de prospection archéologique déposés au Centre de documentation en archéologie, MCCCCF. Québec. (En trois phases : Phase I : 1978, Phase II : 1979 et Phase III : 1980).

LÉPINE, André, 1981 : *Le projet Gaspé. Une reconnaissance archéologique sur le littoral gaspésien près de Pointe-Jaune afin de localiser les vestiges d'une épave de vaisseau ancien*. DdDb-3. Comité d'histoire et d'archéologie subaquatique du Québec. Rapport déposé au Centre de documentation en archéologie, MCCCCF. Québec.

LÉPINE, André, 1983 : *La Richelieu archéologique*. La société du Musée Militaire et Maritime de Montréal, Montréal. 141 p.

LÉPINE, André, 1983 : *Épave de Pointe-Jaune. Gaspé. Rapport préliminaires sur les travaux d'archéologie subaquatique effectués sur le site de Pointe-Jaune. Baie de Gaspé en 1982*. Comité

d'histoire et d'archéologie subaquatique. Rapport déposé au Centre de documentation en archéologie, MCCCCF. Québec.

LÉPINE, André, 1984 : *Épave de Pointe-Jaune Gaspé. Rapport sur les prélèvements d'échantillons archéologiques effectués sur le site de l'épave de Pointe Jaune dans la Baie de Gaspé*. Comité d'histoire et d'archéologie subaquatique. Rapport déposé au Centre de documentation en archéologie, MCCCCF. Québec.

L'HOURL, Michel et VEYRAT, Elisabeth, 2000-2005 : *Un corsaire sous la mer, les épaves de la Natière*. Volumes 1 à 5, Adramar, Paris.

LOEWEN, Brad et CLOUTIER, Céline, 2003 : « Le chantier naval royal à Québec et le savoir faire maritime au XVIII^e siècle » dans *Mer et monde. Question d'archéologie maritime*. A.A.Q., coll. Hors Série n^o 1, Archéologiques, Québec.

LOEWEN, Brad et SIMARD, Frédéric, 2007 : « La tête du lac Mégantic au temps de la navigation à vapeur, 1880-1930 » dans *Entre lacs et montagnes au Méganticois. 12000 ans d'histoire amérindienne*. Paléo-Québec n^o 32. Recherches amérindiennes au Québec. Montréal.

NAUTICAL ARCHAEOLOGY SOCIETY, 2008: *Underwater Archaeology: The NAS Guide to Principles and Practice*.Portsmouth.

PARCS CANADA, 1984: *Le recouvrement du Machault, une frégate française du XVIIIe siècle*. Document déposé au Centre de documentation en archéologie, MCCCCF. Québec.

PARCS CANADA, 1998 : « Lignes directrices pour l'évaluation des épaves de navires d'importance historique nationale au Canada » dans *Commission des lieux et monuments historiques du Canada*. Ottawa.

PARCS CANADA, 1997: *Nautical Archaeology Society. Archéologie subaquatique. Notes de cours*. Document non publié.

- PEARSON, C. 1977: « On-site Conservation Requirements for Marine Archaeological Excavations », *International Journal of Nautical Archaeology and Underwater Exploration*, vol. 6, p. 37-46.
- PICARD, François, 1982 : *Constat de la situation du patrimoine maritime du Québec*, Commission des biens culturels, Québec.
- PICARD, François, 1983 : *Le patrimoine maritime au Québec. État de la situation et recommandations*. Commission des biens culturels du Québec. Direction générale des publications gouvernementales du ministère des Communications. Québec.
- PROULX, Gilles, 1984 : *Entre France et Nouvelle-France*. Éditions Marcel Broquet, Québec, Laprairie. 197 p.
- PROULX, Jean-Pierre, 1978 : *Inventaire des naufrages. Parcs Canada*. Ottawa.
Dossier déposé au Centre de documentation en archéologie, MCCCCF, Québec.
- ROULEAU, Serge, 1997 : *Les installations portuaires des marchands Lymburner, Monroe et Bell (CeEt-536). Rapport de recherches archéologiques*. Ville de Québec. Centre de développement économique et urbain. Division design et patrimoine. Rapport déposé au Centre de documentation en archéologie, MCCCCF, Québec.
- ROULEAU, Serge, 2008 : « La face cachée du port » dans *Continuité*, n° 116, printemps 2008. Québec.
- SAINT-PIERRE, Serge et CÔTÉ, Robert, 1990 : *La fonction commerciale de Place-Royale entre 1820 et 1860*. Groupe de recherches en histoire du Québec rural inc. Les publications du Québec. Collection Patrimoines. Québec, 309 pages.
- SIMARD, Frédéric, (en préparation) : *Les quais de l'estuaire du Saint-Laurent, 1880-1930. Une étude en archéologie historique*. Mémoire de maîtrise en anthropologie, Université de Montréal, Montréal.

SIMARD, Frédéric, 2008 : *Découverte d'un site archéologique d'épave à l'embouchure de la rivière Etchemin (CeEt-885)*. Université de Montréal. Rapport déposé au Centre de documentation en archéologie, MCCCCF, Québec.

SIMONEAU, Daniel, 2003a : *Îlot Hunt 2001-2002. Rapport d'interventions archéologiques*. Ville de Québec. Rapport déposé au Centre de documentation en archéologie, MCCCCF, Québec.

SIMONEAU, Daniel et ROULEAU Serge, 1988 : *Rapport de surveillance archéologique, rue Sault-au-Matelot, Saint-Jacques, Saint-Antoine, Québec*. Ville de Québec. Rapport déposé au Centre de documentation en archéologie, MCCCCF, Québec.

SLATER, Philippe, 1996: *Projet d'assainissement des eaux. Surveillance archéologique des travaux d'excavation et de mise en place du nouveau système d'aqueduc et d'égoût sur le site des îlots Etchemins (CeEt-782)*. Rapport réalisé pour la Ville de Saint-Romuald et les Frères de l'instruction chrétienne et pour la Société Québécoise d'assainissement des eaux. Centre de documentation en archéologie, MCCCCF, Québec.

SOCIÉTÉ DES RÉCIFS ARTIFICIELS DE L'ESTUAIRE DU QUÉBEC, *L'épave de l'Empress of Ireland. Bien culturel protégé. Guide pour la plongée*. Brochure. Ministère des Pêches et Océans. Québec Canada)

SOMCYNSKY, Pablo, 1980 : *Rapport des activités de surveillance archéologiques à la Place-Royale de Québec et de la fouille de sauvetage de la tour Sud-Ouest de la seconde habitation de Champlain*. Rapport déposé au Centre de documentation en archéologie, MCCCCF, Québec.

SULLIVAN, Cathrine, 1986, *L'héritage du Machault : une collection d'artéfacts du XVIIIe siècle*. Direction des lieux et des parcs historiques nationaux, Parcs Canada, Environnement Canada. Ottawa.

UNESCO, 2001 *Convention sur la protection du patrimoine culturel subaquatique*. Paris. 25 p.

VÉRONNEAU, François, 1989 : *Inventaire archéologique des rues et des réseaux souterrains de Montréal 1988 (BjFj-50) Rue de la Commune, Lemoyne, St-Jean, Saint-Nicolas et Saint-Sacrement*. S.A.N.M. Rapport réalisé pour la Direction du patrimoine. Ville de Montréal. Rapport déposé au Centre de documentation en archéologie, MCCCCF, Québec.

WADDELL, Peter et HARRIS, Ryan, 2001: *Anse St-Jean Wharf Survey*. Parcs Canada, Service d'archéologie subaquatique, Rapport déposé au Centre de documentation en archéologie, MCCCCF, Québec.

Bibliographie

Autres sources non-cités ayant servi à l'élaboration du bilan

ARKÉOS, 1996c : *Réaménagement des voies ferrées sur la propriété fédérale. Supervision archéologique. Sites BjFj-56 et BjFj-63*. Rapport déposé au Centre de documentation en archéologie, MCCCCF, Québec.

ARKÉOS, 2006l : *Projet du parc Lévis-Atwater, canal de Lachine. Inventaire, fouille et surveillance archéologique à l'emplacement du Bassin Brewster (BiFj-11), 2001*. Rapport archéologique déposé au Centre de documentation en archéologie, MCCCCF, Québec.

BAKER, Emerson et autres 2008 : *L'épave du Elizabeth and Mary (1690). Fouilles archéologiques: Rapport d'activités 1997*. Service d'archéologie subaquatique. Centre de service de l'Ontario. Parcs Canada. Rapport déposé au Centre de documentation en archéologie, MCCCCF.

BERGERON, André, 1996: « Archéologie et conservation, convergence ou divergence ?-Vestiges archéologiques, la conservation *in situ* ». Actes du deuxième colloque international de l'ICAHM, Montréal : 315-322.

BERNIER, Marc-André, 2001 : *Épave de Tourelle (DhDo-3). Résumé d'intervention de terrain 2000*. Rapport déposé au Centre de documentation en archéologie, MCCCCF, Québec.

CÉRANE, 1991a : *Surveillance archéologique de l'implantation du réseau électrique souterrain dans les secteurs Orléans, Lévis et Beauce en 1990*. Rapport archéologique déposé au Centre de documentation en archéologie, MCCCCF, Québec.

CÉRANE, 1994f : *Surveillance archéologique dans les secteurs Orléans, Lévis, Thetford et Beauce*. Rapport réalisé pour Hydro-Québec déposé au Centre de documentation en archéologie, MCCCCF, Québec.

- CÉRANE, 1997a : *Surveillance archéologique projets souterrains 1996. Secteur Orléans, Lévis et Appalaches*. Rapport réalisé pour Hydro-Québec et déposé au Centre de documentation en archéologie, MCCCCF, Québec.
- DAHL H. Edward, ESPESET, Helene, LAFRANCE, Marc, TRUDEL, Thiery, 1975: *La ville de Québec, 1800-1850 : un inventaire de cartes et plans*. Collection Mercure, dossier n°13. Musée National de l'Homme. Hull.
- ETHNOSCOP, 1996k : *Bassin de rétention du collecteur Parc Lafontaine. Faubourg Québec. Travaux d'archéologie 1994-1995*. Rapport réalisé pour le Service de Génie et de l'Urbanisme, Ville de Montréal. Rapport déposé au Centre de documentation en archéologie, MCCCCF, Québec.
- FRANCK, Alain, 1994 : *Évaluation patrimoniale de l'épave du paquebot Empress of Ireland 1906-1914*. Rapport réalisé pour la Direction du Bas-Saint-Larent à Rimouski et du M.C.C. Rapport déposé au Centre de documentation en archéologie, MCCCCF, Québec.
- GAUVIN, Robert, 2001 : *Lieu historique national du Canada du Phare-de-Pointe-au-Père, rapport d'activité archéologique-2001*. Services archéologiques / Patrimoine culturel et biens immobiliers. Parcs Canada. Centre de services du Québec. Rapport déposé au Centre de documentation en archéologie, MCCCCF, Québec.
- GIROUARD, Marc, 1992 : *Prospection sous-marine sur le site du naufrage de la flotte de Walker (Îles-aux-Œufs, Pointe-aux-Anglais, Côte-Nord)*. Rapport déposé au Centre de documentation en archéologie, MCCCCF, Québec.
- GUIMONT, Jacques, 1994a : *Lieu historique national Cartier-Brébeuf. Inventaire des ressources archéologiques*. Rapport réalisé pour Parcs Canada et déposé au centre de documentation en archéologie, MCCCCF, Québec.
- KIRJAN, Corneliu, 1980 : *Rapport de voyage : site du complexe industriel pour l'exploitation du bois, DdEh-6*. Rapport déposé au Centre de documentation en archéologie, MCCCCF, Québec.

- LAFRANCE, Jean 1972 : *Les épaves du Saint-Laurent (1650-1760)*. Les Éditions de l'Homme, Montréal.
- LALANDE, Dominique 1998a : *Surveillance archéologique sur le boulevard Champlain, Québec (CeEt-803 et CeEt-149)*. Ville de Québec. Rapport déposé à la ville de Québec au Centre de documentation en archéologie, MCCCCF Québec.
- LACOMBE, Marthe 1980 : *Documentation sur le site de la mine d'ocre de St-Paul-du-Nord. DcEh-2*. Dossier déposé au Centre de documentation en archéologie, MCCCCF. Québec.
- LA ROCHE, Daniel, 1991a: *Rapport préliminaire de prospection à la baie Sainte-Catherine, parc marin du Saguenay*. Service canadien des parcs. Rapport déposé au Centre de documentation en archéologie, MCCCCF, Québec.
- LAUZON, Daniel, 1999 : *Bilan du patrimoine. Transport, communications et services publics : Série 4000. Fonction commerciale : Série 5000*, collection Patrimoine, dossier 104, MCC, Québec.
- McGAIN, A. et NIELLON, F.1992 : *La baie de Brador, Basse-Côte-Nord. Étude sur le potentiel archéologique des sites EiBh-34 et EiBh-114*. Rapport effectué pour la municipalité de Blanc Sablon et déposé au Centre de documentation en archéologie, MCCCCF, Québec.
- MINISTÈRE DE LA CULTURE ET DES COMMUNICATIONS, 1998: *Épave de l'Empress of Ireland. Sainte-Luce*. Document déposé au Centre de documentation en archéologie, MCCCCF, Québec.
- MOSS, William, 1984 : Note sur le site DhDw-5, village de Saint-Nicolas. « Rapport de visite » déposé au Centre de documentation en archéologie, MCCCCF, Québec.
- PROULX, Jean-Pierre, 1978 : *Inventaire des naufrages*. Parcs Canada. Document non-publié.

SAVARD, Mario, 1993 : *Surveillance archéologique dans le Vieux-Port de Québec lors de la construction des quartiers de l'École navale*. Québec, Groupe de recherche en histoire du Québec inc. Rapport déposé au Centre de documentation en archéologie, MCCCCF, Québec.

SULLIVAN, Catherine, 1986: *Legacy of the Machault. A collection of 18th century Artifacts*. Ministère des approvisionnements et services du Canada, Ottawa.
Document déposé au Centre de documentation en archéologie, MCCCCF.

TANGUAY, André, 1983 : *Rapport d'activité concernant la surveillance archéologique effectuée pour la ville de Québec*. Rapport déposé au Centre de documentation en archéologie, MCCCCF, Québec.

TREMBLAY, Y. et TANGUAY, A. (CERANE), 1987 : *Surveillance archéologique du Vieux-Québec : travaux souterrain de 1986*. Rapport déposé au Centre de documentation en archéologie, MCCCCF, Québec.

VÉTILLART, H., 1902 : *Les Ports maritimes de l'Amérique du Nord sur l'Atlantique, Régime administratif des voies navigables et des ports aux Etats-Unis*. Veuve Ch. Dunod, Paris. 589 p.

Bibliographie
Dossiers en pré-inventaire
Centre de documentation en archéologie (MCCCF)

- *Éléphant (L') (CgEq-A)*
Document de pré-inventaire : 006107

- *L'île du Pot-à-l'eau-de-vie.*
Document de pré-inventaire : 006316

- *Naufrage du Bossel à Cap-Chat (DgDq-A)*
Document de préinventaire : 006033

- *Naufrage du Cerf (DaEi-d)*
Document de pré-iventaire : 006296

Sites Internet consultés

ADRAMAR

www.adramr.fr

(Dernière consultation, 6 novembre 2006)

Comité d'histoire et d'archéologie subaquatique du Québec (Site du MCCCCF)

www.mcccf.gouv.qc.ca/reseau-archeo/partenai/chasq.htm

(Dernière consultation, 5 novembre 2008)

Groupe de recherche en dendrochronologie historique

www.grdh-dendro.com

(Dernière consultation, 4 novembre 2008)

La fouille du Lady Sherbrooke. Une porte ouverte vers le passé

www.mcccf.qc.ca/réseau-archeo/partenai/lady.htm

(Dernière consultation, 9 avril 2008)

Le sauvetage archéologique de l'épave d'un vaisseau de la flotte de Phips

www.mcccf.gouv.qc.ca/phips/phips1.htm

(Dernière consultation, 6 novembre 2008)

Lieu historique national de la Bataille-de-la-Ristigouche

www.pc.gc.ca/lhn-nhs/qc/Ristigouche/

(Dernière consultation, 9 avril 2008)

Lieu historique du Canada de la Grosse-île-et-le-Mémorial-des-Irlandais

www.pc.gc.ca/lhn-nhs/qc/grosseile/natcul/tourf.asp

(Dernière consultation, 6 novembre 2008)

Musée de Pointe-à-Cailière

www.pacmusee.qc.ca

(Dernière consultation, 9 décembre 2008)

Nautical Archaeology Society

www.nasportsmouth.org.uk

(Dernière consultation, 20 décembre 2008)

Répertoire du Patrimoine Culturel du Québec

www.patrimoine-culturel.gouv.qc.ca

(Dernière consultation, 2 avril 2008)

Scubapédia (article sur le parc sous-marin du lac Saint-François)

<http://scubapedia.ca>

(Dernière consultation, 20 décembre 2008)

Site historique maritime de Pointe-au-Père

www.shmp.qc.ca

(Dernière consultation, 3 novembre 2008)

Annexes

Annexe A. Catégorisation des sites d'épave et d'ancien quai.

Explication des diverses informations contenues dans les tableaux

- **Code Borden :**

Il s'agit du code Borden attribué par le MCCCCF au site archéologique contenant l'épave ou le quai. Notons qu'un site archéologique (et un code Borden) peut s'étendre à plusieurs épaves ou quais. Spécialement pour les sites de quai, le phénomène inverse est également possible : un quai peut également s'étendre à plusieurs sites archéologiques.

- **Nom du site :**

Il s'agit du nom utilisé dans les rapports archéologiques pour désigner le site d'épave ou le site de quai. L'ISAQ utilise ce nom dans le système de classement.

- **Municipalité**

Municipalité dans laquelle se trouve le site archéologique. Pour les sites d'épave souvent situés loin au large, c'est le nom de la municipalité la plus rapprochée qui est indiqué. Dans certains cas, on a préféré donner le nom de la baie, de la rivière ou tout autre toponyme pertinent.

- **Région :**

Région administrative dans laquelle se trouve le site archéologique.

- **Datation :**

Cette colonne du tableau présente le plus justement possible, la date du naufrage. Lorsque la date de la construction du bateau est connue la mention « construction » précède la date indiquée. Pour les quais, la date indiquée concerne uniquement la construction. Parfois précise et parfois approximative, la datation présentée dans le tableau n'est généralement qu'hypothétique. Dans plusieurs cas il s'agit de la datation avancée par l'auteur dans le dernier rapport réalisé sur le sujet.

- **Catégories d'épaves**

La catégorisation des épaves a été établie selon les grandes étapes évolutives de la navigation dans le Saint-Laurent (et ses affluents). On y retrouve les périodes suivantes :

- o **Régime français (XVII^e siècle-1760) :**

Période caractérisée par une timide navigation transatlantique. L'échouage et le transbordement des marchandises au moyen d'embarcation à faible tirant d'eau caractérisent le Régime français. Seules quelques rares infrastructures portuaires sont construites devant Québec. La navigation intérieure se développe.

- o **Régime anglais (1760-1800) :**

Période d'intensification de la navigation hauturière et intérieure. On assiste au développement et au parachèvement des infrastructures portuaires débutées au Régime français.

- o **Période 1800-1850 :**

Période caractérisée par l'intensification de la navigation transatlantique avec l'accélération de l'exploitation forestière. Apparition des bateaux à vapeurs. Modification et allongement des infrastructures portuaires.

- o **Période 1850-1900 :**

Période caractérisée par le développement et l'intensification de la navigation interrégionale. Développement des navires motorisés en marge de la navigation à voile. Utilisation massive des quais à caissons.

- o **Période 1900-1950 :**

Période caractérisée par le déclin de la navigation intérieure et le développement du réseau de transport terrestre.

Spécifiquement aux sites d'épave, en plus de la période qui lui est attribuée, l'épave peut être associée à la navigation intérieure ou la navigation hauturière. Il s'agit d'une variante qui influencera considérablement la valeur patrimoniale du site d'épave.

- **Catégorie architecturale des quais**

En général, le potentiel archéologique des vestiges de quais est relativement proportionnel à leur ancienneté. Leur catégorisation ne suit toutefois pas les divisions temporelles associées aux épaves mais suit plutôt l'évolution architecturale des infrastructures d'accostage. Cette évolution est le produit des étapes successives du développement de la navigation dans le fleuve Saint-Laurent et ses affluents.

- o **Catégorie architecturale 1: Quai de maçonnerie (1690-1750)**
- o **Catégorie architecturale 2: Parements de bois avec tirants (1750-1800)**
- o **Catégorie architecturale 3: Quai à caissons (1800-1950)**
- o **Catégorie architecturale 4: Quai sur pilotis**

L'évolution architecturale des quais est décrite de façon détaillée dans le chapitre traitant de la définition des biens associés au patrimoine maritime. D'ordre général, le potentiel archéologique qu'offre un site est inversement proportionnel à la quantité de vestiges trouvés pour sa catégorie architecturale. (ex: moins de cinq quais de maçonnerie ont été découverts à ce jour). Suivant cette tendance, le potentiel diminue selon que l'on passe de la première catégorie à la seconde et de la seconde à la troisième⁶⁷. La catégorie 4 implique les quais sur pilotis qui n'ont pas suivi l'évolution générale de l'architecture portuaire. Les vestiges de cette catégorie comme ceux de la catégorie 1 sont encore peu nombreux à avoir été répertoriés et ils représentent un intérêt archéologique certain.

- **Contexte environnemental**

Le contexte environnemental décrit le lieu physique dans lequel repose le site archéologique. La façon d'aborder le site maritime varie d'abord selon le fait que l'on se trouve en présence d'un site en milieu terrestre ou aquatique. Les sites en milieu aquatique regroupent les vestiges submergés et semi-

⁶⁷ Cette tendance ne s'applique pas aux régions du Québec où l'histoire économique est moins connue. Par exemple, un quai à caissons (Catégorie 3) dans le Fjord du Saguenay peut revêtir autant d'importance qu'un quai de maçonnerie (Catégorie 1) dépendamment des informations disponibles sur le développement de la région.

submergés. Selon l'endroit où ils se trouvent sur le territoire québécois, ils sont en contexte maritime, lacustre ou en contexte de rivière. Les sites d'épave ou de quai ont été également trouvés en milieu terrestre (en surface ou en stratigraphie). Ces sites sont aussi attribuables au contexte maritime, fluvial, lacustre ou au contexte de rivière. La profondeur est également un facteur déterminant dans l'élaboration de la fouille archéologique.

O La profondeur

L'accessibilité du site ne dépend pas seulement de son contexte environnemental mais aussi de la profondeur à laquelle il repose. Dépendamment de la profondeur, les moyens techniques permettant l'accès au site varient considérablement. D'une part, la profondeur a une incidence directe sur les moyens qui devront être mis en œuvre dans le cadre d'une intervention archéologique sur le site. D'autre part, la profondeur présente un bon indice de la vulnérabilité du site quant aux intempéries et au pillage.

▪ Faible profondeur (0 à 5 mètres) :

À cette profondeur, les vestiges d'épave ou de quai sont généralement visibles de la surface si l'eau offre une visibilité acceptable. La localisation, la délimitation ainsi que la description sommaire des vestiges peut donc être réalisée avec des moyens relativement simples. À l'inverse, la faible profondeur présente le désavantage d'exposer le site au pillage et aux intempéries dont la violence est accentuée près de la surface (vents, marées, courants, dynamique des glaces, envasement et ensablement). Les avantages et inconvénients que présente la profondeur des sites peuvent toutefois être atténués par l'éloignement géographique ou toutes autres difficultés d'accès. Par exemple, il n'est pas rare de découvrir des sites d'épave à faible profondeur mais isolés sur un banc de sable à des kilomètres de la terre ferme.

▪ Profondeur moyenne (5 à 10 mètres) :

À part en contexte maritime (ou estuarien), les sites archéologiques submergés ne sont généralement pas visibles de la surface lorsqu'ils reposent à plus de 5 mètres de profondeur. L'intervention archéologique à profondeur moyenne nécessite un équipement

de plongée complet ainsi que des instruments de prospection et d'enregistrement adaptés aux réalités subaquatiques (ex : système d'éclairage suffisant, boîtiers submersibles de bonne qualité). Bien que ces sites soient généralement à l'abri de la plupart des intempéries, ils ne sont pas protégés de la cueillette d'artéfacts que peuvent pratiquer la plupart des plongeurs de plaisance. Les plongeurs débutants comme les plongeurs avancés sont autorisés à plonger à moins de 10 mètres de profondeur.

- **En eau profonde (plus de 10 mètres) :**

À plus de 10 mètres de profondeur, l'intervention archéologique nécessite généralement des moyens plus sophistiqués à cause de la diminution de la luminosité. Aux environs de 30 mètres, les interventions archéologiques sont d'autant plus ardues puisque la consommation d'oxygène à cette profondeur est augmentée de façon excessive, empêchant la plupart des interventions archéologiques de longue durée. Le repérage des sites archéologiques en eau profonde requiert également l'utilisation d'appareils de prospection électronique sophistiqués (ex : sonar à projection latérale). En revanche, cette profondeur protège les vestiges contre la plupart des intempéries et diminue fortement le pillage.

- **Description des opérations archéologiques**

Dépendamment de l'avancement des recherches, chaque site d'épave ou de quai a fait l'objet d'une étude plus ou moins poussée qui s'étend de la simple mention dans un document à l'étude archéologique complète des vestiges. Il est important de noter que chacune des catégories est exclusive aux autres. Ainsi, le site ayant fait uniquement l'objet d'une mention n'est pas recompilé à travers les autres catégories (ex. Mention et localisation, Relevés préliminaires)

- ***Mention :***

Plusieurs documents déposés au Centre de documentation en archéologie (MCCCCFQ) ne font que mentionner la présence d'un site de naufrage ou de vestiges de quais. Au mieux, une localisation très informelle a été fournie (ex : nom d'un village, d'une baie etc.).

- ***Mention et localisation :***

Cette catégorie est attribuée dans le cas où des vestiges d'épave ou de quai ont été repérés et formellement localisés. Ce type d'intervention n'a toutefois pas permis de fournir une description appréciable des vestiges.

o La prospection archéologique :

La prospection archéologique implique la localisation et la délimitation du site d'épave ou de quai. Elle comprend également la réalisation de relevés archéologiques sommaires (mesures, vidéos, photographies). En archéologie terrestre, la prospection archéologique est généralement effectuée lors d'études de potentiel ou en contexte de surveillance archéologique à l'occasion de travaux d'excavation. L'archéologue tente alors d'enregistrer un maximum de données archéologiques en peu de temps et les délais ne lui ont souvent pas permis la consultation préalable de documents d'archives. Pour les recherches archéologiques subaquatiques, la prospection archéologique servira à établir les objectifs d'une éventuelle opération archéologique mieux ciblée. À ce moment de la recherche, l'organisation spatiale des vestiges à l'intérieur du site n'aura toujours pas été précisée.

o Les relevés préliminaires:

Les relevés préliminaires visent principalement à connaître l'organisation spatiale des vestiges à travers le site. Par diverses mesures, on procède à la localisation et la délimitation de chacun des vestiges apparents. Par le biais de sondages archéologiques et d'échantillonnages auprès des vestiges, l'archéologue tente également de comprendre la déposition des sols composants le site ainsi que la nature des artefacts qu'il contient. Les relevés préliminaires sont accompagnés, comme pour la prospection, de divers modes d'enregistrement (notes de terrain, dessins, vidéos, photographies). Contrairement à la simple prospection, les relevés préliminaires permettent d'obtenir une description juste des vestiges et de les localiser précisément dans l'espace.

o L'opération archéologique complète

Comme les relevés préliminaires, l'opération archéologique complète comprend la localisation et la délimitation du site, la réalisation de sondages archéologiques et l'échantillonnage auprès des vestiges ainsi que la réalisation de relevés archéologiques

(mesures, vidéos, photographies). En plus de ces étapes, l'opération archéologique complète implique spécialement une fouille archéologique et le prélèvement d'artéfacts diagnostics. À la lumière d'une recherche documentaire préalable, les artéfacts recueillis permettent de dater le site et d'en connaître la nature. Dans la plupart des cas, l'opération archéologique aura également permis à l'archéologue de commenter l'organisation architecturale des vestiges en les comparant à d'autres vestiges d'épaves ou de quais déjà rencontrés.

Annexe B. Autres documents pertinents déposés au Centre de documentation en archéologie

- **Documentation additionnelle classée dans l'ISAQ**

Mis à part les documents archéologiques (rapports de fouille, rapports de prospection, rapports de surveillance), on retrouve dans l'ISAQ, deux documents relatifs aux sites d'épave. D'abord, l'ouvrage de Jean Lafrance, *Épaves du Saint-Laurent (1650-1760)* (Lafrance 1972), constitue un premier outil de travail dans le cadre de recherches documentaires entourant les épaves du Régime français. Il fournit les premières pistes d'une éventuelle recherche en archives. Cet ouvrage comporte toutefois des erreurs sur l'emplacement supposé des sites d'épave⁶⁸. Il doit être utilisé avec vigilance.

Un deuxième document déposé dans l'ISAQ a retenu l'attention au cours du bilan. Il s'agit de *l'Inventaire des naufrages. Parcs Canada*. Réalisé de 1975 à 1978 par Jean-Pierre Proulx. Ce document réunit une manne d'informations tirées d'archives concernant les naufrages survenus dans le Saint-Laurent (fleuve, estuaire et golfe) pour la période s'étendant de 1600-1920. Les diverses informations ont été tirées des archives provenant de divers ministères fédéraux canadiens et de la documentation provenant des amirautés de ports français et anglais. La littérature populaire et les ouvrages anciens y ont également apporté certaines précisions. La consultation de ce dossier peut être ardue puisqu'il se présente sous un document de plus de 1000 pages séparées dans 3 dossiers (document manuscrit). Les fiches informatives y sont classées par nom de navire (ordre alphabétique) ou par coordonnées et noms de lieux (ordre alphabétique). Notons que l'emplacement des sites d'épave y est présenté de façon tout à fait informelle à travers des textes anciens et récits de naufrages. Depuis 1978, le document original a fait l'objet de nombreux ajouts de sorte que le volume d'informations a doublé ou même triplé. Les compléments concernent surtout la navigation récente dans le Saint-Laurent (1850-1950) et on y retrouve les listes d'enregistrement des bateaux canadiens selon leur port d'attache. Cette mise à jour informatisée a été réalisée par Parcs Canada qui prévoit diffuser le tout d'ici quelques années via Internet (Daniel La Roche, communication personnelle).

⁶⁸ Mise en garde avancée par l'archéologue Michel Gaumont. Communication personnelle.

- **Documentation additionnelle classée en pré-inventaire**

Mis à part ce qui est répertorié dans l'ISAQ, on retrouve d'autres dossiers concernant les sites d'épave. Ces dossiers classés en pré-inventaire renferment la documentation réunie au cours de recherches documentaires portant sur différents naufrages.

On retrouve parmi ces dossiers, la documentation traitant du naufrage de **L'Éléphant (CgEq-A)**, un navire du Roi ayant fait naufrage devant le Cap-Brûlé au XVII^e siècle. Les documents réunis dans ce dossier ont été tirés de la consultation de microfilms aux Archives nationales du Québec. On retrouve également un dossier sur la zone de potentiel archéologique entourant **L'île du Pot-à-l'eau-de-vie**. Mieux connue sous le nom anglais de *Brandy Pot*, les environs de l'île ont vu plusieurs naufrages depuis le Régime français, notamment celui du *Endeavour* en 1835 (Le Soleil : Dossier pré-inventaire no. 006316)⁶⁹. Le pré-inventaire contient également un dossier traitant du naufrage du **Bossel (DgDq-A)**. Celui-ci réunit des documents fort intéressants portant sur des enquêtes ethnographiques et des témoignages regroupés dans des ouvrages du XIX^e siècle. On y traite d'une fosse dans la rivière Cap-Chat qui contiendrait ou aurait contenu les vestiges d'un navire français qui a fait naufrage au milieu du XVIII^e siècle en tentant d'échapper à la flotte anglaise. Enfin, le pré-inventaire contient un dernier dossier recueillant divers documents d'archives et de manuscrits sur le **naufrage du Cerf (DaEi-d)** à l'Île verte en 1749⁷⁰. Le dossier regroupe des documents toponymiques des îles du Saint-Laurent. Selon les archives de l'amirauté de Larochelle, le *Cerf* serait une prise anglaise (*anciennement le Prince Edward*). Le dossier contient également des photos aériennes de la zone de potentiel.

Pour chacun des naufrages répertoriés en pré-inventaire, aucun site d'épave n'a encore été localisé. Les divers renseignements que regroupent les dossiers demeurent toutefois fort intéressants et constituent des avenues de recherche qui pourront éventuellement être approfondies.

⁶⁹ Notons que le dossier traite davantage de l'ancien phare de l'île que du potentiel archéologique subaquatique des environs.

⁷⁰ Suite à la consultation du dossier, le naufrage aurait plutôt eu lieu à l'Île au Pot-à-l'eau-de-vie qui est beaucoup plus près de l'Île au Lièvre que de l'Île Verte.

Annexe C. Liste des épaves répertoriées (49)

Code Borden	Nom du site ou de l'épave	Municipalité	Région	Datation	Catégorie	Contexte environnemental	Opérations archéologiques réalisées
BgFb-2	Épave de bateau de type chaland	Stanstead	Estrie	1850-1900	Navigation intérieure Chaland	Contexte lacustre Faible profondeur Naure du fond indéterminée	Prospection archéologique
BgFh-6	Épave	Noyan	Monterégie	1800-1850	Navigation intérieure Chaland	Contexte de rivière. Faible profondeur (3 m) Fond vaseux	Relevés préliminaires
BgFh-7	Épave-Barge	Noyan	Monterégie	Période indéterminé	Navigation intérieure Barge	Contexte de rivière Profondeur moyenne Fond de pierres et de sable	Relevés préliminaires
BgFh-8	Épave-Barge	Noyan	Monterégie	1850-1900	Navigation intérieure Barge	Contexte de rivière Profondeur moyenne Fond vaseux	Relevés préliminaires
BgFh-9	Épave-Vapeur	Notre-Dame-du-Mont-Carmel	Monterégie	1850-1900	Navigation intérieure Vapeur	Contexte de rivière. Faible profondeur Fond vaseux	Relevés préliminaires
BgFh-10	Épave-vapeur	Noyan	Monterégie	1850-1900	Navigation intérieure Vapeur	Contexte de rivière Faible profondeur Fond sableux	Relevés préliminaires
BgFh-11	Épave-vapeur	Noyan	Monterégie	1800-1850	Navigation intérieure Vapeur	Contexte de rivière Faible profondeur Fond sableux	Relevés préliminaires
BgFh-12	Épave	Saint-Paul-de-l'Île-aux-Noix	Monterégie	1850-1900	Navigation intérieure Barge	Contexte de rivière Faible profondeur (5 m) Nature du fond indéterminée	Relevés préliminaires
BgFh-14	Épave	Saint-Paul-de-l'Île-aux-Noix	Monterégie	1608-1760 Régime français	Navigation intérieure Bateau plat	Contexte de rivière Profondeur moyenne (7 m) Fond rocailleux	Relevés préliminaires

Code Borden	Nom du site ou de l'épave	Municipalité	Région	Datation	Catégorie	Contexte environnemental	Opérations archéologiques réalisées
BgFh-15	Épave	Saint-Paul-de-l'Île-aux-Noix	Monterégie	1850-1900	Navigation intérieure Chaland	Contexte de rivière Faible profondeur Nature du fond indéterminée	Relevés préliminaires
BgFh-16	Épave	Saint-Paul-de-l'Île-aux-Noix	Monterégie	1850-1900	Navigation intérieure Goélette	Contexte de rivière Faible profondeur Nature du fond indéterminée	Relevés préliminaires
BgFh-17	Épave	Saint-Paul-de-l'Île-aux-Noix	Monterégie	1900-1950	Navigation intérieure Chaland	Contexte de rivière Profondeur moyenne (8 m) Fond vaseux	Relevés préliminaires
BgFi-3	Épave	Notre-Dame-du-Mont-Carmel	Monterégie	1850-1900	Navigation intérieure Barge	Contexte de rivière Profondeur moyenne (10 m) Fond de pierres et de sable	Relevés préliminaires
BgFi-6	Épave	Notre-Dame-du-Mont-Carmel	Monterégie	Période indéterminé	Type de navigation indéterminé	Contexte de rivière Profondeur indéterminée Nature du fond indéterminée	Mention et localisation
BhFh-3	Épave	Saint-Jean-Iberville	Monterégie	1900-1950	Navigation intérieure Chaloupe verchère	Contexte de rivière. Faible profondeur (4 m) Nature du fond indéterminée	Relevés préliminaires
BhFh-4	Épave	Saint-Jean-Iberville	Monterégie	1700-1760 Régime français	Navigation intérieure Bateau plat	Contexte de rivière Faible profondeur (5m) Fond de sable et de pierraille	Relevés préliminaires
BhFh-6	Épave	Saint-Jean-Iberville	Monterégie	Période indéterminé	Type de navigation indéterminé	Contexte de rivière Faible profondeur (3 m) Fond de sable et de pierraille	Relevés préliminaires
BhFh-10	Épave	Saint-Jean-Iberville	Monterégie	1760-1799 Régime anglais	Type de navigation indéterminé	Contexte de rivière Profondeur indéterminée Nature du fond indéterminée	Mention et localisation

Code Borden	Nom du site ou de l'épave	Municipalité	Région	Datation	Catégorie	Contexte environnemental	Opérations archéologiques réalisées
BjFh-3	Épave 1	Saint-Marc-sur-Richelieu	Montérégie	1900-1950	Navigation intérieure Caboteur de fort tonnage	Contexte de rivière Profondeur moyenne (7 mètres) Nature du fond indéterminée	Relevés préliminaires
BjFi-4	Épave Molson I Lady Sherbrooke	Boucherville	Montérégie	1800-1850	Navigation intérieure Vapeur	Contexte fluvial Faible profondeur Épave dans un fond vaseux de 2 m d'épaisseur.	Opération archéologique complète
BkFh-3	Épave 2	Saint-Antoine-sur-Richelieu	Montérégie	1800-1850	Navigation intérieure Barge	Contexte de rivière Faible profondeur Nature du fond indéterminée	Relevés préliminaires
CeEt-7	Place-Royale: Maison Guillaume-Estèbe	Québec	Capitale-Nationale	1700-1760 Régime français	Navigation intérieure Chaloupe (ou bateau plat)	Contexte archéologique terrestre. En stratigraphie	Opération archéologique complète
CeEt-123	Épave du Chantier navale de Québec	Québec	Capitale-Nationale	Période indéterminée estimée 1700-1899	Type de navigation indéterminé Bateau militaire (britannique)	Contexte archéologique terrestre. En stratigraphie	Mention et localisation
CeEt-143 (3 épaves)	Bateaux plats (Musée de la Civilisation)	Québec	Capitale-Nationale	1700-1760 Régime français	Navigation intérieure Bateau plat	Contexte archéologique terrestre. En stratigraphie	Opération archéologique complète
CeEt-885	Épave-Etchemin	Lévis	Chaudière-Appalaches	Période indéterminée	Type de navigation indéterminé	Contexte fuvial Faible profondeur Fond rocheux	Mention et localisation
CjEt-17	Épave du lac Jacques-Cartier	Lac-Jacques-Cartier	Capitale-Nationale	Période indéterminée estimée 1800-1899	Navigation intérieure	Contexte archéologique terrestre En surface	Mention et localisation

Code Borden	Nom du site ou de l'épave	Municipalité	Région	Datation	Catégorie	Contexte environnemental	Opérations archéologiques réalisées
CIEk-6	Épave: Débris de Baie-des-Rochers	Anse au Sable, Baie-des-Rochers	Capitale-Nationale	1900-1950	Navigation hauturière Navire à voiles	Contexte maritime À faible profondeur (3m) Nature du fond indéterminée	Prospection archéologique
CIEk-7	Site d'épave de l'Île aux Lièvres	Île aux Lièvres	Saguenay/Lac-Saint-Jean	1800-1850	Type de navigation indéterminé	Contexte maritime À faible profondeur (3m) Nature du fond indéterminée	Prospection archéologique
DaDq-3	Épave Le Machault	Pointe-à-la-Croix	Gaspésie/Îles-de-la-Madeleine	1608-1760 Régime français	Navigation hauturière Bateau militaire	Contexte maritime Profondeur indéterminée Nature du fond indéterminée	Opération archéologique complète
DaDq-5	Épave Marquis de Malauze	Pointe-à-la-Croix	Gaspésie/Îles-de-la-Madeleine	1608-1760 Régime français	Navigation hauturière Bateau militaire	Contexte maritime Profondeur indéterminée Nature du fond indéterminée	Mention et localisation
DaDq-6	Épave Bienfaisant	Pointe-à-la-Croix	Gaspésie/Îles-de-la-Madeleine	1608-1760 Régime français	Navigation hauturière Bateau militaire	Contexte maritime Profondeur indéterminée Nature du fond indéterminée	Mention et localisation
DaEi-15	Épave, île Verte	L'Isle-Verte	Bas-Saint-Laurent	Période indéterminé	Type de navigation indéterminé	Contexte fluvial Faible profondeur (sur l'estran) Semi-submergée	Prospection archéologique
DaEj-6 (au moins 2 épaves)	Épaves A de l'Île Rouge Épaves B de l'Île Rouge	Tadoussac	Côte-Nord	Épave A: 1900-1950 Épave B: 1775-1800 Régime anglais	Type de navigation indéterminé	Contexte maritime (estuarien) Profondeur moyenne Fond rocaillieux	Prospection archéologique
DaEj-7	Épave E de l'Île Rouge	Tadoussac Île Rouge	Côte-Nord	Datation indéterminée estimée 1800-1899	Type de navigation indéterminé	Contexte maritime (estuarien) Profondeur indéterminée Fond sableux	Prospection archéologique
DaEj-8	Épave H de l'Île Rouge (Épave à la quille)	Tadoussac Île Rouge	Côte-Nord	1760-1800 Régime anglais	Navigation hauturière Bateau militaire	Contexte maritime (estuarien) Faible profondeur (5 m) Fond de pierraille	Prospection archéologique

Code Borden	Nom du site ou de l'épave	Municipalité	Région	Datation	Catégorie	Contexte environnemental	Opérations archéologiques réalisées
DaEj-8	Épave H de l'Île Rouge (Épave à la quille)	Tadoussac Île Rouge	Côte-Nord	1760-1800 Régime anglais	Navigation hauturière Bateau militaire	Contexte maritime (estuarien) Faible profondeur (5 m) Fond de pierraille	Prospection archéologique
DaEj-9	Épave métallique de l'Île Rouge	Tadoussac	Saguenay/ Lac-Saint-Jean	1900-1950	Type de navigation indéterminé	Contexte maritime En eau profonde	Prospection archéologique
DaEl-1	Épave de la Carolina (site de délestage)	Anse à Passe-Pierre Rivière Saguenay	Saguenay/ Lac-Saint-Jean	1900-1950	Navigation hauturière Vapeur de passagers	Contexte maritime Profondeur indéterminée Nature du fond indéterminée	Prospection archéologique
DbEi-10	Épave du Bergeronnes Trader	Escoumins	Saguenay/ Lac-Saint-Jean	1900-1950	Navigation intérieure Caboteur	Contexte maritime En eau profonde (30 m) Nature du fond indéterminée	Prospection archéologique
DcEi-18	Épave du Dilvaag	Escoumins	Saguenay/ Lac-Saint-Jean	1900-1950	Navigation hauturière Barque/Cargo	Contexte maritime Profondeur moyenne (6 m)	Prospection archéologique
DdDb-3	Épave de Pointe Jaune	Percé	Gaspésie/ Îles-de-la-Madeleine	"1690-1766" Régime français	Navigation hauturière Bateau marchand	Contexte maritime Faible profondeur (2 m). Fond rocheux	Opération archéologique complète
DdEc-1	Épave de l' <i>Empress of Ireland</i>	Sainte-Luce	Bas-Saint-Laurent	1900-1950	Navigation hauturière Cargo-passager	Contexte maritime En eau profonde (40-50m) Nature du fond indéterminée	Prospection archéologique
DhDo-3	Épave de Tourelle	Sainte-Anne-des-Monts	Gaspésie/ Îles-de-la-Madeleine	1760-1799 Régime anglais	Navigation hauturière Navire militaire Sloop (britannique)	Contexte maritime Faible profondeur (1,5 m) Fond de de cailloutis et de pierres	Relevés préliminaires
DiDt-8	Épave du Elizabeth and Mary	Baie-Trinité	Côte-Nord	1608-1760 Régime français	Navigation hauturière	Contexte maritime Faible profondeur (- de 5 m) Fond de sable et pierraille	Opération archéologique complète
DkDs-3 (au moins 2 épaves)	Naufrage de Walker	Rivière-Pentecôte	Côte-Nord	A: 1608-1760 Régime français B: "estimée 1800-1899"	A: Navigation hauturière B: Type de navigation indéterminé Vapeur	Contexte maritime Faible profondeur Fond sableux	Opération archéologique complète
DkDs-4	Épave de métal	Rivière-Pentecôte	Côte-Nord	Période indéterminé	Type de navigation indéterminé	Contexte maritime. Faible profondeur Nature du fond indéterminée	Prospection archéologique

Code Borden	Nom du site ou de l'épave	Municipalité	Région	Datation	Catégorie	Contexte environnemental	Opérations archéologiques réalisées
DkDs-5	Épave Bateau à vapeur	Rivière-Pentecôte	Côte-Nord	1850-1900	Type de navigation indéterminé Vapeur	Contexte maritime Faible profondeur. Fond sableux	Prospection archéologique
EaDo-1	Épave du Corossol	Sept-Îles Chenal du Milieu, baie de Sept-îles	Côte-Nord	1608-1760 Régime français	Navigation hauturière Pinasse	Contexte maritime Profondeur moyenne (6m) Fond rocheux	Opération archéologique complète
EbCm-1	Épave d'Aguanish	Aguanish	Côte-Nord	Période indéterminé	Navigation intérieure	Contexte d'archéologie terrestre. En surface Sur une plage de sable	Relevés préliminaires

Annexe D. Liste des quais répertoriés (125)

Code Borden	Nom du site	Municipalité	Région	Datation	Catégorie architecturale	Contexte environnemental	Opérations archéologiques réalisées
BgFh-13	Quai	Saint-Paul-de-l'Île-aux-Noix	Montréal	1760-1799	4	Contexte de rivière Semi submergé Fond vaseux	Relevés préliminaires
BgFn-7	Village fantôme de La Guerre	Saint-Anicet	Montréal	1800-1899	Informations insuffisantes	Semi submergé visibles de la surface	Mention
BhFh-7	Quai	Saint-Jean-Iberville	Montréal	1800-1899	Informations insuffisantes (2 ou 3)	Contexte de rivière Submergé Faible profondeur (3 m)	Relevés préliminaires
BhFh-9	Quai militaire (quai du collège militaire royal)	Saint-Jean-Iberville	Montréal	1775-1800	4	Contexte de rivière Submergé Faible profondeur (1 m)	Relevés préliminaires
BiFh-7	Quai Saint-Mathias sud	Saint-Mathias-sur-Richelieu	Montréal	indéterminé	Informations insuffisantes	Contexte de rivière Semi submergé	Relevés préliminaires
BiFh-8	Quai Franchère (1826) ou quai de la Co. de Navigation du Richelieu (1850) ou quai Saint-Mathias (1900)	Saint-Mathias-sur-Richelieu	Montréal	1826 à 1900	2	Contexte de rivière Semi submergé	Relevés préliminaires
BiFh-9	Quai Saint-Mathias nord	Saint-Mathias-sur-Richelieu	Montréal	1826-1909	Informations insuffisantes	Contexte de rivière Faible profondeur (2m) et émergeant.	Relevés préliminaires
BiFj-64	Montreal Warehousing Co.	Montréal	Montréal	1800-1900	Informations insuffisantes	Contexte terrestre. En stratigraphie Zone remblayée	Prospection archéologique
BiFw-24	Lac Leamy	Hull	Outaouais	indéterminé	Informations insuffisantes	Contexte terrestre En stratigraphie.	Mention et localisation
BiFw-8	Parc Laurier	Hull	Outaouais	1775-1800 (rallongé 1900-1931)	3	Contexte terrestre En stratigraphie	Opération archéologique complète
BjFh-1	Quai Préfontaine	Mont-Saint-Hilaire	Montréal	1850-1900	2	Contexte de rivière Submergé Faible profondeur (2m). Sur fond de vase et pierraille	Relevés préliminaires
BjFh-2	Quai Campbell	Mont-Saint-Hilaire	Montréal	1820-1900	2	Contexte de rivière Semi Submergé Fond vaseux	Relevés préliminaires
BjFh-4	Quai Beloeil nord	Beloeil	Montréal	1790-1890	2	Contexte de rivière Semi Submergé Fond vaseux	Relevés préliminaires
BjFj-22	La pointe à Callière : Lieu de fondation de Montréal Près de la Rue des Quais	Montréal	Montréal	1793-1799	Informations insuffisantes	Informations insuffisantes	Mention

Code Borden	Nom du site	Municipalité	Région	Datation	Catégorie	Contexte environnemental	Opérations archéologiques réalisées
BjFj-50 (inclu BjFj-94)	Quais Berthelet-Morau	Montréal	Montréal	1818-1838	Informations insuffisantes (2 ou 3)	Contexte terrestre En stratigraphie Zone remblayée	Opération archéologique complète
BjFj-56	Faubourg Québec	Montréal	Montréal	1840	2	Contexte terrestre. En stratigraphie Zone remblayée	Opération archéologique complète
BkFg-1	Quai Duhamel	Saint-Denis-sur-Richelieu	Monterégie	vers 1860	2	Contexte de rivière Semi submergé	Relevés préliminaires
BkFg-2	Quai Pagé	Saint-Denis-sur-Richelieu	Monterégie	vers 1840	2	Contexte de rivière Faible profondeur (2 m)	Relevés préliminaires
BkFg-3	Quai Saint-Denis	Saint-Denis-sur-Richelieu	Monterégie	vers 1830 (1910 pour le caisson d'acier)	2	Contexte de rivièreSemi submergé Fond de pierres concassées, vase et sable	Relevés préliminaires
BkFh-1	Quai Saint-Marc Nord	Saint-Marc-sur-Richelieu	Monterégie	indéterminé (1790-1900) à préciser	4	Contexte de rivière Submergé Faible profondeur (2m) Fond de vase et pierrailles.	Relevés préliminaires
BkFh-2	Quai Saint-Charles Nord	Saint-Charles-sur-Richelieu	Monterégie	indéterminé (1780-1918) à préciser	2	Contexte de rivière Semi submergé Fond de vase et pierraille.	Relevés préliminaires
BkFh-4	Quai Ruisseau des Chênes	Saint-Antoine-sur-Richelieu	Monterégie	vers 1800	Informations insuffisantes	Contexte de rivière Semi submergé Fond de vase et sable	Relevés préliminaires
BkFh-5	Quai Richelieu ou Quai de la Co. du Richelieu	Saint-Antoine-sur-Richelieu	Monterégie	indéterminé (1790- 1907)	Informations insuffisantes	Contexte de rivière Semi submergé Fond de sable et pierrailles	Relevés préliminaires
BkFh-6	Quai Cartier	Saint-Antoine-sur-Richelieu	Monterégie	vers1850	2	Contexte de rivière Semi submergé Fond rocailleux	Relevés préliminaires
BlFg-4	Quai Saint-Ours sud	Saint-Ours	Monterégie	1850-1900	2	Contexte de rivière Submergé Faible profondeur (2m). Fond rocailleux.	Relevés préliminaires
BlFg-5	Quai Saint-Ours	Saint-Ours	Monterégie	vers 1800	2	Contexte de rivière Submergé Faible profondeur (2m). Fond rocailleux.	Relevés préliminaires
BlFg-6	Quai Saint-Ours nord	Saint-Ours	Monterégie	indéterminé	Informations insuffisantes 2 ou 3	Contexte de rivière Semi submergé Fond de sable et pierrailles.	Relevés préliminaires
BlFg-7	Quai Sainte-Victoire	Sainte-Victoire-de-Sorel	Monterégie	1860-1920	2 et 4 (dans la même structure)	Contexte de rivière Submergé Profondeur indéterminée Fond vaseux.	Relevés préliminaires

Code Borden	Nom du site	Municipalité	Région	Datation	Catégorie	Contexte environnemental	Opérations archéologiques réalisées
CeEt-14	Place-Royale: Batterie Royale	Québec	Capitale-Nationale	1775-1800	1	Contexte terrestre En stratigraphie. Zone remblayée.	Prospection archéologique
CeEt-14	Place-Royale: Batterie Royale	Québec	Capitale-Nationale	1775-1800	1	Contexte terrestre En stratigraphie. Zone remblayée.	Prospection archéologique
CeEt-14	Place-Royale: Batterie Royale	Québec	Capitale-Nationale	1834	2	Contexte terrestre En stratigraphie. Zone remblayée.	Prospection archéologique
CeEt-14	Place-Royale: Batterie Royale	Québec	Capitale-Nationale	1835-1838	2	Contexte terrestre En stratigraphie. Zone remblayée.	Relevés préliminaires
CeEt-18	Place-Royale: Maison Pagé-Quercy	Québec	Capitale-Nationale	1750-1800	2	Contexte terrestre. Stratigraphie perturbée	Prospection archéologique
CeEt-22	Parc Cartier-Brébeuf: Quai à l'ouest de la rivière Laitet, au sud du moulin à scie Richard	Québec	Capitale-Nationale	avant 1866	Informations insuffisantes	Contexte terrestre. En stratigraphie Zone remblayée	Mention
CeEt-22	Parc Cartier-Brébeuf: Rive droite de la riv. Laitet, confluent de la riv. Saint-Charles	Québec	Capitale-Nationale	Indéterminée	Informations insuffisantes	Vestiges non retrouvés	Mention
CeEt-22	Parc Cartier-Brébeuf: À l'ouest de la rivière Laitet sur le lot 7C	Québec	Capitale-Nationale	avant 1886	Informations insuffisantes	Informations insuffisantes	Mention
CeEt-22	Parc Cartier-Brébeuf: Quai à l'ouest de la riv. Laitet. Près du moulin à scie no. 49.	Québec	Capitale-Nationale	1863-1866	Informations insuffisantes	Informations insuffisantes	Mention
CeEt-22	Parc Cartier-Brébeuf: Quais 1 à l'ouest de la riv. Laitet.	Québec	Capitale-Nationale	1840-1854	Informations insuffisantes	Informations insuffisantes Vestiges non retrouvés	Mention
CeEt-22	Parc Cartier-Brébeuf: Quai 2 à l'ouest de la riv. Laitet	Québec	Capitale-Nationale	avant 1920	Informations insuffisantes	Informations insuffisantes	Mention
CeEt-22	Parc Cartier-Brébeuf: Quai sur la rive gauche de l'embouchure de la rivière Laitet	Québec	Capitale-Nationale	avant 1924	Informations insuffisantes	Informations insuffisantes	Mention
CeEt-53	Quai (1 de 3), rue Saint-André	Québec	Capitale-Nationale	1875-1925	2	Contexte terrestre En stratigraphie	Prospection archéologique
CeEt-110	Îlot Hunt: Quai de La Chesnaye	Québec	Capitale-Nationale	1699	1	Contexte terrestre En stratigraphie. Zone remblayée.	Opération archéologique complète

Code Borden	Nom du site	Municipalité	Région	Datation	Catégorie	Contexte environnemental	Opérations archéologiques réalisées
CeEt-110	Îlot Hunt: Quai de Comporté/Gobin	Québec	Capitale-Nationale	indéterminé	1	Contexte terrestre En stratigraphie. Zone remblayée.	Opération archéologique complète
CeEt-110	Îlot Hunt: 1er quai Régime anglais	Québec	Capitale-Nationale	1770	1	Contexte terrestre En stratigraphie. Zone remblayée.	Opération archéologique complète
CeEt-110	Îlot Hunt: premier quai de bois	Québec	Capitale-Nationale	1773	2	Contexte terrestre En stratigraphie. Zone remblayée.	Opération archéologique complète
CeEt-110	Îlot Hunt: deuxième quai de bois	Québec	Capitale-Nationale	1779	2	Contexte terrestre En stratigraphie. Zone remblayée.	Opération archéologique complète
CeEt-110	Îlot Hunt: troisième quai de bois	Québec	Capitale-Nationale	1810	2	Contexte terrestre En stratigraphie. Zone remblayée.	Opération archéologique complète
CeEt-113	Quai (2 de 3), rue Saint-André	Québec	Capitale-Nationale	1800-1899	Informations insuffisantes	Contexte terrestre En stratigraphie. Zone remblayée.	Mention
CeEt-115	Rue Saint-Paul	Québec	Capitale-Nationale	1800-1899	Informations insuffisantes	Contexte terrestre En stratigraphie. Zone remblayée.	Mention et localisation
CeEt-116	Quai (3 de 3), rue Saint-André	Québec	Capitale-Nationale	1850-1900	3	Contexte terrestre En stratigraphie. Zone remblayée.	Mention et localisation
CeEt-119	Quai, bassin Louise	Québec	Capitale-Nationale	indéterminé	Informations insuffisantes	Contexte terrestre En stratigraphie. Zone remblayée.	Mention et localisation
CeEt-123	Quais postérieurs au Chantier naval: 1-Quai est: q.secondaire construit dans le chantier naval	Québec	Capitale-Nationale	1738-1739	2	Contexte terrestre. En stratigraphie perturbée Zone remblayée	Opération archéologique complète
CeEt-123	Quais postérieurs au Chantier naval: 2-Quai ouest: situé à l'éperon ouest de l'ancien chantier naval	Québec	Capitale-Nationale	Vers 1775	2	Contexte terrestre. En stratigraphie Zone remblayée	Opération archéologique complète
CeEt-123	Quais postérieurs au Chantier naval: 3-Quais privés: à l'ouest du Chantier dans le Havre du Palais	Québec	Capitale-Nationale	Indéterminé	2	Contexte terrestre. En stratigraphie Zone remblayée	Opération archéologique complète
CeEt-135	Place-Royale: Quai du boulevard Champlain	Québec	Capitale-Nationale	Après 1760	Informations insuffisantes	Description insuffisante	Informations insuffisantes
CeEt-137	Place-Royale: Marché Finlay (quai de 1785)	Québec	Capitale-Nationale	1785	2	Contexte terrestre En stratigraphie. Zone remblayée.	Relevés préliminaires

Code Borden	Nom du site	Municipalité	Région	Datation	Catégorie	Contexte environnemental	Opérations archéologiques réalisées
CeEt-137	Place-Royale: Marché Finlay (quai de 1817)	Québec	Capitale-Nationale	1817	Informations insuffisantes	Contexte terrestre En stratigraphie. Zone remblayée.	Prospection archéologique
CeEt-137	Place-Royale: Marché Finlay (quai de 1818)	Québec	Capitale-Nationale	1818	2	Contexte terrestre En stratigraphie. Zone remblayée.	Prospection archéologique
CeEt-137	Place-Royale: Le quai du Marché Finlay	Québec	Capitale-Nationale	1837	4	Contexte terrestre En stratigraphie. Zone remblayée.	Prospection archéologique
CeEt-137	Place-Royale: Marché Finlay (quai Saint-Andrée)	Québec	Capitale-Nationale	1837	2	Contexte terrestre En stratigraphie. Zone remblayée.	Prospection archéologique
CeEt-137	Place-Royale: Marché Finlay (rallongement du quai Saint-André)	Québec	Capitale-Nationale	1850-1852	Informations insuffisantes	Contexte terrestre En stratigraphie. Zone remblayée.	Mention et localisation
CeEt-137	Place-Royale: Marché Finlay	Québec	Capitale-Nationale		Informations insuffisantes	Contexte terrestre En stratigraphie. Zone remblayée.	Mention et localisation
CeEt-137	Place-Royale: Marché Finlay	Québec	Capitale-Nationale		Informations insuffisantes	Contexte terrestre En stratigraphie. Zone remblayée.	Mention et localisation
CeEt-140	Rue St-Jacques (opération 1A1)	Québec	Capitale-Nationale	indéterminé	Informations insuffisantes	Contexte terrestre En stratigraphie. Zone remblayée.	Prospection archéologique
CeEt-142	Place-Royale: Fondations lot 2111	Québec	Capitale-Nationale	indéterminé	Informations insuffisantes	Informations insuffisantes	Mention
CeEt-143	Rue St-Jacques (opération 1A1)	Québec	Capitale-Nationale	1800-1900	Informations insuffisantes	Contexte terrestre En stratigraphie. Zone remblayée.	Prospection archéologique
CeEt-145 (devenu CeEt-536)	Tranchée ruelle Bell	Québec	Capitale-Nationale	indéterminé	2 et 3 (dans la même structure)	Contexte terrestre En stratigraphie. Zone remblayée.	Prospection archéologique
CeEt-148	Boulevard /Marché Champlain (opération 1A1)	Québec	Capitale-Nationale	indéterminé	Informations insuffisantes (2 ou 3)	Contexte terrestre En stratigraphie. Zone remblayée.	Prospection archéologique
CeEt-158	Place-Royale: Maison Tourangeau	Québec	Capitale-Nationale	indéterminé	2	Contexte terrestre En stratigraphie. Zone remblayée.	Prospection archéologique
CeEt-170	Place-Royale:Quai du boulevard Champlain	Québec	Capitale-Nationale	après 1760	Informations insuffisantes	Contexte terrestre En stratigraphie. Zone remblayée.	Mention et localisation

Code Borden	Nom du site	Municipalité	Région	Datation	Catégorie	Contexte environnemental	Opérations archéologiques réalisées
CeEt-171	Place-Royale: Quai boulevard Champlain	Québec	Capitale-Nationale	indéterminé	Informations insuffisantes	Contexte terrestre. Informations insuffisantes	Informations insuffisantes
CeEt-172	Place-Royale: Quai boulevard Champlain	Québec	Capitale-Nationale	indéterminé	4	Contexte terrestre. Stratigraphie perturbée	Prospection archéologique
CeEt-210	Dalhousie	Québec	Capitale-Nationale	1845-1860	2 et 3 (dans la même structure)	Contexte terrestre. En stratigraphie.	Relevés préliminaires
CeEt-218	Place-Royale: Maison Pagé-Quercy (quai de 1805)	Québec	Capitale-Nationale	1805	2	Contexte terrestre. En stratigraphie. Zone remblayée.	Prospection archéologique
CeEt-218	Place-Royale: Maison Pagé-Quercy (quai de 1822)	Québec	Capitale-Nationale	1822	2	Contexte terrestre. En stratigraphie. Zone remblayée.	Prospection archéologique
CeEt-382	Rue Sault-au-Matlot	Québec	Capitale-Nationale	1760-1825	1 et 2 (dans la même structure)	Contexte terrestre. En stratigraphie. Zone remblayée.	Relevés préliminaires
CeEt-396	Rue Lacroix	Québec	Capitale-Nationale	1800-1900	Informations insuffisantes	Contexte terrestre. En stratigraphie. Zone remblayée	Mention et localisation
CeEt-459	Rue Bell	Québec	Capitale-Nationale	1775-1825	2	Contexte terrestre. En stratigraphie. Zone remblayée	Relevés préliminaires
CeEt-483	Rue Saint-Pierre	Québec	Capitale-Nationale	indéterminé	Informations insuffisantes (2 ou 3)	Contexte terrestre. En stratigraphie	Prospection archéologique
CeEt-536	Îlot Bell: Quai Wilcock-Lymburner	Québec	Capitale-Nationale	(1783-1795)	2	Contexte terrestre. En stratigraphie. Zone remblayée	Opération archéologique complète
CeEt-536	Îlot Bell: Quai Lymburner et Crawford	Québec	Capitale-Nationale	1790	4	Contexte terrestre. En stratigraphie. Zone remblayée	Opération archéologique complète
CeEt-536	Îlot Bell: Quai Monroe et Bell	Québec	Capitale-Nationale	1805-1830	2	Contexte terrestre. En stratigraphie. Zone remblayée	Opération archéologique complète
CeEt-582	Rue de La Reine	Québec	Capitale-Nationale	indéterminé	Informations insuffisantes (2 ou 3)	Contexte terrestre. En stratigraphie. Zone remblayée	Opération archéologique complète
CeEt-616	Jetée-du-Bassin-Louise	Québec	Capitale-Nationale	Après 1879	3	Contexte terrestre. En stratigraphie. Zone remblayée	Opération archéologique complète

Code Borden	Nom du site	Municipalité	Région	Datation	Catégorie	Contexte environnemental	Opérations archéologiques réalisées
CeEt-687	Rue Saint-Roch	Québec	Capitale-Nationale	indéterminé	Informations insuffisantes	Contexte terrestre. En stratigraphie Zone remblayée	Prospection archéologique
CeEt-703	Rue des Embarcations	Québec	Capitale-Nationale	1870-1875	2	Contexte terrestre. En stratigraphie Zone remblayée	Opération archéologique complète
CeEt-711	Chantier A.C. Davie	Lévis	Chaudière-Appalaches	1800-1899	2	Contexte fluvial Semi submergé	Opération archéologique complète
CeEt-727	Rue des Embarcations	Québec	Capitale-Nationale	1800-1899	Informations insuffisantes	Contexte terrestre. En stratigraphie Zone remblayée	Opération archéologique complète
CeEt-756	Rue de la Marée-Haute	Québec	Capitale-Nationale	1800-1850	2	Contexte terrestre. En stratigraphie Zone remblayée	Prospection archéologique
CeEt-782	Sur la rive ouest de l'embouchure de l'Etchemin	Saint-Romuald	Chaudière-Appalaches	1800-1899	Informations insuffisantes (2 ou 3)	Contexte terrestre En surface. Zone remblayée.	Opération archéologique complète
CeEt-792	Entrepôt Renaud	Québec	Capitale-Nationale	1825-1850	2	Contexte terrestre En stratigraphie Zone remblayée	Opération archéologique complète
CeEt-803	Boulevard Champlain	Québec	Capitale-Nationale	1850-1999	Informations insuffisantes	Contexte terrestre. En stratigraphie Zone remblayée	Relevés préliminaires
CeEt-803	Quai de Diamond Harbour	Québec	Capitale-Nationale	1850-1900	Informations insuffisantes	Contexte terrestre Perturbés Rejets de démolition	Relevés préliminaires
CeEt-803	Quai de la gare Maritime	Québec	Capitale-Nationale	1900-1950	3	Contexte terrestre. En stratigraphie. Zone remblayée	Relevés préliminaires
CfEt-5	Brasserie et distillerie Beauport	Beauport	Capitale-Nationale	1850-1900	3	Contexte terrestre En stratigraphie Zone remblayée	Opération archéologique complète
CkEl-1	Quai du Moulin de Port-au-Saumon	Baie de Port-au-Saumon, Côte de Charlevoix	Capitale-Nationale	1900-1950	3	Contexte maritime (ou estuarien) Submergé Faible profondeur	Prospection archéologique
CIEk-4	Quai du Moulin de Baie-des-Rochers	Baie-des-Rochers, Côte de Charlevoix	Capitale-Nationale	fin XIXe	3	Contexte maritime (ou estuarien) Submergé Faible profondeur	Prospection archéologique
CIEk-5	Quai de l'Île aux Lièvres	Île aux Lièvres, estuaire du Saint-Laurent	Saguenay/ Lac-Saint-Jean	1900-1950	3	Contexte maritime (ou estuarien) Submergé Faible profondeur	Prospection archéologique

Code Borden	Nom du site	Municipalité	Région	Datation	Catégorie	Contexte environnemental	Opérations archéologiques réalisées
CIEI-3	Quai du Moulin de Saint-Siméon	Saint-Siméon Côte de Charlevoix	Capitale-Nationale	1800-1850	3	Contexte maritime (ou estuarien) Submergé Faible profondeur	Prospection archéologique
CIEI-4	Quai du Moulin de Port au Quilles	Port aux Quilles Côte de Charlevoix	Capitale-Nationale	1850-1900	3	Contexte maritime (ou estuarien) Submergé Faible profondeur	Prospection archéologique
DbEI-2	Scierie Sainte-Marguerite	Sacré-Coeur	Côte-Nord	indéterminé	Informations insuffisantes	Contexte maritime ou estuarien Semi-submergé	Prospection archéologique
DbEI-5	Anse au Cheval	Petit-Saguenay	Saguenay/ Lac-Saint-Jean	indéterminé	Informations insuffisantes	Contexte maritime ou estuarien Semi-submergé	Prospection archéologique
DbEI-8	Quai du moulin de Saint-Étienne	Anse de Saint-Étienne rivière Saguenay	Saguenay/ Lac-Saint-Jean	fin XIXe	3	Contexte maritime (ou estuarien) Submergé Faible profondeur	Prospection archéologique
DbEm-4	Quais du Moulin de la rivière du Petit Saguenay	Embouchure de la rivière du Petit Saguenay	Saguenay/ Lac-Saint-Jean	Site de 2 quais: fin XXe siècle	Informations insuffisantes	Contexte maritime (ou estuarien) Submergé Faible profondeur	Prospection archéologique
DbEn-4	Quai de l'Anse St-Jean	Anse-St-Jean	Saguenay/ Lac-Saint-Jean	1875-1877 (modif: 1915)	3	Contexte maritime (ou estuarien) Submergé Profondeur moyenne Fond de pierrailles	Opération archéologique complète
DbFI-9	Rapides des Cyprès	Rivière-Windigo	Mauricie	1900-1950	Informations insuffisantes	Aucune description	Mention
DcEh-2	Mine d'Ocre	Les Escoumins	Côte-Nord	indéterminé	Informations insuffisantes	Description insuffisante	Mention
DcEo-2	Quai de Saint-Basile de Tableau	Saint-Basile de Tableau, rivière Sagunay	Saguenay/ Lac-Saint-Jean	1900-1950	Informations insuffisantes	Contexte maritime (ou estuarien) Submergé Faible profondeur	Prospection archéologique
DcEp-6	Quai de l'anse Xavier	Sainte-Rose-du-Nord, rivière Saguenay	Saguenay/ Lac-Saint-Jean	1900-1950	Informations insuffisantes	Contexte maritime (ou estuarien) Submergé Faible profondeur	Prospection archéologique
DcEp-7	Quai de l'anse à Simon	Anse à Simon, rivière Saguenay	Saguenay/ Lac-Saint-Jean	1850-1900	Informations insuffisantes	Contexte maritime (ou estuarien) Submergé Faible profondeur	Prospection archéologique
DcEp-8	Quais du Moulin de l'Anse de la Croix	Anse de la Croix, rivière Saguenay	Saguenay/ Lac-Saint-Jean	Site de 2 quais: Vers 1840 et début XXe	Informations insuffisantes	Contexte maritime (ou estuarien) Submergé Faible profondeur	Prospection archéologique
DcEq-1	Quai du Moulin de l'Anse aux Cailles	Anse aux Cailles rivière Saguenay	Saguenay/ Lac-Saint-Jean	Vers 1840	Informations insuffisantes	Contexte maritime (ou estuarien) Submergé Faible profondeur	Prospection archéologique

Code Borden	Nom du site	Municipalité	Région	Datation	Catégorie	Contexte environnemental	Opérations archéologiques réalisées
DdEc-2	Phare de Pointe-au-Père (quai)	Rimouski	Bas-Saint-Laurent	1800-1950	Informations insuffisantes (2 ou 3)	Contexte terrestre. En stratigraphie perturbée Zone remblayée	Opération archéologique complète
DdEh-6	Complexe industriel (Sault au Mouton)	Longue-Rive	Côte-Nord	indéterminé	Informations insuffisantes	Aucune description	Mention
DhDw-5	Village Saint-Nicolas	Franquelin	Côte-Nord	1900-1950	Informations insuffisantes	Description insuffisante	Mention
EbDo-1	Vieux Poste	Sept-Îles	Côte-Nord	indéterminé	Informations insuffisantes	Description insuffisante	Mention
EeEu-1	Lac Onistagane	Chute-des-Passes	Saguenay/ Lac-Saint-Jean	1900 à 1950	Informations insuffisantes	Description insuffisante	Mention
EiBh-57	Poste de pêche, Île Verte	Blanc-Sablon	Côte-Nord	1875-1900	Informations insuffisantes (2 ou 3)	Contexte terrestre En surface	Prospection archéologique
EiBh-114	Île du Bassin	Côte-Nord-du-Golfe-du-Saint-Laurent	Côte-Nord	1900-1930	Informations insuffisantes	Description insuffisante	Mention
(N/A) Pas de code Borden	Quai de Sainte-Luce	Sainte-Luce (MRC de Mitis). Site de l'église et du cimetière de Sainte-Luce	Bas-Saint-Laurent	1900-1950	Informations insuffisantes	Contexte terrestre En surface	Informations insuffisantes
(N/A) Pas de code Borden	Quai Agésilas-Lepage	Bagotville	Saguenay/ Lac-Saint-Jean	Indéterminé	Informations insuffisantes	Contexte terrestre En surface	Informations insuffisantes
(N/A) Pas de code Borden	Quai de Grande-Baie (ou Quai Laurier-Simard)	Grande-Baie (La Baie, Saguenay) Site du patrimoine de Quai-de-Grande-Baie	Saguenay/ Lac-Saint-Jean	Indéterminé	Informations insuffisantes	Contexte terrestre En surface	Informations insuffisantes
(N/A) Pas de code Borden	Quai de Havre-Aubert	Site historique de La Grave. Mun. Les Îles-de-la-Madeleine	Gaspésie, Îles-de-la-Madeleine	Indéterminé	Informations insuffisantes	Contexte terrestre En surface	Informations insuffisantes
(N/A) Pas de code Borden	Quai Tâché	Kamouraska, zone récréo-touristique de la municipalité	Bas-Saint-Laurent	1800-1850	Informations insuffisantes	Contexte terrestre En surface	Informations insuffisantes
(N/A) Pas de code Borden	Quai Miller	Kamouraska, zone récréo-touristique de la municipalité	Bas-Saint-Laurent	Vers 1850	Informations insuffisantes	Contexte terrestre Perturbé Ré-aménagé	Informations insuffisantes