

**Évaluation du potentiel archéologique maritime  
de l'île du Gros Cacouna**

Arkéos inc. - mars 2006

## TABLE DES MATIÈRES

	<b>Page</b>
<b>LISTE DES FIGURES</b> .....	3
<b>LISTE DES TABLEAUX</b> .....	4
<b>LISTE DES PARTICIPANTS</b> .....	5
<b>1 INTRODUCTION</b> .....	6
1.1 Le projet Énergie Cacouna .....	6
1.2 Objectifs de l'étude.....	8
<b>2 MÉTHODOLOGIE ET SOURCES</b> .....	9
<b>3 BREF HISTORIQUE : LA NAVIGATION SUR LE SAINT-LAURENT DANS LA RÉGION DU BAS-SAINT-LAURENT</b> .....	9
<b>4 POTENTIEL ARCHÉOLOGIQUE</b> .....	13
4.1 L'impact potentiel des travaux d'aménagement de la jetée.....	16
<b>5 RECOMMANDATIONS</b> .....	18
<b>OUVRAGES CONSULTÉS</b> .....	19
<b>ANNEXE A</b> Description des sources et synthèse des données archivistiques	

## LISTE DES FIGURES

	<b>Page</b>
<b>Figure 1 -</b> Zone de l'étude de potentiel archéologique maritime (C. Dagneau, d'après Pêche et Océan Canada, 2001 : carte marine 1234). .....	7
<b>Figure 2 -</b> Carte marine du secteur du fleuve Saint-Laurent entre l'île Verte et l'île aux Lièvres. Les chenaux nord et sud sont signalés, de même que la limite du Parc marin du Saguenay – Saint-Laurent (Source : Pêche et Océan Canada, 2000, carte marine 1235).....	11
<b>Figure 3 -</b> Évolution de la topographie de l'île Cacouna. Les cartes représentent l'île à quatre périodes : 1954-58, 1975, 1983-84 et 2001 (de gauche à droite et de haut en bas). Avant la construction du port en 1968, l'île se trouvait périodiquement entourée d'eau, lors des grandes marées. Le quai à la pointe de Cacouna doit avoir été construit avant 1954. (Source : Canadian Hydrographic Service, 1966; Department of Mines and Technical Surveys, 1954 et 1958; Énergie, Mines et Ressources Canada, 1975a, 1975b, 1983 et 1984).....	11
<b>Figure 4 -</b> Photo ancienne montrant un quai à sec à la pointe de Saint-George de Cacouna (voir figure 3). Trois embarcations sont échouées au centre de l'image (Source : William Nottam and Son, 1901. Musée McCord d'histoire canadienne, archives photographiques Notman VIEW-3422. D'après Franck, 2000 : 7). .....	14

## LISTE DES TABLEAUX

**Page**

<b>Tableau 1 -</b>	Liste des naufrages connus à proximité de Cacouna (voir annexe A) .....	15
--------------------	---	----

## LISTE DES PARTICIPANTS

<b>GOLDER ASSOCIATES</b>
--------------------------

**Mario Cantin**                      Chargé de projet

<b>ARKÉOS INC.</b>
--------------------

**Claude Rocheleau**                Coordonnateur

**Charles Dagneau**                Archéologue maritime

**Yves Simon**                      Infographiste

**Maryvonne Trudeau**            Secrétaire

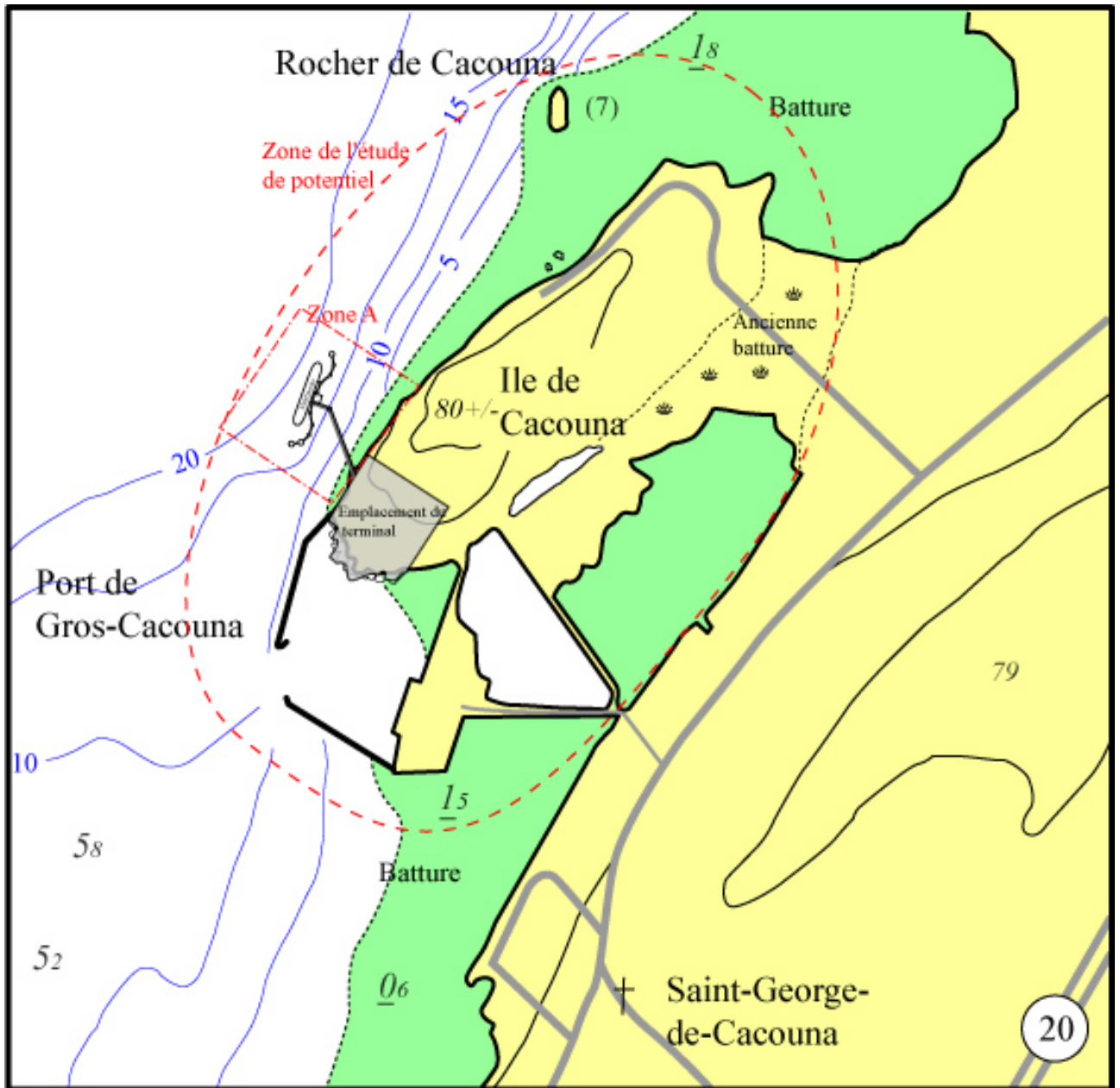
# 1 INTRODUCTION

## 1.1 Le projet Énergie Cacouna

Bien que le projet de développement du super port de Gros-Cacouna remonte aux années 1950, les travaux n'ont débuté qu'en 1968, avec la construction des deux moles et des dragages pour la création d'un port en eaux profondes à la pointe sud-ouest de l'île Cacouna. De 1979 à 1981, des quais et des entrepôts ont été ajoutés pour le transbordement des marchandises en vrac. Depuis, les navires bénéficient d'un havre de 185 000 mètres carrés avec une profondeur minimale de 12 m à marée basse (figure 1). Le nouveau projet Énergie Cacouna mené conjointement par Petro-Canada et TransCanada PipeLines Limited prévoit la construction d'un terminal pour les navires méthaniers transocéaniques transportant du gaz naturel liquéfié (GNL). Les travaux toucheront à la partie sud-ouest de l'île de Cacouna, une zone déjà affectée par les précédant travaux. Mais le projet prévoit également la construction d'une jetée en forme de « T », projetant à 350 m du rivage pour accueillir les méthaniers dans 18 à 20 m d'eau (Énergie Cacouna, 2004 : 5).

La zone concernée par les travaux sous-marins a une superficie d'environ 130 000 km<sup>2</sup>. Aucun dragage n'est envisagé puisque l'eau atteint une profondeur suffisante (15-18 m) à 300 m du rivage. Le quai sera construit en élévation sur des piles constituées de caissons coulés en place et remplies de matériaux neufs (Bolduc, com. pers., 2004), puis reliés à la terre par un pont.

Le projet dans son ensemble nécessite une étude environnementale en vertu de la Loi sur la Qualité de l'Environnement et de la Loi Canadienne sur l'Évaluation Environnementale. Ainsi, le promoteur doit évaluer et tenter de minimiser l'impact des travaux sur les milieux physique, biologique et humain à la fois. Le patrimoine archéologique maritime, submergé ou non (les objets isolés, les épaves, les vestiges de quais ou de pêcheries, etc.) fait partie des composantes environnementales qu'*Énergie Cacouna* doit considérer.



**Figure 1 -** Zone de l'étude de potentiel archéologique maritime. La zone A correspond au secteur directement affecté par les travaux de construction de la jetée.

## 1.2 Objectif et zone de l'étude

Cette étude a pour but d'évaluer le potentiel archéologique maritime de l'île de Cacouna et de faire des recommandations aux promoteurs afin de préserver au mieux le patrimoine archéologique submergé qui pourrait être affecté par les travaux à venir. Ce volet précis de l'étude de potentiel archéologique globale concerne les battures et tout le secteur submergé autour de l'île (appelé zone d'étude sur la figure 1), en particulier la zone carrée de 800 par 800 mètres directement touchée par les travaux de construction de la jetée (zone A, figure 1). Il s'agit plus ou moins de la même zone que celle considérée lors de l'étude d'impact sur le milieu aquatique (Énergie Cacouna, 2005 : section 4.1.1.4). Évidemment, l'évaluation du potentiel archéologique maritime d'un secteur passe par la compréhension de dynamiques culturelles, économiques et environnementales qui dépassent largement l'échelle locale.



## 2 MÉTHODOLOGIE ET SOURCES

L'étude entreprise est fondée sur une reconnaissance succincte des sources secondaires sur l'histoire récente du Bas-Saint-Laurent (Fortin, Lechasseur et al., 1993) et sur le cadre du Projet Énergie Cacouna. L'auteur a cherché à comprendre la situation particulière de Cacouna vis à vis des itinéraires de navigation du XVI<sup>e</sup> au XX<sup>e</sup> siècle (Camu, 1996; Mathieu, 1984, Normand, 1997; Proulx, 1984). L'occupation du territoire, l'activité économique maritime et leur évolution dans le temps sont considérées comme fonction directe du potentiel archéologique subaquatique de la zone concernée.

Une part des recherches consistait à découvrir des mentions de naufrage en consultant plusieurs sources, notamment un dépouillement des diverses sources archivistiques effectué par Jean-Pierre Proulx (Parcs Canada).

Les sources utilisées concernent toutes la période historique (1663 – 1940) :

- Les archives coloniales. Archives Nationales du Québec, Archives Nationales du Canada;
- Les enregistrements et les registres de transaction maritime britanniques;
- Les rapports d'inspection des navires;
- Le *Lloyd's Register of Shipping*;
- Les journaux et gazettes;
- Les documents parlementaires (*Canada Sessionnal Papers*);
- Les publications récentes et anciennes.

### 3 BREF HISTORIQUE : LA NAVIGATION SUR LE SAINT-LAURENT DANS LA RÉGION DU BAS-SAINT-LAURENT

Le Saint-Laurent a été, de toutes les époques, une voie navigable dangereuse et crainte par les navigateurs. Les milliers d'épaves qui bordent ses rives et ses îles témoignent à la fois de l'importance économique de cette formidable voie de pénétration du continent nord-américain et des difficultés de navigation qu'on y trouve (Leclerc, 1990 : 87-93).

Très peu de navires et de bateaux croisent dans l'estuaire avant l'arrivée des pêcheurs européens au début du XVI<sup>e</sup> siècle. À partir de cette époque cependant, et sans que l'on puisse connaître l'ampleur exacte de ce trafic, les Basques et les Bretons, puis bientôt les Rochelais viennent chaque saison peupler les rives de l'estuaire et du golfe pour pratiquer la pêche à la baleine ou à la morue, mais aussi la traite des fourrures en complément (Trocmé et Delafosse, 1952 : 169-171). Des sources archéologiques et historiques attestent de la présence de pêcheurs au Labrador, à Terre-Neuve et en divers endroits de l'estuaire du Saint-Laurent, jusqu'à l'île aux Basques, Pointe à la Loupe et Tadoussac, dès le milieu du XVI<sup>e</sup> siècle. L'embouchure du Saguenay constitue un lieu privilégié de chasse à la baleine déjà à cette époque (Fortin et Lechasseur, 1993 : 76-78).

Au cours du Régime Français, malgré une ouverture à la colonisation et l'attribution de plusieurs seigneuries en concessions à la fin du XVII<sup>e</sup> siècle, la région du Bas-Saint-Laurent reste assez peu développée jusqu'au XIX<sup>e</sup> siècle. Rivière-du-Loup, Trois-Pistoles, Rimouski et Matane sont des petits ports de communautés agricoles isolées (Fortin et Lechasseur, 1993 : 101, 107-109). Bien qu'une seigneurie soit accordée par la Compagnie française des Indes Occidentales à Cacouna dès 1673, l'occupation de ce secteur n'est pas attestée avant la seconde moitié du XVIII<sup>e</sup> siècle.

Joseph Bouchette décrit l'île de Cacouna en 1815 de la manière suivante :

*Cacouna forme une île, étant séparé [sic] de la terre ferme par un petit marais qui dans le printemps offre toujours un pâturage très fertile : sur la pointe de Cacona [sic] il y a plusieurs habitants (Bouchette, 1815 : 556).*

Au XVII<sup>e</sup> siècle, la plupart des navires arrivant du golfe longent la côte nord à partir de l'île d'Anticosti et jusqu'à Manicouagan, pour se prévenir des coups de vent du sud-ouest (Proulx, 1984 : 85-86). Ils traversent ensuite l'estuaire à Manicouagan vers Pointe-au-Père, Rimouski ou le Bic si le vent est favorable. Ils empruntent alors le chenal sud pour quelques milles, passent entre l'île Verte et l'île Rouge vers Kamouraska (figure 2). Ils choisissent alors de rester au sud ou, la plupart du temps, de traverser de nouveau pour passer au nord de l'île aux Lièvres, vers l'île aux Coudres, à travers le

« Gouffre ». Ce passage est sans conteste le plus dangereux de la remontée du Saint-Laurent, avec la traverse de l'île d'Orléans (Camu, 2000 : 57-58). Ainsi, selon le vent et la marée, les navires empruntent alternativement le chenal nord, qu'on nommait autrefois le « chenal des Vaisseaux », et le chenal sud, parfois appelé le « chenal d'Iberville » en amont des Lièvres (Camu, 2000 : figure 11).



**Figure 2 -** Carte marine du secteur du fleuve Saint-Laurent entre l'île Verte et l'île aux Lièvres. Les chenaux nord et sud sont signalés, de même que la limite du Parc marin du Saguenay – Saint-Laurent (Source : Pêche et Océan Canada, 2000, carte marine 1235).

La côte sud offre de bons mouillages entre Matane et le Bic où les vaisseaux aux XVII<sup>e</sup> et XVIII<sup>e</sup> siècles peuvent passer la nuit : Matane, l'île Barnabé et l'île du Bic sont les plus sûrs (Mathieu, 1984 : 29 et 39; Camu, 2000 : 58). En amont, il est possible de jeter l'ancre à l'île Verte, voire même à l'île Rouge, mais ces mouillages sont considérés comme peu sécuritaires, surtout le dernier. Le mouillage au sud de l'île Verte, juste au nord l'île de Cacouna, n'est recommandé que « pour attendre une ou deux marées » dans un routier de 1739 (Mathieu, 1984 : 50). L'île de Cacouna elle-même n'offre pas une protection aussi appréciable que l'île Verte ou Rivière-du-Loup, à cause du peu d'eau qu'on y trouve à marée basse.

Beaucoup de navires transatlantiques profitent de ces arrêts obligés le long de la côte sud pour trouver de l'eau, du bois et des vivres frais après les longs mois de traversée de l'Atlantique. Les

seigneuries de Rimouski et de l'Isle-Verte fournissent régulièrement des vivres et du bétail aux navires de passage dès le milieu du XVII<sup>e</sup> siècle. D'autres équipages préfèrent se fournir eux-mêmes en vivre sur la côte ou par l'intermédiaire des Amérindiens (Proulx, 1987 : 86).

Les navires prennent normalement un pilote à bord entre Pointe-au-Père et l'île aux Coudres, pour les guider jusqu'à Québec. Au Régime Français, les pilotes du roi et d'autres navigateurs expérimentés se chargent d'accueillir les navires au large de l'île Verte. Cette pratique est officialisée en 1731 avec la création d'un poste permanent à l'île Verte. Après 1763 et peut-être même avant, les pilotes sont stationnés à la fois au Bic et à l'île aux Coudres (Leclerc, 1990 : 124). Il en sera de même jusqu'à la fin du XIX<sup>e</sup> siècle, où le pilotage est transféré à Pointe-au-Père, puis aux Escoumins, plus récemment (Camu, 2000 : 71; Leclerc, 1990 : 124-125). Un recensement effectué en 1831 compte deux pilotes de métier à Cacouna, dix à l'Isle-Verte, mais aucun à Rivière-du-Loup (Fortin et Lechasseur, 1993 : 151).

Les routes de navigation restent essentiellement les mêmes dans le Bas-Saint-Laurent jusqu'au second quart du XIX<sup>e</sup> siècle. À partir de cette date, les aides à la navigation et l'utilisation toujours croissante des bateaux à vapeur contribuent à une plus grande utilisation du chenal sud entre l'île Verte et l'île aux Coudres, passant devant Cacouna. Les naufrages sont donc plus fréquents aux alentours de l'île de Cacouna après 1825-1850. Cette période correspond également à un moment de forte croissance économique et démographique dans la région, grâce à la mise en culture des plateaux, la colonisation et l'exploitation forestière (Fortin et Lechasseur, 1993 : 253-304). En conséquence, il y a une intensification du trafic maritime dans la région. Aujourd'hui encore, la voie maritime du Saint-Laurent parcourt le chenal sud, à peu de distance du port de Gros-Cacouna.

Parallèlement à la circulation de ces navires de gros tonnage, il existe évidemment une économie maritime locale relativement invisible à laquelle participent certainement de nombreuses embarcations plus petites. Sans pouvoir préciser sa date de construction exacte, une photographie atteste l'existence d'un quai à la pointe de Cacouna en 1901 pour accueillir les petits bâtiments, comme les goélettes de pêche ou autres embarcations (figure 4). Ce quai est visible sur une carte de 1954 (figure 3) (*Department of Mines and Technical Surveys*, 1954).

## 4 POTENTIEL ARCHÉOLOGIQUE

La topographie de l'île de Cacouna a été modifiée considérablement à partir de 1968 avec la construction du port. À l'origine cependant, l'île n'était reliée à la côte que par une bande de terre marécageuse inondée lors des grandes marées. À cette époque, l'île était donc périodiquement isolée de la terre ferme, contrairement à aujourd'hui (figure 3). La construction d'un bassin protégé et surtout l'aménagement d'une digue (*Seawall*) viendront graduellement transformer l'île de Cacouna en une presqu'île accessible en tout temps.



**Figure 3** -Évolution de la topographie de l'île Cacouna et de son port. Les cartes représentent l'île à quatre périodes : 1954-58, 1975, 1983-84 et 2001 (de gauche à droite et de haut en bas). Avant la construction du port en 1968, l'île se trouvait périodiquement entourée d'eau, lors des grandes marées. Le quai à la pointe de Cacouna doit avoir été construit avant 1954. (Source : *Canadian Hydrographic Service*, 1966; *Department of Mines and Technical Surveys*, 1954 et 1958; Énergie, Mines et Ressources Canada, 1975a, 1975b, 1983 et 1984).

Il est fort probable que l'île de Cacouna ait vu s'échouer sur ses rives un certain nombre de navires à toutes les époques, mais surtout à partir du XIX<sup>e</sup> siècle. Les tempêtes et les coups de vent du nord-ouest, alliés aux courants de marée, tellement fréquents dans l'estuaire, ont poussé plusieurs milliers de navires sur les rochers, les bancs de sables et les battures de la côte sud du Saint-Laurent. Même à l'abri de l'île Verte, au mouillage, un navire a pu voir chasser son ancre sans pouvoir réagir à temps pour échapper au pire. L'île de Cacouna, mais aussi le rocher de Cacouna, au nord, pourraient bien conserver quelques traces archéologiques de ces navires et bateaux échoués ou brisés.



**Figure 4 -** Photo ancienne montrant un quai à sec à la pointe de Saint-George de Cacouna (voir figure 3). Plusieurs embarcations sont échouées au centre de l'image (Source : *William Nottam and Son*, 1901. Musée McCord d'histoire canadienne, archives photographiques Notman VIEW-3422. D'après Franck, 2000 : 7).

Dans les archives, la période avant 1663 ne laisse que peu de documents sur les naufrages survenus et les localisations sont trop imprécises. De même, durant le Régime Français, malgré des sources historiques plus étoffées (quoique très imparfaites), il n'y a aucun naufrage connu à Cacouna. Cependant, à partir du XIX<sup>e</sup> siècle, l'administration maritime force l'enregistrement systématique de tous les navires de plus de 15 tonneaux par une série de mesures législatives, dont le *Merchant Shipping Act* de 1854 (Normand, 1997 : 13-14). Ainsi, à partir de cette époque, plusieurs naufrages sont mentionnés à l'île Verte, à Rivière-du-Loup et à Cacouna. Le tableau qui suit présente une liste de ces accidents de navigation :

**Tableau 1 -** Liste des naufrages connus à proximité de Cacouna (voir annexe A).

Date	Nom	Gréement	Endroit du naufrage
1805	<i>Lizard</i>	Schooner (goélette)	« Perdu entre Rivière du Loup et l'île Verte »
1840	<i>Mountaineer</i>		Kakouna
1842	<i>George Ramsay</i>		Kakouna
1849	<i>Dickson</i>		Kakouna
1871	<i>Pride of England</i>	-	Cacouna
1879	<i>Ned</i>	Schooner (goélette)	« Échoué à l'île Verte »
1884	Olivia	Barque	« Échouée sur l'île de Cacouna [...]. Perte totale »
1884	<i>Resource</i>	Barque	Cacouna
1884	<i>Victor</i>	Barge à vapeur	Cacouna

Ces quelques mentions proviennent d'un dépouillement exhaustif effectué par Jean-Pierre Proulx (Parcs Canada, Ottawa) des journaux et autres périodiques de l'époque, des Archives Nationales du Canada et des Archives Nationales du Québec.<sup>1</sup>

Malgré ce travail d'une grande ampleur, quelques fonds d'archive n'ont pas encore été dépouillés à ce jour, comme celui de la Maison de la Trinité de Québec, conservé au port de Québec. Les naufrages du *Mountaineer*, du *George Ramsay* et du *Dickson* y ont été notés pour la période allant de 1840 à 1849 seulement (Leclerc, 1990 : 213-216). Ces archives devraient donc en mentionner plusieurs autres. Cependant, même avec un dépouillement complet des archives disponibles entre 1550 et 1950, beaucoup d'épaves n'auront laissé aucune trace écrite.

<sup>1</sup>

Ce dépouillement comprend : les archives coloniales ; les registres d'enregistrement et de transaction maritimes britanniques ; les rapports d'inspection des navires ; le *Lloyd's Register of Shipping* ; les journaux et gazettes ; les documents parlementaires (*Canada Sessional Papers*). En particulier, le document parlementaire 181 (1916) intitulé : « Réponse à un ordre de la chambre, en date du 21 février 1916, pour relevé détaillé de tous les naufrages survenus sur le fleuve Saint-Laurent depuis 1867 jusqu'à 1916, inclusivement ». Ces données ont été utilisées avec la permission de Parcs Canada.

Il est important de mentionner que le tableau 1 ne tient pas compte des navires de moins de 15 tonnes, puisque ces derniers n'étaient pas soumis aux mêmes contraintes administratives que les gros navires (Normand, 1997 : 14). Il n'en existe aucune trace dans les archives, sauf exception. Ainsi, il est fort probable que des goélettes et des petites chaloupes aient aussi sombré à proximité de Cacouna. Il est également possible que des embarcations de petite taille aient été tout simplement abandonnées sur les battures de l'île ou entre la terre ferme et celle-ci, comme celles visibles sur la figure 4. Les travaux de construction et de dragage subséquents ont probablement entraîné la disparition du quai visible sur la figure 4.

Avec ces vestiges, envasés en tout ou en partie, peuvent subsister les restes de quais anciens, en bois et/ou en pierre. Il se peut aussi que des structures de pêcheries s'y trouvent. Toutefois, la portion sud de la côte ouest de l'île - celle visée par les travaux - offre un environnement peu favorable à la conservation des vestiges, car les battures y sont relativement étroites et exposées. Le courant de marée est d'ailleurs assez puissant à cet endroit. Pour les mêmes raisons, il est peu probable qu'on ait voulu établir une pêcherie à cet endroit de l'île. Enfin, le rôle limité du village de Saint-George de Cacouna dans l'économie maritime régionale par rapport à Rivière-du-Loup ou l'Isle-Verte porte à évaluer le potentiel archéologique maritime de l'île comme assez faible. D'ailleurs, Cacouna n'a jamais été un port important à travers l'histoire. Par contre, le potentiel n'est pas négligeable, puisque plusieurs naufrages sont connus à proximité et que l'un des documents d'archive en mentionne un survenu sur « l'île de Cacouna » spécifiquement.

#### **4.1 L'impact potentiel des travaux d'aménagement de la jetée**

Les quais perpendiculaires au rivage provoquent souvent un ensablement partiel de chaque côté de l'ouvrage, un phénomène hydrologique courant et bien connu (Célérier, 1957). Lorsque cela se produit, des épaves ou d'autres biens culturels submergés se voient parfois privés de la protection des sédiments marins. Il s'agit là de dynamiques observées ailleurs par l'auteur. Cependant, le projet tel qu'il est défini prévoit une jetée sur piles, un type d'aménagement qui n'obstrue que très peu le passage des eaux. L'ensablement, s'il y en a, restera donc limité et sans répercussion majeure sur les zones submergées voisines.

De même, l'étude d'impact sur le transport maritime démontre que le passage des méthaniers n'affectera pas l'érosion du littoral de manière significative (Énergie Cacouna, 2005 : Addenda – Transport maritime : section 8.2).



En conséquence, les travaux prévus ne risquent pas d'affecter les ressources patrimoniales potentielles situées à l'extérieur de la zone (A) de 800 par 800 mètres directement touchée par la construction de la jetée (Figure 1). Au contraire, à l'intérieur de ce périmètre, tout vestige archéologique maritime submergé ou non est menacé. Il importe donc de minimiser l'impact potentiel des travaux en effectuant une prospection de cette zone.

## 5 RECOMMANDATIONS

Le potentiel archéologique maritime des abords de la rive ouest de l'île de Cacouna est jugé faible, compte tenu que l'emplacement est peu propice à des aménagements maritimes anciens, comme un quai en bois ou une pêcherie, et considérant que le milieu semble peu favorable à la conservation de tels vestiges. Par contre, les quelques naufrages survenus à l'île de Cacouna ou à proximité augmentent substantiellement le potentiel archéologique de la zone. Ainsi, seule une prospection de terrain peut révéler la présence de vestiges, notamment à cause du caractère aléatoire des naufrages. À cet effet, il est donc recommandé de considérer la zone (A) des travaux de 800 par 800 mètres telle que définie par le promoteur du projet.

Puisque la zone sous-marine concernée est assez restreinte et que les travaux n'impliquent aucun dragage, la prospection archéologique du rivage et du fond sous-marin peut s'effectuer avec des moyens limités et en peu de temps. Les prospections terrestres demandent qu'une équipe parcoure le rivage et la zone intertidale pour localiser les vestiges potentiels tels que des embarcations, des poteaux et des aménagements de pêche. La portion sous-marine des prospections peut être couverte à l'aide d'instruments de télédétection, comme un sonar à balayage latéral. Dans le cas où une épave ou une structure archéologique quelconque se trouverait directement menacée par les travaux, le promoteur en serait immédiatement informé et des mesures d'atténuation supplémentaires seraient formulées notamment des plongées de vérification.

Il est donc recommandé d'effectuer une prospection archéologique en deux volets :

1. Une vérification visuelle du rivage et des battures de l'île de Cacouna, à marée basse, dans la zone A;
2. Des relevés au sonar à balayage latéral de la partie submergée de la zone A effectués à marée haute pour la recherche d'anomalies. La consultation des études complémentaires des relevés de télédétection pertinents réalisés aura été au préalable effectuée.

Suite à ces vérifications de terrain et en fonction des résultats obtenus d'autres recommandations pourraient être formulées.

## OUVRAGES CONSULTÉS

- Bolduc, E.** (2005) Communication personnelle. Agent en environnement. Transport Canada.
- Bouchette, J.** (1815) Description topographique de la province du Bas Canada: avec des remarques sur le Haut Canada et sur les relations des deux provinces avec les États-Unis de l'Amérique — W. Faden, Londres.
- BAP** (Bureau d'Audiences Publiques sur l'environnement) Rapport d'enquête et d'audience publique. Projet de terminal méthanier à Gros Cacouna, vol. A — Bureau d'Audiences Publiques sur l'environnement, Gouvernement du Québec, Sainte-Foy.
- Camu, P.** (1996) Le Saint-Laurent et les Grands Lacs au temps de la voile. 1608–1850 — Cahier du Québec, Collection géographie, Éditions Hurtubise, Montréal.
- Célérier, P.** (1957) Les ports maritimes — « Que sais-je? » no 106, Presses Universitaires de France, Paris.
- Environnement Québec** (2004) Directives pour le projet Énergie Cacouna. Implantations d'un terminal méthanier et des infrastructures connexes — Ministère de l'Environnement du Québec, Direction des évaluations environnementales (document 3211-04-41), document PDF.
- Énergie Cacouna** (2005) Étude d'impact sur l'environnement. Le projet Énergie Cacouna – Énergie Cacouna.
- Énergie Cacouna** (2005b) Document de détermination de la portée de l'évaluation environnementale, document PDF.
- Énergie Cacouna** (2004) Projet d'implantation d'un port méthanier à Gros-Cacouna, présentation offerte en décembre 2004. Disponible sur le site <http://www.energiecacouna.ca> (consulté le 24 janvier 2006).
- Énergie Cacouna** (2004b) Description du projet. Loi Canadienne sur l'évaluation environnementale, document PDF.
- Fortin, J.-C.,  
A. Lechasseur et al.** (1993) Histoire du Bas-Saint-Laurent — Institut québécois de recherche sur la culture, Québec.
- Franck, A.** (2000) Naviguer sur le fleuve au temps passés 1860–1960 — Les Publications du Québec, Québec.
- Golder Associates** (2005)
- Leclerc, J.** (1990) Le Saint-Laurent et ses pilotes. 1805–1860 — Léméac, Ottawa.
- Mathieu, J. (dir.)** (1984) La remontée du Saint-Laurent : témoignages de voyageurs (1500–1763) — Rapport et mémoires de recherche du CELAT no. 4, juin 1984, Université Laval, Québec.

- Normand, F.** (1997) Naviguer le Saint-Laurent à la fin du XIXe siècle. Une batellerie du port de Québec — Les Presses de l'Université Laval, Géographie historique, Québec.
- Proulx, G.** (1984) Entre France et Nouvelle-France — Éditions Marcel Broquet, Parcs Canada, Ottawa.
- Trocmé, E. et M. Delafosse** (1952) Le commerce rochelais de la fin du XV<sup>e</sup> siècle au début du XVIII<sup>e</sup> siècle — Armand Colin, Paris.

Base de Donnée d'Information sur les Navires, Patrimoine Canadien :  
<http://daryl.chin.gc.ca:8001 /basisbwdocs/sid/title1f.html>.

### **Cartes topographiques et cartes marines consultées**

- Canadian Hydrographic Service, 1966, *Father Point (Pte au Père) to Québec* (1 :81 900), carte marine, Canadian Hydrographic Service, Marine Sciences Branch, Department of Mines and Technical Surveys, Ottawa.
- Canadian Hydrographic Service, 1969, *Ile Verte to Cap aux Oies* (1 :81 900), carte marine, Canadian Hydrographic Service, Marine Sciences Branch, Department of Energy, Mines and Resources, Ottawa.
- Department of Mines and Technical Surveys, 1954, *Rivière-du-Loup*, carte topographique 21N13 (1 :50 000), première édition, Department of Mines and Technical Surveys, Department of National Defence.
- Department of Mines and Technical Surveys, 1958, *St-Modete. Rivière-du-Loup County. Québec*, carte topographique 21N14 (1 :50 000), Department of Mines and Technical Surveys, Ottawa.
- Énergie, Mines et Ressources Canada, 1975a, *Rivière-du-Loup*, carte topographique 21N13 (1 :50 000), édition 2, Énergie, Mines et Ressources Canada, Ottawa.
- Énergie, Mines et Ressources Canada, 1975b, *St-Modete. Québec*, carte topographique 21N14 (1 :50 000), seconde édition, Énergie, Mines et Ressources Canada, Ottawa.
- Énergie, Mines et Ressources Canada, 1983, *Rivière-du-Loup*, carte topographique 21N13 (1 :50 000), édition 3, Énergie, Mines et Ressources Canada, Ottawa.
- Énergie, Mines et Ressources Canada, 1984, *St-Modete. Québec*, carte topographique 21N14 (1 :50 000), édition 3, Énergie, Mines et Ressources Canada, Ottawa.
- Pêche et Océan Canada, 2000, *Pointe au Boisvert à Cap de la Tête au Chien*, carte marine 1235 (1:80 000), Service hydrographique du Canada, Ottawa.
- Pêche et Océan Canada, 2001, *Cap de la Tête au Chien à Cap aux Oies*, carte marine 1234 (1:80 000), Service hydrographique du Canada, Ottawa.

## ANNEXE A

### Description des sources et synthèse des données archivistiques

#### **Canada sessional papers / Documents parlementaires** (Archives Nationales du Canada)

Document parlementaire 181 (1916), Sommaire :

« 181. Réponse à un ordre de la chambre, en date du 21 février 1916, pour relevé détaillé de tous les naufrages survenus sur le fleuve Saint-Laurent depuis 1867 jusqu'à 1916, inclusivement. Présentée le 13 mars 1916. – M. Lemieux..... pas imprimée ».

(Doc. Parlementaire, Vol. LI no 28, p. 24)

NED, Schooner, Ile Verte, 1879

OLIVIA, Barque, Cacouna Island, 1884

PRIDE OF ENGLAND, Cacouna, 1871

RESSOURCE, Barque, Cacouna, 1884

VICTOR, Barque, Cacouna, 1884.

CANOPAS, Vapeur, Cacouna, 1890-1891

PROGRESS, Schooner, Cacouna, 1876

#### **Série RG 42. « Direction de la Marine, 1762 – 1966 »** (Archives Nationales du Canada)

Cet ensemble comprend divers documents liés à l'administration maritime canadienne : notamment l'enregistrement des navires, les registres des transactions et les rapports d'inspection. Les informations sur les navires listés ici proviennent de la *Base de Donnée d'Information sur les Navires* (<http://daryl.chin.gc.ca:8001/basisbwdocs/sid/title1f.html>), conçue en partie grâce au dépouillement du Fond RG 42 des Archives Nationales du Canada. La consultation des références d'archive microfilmés a permis de compléter quelque peu les données.

Note : Les documents de la Direction de la Marine retrouvés pour les navires *Pride of England*, *Resource* et *Victor* ne mentionnent pas de façon explicite le lieu de naufrage, contrairement à ce qui apparaît dans les Documents parlementaires. Il pourrait donc s'agir de navires différents portant le même nom. Il y a deux candidats possibles pour le *Victor*.

## Navire : Ned

Numéro officiel : 53895

Nom antérieur :

Nationalité : Canadian

Fonction du navire :

Numéro de la marine militaire :

Classe du navire :

Numéro de la coque :

### Construction

Date : 10 July 1865

Ville : Sault au Cochon

Province :

Pays :

Détails :

### Enregistrement

Date : 1866

Numéro :

Port : Québec

Ville : Québec

Province : Québec

### Description du navire

Type de gréement : Schooner

Nombre de mâts : 2

Tonnage brut : 25,61 Tons

Nombre de ponts : 1

Tonnage net : 25,61 Tons

Nombre de galeries : none

Longueur : 52 feet

Type de bordé : carvel

Largeur : 16 feet

Type de poupe : square

Profondeur : 5,7 feet

Matériau de la coque : wood

Propulsion : sail

Figure de proue : none

Description de la figure de proue :

**Référence** : RG 42, vol. 1483 (vol. 270, bobine C-2066, p. 91) :

« Stranded on Green Island in the river St. Lawrence on the 8th September 1879 & became a total wreck.

Registry closed on the 4th April 1881. Certificate of Registry delivered up and cancelled ».

Canada Sessional Papers, vol. 13, 1880.

## Navire : Olivia

Numéro officiel : 12786

Nom antérieur :

Nationalité : Canadian

Fonction du navire :

Numéro de la marine militaire :

Classe du navire :

Numéro de la coque :

### Construction

Date : 18500000

Ville : Quebec

Province : Quebec

Pays : Canada

Détails :

### Enregistrement

Date : 1883

Numéro : 33

Port : Quebec

Ville : Quebec

Province : Quebec

### Description du navire

Type de gréement : Barque

Nombre de mâts : 3

Tonnage brut : 806

Nombre de ponts : 1

Tonnage net : 778

Nombre de galeries : none

Longueur : 151,3 feet

Type de bordé : carvel

Largeur : 33,7 feet

Type de poupe : carrée

Profondeur : 22,4 feet

Matériau de la coque : Wood

Propulsion : Sail

Figure de proue : N

Description de la figure de proue : figure romaine

**Référence** : ANC RG42, vol. 1591 (vol. 378, bobine C-2068, p. 314) : « Stranded on Cacouna Island in the river St. Lawrence on the 12 Nov<sup>r</sup> 1883 and became a total wreck ». Registry Closed April 18, 1884. Year Of Registration Carded As 1883-1884

## Navire : Progress

Numéro officiel : 35942

Nom antérieur :

Nationalité : Canadian

Fonction du navire :

Numéro de la marine militaire :

Classe du navire :

Numéro de la coque :

### Construction

Date : 18540000

Ville : Pubnico

Province : Nova Scotia

Pays : Canada

Détails :

### Enregistrement

Date : 12th May 18540000

Numéro :

Port :

Ville : Yarmouth

Province : Nova Scotia

Description du navire

Type de gréement : Schooner

Nombre de mâts : 2

Tonnage brut : 72

Nombre de ponts : 1

Tonnage net : 62

Nombre de galeries : no

Longueur : 62,7 feet

Type de bordé : carvel

Largeur : 18,6 feet

Type de poupe : square

Profondeur : 7,8 feet

Matériau de la coque : Wood

Propulsion : sail

Figure de proue : N

Description de la figure de proue :

### Référence :

*RG 42, vol 1305 (vol. 94, bobine C-2447, p. 150). Transactions 1865*

*RG 42, vol 1307 (vol. 96, bobine C-2448, p. 65). Enregistrement propriétaires 1854*

*RG 42, vol. 1303 (vol. 92, bobine C2447, p. 5). Enregistrement, transactions et mention du naufrage : « Lost in the Gulf of St. Lawrence on a fishing voyage in 1867. Certificate of registry lost with the vessel. Registry closed November 26, 1885 ... ».*



## Navire : Lizard

Numéro officiel : 9017866

Nom antérieur :

Nationalité : Canadian

Fonction du navire :

Numéro de la marine militaire :

Classe du navire :

Numéro de la coque :

### Construction

Date : 17940000

Ville : Quebec

Province : Quebec

Pays : Canada

Détails :

### Enregistrement

Date : 17950000

Numéro :

Port : Quebec

Ville : Quebec

Province : Quebec

### Description du navire

Type de gréement : Schooner

Nombre de mâts : 2

Tonnage brut : 25

Nombre de ponts : 1

Tonnage net :

Nombre de galeries : none

Longueur : 34 feet

Type de bordé :

Largeur : 11 feet

Type de poupe :

Profondeur :

Matériau de la coque :

Propulsion : sail

Figure de proue : N

Description de la figure de proue :

### Référence :

*RG 42, vol. 1394 (vol. 183, bobine C-2058) : « Lost in the River 1805 ».*

*Gazette de Québec, 7 novembre 1805, no. 2117 :*

« Durant la tempête furieuse de Samedi le 26 du mois dernier, la goëlette Lizard, Joseph Carrier, partie de Mattane pour ce port [Québec] toucha sur un rocher entre la rivière du Loup et l'Isle Verte, et fit naufrage. Les gens à bord firent une cage sur laquelle ils s'embarquèrent. Ils restèrent dans cette situation amarés à la cage, et exposés à toute la violence du vent et des vagues, depuis 4 heure du matin jusqu'à onze. Durant cet intervalle ils moururent tous, à l'exception d'un seul homme, Daniel McMillan, dont la force l'a mis en état de soutenir cette situation périlleuse, jusqu'à ce que la cage eut été portée sur le rivage, ce qui le sauva.

Voici les personnes qui ont péri :

Mr Simon Fraser, de Mattane, Mr Fraser, neveu de celui ci-dessous,  
Mr Jon McMillan et Mad<sup>lle</sup> Catherine McMillan, frère et soeur du survivant  
Josh. Carrier ».

**Navire : Resource**

Numéro officiel : 9025938

Nom antérieur :

Nationalité : Canadian

Fonction du navire :

Numéro de la marine militaire :

Classe du navire :

Numéro de la coque :

**Construction**

Date : 18700000

Ville : Vernon River

Province :

Détails :

Pays :

**Enregistrement**

Date :

Numéro :

Port :

Ville : Liverpool

Province : Nova Scotia

**Description du navire**

Type de gréement : Bargantine

Nombre de mâts :

Tonnage brut : 257,51 tons

Nombre de ponts : 1

Tonnage net : total = 296,34 tons

Nombre de galeries :

Longueur : keel 103 feet

Type de bordé :

Largeur : 27 feet

Type de poupe :

Profondeur : 12 feet 11 3/4 inches

Matériau de la coque : wood

Propulsion : sail

Figure de proue : N

Description de la figure de proue :

**Référence** : RG42 Bobine A-431, Survey 831

(voir aussi *Lloyd's Register of Shipping*)

## Navire : Pride of England

Numéro officiel : 36649 et 9024746

Nom antérieur :

Nationalité : Canadian

Fonction du navire :

Numéro de la marine militaire :

Classe du navire :

Numéro de la coque :

### Construction

Date : 4 August 1860

Ville : Quebec

Province : Quebec

Pays : Canada

Détails :

### Enregistrement

Date : 18600000

Numéro :

Port :

Ville : Quebec

Province : Quebec

### Description du navire

Type de gréement : Ship

Nombre de mâts :

Tonnage brut : 1338, 25 tons

Nombre de ponts :

Tonnage net :

Nombre de galeries :

Longueur : 205,5 feet

Type de bordé :

Largeur : 37,54 feet

Type de poupe :

Profondeur : 22,85 feet

Matériau de la coque : Wood

Propulsion : Sail

Figure de proue : N

Description de la figure de proue :

### Référence :

RG 42 Volume 1480 (vol. 267, bobine C-2065, p. 74).

RG 42 Volume 1559 (vol. 376, bobine C-2067, p. 149).

RG 42 Volume 1485 (vol. 272, bobine C-2066 p. 16, 98).

RG 42 Volume 1591 (vol. 378, bobine C-2068, p. 249).

et

RG 42 : Bobine A-436, Survey 412 (probablement le même navire)

Remarques : Sold at Glasgow on January 4, 1861. Registry closed January 25, 1861. Year of registration carded as 1860-1861. REBUILT in 1873. Sold at Sydney, New South Wales, Australia in 1882. Registry closed on October 12, 1882. Year of registration carded as 1881-1882. Transferred to the Port of Liverpool, England. Registry closed May 29, 1878. Year of registration carded as 1875-1878.

## Navire : Victor (1)

Numéro officiel : 9031824

Nom antérieur :

Nationalité : Canadian

Fonction du navire : Barge

Numéro de la marine militaire :

Classe du navire :

Numéro de la coque :

### **Construction**

Date : 18730000

Ville : Levis

Province : Quebec

Pays : Canada

### **Enregistrement**

Date : 18730000

Numéro :

Port :

Ville : Montreal

Détails :

Province : Quebec

### **Description du navire**

Type de gréement : barge

Nombre de mâts : no

Tonnage brut :

Nombre de ponts : 1

Tonnage net : 186

Nombre de galeries :

Longueur : 104,4 feet

Type de bordé : carvel

Largeur : 22,4 feet

Type de poupe : round

Profondeur : 9 feet

Matériau de la coque :

Propulsion : [steam]

Figure de proue : N

Description de la figure de proue :

### **Référence :**

RG42 vol. 1690 (vol. 477, bobine C-4850, p. 51)

Remarques : « Broken up. Registry closed April 27, 1899 ». Mortgage register.

## Navire : Victor (2)

Numéro officiel : 69665 et 69669

Nom antérieur :

Nationalité : Canadian

Fonction du navire :

Numéro de la marine militaire :

Classe du navire :

Numéro de la coque :

### Construction

Date : 18750000

Ville : Quebec

Province : Quebec

Pays : Canada

Détails :

### Enregistrement

Date : 18750000

Numéro :

Port :

Ville : Quebec

Province : Quebec

### Description du navire

Type de gréement : barge

Nombre de mâts :

Tonnage brut : 35

Nombre de ponts :

Tonnage net : 18

Nombre de galeries :

Longueur : 59

Type de bordé :

Largeur : 15

Type de poupe :

Profondeur :

Matériau de la coque : Wood

Propulsion : Steam Screw

Figure de proue : N

Description de la figure de proue :

**Référence** : John Mills' Canadian Coastal and Inland Steam Vessels 1809-1930 Mills Number = 4622.

RG 42 Volume 1593 (vol. 380, bobine C-2068, p. 10).

RG 42 Volume 1485 (vol. 272, bobine C-2066, p. 157).

RG 42 Volume 1594 (vol. 381, bobine C-2069, p. 70).

RG 42 Volume 1686 (vol. 473, bobine C-4849, p. 180).

et

RG 42 Volume 1590 (vol. 377, bobine C-2067, p. 80 ; probablement le même navire).

« Registry closed June 20, 1905. Year of registration carded as 1875-1905. Transferred to the Port of

Montreal, Quebec. Registry closed June 20, 1905. Year of registration carded as 1904-1905. Out of

existence. Registry closed September 19, 1917 as per advice from owner. Year of registration carded as

1875, 1905 ».