

DkDs-3

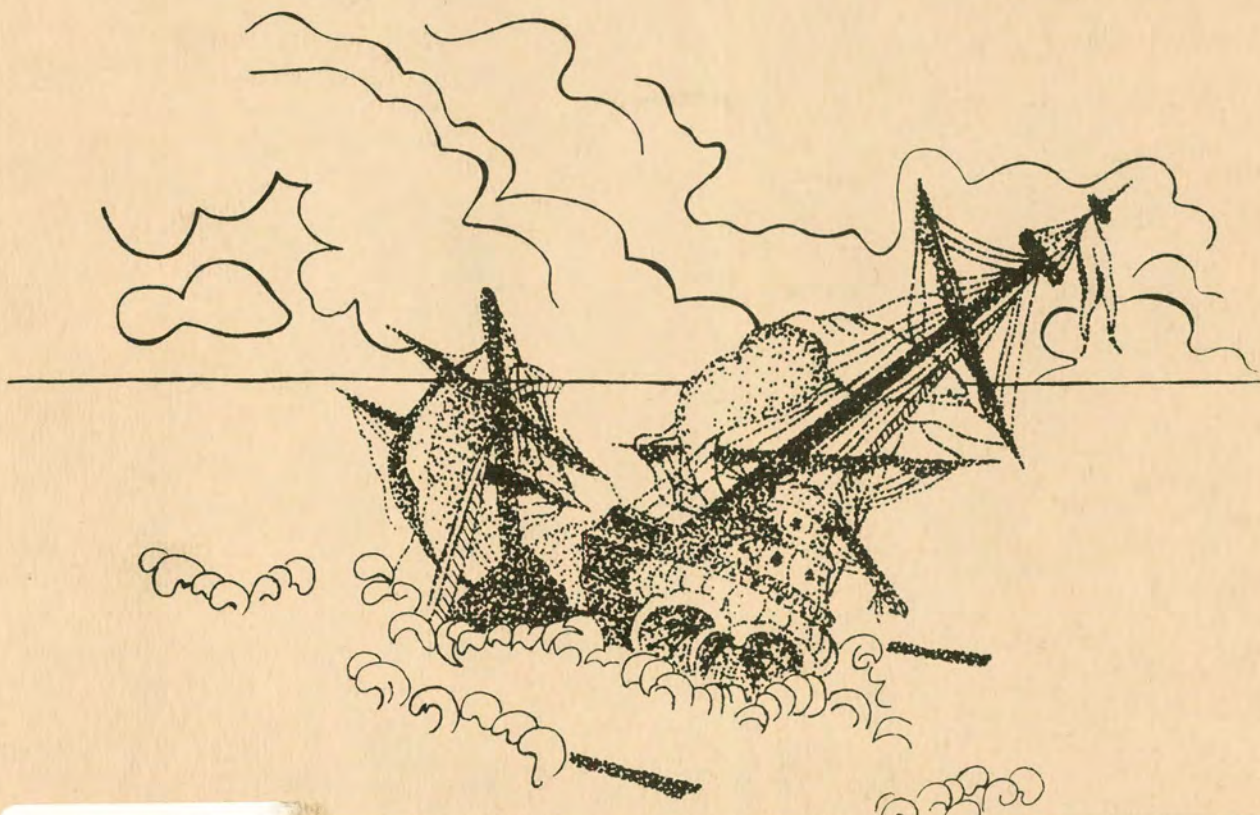
Le N

Lépine, André

2333

Walker

1977 Le naufrage de la Flotte de Walker à l'île-aux-oeufs en 1711

*à l**André Lépine*14326-
LEPINE, ANDRE - 1977

2333

LE NAUFRAGE DE LA FLOTTE DE WALKER A L'ILE-AUX-OEUFs EN 1711 -
RECH. ARCH.

008914

Centre de documentation - Interventions-

401B

01N	[REDACTED]	SUI	[REDACTED]
Code	[REDACTED]		[REDACTED]
Unité:	[REDACTED]		[REDACTED]

VK
1276
I4
L596

LE NAUFRAGE DE LA FLOTTE DE WALKER
A L'ISLE AUX OEUF'S EN 1711



Rapport de fouilles sous-marines

par André Lépine

Maquette de couverture
et illustrations par
Diane Bourcier

Dépôt Légal
Bibliothèque Nationale du Québec
4e trimestre 1977

TABLES DES MATIERES

Remerciements.....	I
Avant-Propos.....	II
INTRODUCTION.....	1
Historique du naufrage.....	3
Fouilles archéologiques sous-marines.....	9
CONCLUSION.....	20
Notes.....	21
Tables des figures.....	22
Description des artefacts.....	29
BIBLIOGRAPHIE.....	43

REMERCIEMENTS

La publication de ce fascicule n'aurait pas été possible sans le concours précieux de mes collaborateurs, messieurs Donald Théberge et Roch Lépine.

Je voudrais sincèrement les remercier pour leur assistance et leurs efforts soutenus pendant toute la durée de l'entreprise.

Je tiens également à adresser de vifs remerciements au professeur et archéologue, monsieur Yousses Hajjar, de l'Université de Montréal, qui m'a fait profiter de son expérience, à toutes les personnes du Musée Militaire et Maritime de Montréal pour leur contribution, et en particulier à monsieur Jean-Baptiste Langlois, de la Pointe aux Anglais sur la côte Nord.

AVANT-PROPOS

Le but de cette brochure est de présenter aux intéressés, les travaux et les découvertes réalisés après trois saisons (1973 à 1975) de fouilles archéologiques sous-marines sur le site du naufrage de l'Amiral Walker en 1711, à l'endroit dit "Ile-aux-Oeufs".

Nous y avons inclus les artéfacts les plus représentatifs, découverts durant les travaux de fouille. Nous ne pouvons donner un rapport complet car les analyses et les recherches se poursuivent dans le but de cataloguer, identifier et interpréter les nombreuses pièces historiques récupérées en différents endroits de ce site sous-marin.

Par contre, nous réalisons que nous devons fournir des renseignements et des commentaires pour mieux faire comprendre l'importance et l'intérêt de tout travail entrepris dans la fouille archéologique sous-marine.

INTRODUCTION

Très jeune déjà, les bouquins d'histoire ont toujours occupé une place de choix dans mes lectures, et particulièrement les récits de naufrage.

Ma passion grandissante pour ces récits m'a amené plus tard à m'intéresser de très près à l'archéologie sous-marine, et à la découverte des épaves et de leurs vestiges.

C'est ainsi que mon rêve se réalisa avec la création d'une association à but non-lucratif spécialisée dans la recherche subaquatique. Ce qui me permit, aidé de mes collaborateurs, d'entreprendre un projet de fouilles archéologiques sur le site où supposément eut lieu le naufrage de la flotte de l'Amiral Walker en 1711.

Durant quatre siècles, les explorateurs, les conquérants et les commerçants de plusieurs nations d'Europe naviguèrent sur le fleuve Saint-Laurent, voie naturelle d'accès vers l'intérieur des terres et des Grands Lacs.

Ce majestueux cours d'eau fut témoin d'innombrables catastrophes maritimes découlant de l'activité fébrile qui y régnait, des guerres et des intempéries.

Il servit de voie d'invasion à l'Angleterre tout au long du XVIIe et du XVIIIe siècles dans ses multiples tentatives de s'emparer de la Nouvelle-France.

C'est au cours d'une de ces tentatives qu'eut lieu, en 1711, le célèbre naufrage de la flotte de l'Amiral Hovenden Walker sur les récifs de la côte Nord du fleuve Saint-Laurent, à l'endroit dit "Ile-aux-Oeufs".

HISTORIQUE DU NAUFRAGE

Le 29 avril 1711, l'Amiral Hovenden Walker s'embarquait à Spithead, en Angleterre, porteur d'instructions secrètes de la Reine Anne et accompagné du brigadier général Sir John Hill. L'objectif était de rallier les Etats de la Nouvelle-Angleterre afin de préparer l'invasion de la Nouvelle-France.

Il arriva à Boston, le 25 juin, après des difficultés et des ennuis pénibles. Il fut naturellement reçu avec des acclamations, mais tout cet accueil hypocrite masquait en réalité les ennuis que devaient lui causer le gouverneur Dudley ainsi que les marchands de Boston par leur peu d'empressement à lui fournir des approvisionnement nécessaires. Du fait que la saison était déjà avancée, l'Amiral dut hâter ses préparatifs pour que l'expédition ne soit pas compromise.

Il réussit tant bien que mal à obtenir des munitions pour plusieurs mois de siège, ainsi que la subsistance nécessaire aux 9,400 soldats et marins de la flotte.

Au petit matin du 30 juillet, l'expédition qui comprenait neuf vaisseaux de ligne, deux bâtiments d'artillerie lourde et environ soixante transports de troupes et de matériel quittait Boston en direction de Québec.

Vers le 3 août, la flotte était aux environs du Cap Breton, et la température était modérée. Le capitaine Mathews du vaisseau Chester fit venir à bord du vaisseau amiral de Walker, un dénommé Paradis, qui avait été capturé en même temps que son navire, le Neptune.

Comme l'amiral n'avait aucun pilote anglais expérimenté pour naviguer dans le golfe Saint-Laurent, il vit là une excellente occasion de s'offrir un pilote compétent. On offrit au capitaine Paradis une somme équivalant à la valeur de son navire, mais il devait conduire la flotte anglaise vers Québec.

En bon navigateur, le capitaine Paradis avertit Walker qu'une flotte aussi considérable s'exposerait à bien des dangers dans les eaux du golfe et du fleuve. L'Amiral ignora l'avertissement du capitaine et continua son voyage vers Québec.

La flotte séjourna dans la baie de Gaspé une journée où les Anglais pillèrent, ravagèrent les établissements de pêche français et capturèrent tous les habitants qui s'y trouvaient. Les ravages de l'Amiral Walker dans la baie de Gaspé furent de courte durée, et seront la seule gloire de sa campagne au Canada.

A l'entrée du fleuve, une légère pluie commença à tomber et un brouillard dense enveloppa l'armada anglaise, ce qui rendit impossible la navigation de précision.

Durant la journée du 22 août, les conditions ne changèrent point et le soir venu, des bourrasques de vent violent s'abattirent sur les vaisseaux anglais. Alors, l'Amiral consulta ses pilotes qui conclurent que la flotte longeait probablement la côte Nord près de l'Ile Anticosti, à cinquante kilomètres de la côte Sud. L'avis du capitaine Paradis fut d'ancrer les navires face au Sud jusqu'à la fin de la tempête.

On adopta le conseil du capitaine Paradis, et les marins s'attaquèrent aux manoeuvres tandis que Walker se retirait dans sa cabine pour la nuit. Le capitaine du navire amiral Edgar aperçut la terre et présuma qu'il se trouvait en face de la côte Sud. A la suite de son jugement erroné, on fit changer les manoeuvres proposées par le capitaine Paradis pour se diriger encore plus au Nord.

Pendant que les vaisseaux anglais viraient de bord, un jeune officier en fonction sur le vaisseau amiral s'aperçut tout à coup que la flotte pénétrait parmi des centaines de récifs échelonnés à perte de vue. Le jeune officier alla avertir l'Amiral du danger immédiat mais celui-ci lui conseilla en souriant d'aller se coucher. De retour sur le pont du navire, l'officier se rendant à l'évidence que la flotte courait à sa perte, accourut de nouveau vers la cabine de Walker pour réitérer son avertissement. L'Amiral se décida à monter sur le pont en robe de chambre et en pantoufles, et il se rendit enfin compte de la gravité de la situation puisque son navire s'avancait rapidement vers les récifs à chaque coup de vent.

On réveilla le capitaine Paradis à la hâte, et il fit virer de bord le navire de justesse en faisant hisser les voiles et gouverner vers le grand large. Le capitaine sauvait ainsi le vaisseau amiral mais le reste de la flotte continuait dans la direction indiquée par le capitaine de l'Edgar, et toute chance de sauver le reste de la flotte s'avérait impossible.

Le 23 août au matin, Walker apprit la triste nouvelle des capitaines des vaisseaux Swiftsure et Chatam: plusieurs navires avaient fait naufrage durant la nuit.

Les premiers rapports reçus permettaient déjà d'estimer l'étendue des dégâts. On comptait plus de mille victimes et la perte de huit gros bâtiments jaugeant 2,316 tonneaux et trois-quarts, dont:

"L'Isabelle-Anne-Catherine", le "Samuel et Anne", le "Natthaniel et Elisabeth", le "Marlborough", le "Chatham", le "Colchester", le "Content" et le "Marchand de Smyrne" étaient venus s'éventrer sur l'Ile-aux-Oeufs, pendant cette nuit terrible. Les capitaines Richard Bayly, Thomas Walkhup et Henry Vernon s'étaient noyés. Jusqu'à présent 884 cadavres jonchaient les criques de l'île et les sables de la côte du Labrador, et trois frégates, le "Windsor", l'"Aigle" et le "Montague" n'avaient évité une perte totale qu'en se réfugiant, sans le savoir, dans une passe, près de l'île. Par ce désastre, les régiments des colonels Windress, Kaine et Clayton, ainsi que celui du général Seymour se trouvaient presque entièrement anéantis et l'on reconnut sur la grève deux compagnies entières de gardes de la reine qu'on distingua à leurs casaques rouges." (1)

Ce soir-là, la tempête avait, comme jadis, dompté l'orgueil d'un autre amiral anglais, Sir William Phipps, à qui elle avait détruit 38 vaisseaux et près de mille hommes. Cette nouvelle oeuvre de destruction sauva pour la deuxième fois la Nouvelle-France de l'étreinte des Anglais.

Ayant ancré à environ six lieux de la pointe des Monts-Pelés, hors de danger de s'échouer sur les récifs de l'île, le navire "Léopard" revint aux alentours de l'île dant le but de recueillir d'éventuels survivants de cette catastrophe. On effectuait, le lendemain, la même manoeuvre avec le "Monmouth" afin de trouver autour de l'île un mouillage sûr, mais ce fut peine perdue.

Tous les capitaines et pilotes des vaisseaux furent convoqués à bord du "Windsor", devenu temporairement le vaisseau amiral, afin qu'un conseil de guerre soit tenu. La discussion débuta par d'amers reproches adressés à l'Amiral Walker mais celui-ci resta hautain. Certains capitaines et pilotes insistèrent sur les dangers de la navigation fluviale aux environs de l'Ile-aux-Coudres, près de Québec. Enfin, une décision fut adoptée, celle d'abandonner toute tentative sur Québec, et de rebrousser chemin vers Boston. Il n'y avait pas d'autre alternative car les équipages et les pilotes avaient été épouvantés par la nuit du 22 août.

Le reste de la flotte repartit aussitôt vers la rivière Espagnole à l'Ile du Cap Breton pendant que le "Léopard" en compagnie du brick "Four Friends" et du sloop "Blessing" continueraient à patrouiller le site du naufrage. Ces vaisseaux de patrouille devaient ensuite rejoindre la flotte à la rivière Espagnole.

Québec célébrait une victoire inespérée sur les Anglais car la Nouvelle-France venait d'être sauvée une seconde fois.

Le premier Français à mettre pied sur l'Ile-aux-Oeufs, fut le Sieur de Lavaltrie. Il fut horrifié par le spectacle qui s'offrait à lui: des centaines de cadavres dont des femmes et des enfants s'amoncelaient sur la grève, des animaux de toutes espèces, du matériel amené pour le siège de Québec, des cordes, des ancres énormes, des voiles, des planches et des madriers de chêne, des monceaux de ferrailles jusqu'à près de deux mètres de hauteur, des parties de navires, des canons et un fouillis d'instruments et d'outils de toutes sortes.

On ne sait pas exactement à combien s'élevèrent les pertes en vie humaine mais d'après Walker, on peut sans exagérer estimer à 1,200 le nombre de personnes disparues et manquantes le lendemain du désastre:

"D'après Walker lui-même, 200 hommes s'étaient embarqués à bord de l'"Isabella-Ann-Catherine", 102 à bord du "Chatam", 150 à bord du "Marlborough", 246 à bord du "Smyrna Merchant", 354 à bord du "Colchester", 188 à bord du "Nathaniel and Elizabeth", et 150 à bord du "Samuel and Ann", soit un total de 1,420. Si on retranche quelques douzaines d'hommes décédés à la suite de maladie avant le naufrage, on peut sans exagérer porter à 1,200 le nombre des noyés et des manquants à l'appel le lendemain du 22 août 1711." (2)

Pendant près de deux années après le naufrage des Anglais, plusieurs personnes pillèrent le site et chargèrent des tonnes de butin pour le vendre à Québec. Le procureur du Roi de France et le Coordonnateur de la Marine à Québec durent intervenir pour faire cesser ce pillage et emprisonner quelques individus qui tiraient profit de tout ce matériel qui appartenait désormais au roi de France.

Aujourd'hui, ce sont les squelettes de ces navires qui ont survécu aux éléments marins, peut-être même les fantômes de ces malheureux navigateurs et soldats.

FOUILLES ARCHEOLOGIQUES SOUS-MARINES

Je me suis intéressé au récit du naufrage de l'Amiral Walker en 1970, alors que j'effectuais des recherches aux Archives Publiques à Ottawa.

Après avoir découvert plusieurs documents concernant le naufrage ainsi que le journal de l'Amiral donnant la liste des navires perdus durant la nuit du 22 août 1711, je tombai sur un rapport de la Marine de Québec dans lequel on mentionnait qu'un certain François Margane de Lavaltrie, le premier Français à visiter le site du naufrage, avait rédigé un récit détaillé de tout ce qu'il avait observé pendant son séjour sur l'île. J'ai également localisé un vieux document indiquant les sites possibles des navires coulés, et de ce fait, je devins convaincu que ces épaves pouvaient être découvertes avec l'équipement et la recherche appropriés.

Au début de 1972, assisté de Donald Théberge, plongeur expérimenté, nous mettions sur pied un projet de recherche sous-marine dans le but de localiser les vestiges de ce fameux naufrage, et de déterminer si les navires s'étaient brisés sur les récifs de l'Ile-aux-Oeufs ou sur les battures de la Pointe aux Anglais. (Fig. 1)

Après plusieurs mois de préparatifs et ayant choisi avec soin l'équipement et le personnel voulus, nous entreprenons une reconnaissance sous-marine systématique le long de la côte de l'Ile-aux-Oeufs et de la Pointe aux Anglais, en utilisant une méthode d'exploration dite "aqua-plane" qui permet de couvrir un grand champ de recherche en un temps limité. (Fig. 2)

La plupart des épaves en eau peu profonde (10 à 20 mètres) se détériorèrent par l'action des agents naturels et par celle de l'homme, et elles se dispersent sur une grande étendue du fond marin.

Aussi en eau peu profonde, le plongeur se heurte à une mer agitée, et sa tâche se trouve encore plus ardue du fait que la visibilité est réduite. Tenant compte de ces critères, il est presque impossible d'adapter des méthodes de reconnaissance, de photographie et de fouille utilisées en eau profonde.

Imaginons brièvement ce qui se produit à tout navire naufragé sur des récifs: soit que le navire s'échoue rapidement, soit peu de temps après, il se désagrège même s'il coule dans des conditions favorables. La superstructure est la première à se détacher, si elle peut flotter, elle est souvent projetée sur le rivage ou charriée sur une grande distance, dispersant les canons et tout autre objet le long de son chemin. Les vagues et les courants dispersent éventuellement les couples de la coque du navire que les vers marins dévorent. Dans certains cas, les vestiges du navire sont répandus sur une grande étendue du fond marin, souvent entremêlées avec ceux d'une autre épave, parfois d'une époque différente, rendant ainsi très difficile leur identification.

(3)

Notre première tâche fut de s'informer sur les lieux mêmes du naufrage; seuls les pêcheurs pouvaient nous fournir des renseignements précis concernant la configuration de la côte et de l'île.

Une rencontre avec M. Jean-Baptiste Langlois, de la Pointe-aux-Anglais, descendant d'une des anciennes familles de ce petit village côtier, devait s'avérer fructueuse car celui-ci accepta volontiers de collaborer à nos recherches.

Guidé par un homme dont la connaissance du site ne faisait aucun doute, nous étions convaincus que nos recherches allaient aboutir.

En effet, quelques jours de reconnaissance sous-marine allaient nous conduire à la découverte de cinq sites d'épaves dont trois du naufrage de Walker en 1711, et deux datant du XIXe siècle. Des bouées de repère furent lancées du bateau de recherche afin de fixer l'endroit des découvertes. (Fig. 3)

L'inspection des sites localisés débuta quelques jours plus tard. Les fouilles allaient bon train lorsque nous découvrîmes une surface de sédiment marin entourée de massifs de roche et de sable. Nous étions presque convaincus que les restes d'une épave étaient emprisonnés dans cette gangue.

Après avoir ancré le bateau de recherche au-dessus du site en question, les travaux d'excavation commencèrent aussitôt afin de libérer les vestiges encastrés dans cette masse, à l'aide d'outillage approprié. (Fig. 5)

Avant toute récupération, des dessins, des mesures et des photographies furent effectués sur le site afin de situer toutes les pièces dans leur position originale. Le but de cette opération était de nous aider à démontrer comment le navire s'est échoué et la position des parties dispersées. Dans le cas de ces épaves, nous n'avons pu seulement reconnaître que sa cargaison, ses ancres et son armement du fait de sa destruction totale.

Cette première phase terminée, mon collègue et moi entreprenions l'extraction des vestiges de cette masse de sédiment.

Après plusieurs heures d'effort, des boulets de canon et des boucles en laiton furent arrachés du sédiment. Nous fûmes très fiers de ces découvertes car nous avions trouvé les vestiges d'une épave du XVIIIe siècle. Il restait maintenant à prouver que ces pièces provenaient d'une épave du naufrage de Walker de 1711, ce que nous tentons de confirmer par les analyses de celles-ci.

Poursuivant nos travaux de fouilles sur ce site précis, plus de quatre cent kilogrammes d'objets de fer incrustés dans le sédiment furent remontés à la surface, la majorité étant des pièces de grément et d'amarrage de navire.

Nous fûmes très satisfaits de découvrir parmi ces objets en fer, une masse de charpentier de marine, des pentures et serrures de coffre, des pièces de platine de mousquet, des maillons de chaîne, des clous et des chevilles. Ces objets témoignent de la vie quotidienne à bord de ces navires d'autrefois.

D'autres fouilles furent entamées, et un nombre de pièces variées telles que: des tessons de poterie et de verre, des morceaux de cordage, un cap de mouton, des petits ossements, une plaque en cuivre gravée, des épingles en laiton, des fragments de pipe, des balles de mousquet, des boutons en laiton, une assiette en étain, un poids de balance en bronze et une bombarde en laiton, furent récupérées.

Les fouilles réalisées pendant la saison de 1973, nous laissèrent entrevoir l'existence d'autres vestiges enfouis dans les alentours, plus précisément aux sites 2 et 3 découverts plus au Nord. (Fig. 3)

C'est ainsi que les expéditions de 1974 et de 1975 se concentrèrent sur ces sites précis.

D'après les informations obtenues au cours des reconnaissances sous-marines de 1973, une recherche fut entreprise afin de déterminer la configuration des restes d'une coque d'un navire. (Fig. 6)

Au cours de l'année 1975, cinq canons de fer, une ancre et plusieurs vestiges furent localisés. (Fig. 4)

Les jours suivants, sur le site 3 de ces découvertes, deux douzaines de boulets de canon et environ deux cent balles de mousquet furent récupérés. Sous un des canons gisant sur le sédiment, on trouva une assiette en étain intacte emprisonnée dans la gangue calcaire. Avec précaution, celle-ci fut libérée et montée à la surface pour être examinée minutieusement.

En effet, elle portait encore une inscription gravée: JOHN HABIEN ATT Y ROYALL OAK UPON Y COMMON PORSTMOUTH 1710. (cf. p. 18) Ceci fut notre première preuve tangible que ces vestiges faisaient jadis partie de la cargaison des navires naufragés de la flotte de Walker en 1711.

Sur l'emplacement précis où les canons et l'ancre furent localisés, deux plaques de couche en laiton, une mesure à poudre en cuivre, et un fourreau de baïonnette (dont le cuir était resté en très bonne condition depuis près de trois siècles) furent récupérés.

La récupération de boulets ramés, d'obus, de pierre à fusil, de boutons et boucles, nous encouragea à travailler davantage. (Fig. 4)

Néanmoins, il faut signaler que de multiples difficultés ont été rencontrées au cours de nos plongées, comme la mauvaise température (brouillard) et la température de l'eau (4 à 10 degrés C.) rendaient notre tâche encore plus pénible.

Malgré tout, après six jours de dur labeur à raison de 3 à 5 heures de plongées par jour, nous avons quand même réussi à renflouer l'ancre et les cinq canons de fer dont le poids était d'environ 400 kg. chacun.

Pour accomplir cette opération délicate, nous avons dû construire sur place un appareil de levage à l'aide de six barils de 200 litres supportant à un radeau en bois muni au centre d'un treuil manuel, d'une capacité de 800 kg.

Au cours de l'année 1975, une exploration de la côte sablonneuse de Pointe-aux-Anglais fut entreprise à l'aide de détecteurs de métaux dans le but de localiser tout objet provenant du naufrage.

Par contre, non-loin du rivage, un couple en bois de la coque d'un navire fut découverte, d'une longueur de 4 mètres, d'une épaisseur de 34 centimètres, et d'un poids de près de 300 kg. et plus. Un examen minutieux révéla une construction probable du XVIIIe siècle.

Ainsi, depuis le début de nos recherches sous-marines sur ce site du naufrage, de nombreuses pièces ont été récupérées de ce cimetière marin, et la plupart de celles-ci ont été en traitement continu de conservation.

Riches de tous ces vestiges historiques, résultat de plusieurs mois de patience et de travail acharné, nous les avons réunis pour être préservés, analysés et identifiés selon des méthodes scientifiques appropriées.

Ainsi, pour les objets ferreux sévèrement attaqués par l'eau de mer, une méthode chimique de restauration fut employée avec des résultats satisfaisants, et une couche protectrice tel qu'un vernis organique leur fut appliqué pour les isoler de l'air ambiant.

Les pièces de bois, furent traitées au moyen de la cire polyéthylène-glycol. Elles ont été placées dans un contenant rempli d'une solution à 12% de cire à la température ambiante. Le contenant fut placé dans un four ventilé et la température fut élevée graduellement, au cours d'une période de quelques semaines, jusqu'à 60 degrés C.. Durant ce temps, la cire se diffuse lentement dans le bois, déplaçant l'eau des fibres du bois, duquel la solution surnageante s'évapore, et à la fin de l'opération l'objet en bois devient une masse saturée de cire.

Le nettoyage des dépôts de sédiment marin sur les pièces de cuivre et ses alliages, a été effectué par une méthode au calgon (sodium hexamétaphosphate), un traitement par lequel les dépôts de sels de calcium et de magnésium furent éliminés par formation de sels complexes solubles. Des résultats positifs furent obtenus.

Des analyses et des études approfondies furent effectuées afin de découvrir la provenance, l'usage et la valeur archéologique des artefacts récupérés.

Ainsi, les boulets de canon découverts mesuraient 7.5 cm. de diamètre et pesaient 1.8 kg. (4 lbs). Ces boulets faisaient probablement partie des munitions des canons de fer renfloués.

Les balles de mousquet en plomb avaient un diamètre (calibre) de 18mm. et servaient de munitions pour les mousquets appelés "Queen Anne Musket" fabriqués au cours des années 1702-1714. Quelques-unes avaient un calibre de 10 mm. et devaient être utilisées pour les pistolets.

Un obus d'un calibre de 9 cm. et d'un poids de 3 kg. (6 lbs), laisse supposer que les vaisseaux transportaient des pièces d'artillerie du genre: mortier et obusier.

Les différentes pièces mécaniques formant la platine d'un mousquet, furent identifiées comme étant: la machoire inférieur, le chien et le ressort de batterie.

Le fourreau de baïonnette servait à porter une dague à deux tranchants du type "baïonnette à poire" en usage au cours des années 1680-1715.

La cuillère ou mesure à poudre servait à mesurer précisément la charge de poudre utilisée par le canon. Cette pièce était reliée à une tige en bois afin d'introduire la cuillère dans la bouche du canon. Ce type de mesure fut employé tout au long du XVIIe et XVIIIe siècles.

Deux plaques de couche en laiton portant les chiffres 290 et 345 (numéros de série ou d'inventaire?) provenaient de mousquet de type "Queen Anne Musket" des années 1702-1714.

Parmi les nombreuses boucles en laiton découvertes, certaines servaient pour les ceinturons et courroies d'uniformes militaires tandis que quelques-unes étaient utilisées sur les chaussures.

Les boutons en laiton (à l'exception d'un en argent) étaient de formes variées et provenaient de vêtements et d'uniformes. Aucun bouton ne porte d'inscription du fait qu'à cette époque, les troupes anglaises ne possédaient pas de numéro régimentaire.

Des épingles de laiton en très bon état furent récupérés du sédiment marin. Celles-ci faisaient partie du nécessaire de couture à bord des navires pour tout ouvrage de réparations d'uniformes et d'habits.

Un poids de balance en bronze de 1.5 kg. devait servir à peser et mesurer les diverses marchandises et produits à bord des vaisseaux de transport.

Une bombarde en laiton gravée des initiales H.W. dont l'origine reste encore inconnue, témoigne d'un certain divertissement musical de la part des marins durant la longue traversée.

Plusieurs tessons de gros verre teinté vert foncé semblent être des fragments de bouteilles de vin du type "onion" ou "squat bottle" fabriquées vers les années 1680-1700 en Angleterre et Hollande. Celles-ci faisaient sûrement partie de la cargaison des rations de subsistance des soldats et marins de la flotte.

Parmi les quelques pièces de bois découvertes sur le fond marin, mentionnons les tenons d'une longueur de 15.5 cm. et d'un diamètre de 30 mm.. Ceux-ci servaient à fixer aux couples de la coque du navire les revêtements en planches afin de former le bordage.

Quelques fragments de poterie en terre cuite de couleur rougeâtre et marron clair et de consistance fragile, furent certainement des jarres ou des cruches à l'origine. Une analyse chimique de ces pièces pourrait en révéler l'origine.

Deux assiettes en étain furent découvertes durant les fouilles, portant toutes deux des inscriptions gravées. La première porte sur le marli, les lettres: M.B., suivies de trois petites couronnes. Les recherches ont révélé qu'elle aurait pu être fabriquée par un manufacturier du nom de Moses Batemen de Londres en 1700. La deuxième assiette portait une inscription de plusieurs mots sur son revers: JOHN HABIEN ATT Y ROYALL OAK UPON Y COMMON PORSTMOUTH 1710. On en déduit qu'elle appartenait à "JOHN HABIEN", résidant non-loin d'un pub ou taverne "ROYAL OAK" se trouvant sur la commune ("UPON Y COMMON") du port célèbre de "PORSTMOUTH. Elle date de 1710.

Les cinq canons de fer retrouvés avaient été très corrodés et brisés par les éléments marins, surtout par les glaces durant l'hiver. Ils mesuraient 2 mètres de longueur, et étaient d'un calibre de 7.5 cm.. Malheureusement, à l'exception de deux lettres sur le tourillon d'un canon (1 F), qui auraient pu fournir un indice de leur identité et provenance, aucune n'a pu être décelée. Tout au plus, ces deux lettres sont possi-

blement les initiales de la fonderie où fut jadis coulé ce ou ces canons. Les caractéristiques de ces canons suggèrent qu'ils sont du type "Falcon" employé sur les navires de guerre durant le XVIIe et début XVIIIe siècles.

La gueule des canons était scellée au moyen de bouchons en liège afin de protéger l'âme de ceux-ci pendant la traversée. Nous pouvons avancer l'hypothèse que les canons étaient emmagasinés dans la cale du navire afin d'être utilisés comme batteries de siège ou de campagne.

L'ancre, ou ce qui en restait, mesurait 2 mètres d'un bec à l'autre, la tige 75 cm. et un poids de 200 kg.. Sa taille originale devait dépasser les 4 mètres et peser plus de 500 kg..

Toutes ces découvertes nous ont renseigné sur les coutumes des gens vivant à bord de ces navires, les produits et marchandises importés par ces nations, le type d'armements utilisés et la construction de ces vaisseaux de mer.

Les sites d'épaves localisés ont confirmé le fait que les navires se sont bien brisés sur les battures de la Pointe-aux-Anglais, et non sur les récifs de l'Ile-aux-Oeufs comme le rapportait le récit provenant des archives.

Nous pensons avoir atteint notre objectif à force de patience et d'acharnement, celui de prouver que notre histoire est précieuse, et qu'elle exige une attention particulière de quiconque veut l'étudier.

CONCLUSION

Malgré toutes les difficultés rencontrées et grâce à nos efforts, nos travaux ont porté fruit.

Les différents artefacts découverts sont le témoignage vivant de l'intérêt que présente notre histoire.

Aujourd'hui, les vestiges de la flotte de l'Amiral Hovenden Walker racontent par eux-mêmes le récit du naufrage dans une des nombreuses vitrines du Musée Militaire et Maritime de Montréal au Vieux Fort de l'Ile Sainte-Hélène, et de ce fait, le public manifeste un intérêt particulier pour l'histoire maritime de notre pays, et pour l'archéologie sous-marine.

C'est pourquoi tous les moyens nécessaires doivent être mis en oeuvre pour la protection de ces sites archéologiques sous-marins afin d'éviter leur destruction et leur pillage. Car ces trésors historiques représentent notre patrimoine national, une page de notre histoire québécoise.

NOTES

1. Revue Canadienne. 1907, p. 531.
2. Bulletins des Recherches Historiques. 1947, pp. 17-18.
3. Underwater Archaeology. Marx, Robert 1974
4. Mémoires d'Artillerie. Sr. Surineq de Saint Rémy, MDCC II
5. The Wooden Fighting Ships in the Royal Navy AD 897-1860. Archibald, E.H.H., Blandford Press, London, 1968.
6. English Artillery: 1326-1716. Royal Artillery Institution, London, 1963.
7. Le Vaisseau De 74 Canons. Boudriot, Jean, Editions des Quatres Seigneurs, France, 1974.

TABLES DES FIGURES

- Figure 1. Carte d'ensemble de la province de Québec et des Maritimes indiquant le site du naufrage à l'Ile-aux-Oeufs.
- Figure 2. Schéma de la méthode de reconnaissance sous-marine utilisée durant les recherches.
- Figure 3. Carte détaillée de l'Ile-aux-Oeufs et de la Pointe aux Anglais avec emplacement des épaves découvertes.
- Figure 4. Les quatre tumulus du site 3 que nous avons entrepris de fouiller.
- Figure 5. Détail du site 1 avec emplacement des artefacts découverts.
- Figure 6. Site 2 avec emplacement des restes d'une épave et autres trouvailles.

Fig. 1

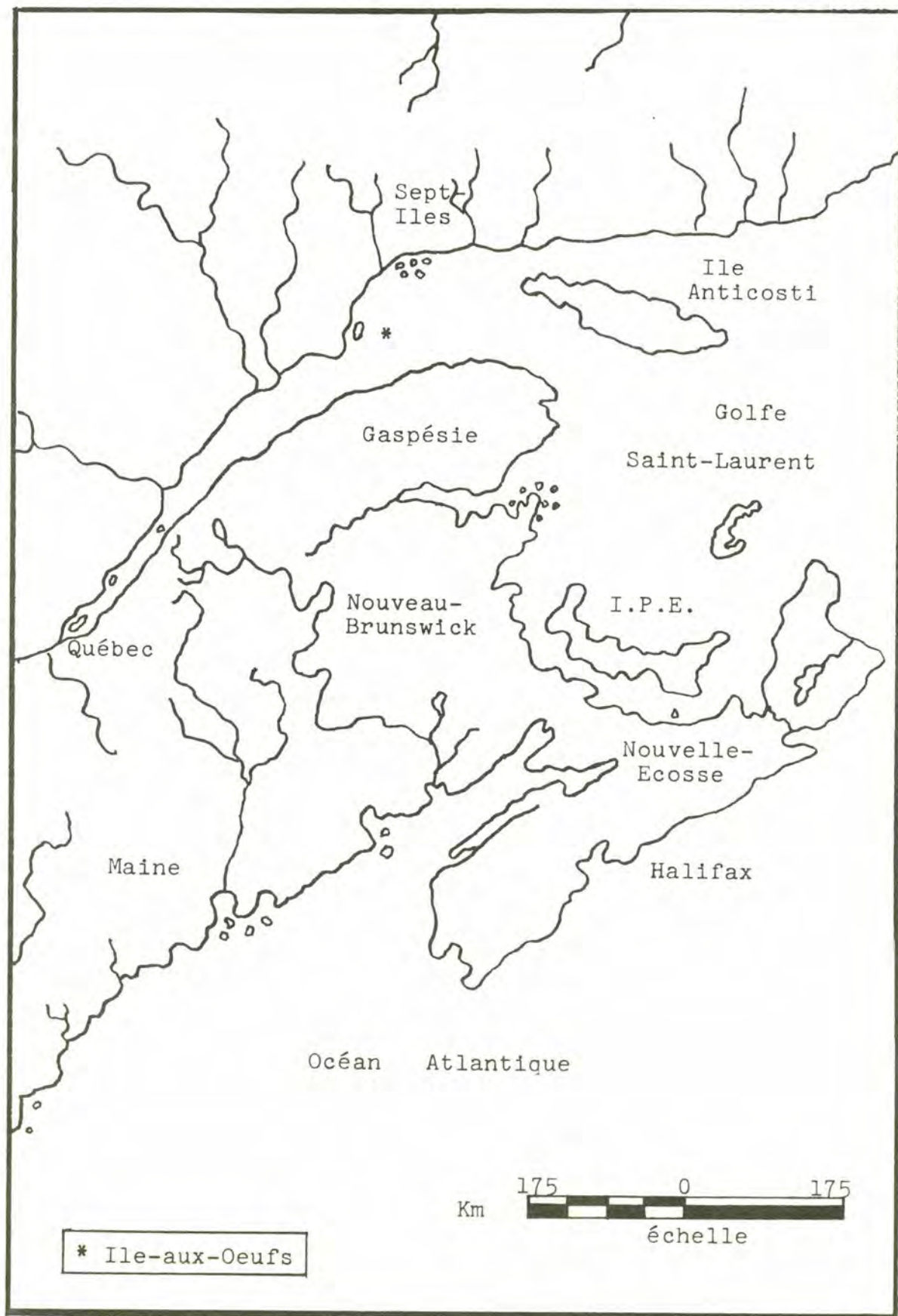


Fig. 2

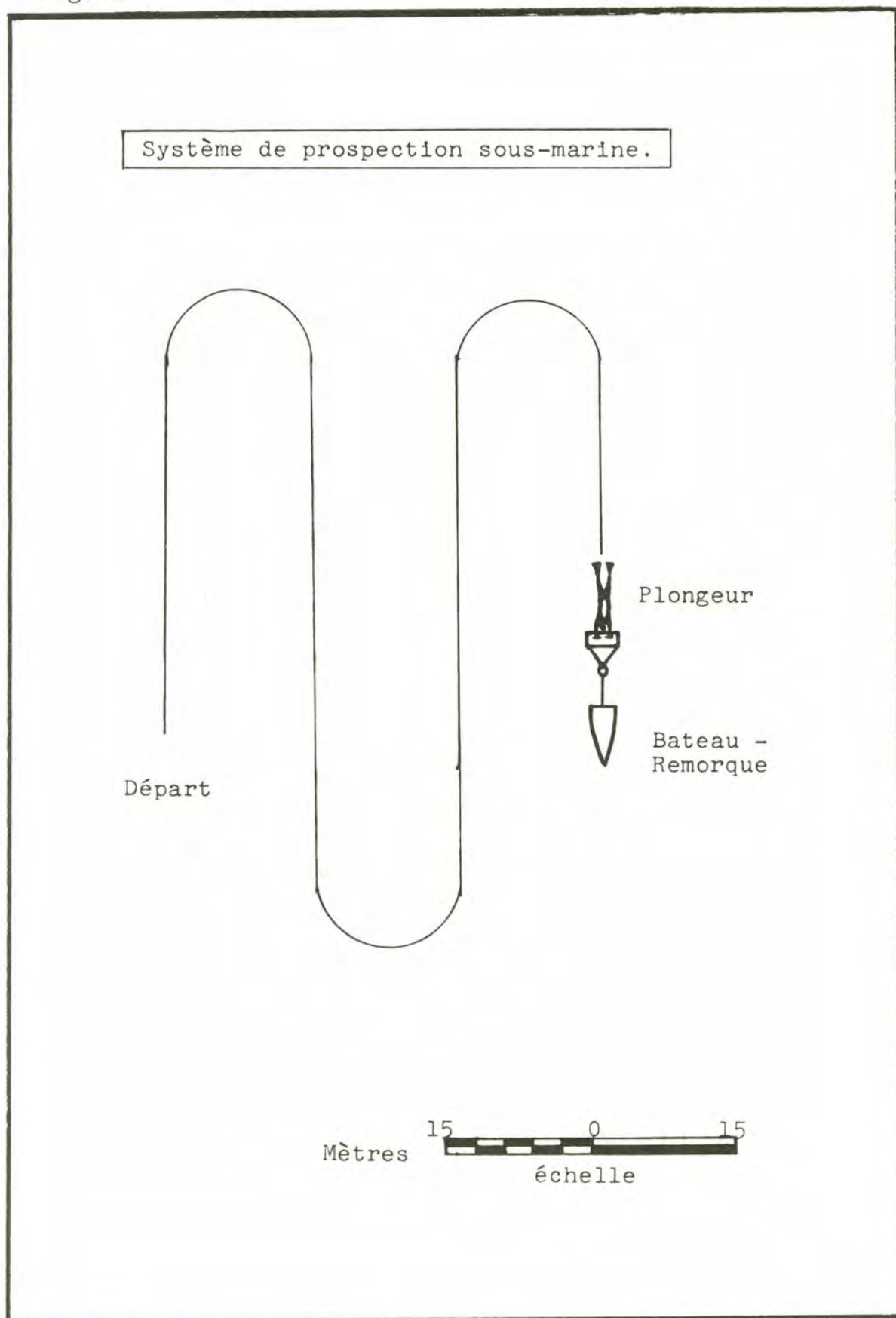


Fig.3

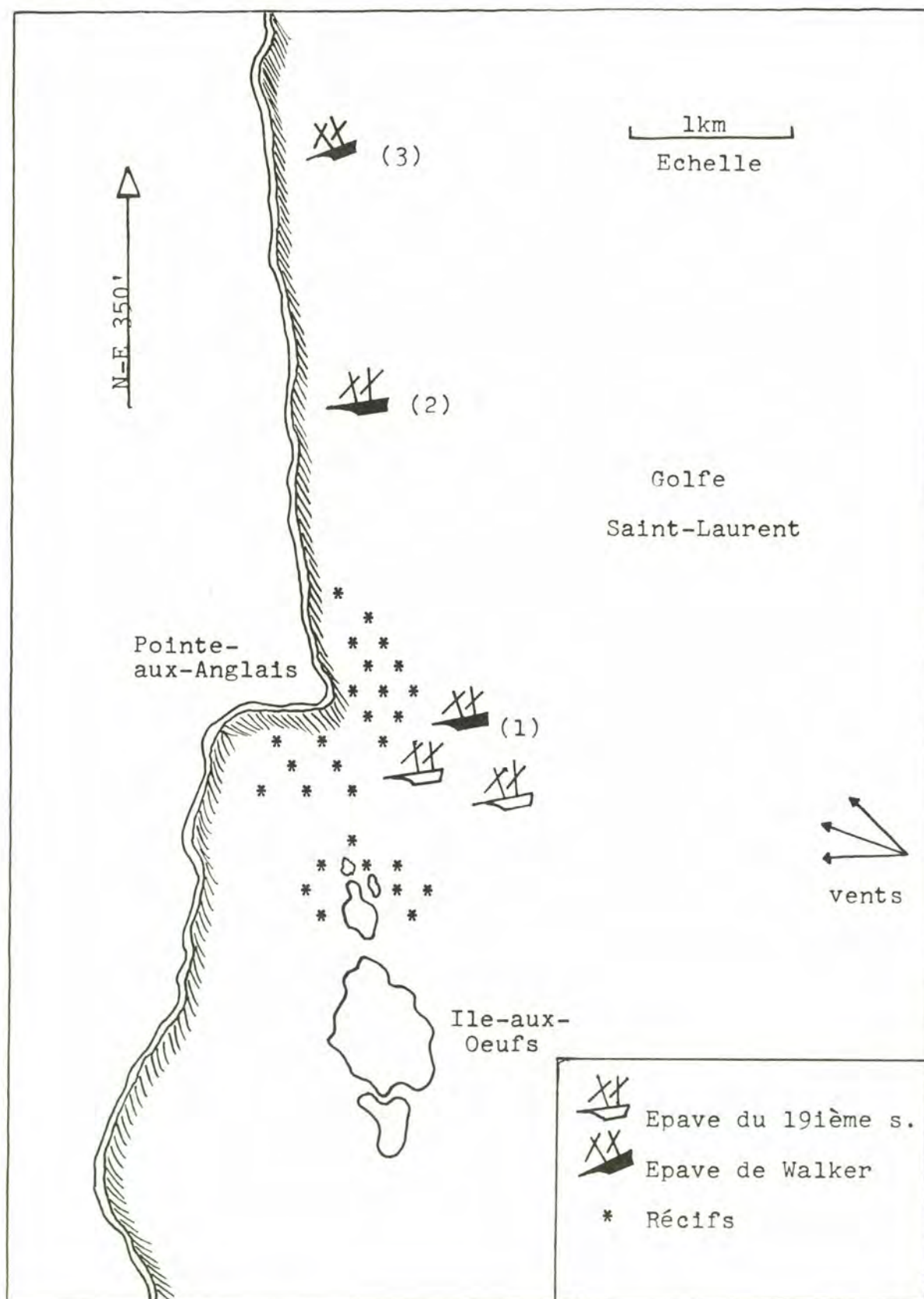


Fig. 4

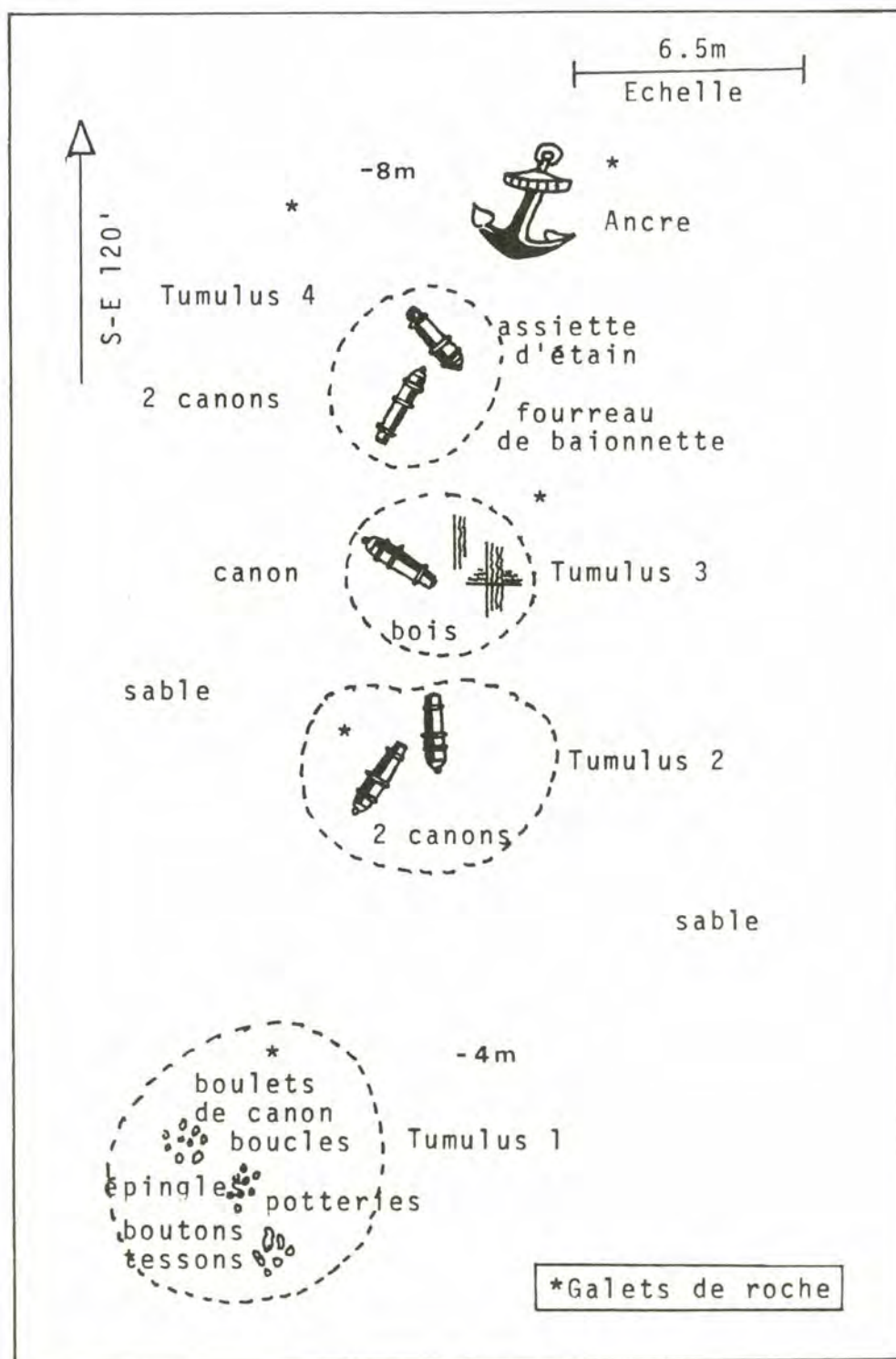


Fig. 5

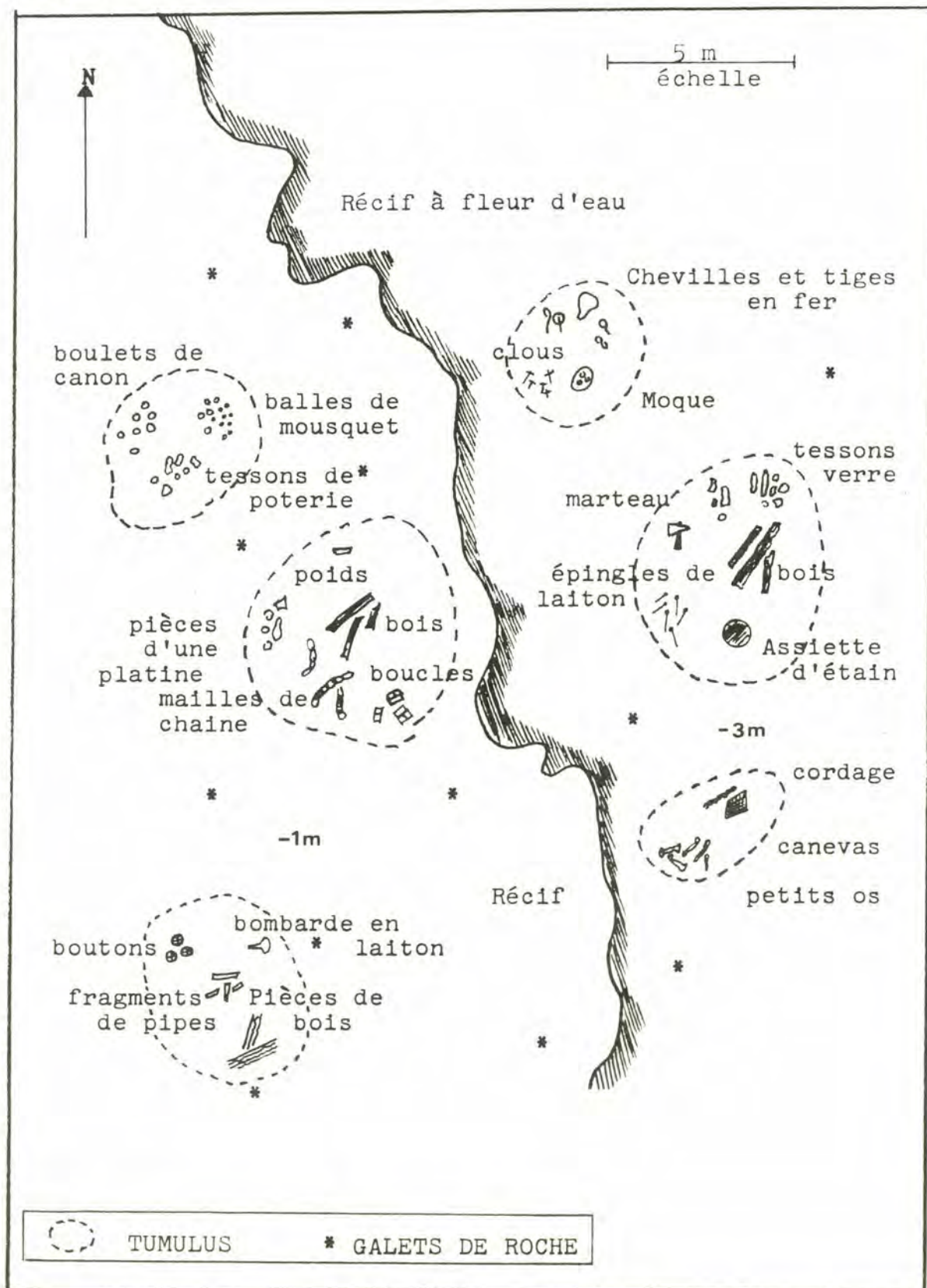
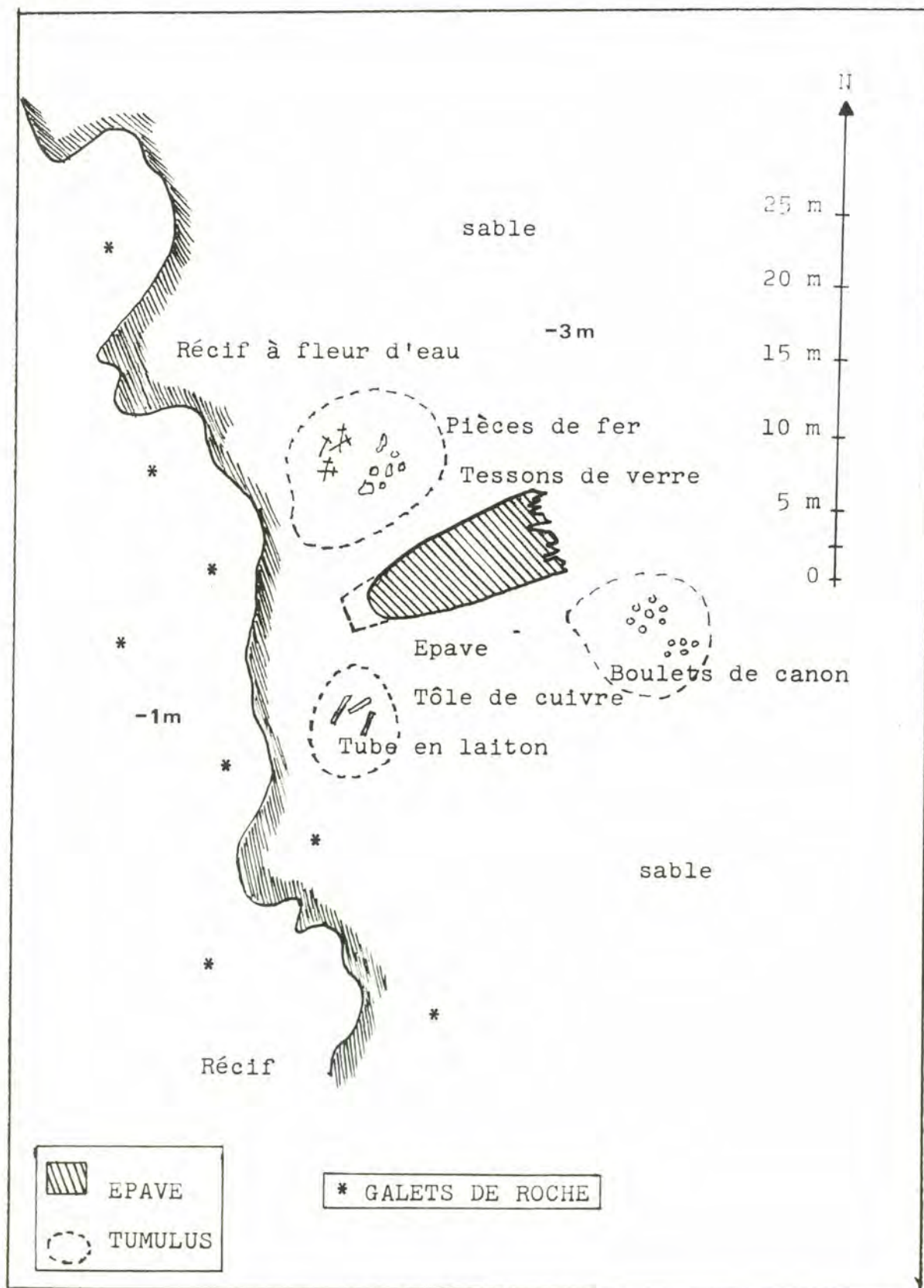


Fig. 6



DESCRIPTION DES ARTEFACTS

- Planche 1: Cette plaque en cuivre rouge porte une inscription en relief représentant le monogramme d'Anne Stuart, reine d'Angleterre et D'Ecosse (1702-1714), et fille de Jacques II. Elle luttait contre Louis XIV et réunit l'Ecosse et l'Angleterre sous le nom de Grande Bretagne en 1707.
- Planche 2: Assiette en étain portant une inscription gravée: JOHN HABIEN ATT Y ROYALL OAK UPON Y COMMON - PORTSMOUTH 1710. Les recherches entreprises afin de découvrir sa signification nous ont amenés à conclure que cette pièce appartenait à un résidant de la ville de "Portsmouth" en Angleterre, un dénommé "John Habien" demeurant non loin d'un pub ou d'une taverne renommée, du nom de "Royall Oak". Au XVIIe et XVIIIe siècles, cette vaisselle métallique était utilisée quotidiennement par les religieux et les laïcs, du moins c'est ce que nous apprend les registres d'inventaires après décès.
- Planche 3: Ces boucles en laiton ornées de motifs géométriques servaient à fixer les bandes en cuir des uniformes et chaussures militaires de l'époque. La boucle du bas possède son ardillon et le poinçon du fabricant: "W. Wood".

Planche 4: A- Ces petites épingles en laiton d'une longueur de 25 mm. faisaient partie du nécessaire de couture à bord des navires de l'époque pour réparer les habits et les uniformes. La tête d'épingle est formée d'une fine bande de fil de laiton enroulée autour de la tige. Ce type d'épingle semble avoir été en usage jusqu'au XIXe siècle.

B- Sur cette bombarde en laiton apparaît le poinçon du fabricant "H.W.". La bombarde fut un instrument de musique populaire durant plusieurs siècles.

C- Cette pipe en terre cuite datant du début XVIIIe siècle a été reconstituée en réunissant quelques fragments. C'est l'usage très répandu du tabac en Europe à cette époque qui explique la présence de nombreux fragments de pipes sur le site du naufrage. Le foyer de ces pipes a subi plusieurs transformations au cours des siècles selon la qualité du tabac employé.

D- Cette boucle en laiton de forme arrondie servait à fixer le ceinturon sur l'uniforme militaire de l'époque.

E- Lanterne. On l'appelle quelquefois cuiller. Cet ustensile militaire en cuivre rouge servait à placer la charge de poudre dans le canon. Elle est faite en forme d'une longue cuiller ronde et est montée sur une hampe ou long bâton. Ce type de cuiller fut en usage au cours des XVIIe et XVIIIe siècles (4)

Planche 5: Cette illustration représente un canon du type "Falcon" de la famille des Culverins en usage sur les navires de guerre au XVIIe et début XVIIIe siècles. D'un calibre (diamètre de l'âme du canon) de 7.5 cm., cette pièce d'artillerie pouvait tirer un projectile de 1.8 kg. (4 lbs) à une distance d'environ 600 mètres. Etant donné que le poids de ce type de canon ne dépassait généralement pas 300 kg., il pouvait aisément servir pour des batteries de campagne ou de siège au cours de combats terrestres. Durant le règne de la reine Anne d'Angleterre (1702-1714), l'artillerie de marine se divisait en deux classes spécifiques: le groupe des canons comprenant les canons-royal, les canons, les demi-canons, les quart-canons; et le groupe des culverins comprenant les culverins, les demi-culverins, les sakers, les falcons et les falconets. (5)

Planche 6: Ce sont les glaces qui, durant l'hiver, avec le flux et reflux des marées, ont été le principal agent destructeur de ces pièces d'artillerie durant 264 ans. Les caractéristiques de ces canons de fer nous portent à conclure qu'ils appartiennent à la famille des Culverins, plus précisément du type "Falcon". La gueule de ces canons était scellée par des tapes faits de plusieurs épaisseurs de feuilles de liège, réunies ensemble par des chevilles de bois (une poignée de cordage), pour éviter la corrosion intérieure pendant les longues traversées en mer. Ceci laisse croire qu'ils pourraient encore contenir leur charge. On peut penser qu'un examen radiographique et spectroscop-

pique pourrait éventuellement nous fournir des indices intéressants sur la fabrication de ces canons à cette époque. (6)

Planche 7: Ce fourreau servait à porter une baionnette à poire (dague à deux tranchants) en usage au cours des années 1680-1714. Il est formé d'une enveloppe en cuir montée sur de fines lamelles de bois, et muni d'une gaine protectrice en laiton à son extrémité. La baionnette du XVIIIe siècle s'insère dans le canon du mousquet qu'elle bloque. Son manche en bois, en forme de poire se terminant par un bouchon en laiton ou en cuivre qu'on peut enfoncer dans l'arme une fois les munitions épuisées. C'est ce genre d'armes blanches que les soldats anglais de Phipps et Walker ont utilisé lors de leur campagne en Nouvelle-France.

Planche 8: Les trois illustrations qui ornent cette planche composaient la panoplie d'équipement employé sur les navires à voile de l'époque.

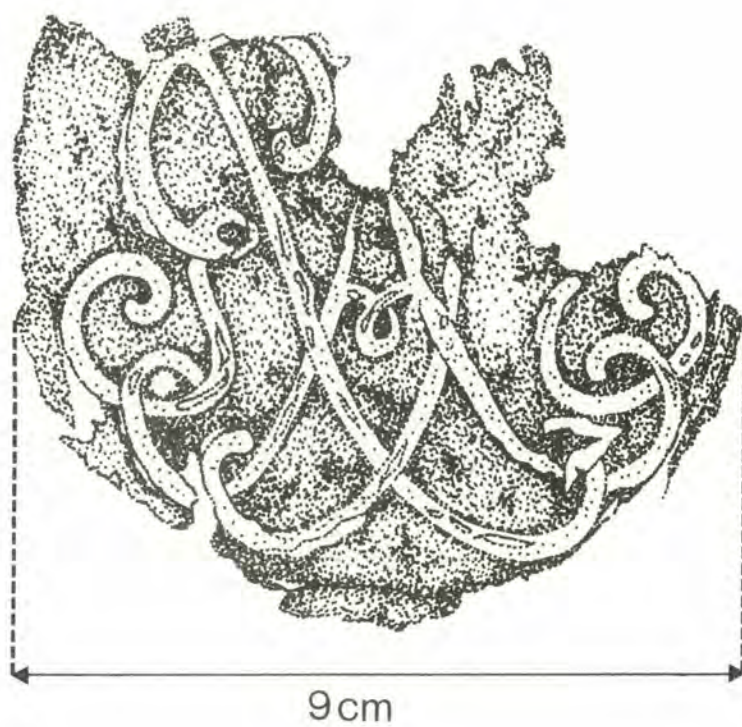
A- Masse de charpentier de marine. Ce gros marteau lourd servait aux divers travaux à bord des navires tels que la réparation de la coque, du bordage, du gréement, des agrès, etc...

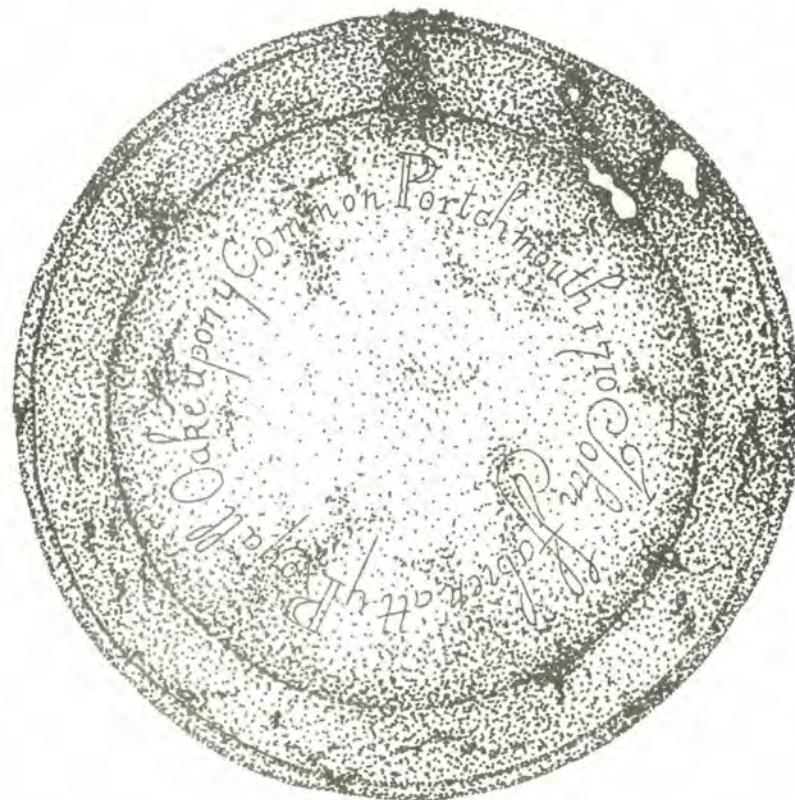
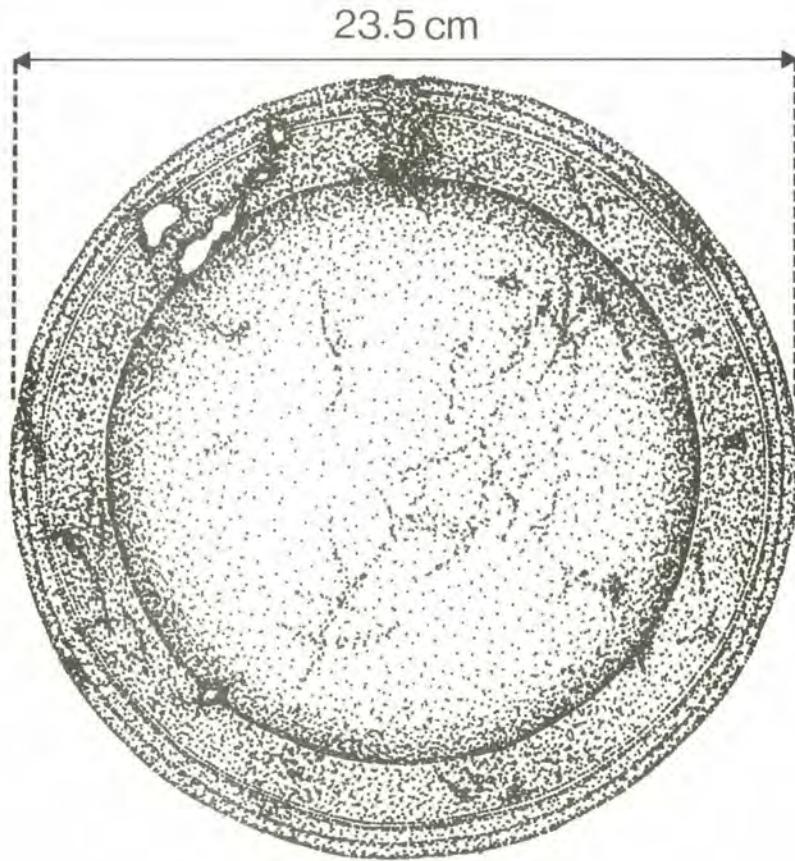
B- Estrope en fer constituant le premier maillon de la chaîne ou cadène de hauban. A l'intérieur de celle-ci s'insère le cap de mouton.

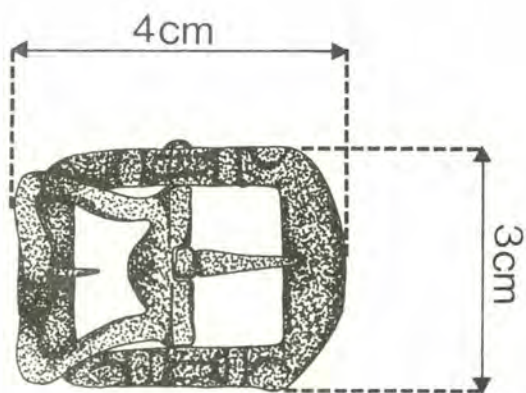
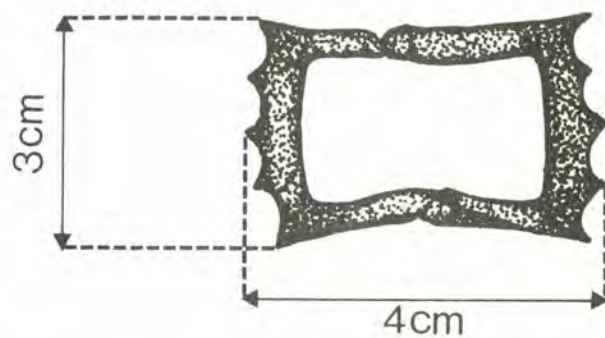
C- Ces chevilles à boucle en fer faisaient partie du gréement et des agrès des voiliers de l'époque.
(7)

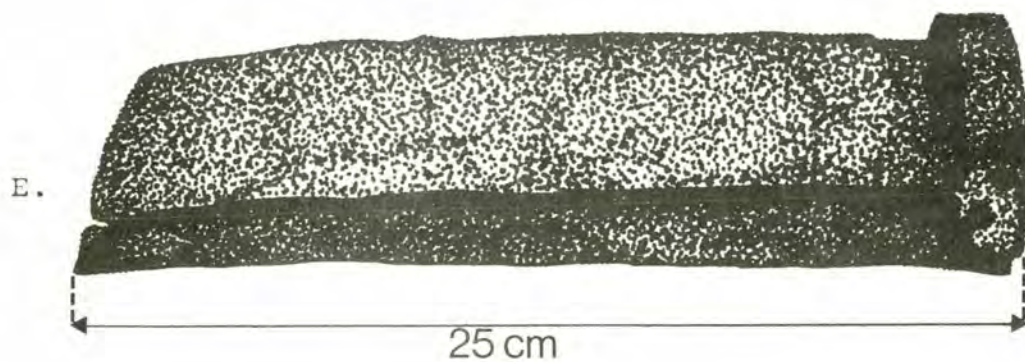
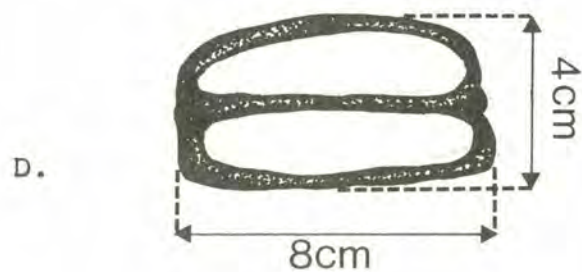
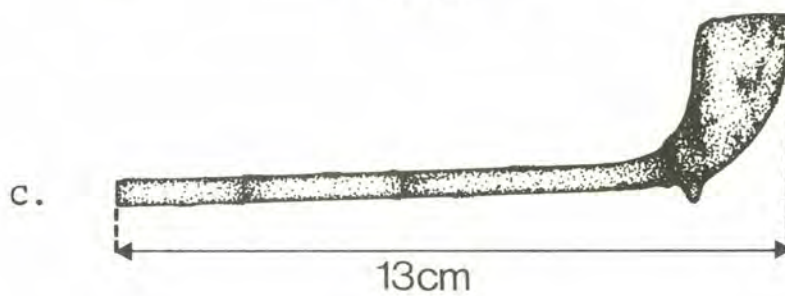
Planche 9: A- Ancre à jas. Cet instrument de fer servait à retenir le vaisseau au mouillage à l'aide du câble qui y est étalingué. L'ancre par son poids se précipite au fond, par sa forme elle s'y enfonce et donne un point d'appui solide contre les efforts du vent et de la marée. Sur cette illustration apparaissent une partie de la tige, le diamant, les pattes et les oreilles. La tige, le jas (barre transversale placée au bout de la tige) en bois et l'organeau (anneau où s'amarre le câble) sont les pièces manquantes. Ce type d'ancre fut en usage durant de nombreux siècles sur les voiliers.

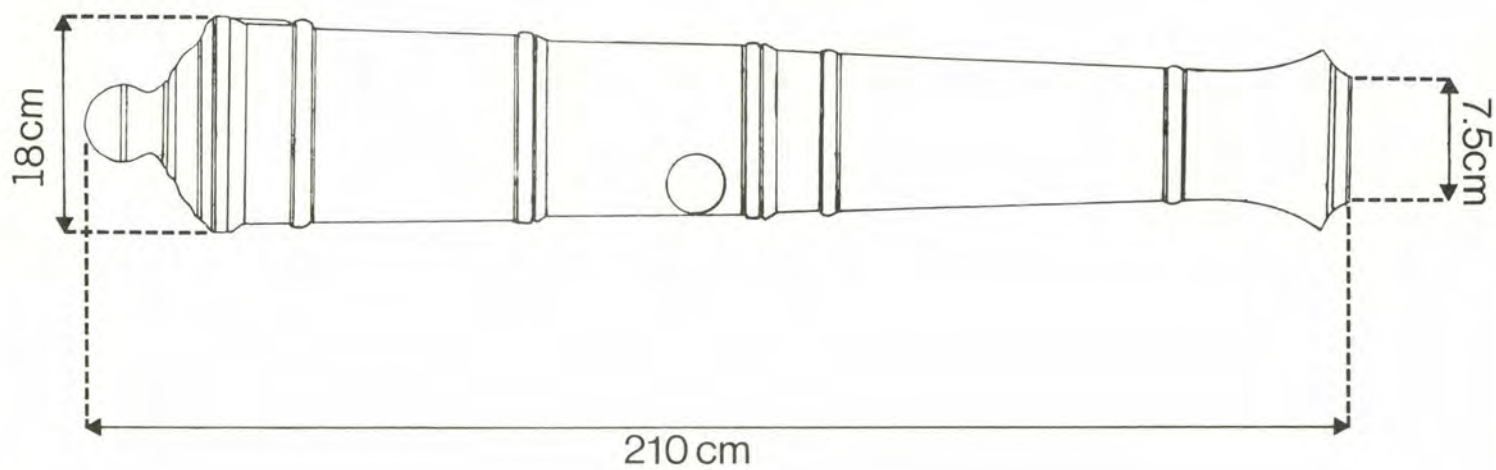
B- Cap de mouton de hauban. Comme tous les ouvrages de poultrie, cette sorte de moque en bois d'orme a la forme d'une sphère aplatie, cannelée sur son pourtour afin de recevoir une estrope, et percée intérieurement de trois trous par où passent les cordages faisait partie du gréement des voiliers de l'époque.



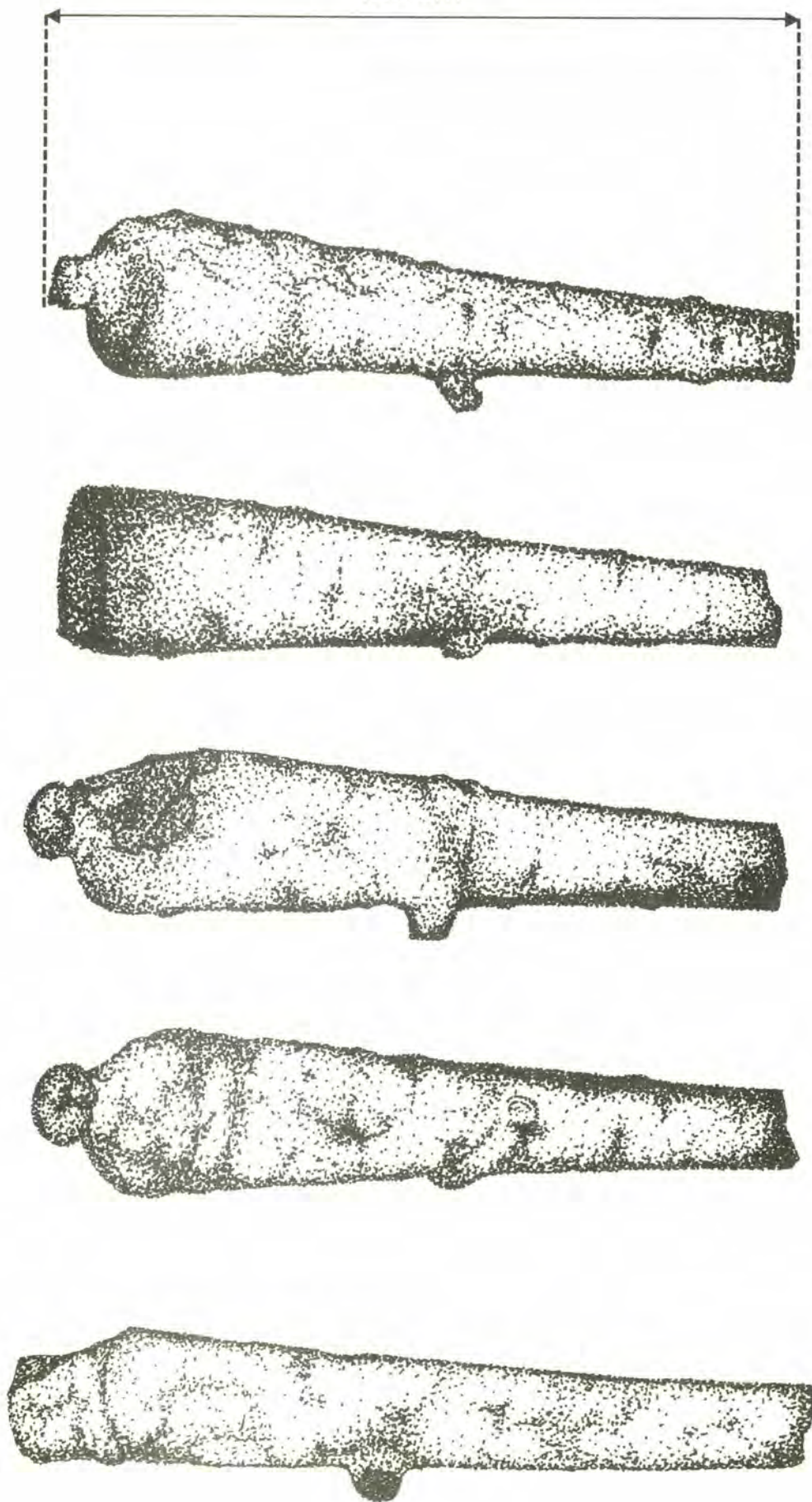


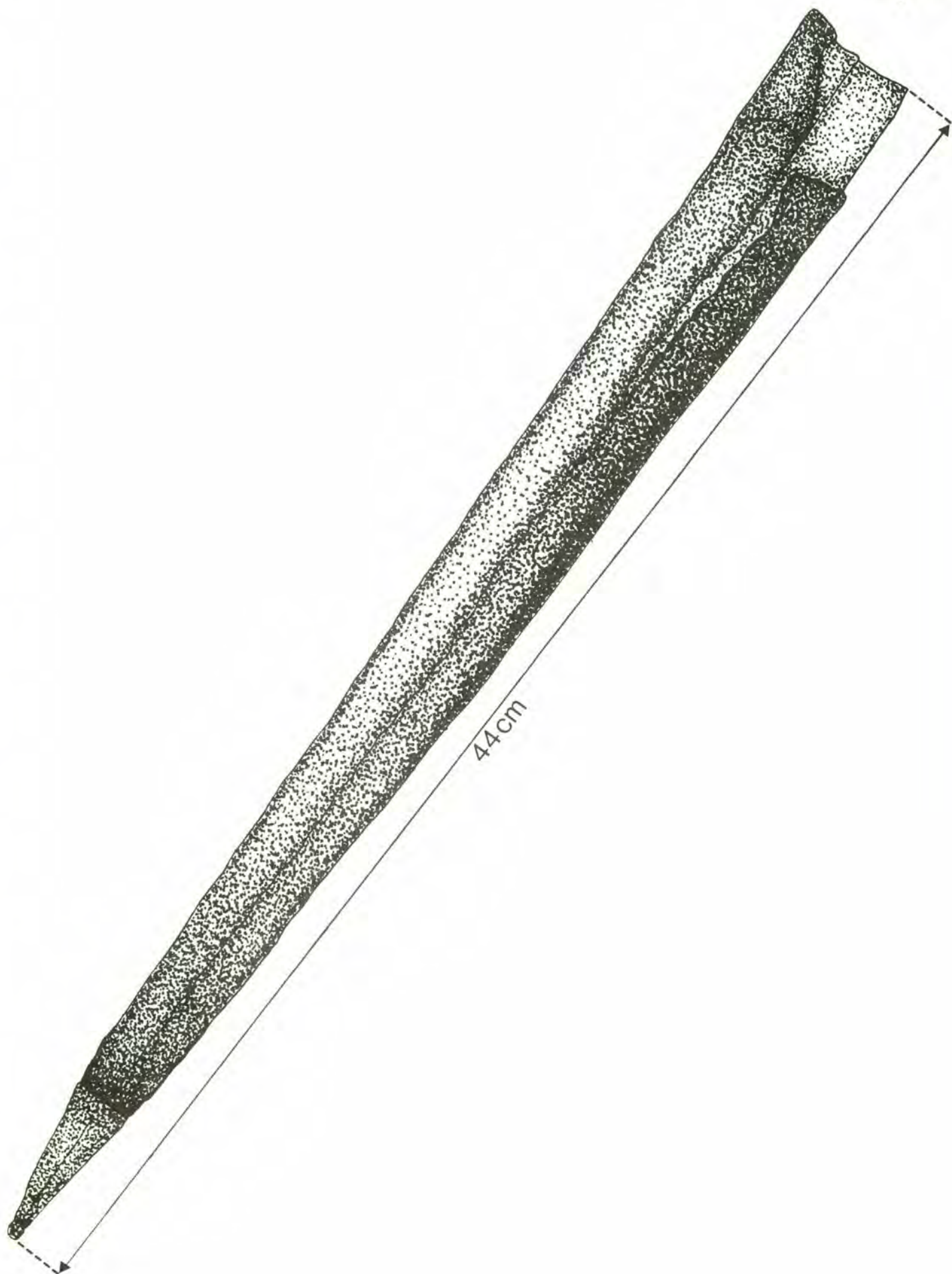


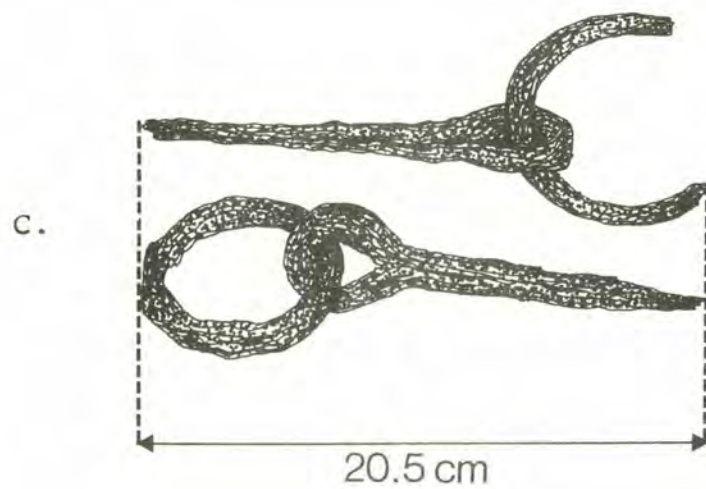
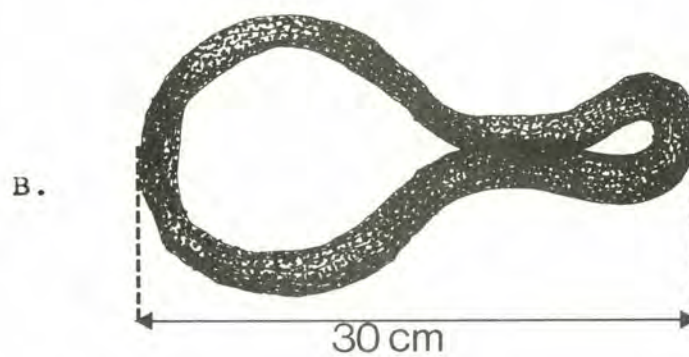
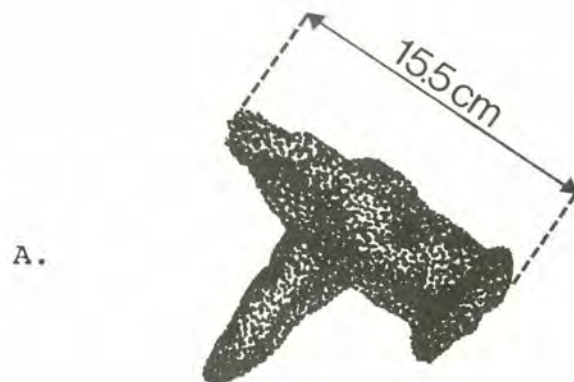


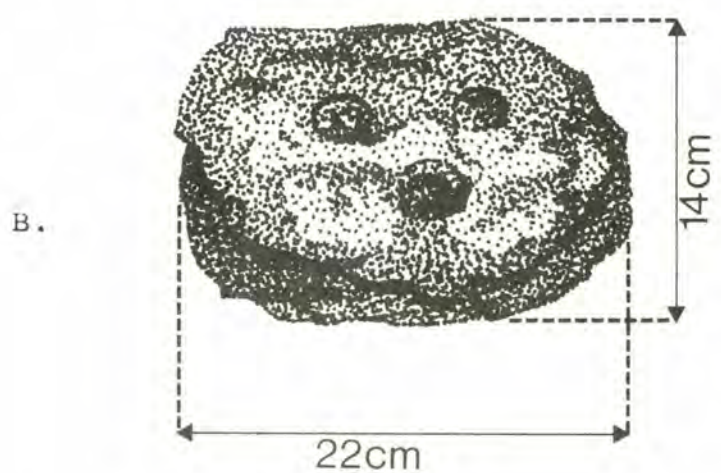
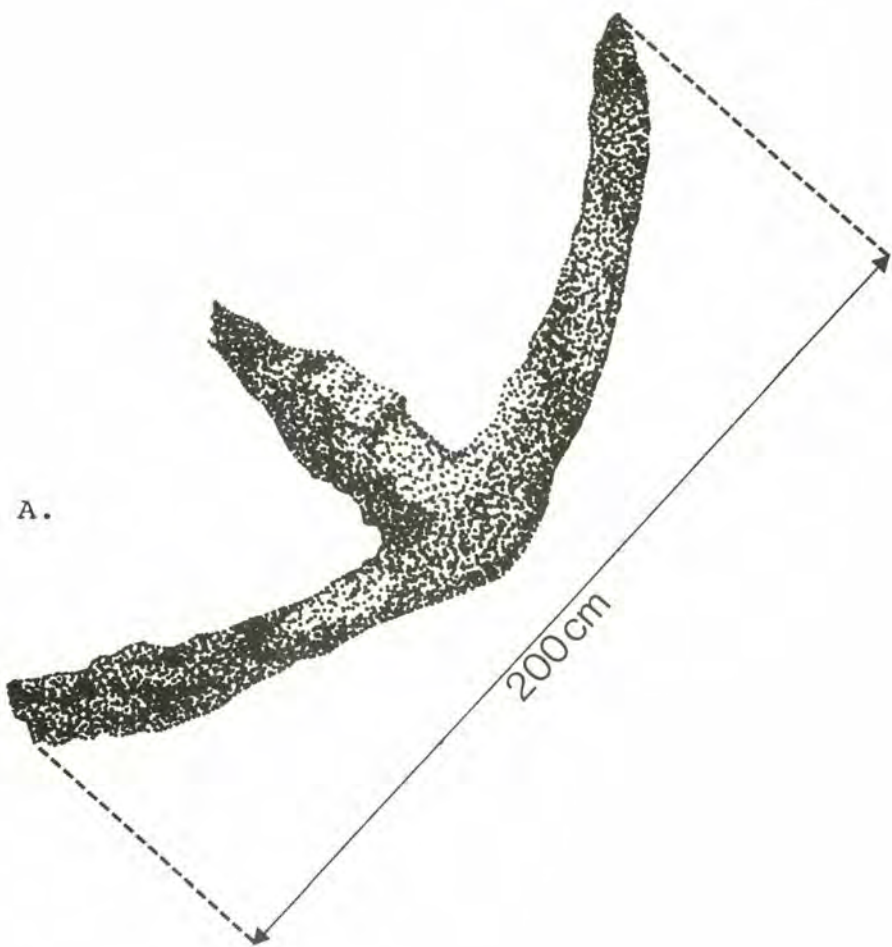


180 cm









BIBLIOGRAPHIE

Archives:

- Archives de la Province de Québec Inventaires de Pièces de
la Côte de Labrador. Vol. 1,
1940 pp. 278-280.
- Bulletins des Recherches Historiques Le Naufrage des Anglais.
Vol. 24, 1918 p. 310.
- Bulletins des Recherches Historiques Les Catastrophes Dans La
Nouvelle-France. Vol. 53,
1947 pp. 17-18.
- Revue Canadienne Les Grands Naufrages du Golfe., 1907,
pp. 527-533.

Ouvrages Généraux:

- Achard, Eugène Les Naufrages du Saint-Laurent. Montréal, 1943.
- Cotton, Mather Empire of The North Atlantic. 1950, pp. 67-76.
- Graham, Gerald The Walker Expedition to Quebec. Navy Records
Society, Vol. XCIV, 1953.
- Huard, V.A. Labrador et Anticosti. Montréal, 1897.
- Lafrance, Jean Les Epaves du Saint-Laurent. Editions de
l'Homme, Montréal, 1972 pp. 118-127.

- Le Moine, J.M. Chronicles of The St-Lawrence. Montréal
et Québec, 1878.
- Morgan, W.T. Queen Anne's Expedition of 1711. London,
1928 pp. 464-466.
- Potvin, Damase Le Saint-Laurent et ses Iles. Québec,
1940 pp. 270-273.
- Roy, Pierre-Georges Les Petites Choses de Notre Histoire.
Québec, 1940 pp. 78-86.
- Saint-Maurice, Faucher Les Iles, Promenades dans le Golfe
Saint-Laurent. Montréal, 1886.
- Saint-Maurice, Faucher Joies et Tristesses de la Mer. Montréal
1888.
- Journaux et Mémoires:
- Hugolin, R.P. Echos Héroi-comiques du Naufrage Des
Anglais sur l'Isle-Aux-Oeufs en 1711.
O.F.M. Québec, 1910.
- Walker, Hovenden (Sir) Quebec Expedition, 1711. London,
D. Browne, 1720.

