

Sous le Musée de la civilisation

André Bergeron and Daniel Laroche

Number 29, Fall 1985

URI: <https://id.erudit.org/iderudit/18126ac>

[See table of contents](#)

Publisher(s)

Éditions Continuité

ISSN

0714-9476 (print)

1923-2543 (digital)

[Explore this journal](#)

Cite this article

Bergeron, A. & Laroche, D. (1985). Sous le Musée de la civilisation. *Continuité*, (29), 45–45.

SOUS LE MUSÉE DE LA CIVILISATION

Des témoins importants du passé maritime du Québec ont été découverts sur le chantier du Musée là où s'allongeait, plusieurs siècles auparavant, la batture du fleuve.

Janvier 1985: Au coeur du chantier de construction du Musée de la civilisation, dans la basse-ville de Québec, on met au jour les restes de trois *bateaux à fond plat*, du type de ceux qui sillonnaient le fleuve et les grands cours d'eau de la Nouvelle-France au XVIII^e siècle. D'une longueur d'environ neuf mètres, ces embarcations faisaient la navette entre Québec et la rive sud. C'était à l'époque le mode de transport le plus pratique et le plus rapide, étant donné la précarité des routes terrestres.

Mars 1985: Les restes de deux autres embarcations apparaissent, différentes des premières tant par des dimensions plus imposantes que par la forme même, avec leur coque arrondie munie d'une quille. Ces *barques à voile* diffèrent aussi l'une de l'autre par leur mode de construction; chacune est une pièce unique pour notre patrimoine maritime. À première vue, ces embarcations semblent avoir été abandonnées sur ce qui, vers 1750, constituait la batture du fleuve, avant que soient construites les maisons bordant le côté est de la rue Saint-Pierre.

UNE INTERVENTION APPROPRIÉE

Ces embarcations ne sont pas les premières trouvées sur le site. En 1974, on découvrait une embarcation dite de la maison Estèbe. Faute de moyens financiers et d'expertise, elle n'est récupérée qu'à l'automne 1984. Ainsi, dans le cadre d'un projet chapeauté par la Société historique de Québec et subventionné par le ministère des Affaires culturelles, un système

d'intervention fut mis en place avec la collaboration du personnel du Centre de conservation du Québec. Un archéologue, avec l'aide d'une équipe, fut chargé d'assurer la meilleure conservation possible des pièces du bateau et de la maison Estèbe tout en les gardant sur le chantier; pour ce faire, les vestiges de bois gorgé d'eau, furent constamment humidifiés. On procéda de la même façon lors de la découverte des autres embarcations dans le sous-sol du musée. Il avait en effet été décidé, d'un commun accord, de sauver et de conserver, à court terme, les vestiges, à fin d'enregistrement.

Quelques semaines plus tard, on opta pour une conservation à long terme, dans la mesure où la condition des embarcations le permettait. À cet effet, deux modes d'intervention furent utilisés sur le chantier: dans le cas des embarcations légères (*bateaux à fond plat*), il fut décidé

de les démembrer et de les transporter pièce par pièce, pour ensuite les plonger dans de grands bassins d'eau; les deux autres *barques à voile*, plus longues, plus lourdes et d'un assemblage plus complexe, furent soulevées telles quelles, au moyen d'un dispositif d'arrimage fabriqué sur mesure pour chacune d'elles. Le but de cette opération était d'éviter de perdre du temps sur le terrain en interrompant les travaux d'excavation et aussi d'éviter de briser les pièces de bois encore gelées à ce moment.

UN DÉFI POUR LES SPÉCIALISTES

Il existe plusieurs procédés pour la stabilisation du bois gorgé d'eau. C'est un traitement de séchage à froid, avec prétraitement au polyéthylène glycol, communément appelé PEG, qui a été retenu pour les

quatre *bateaux à fond plat* incluant l'embarcation de la maison Estèbe. Cette méthode a déjà été utilisée à l'étranger, entre autres en Grande-Bretagne et en Scandinavie, ainsi que dans différentes réalisations canadiennes, ce qui nous permet d'espérer des résultats intéressants. Le prétraitement est actuellement en cours et durant l'hiver 1986, le climat québécois sera mis à contribution pour effectuer le séchage à froid des pièces de bois. Préalablement, des analyses auront été effectuées pour la détermination des espèces, la dendrochronologie (datation des anneaux du bois), la composition des résines et du calfeutrage, ce qui permettra de recueillir des informations essentielles à la connaissance de la technologie maritime de l'époque.

Une fois le traitement terminé, il faudra construire des supports adaptés à chaque embarcation, étant donné que le bois ne possède plus la capacité nécessaire pour supporter son propre poids. Il faudra également trouver un espace approprié au sein du Musée de la civilisation pour ces témoins importants d'un passé maritime riche et plutôt négligé jusqu'à ce jour. D'ailleurs, quoi de plus logique que de les retourner sur les lieux de leur découverte. ■

André Bergeron
et Daniel Laroche

Respectivement restaurateur en archéologie et en ethnologie au Centre de conservation du Québec du ministère des Affaires culturelles et archéologue consultant pour la Société immobilière du Québec.



La plus grande des embarcations (6 tonnes environ) avec sa structure de protection lors de sa sortie du chantier. C'est la première fois au Québec que la levée en bloc d'un objet archéologique aussi imposant était effectuée. (photo: D. Laroche)