Document generated on 10/12/2024 12:47 a.m.

Continuité

CONTINUITÉ

Une flotte sous un musée

André Bergeron and France Rémillard

Number 116, Spring 2008

Québec, ville maritime

URI: https://id.erudit.org/iderudit/17409ac

See table of contents

Publisher(s)

Éditions Continuité

ISSN

0714-9476 (print)
1923-2543 (digital)

Explore this journal

Cite this article

Bergeron, A. & Rémillard, F. (2008). Une flotte sous un musée. *Continuité*, (116), 48–50.

Tous droits réservés © Éditions Continuité, 2008

This document is protected by copyright law. Use of the services of Érudit (including reproduction) is subject to its terms and conditions, which can be viewed online.

https://apropos.erudit.org/en/users/policy-on-use/

érudit

This article is disseminated and preserved by Érudit.

Érudit is a non-profit inter-university consortium of the Université de Montréal, Université Laval, and the Université du Québec à Montréal. Its mission is to promote and disseminate research.

https://www.erudit.org/en/

Une flotte sous un musée

En 1984, la construction du Musée de la civilisation a mené à une surprenante trouvaille archéologique : les vestiges d'embarcations datant du XVIIIe siècle. L'une d'elles a même fait l'objet, quelques années plus tard, d'une mise en valeur au Musée. Parcours du sauvetage jusqu'à l'exposition.

Ces vestiges découverts sur le site du Musée de la civilisation sont exposés de manière permanente dans l'institution de Québec.

Photo : Pierre Soulard, coll. Musée de la civilisation

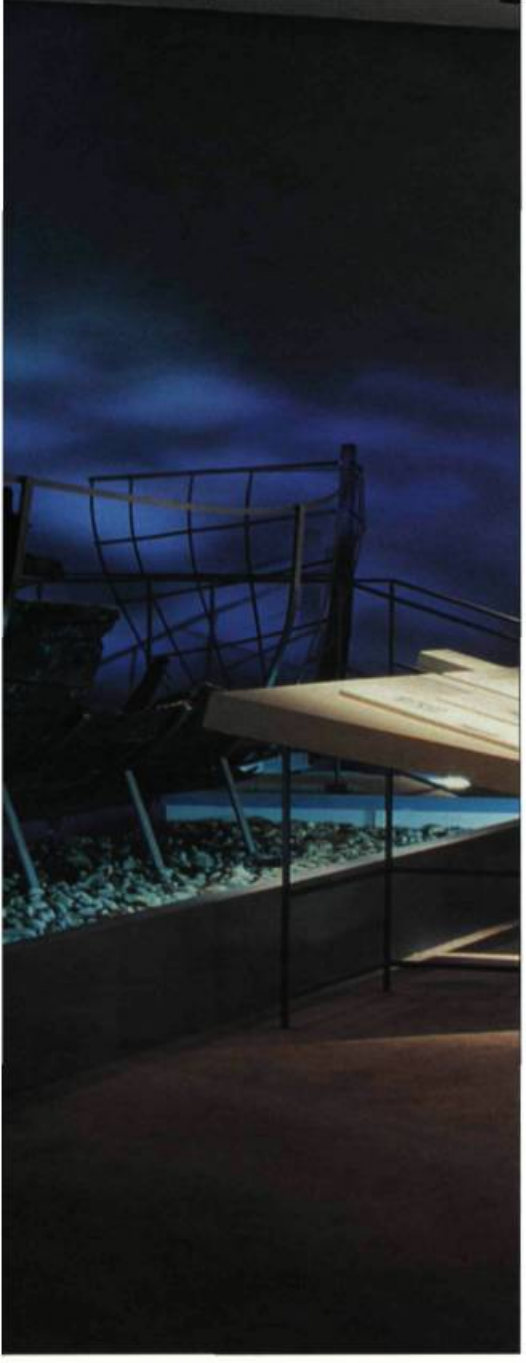
par André Bergeron et France Rémillard

À l'époque de la jeune colonie française, la vie sur le cap Diamant dépendait grandement des activités portuaires et commerciales qu'engendrait le Saint-Laurent. On devait donc installer, à hauteur d'eau, les infrastructures requises pour ces activités. Et on avait besoin de terrains. Ainsi, le remplissage progressif de la bordure du fleuve a gagné une bonne partie des lots de terre au pied du cap. Tout était bon pour remplir cette zone et aménager les quais : terre, pierraille, mais aussi détritus de toute sorte.

En 1974, lorsque des sondages exploratoires menés dans le quartier de la place Royale ont mis au jour une embarcation sous la maison Estèbe, les archéologues s'en sont à peine étonnés. Abandonnée à la fin de sa vie utile, dépouillée de ses gréements et de ses quincailleries d'accastillage, l'embarcation gisait là depuis plus de deux siècles.

Une première découverte

Dix ans plus tard, au début des travaux de creusage des fondations du Musée de la civilisation, l'archéologue Daniel LaRoche est mandaté pour extraire l'épave et dresser la documentation écrite et photographique. L'embarcation datait d'avant 1752, année de construction de la demeure. La conservation



a été intégrée à chaque étape de l'opération archéologique : après plus de 200 ans d'enfouissement sous le niveau du fleuve, le bois de la barque n'avait plus grand-chose de ses propriétés d'origine. S'il avait plus ou moins conservé sa forme, il était maintenant gorgé d'eau et mou comme du gâteau. Dans cet état précaire, tout assèchement lui aurait été fatal. Il devait donc être maintenu humide de jour comme de nuit lors des étapes de documentation et de dégagement.

Une fois la documentation terminée, les pièces de bois ont été prélevées, sommairement nettoyées et déposées dans un bassin rempli d'eau au Centre de conservation du Québec (CCQ).

Les trouvailles se multiplient

Au début de janvier 1985, trois embarcations à fond plat, similaires à celle excavée au pied de la maison Estèbe, sont découvertes sur le chantier de construction. Le retrait des vestiges a lieu au cours d'un marathon de 16 heures. Quelque temps après, trois autres embarcations sont déterrées lors du travail d'excavation. Deux d'entre elles semblent particulièrement intéressantes en raison de leur bon état de préservation et de leur construction différente. Elles possèdent des vestiges de pontages et d'emplantures pour des mâts, laissant présager une propulsion à voile propre aux embarcations de tonnage plus élevé, d'une technique de construction plus complexe.

L'échéancier serré des travaux de construction du Musée nécessite le report de la documentation archéologique et une levée en bloc de ces deux spécimens à voile. Passer des sangles sous la coque – soutenue de l'intérieur par une charpente en bois adaptée à sa forme – allait permettre d'extraire d'une seule venue chacune des embarcations. Le fait qu'elles étaient encore gelées allait faciliter leur dégagement sécuritaire.

Le 25 mars 1985, la levée de ces objets archéologiques, d'un poids estimé à six tonnes, est effectuée avec succès. Leur grande dimension rend cependant ardue la recherche d'un local pour les entreposer et les traiter. En attendant, les embarcations sont sorties du chantier du Musée et gardées humides au moyen d'un système de boyaux d'arrosage, leur bois étant aussi fragile que celui de la première épave.

La surveillance archéologique du chantier de construction du Musée de la civilisation aura donc permis de sauver sept embarcations traditionnelles de la Nouvelle-France.

Une lutte acharnée

C'est en juin 1985 que commence le traitement des embarcations. Entre-temps, les restaurateurs du CCQ ont enrichi leurs connaissances sur le traitement des bois gorgés d'eau par de nombreuses lectures et la consultation de plusieurs spécialistes canadiens et étrangers.

Les embarcations sont installées dans un entrepôt sous des tentes de polyéthylène dotées d'humidificateurs pour maintenir l'humidité relative autour de 100 %. Le bois, qui s'était conservé jusqu'alors tant bien que mal, nécessitait un traitement approprié, en l'occurrence le séchage contrôlé ou la lyophilisation climatique. Le séchage contrôlé a été réalisé dans les tentes, dont le pourcentage d'humidité avait été lentement abaissé. Pour la lyophilisation, qui consiste à déshydrater par sublimation à froid, on a tiré profit du froid de l'hiver québécois. Pendant toute la durée de ces deux traitements, l'application abondante et répétée de polyéthylène glycol a permis de protéger le bois lors du retrait de l'eau.

Parallèlement à ces travaux, l'équipe d'archéologues a préparé des plans de reconstitution et excavé la terre déposée entre les deux coques. Elle a également procédé à de nombreuses analyses des pierres de lest, des résines et du matériau de calfatage, à l'identification des essences de bois ainsi qu'à la dendrochronologie, une technique de datation par comparaison des anneaux de croissance des arbres. À terme, ces analyses ont révélé que la barque à voile la plus volumineuse datait de 1735, qu'elle était constituée d'essences de bois locales et qu'elle utilisait les pierres du cap Diamant pour le lest.

Dès février 1986, alors que le bois est encore malléable, on décide de redonner à cette embarcation une forme plus vraisemblable. Totalement affaissée au moment de sa découverte, elle retrouvera son volume initial grâce au travail acharné d'Adéodat Tremblay, ex-constructeur de navires et de chaloupes, et de l'ébéniste Jacques Boudreault. Après avoir été progressivement redressée au moyen de cales superposées, l'embarcation est pourvue d'une charpente rapportée. C'est cette même charpente qui, une fois renforcée, sera utilisée le 16 mai 1988 pour transporter l'embarcation au Musée de la civilisation. Les six autres spécimens, démontés en planches, ont été traités et mis en réserve.

La mise en valeur au Musée

Une fois au Musée, les supports temporaires sont remplacés par des lames d'acier plus discrètes. Une exposition didactique présente au public ce spécimen unique de notre patrimoine maritime : contexte de la découverte, technique de construction de ce type d'embarcation et traitement de conservation. Plus de 10 millions de visiteurs ont pu contempler l'embarcation depuis 17 ans.

Et vogue sur le Web

Vers la fin de 2008, un texte présentant le traitement des embarcations découvertes sur le site du Musée de la civilisation sera mis en ligne sur le site Web du Centre de conservation du Québec au www.ccq.mccf.gouv.qc.ca.

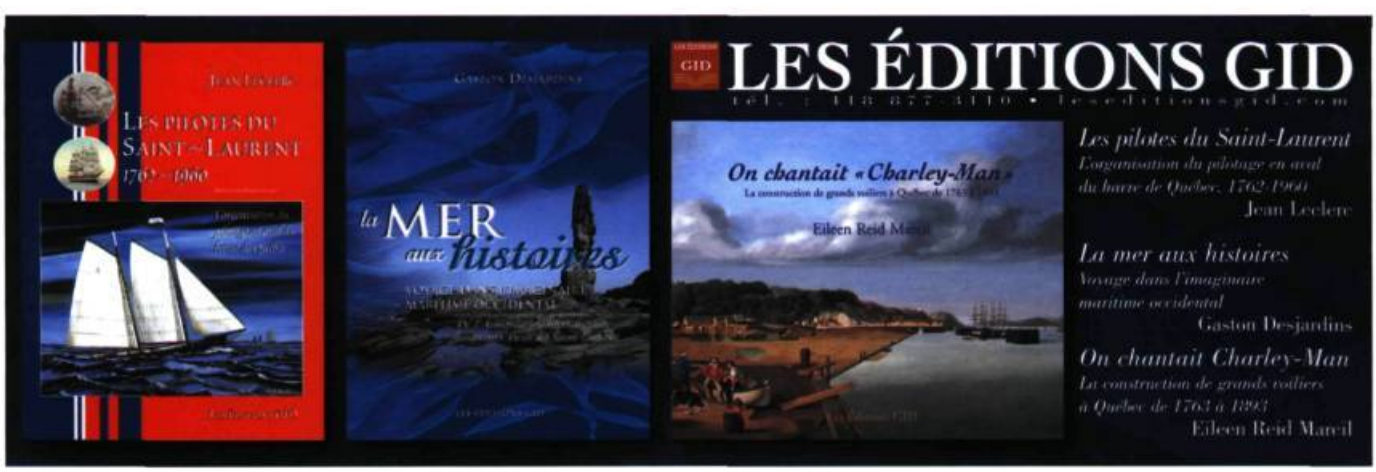
L'embarcation à voile est remise en forme à l'aide de gabarits et de supports temporaires.

Photo : André Bergeron

Une fois dégagée, l'embarcation est transportée au local de traitement du Centre de conservation du Québec.

Photo : André Bergeron

L'embarcation à voile du Musée de la civilisation est le seul spécimen mis en valeur de notre patrimoine maritime d'avant la défaite de 1759. Les sept spécimens trouvés sous le Musée sont des témoins de grande valeur qui révéleront encore de précieuses informations, telles que le mode de propulsion de ces embarcations et leur usage dans le contexte de la vie au bord du fleuve sous le Régime français. Ils confirment les hypothèses qu'a élaborées le chercheur Jacques Mathieu dans son ouvrage de 1971, *La Construction navale royale à Québec, 1739-1759*, en apportant les preuves matérielles que cette activité était bel et bien implantée dans la jeune colonie française, et ce, bien avant 1759.

Si le projet de sauvetage a permis d'améliorer notre connaissance de la batellerie légère du XVIIIe siècle, qui a joué un rôle fondamental dans le développement de la colonisation française en Amérique du Nord, il aura également favorisé l'émergence d'une expertise en traitement des matériaux gorgés d'eau. Preuve de son importance, la découverte des embarcations est citée dans le répertoire du British Museum *Encyclopedia of Underwater and Maritime Archaeology*. Il reste maintenant à redonner à ces spécimens du patrimoine maritime de la Nouvelle-France la place qu'ils méritent dans notre mémoire collective.

André Bergeron et France Rémillard sont restaurateurs au Centre de conservation du Québec.