



**142, ROUTE 138 EST, BAIE-TRINITÉ : ÉTUDE DE POTENTIEL  
ARCHÉOLOGIQUE**



**Photo en couverture** : Chalets du club de pêche au saumon à Baie-Trinité en 1946. Source : Benoît Brouillette; BAnQ; Cote : E6, S7, SS1, D2, P32393

# Table des matières

---

Liste des figures.....	vii
Liste des tableaux .....	ix
Liste des participants .....	x
1. Introduction .....	1
1.1 Mandats et objectifs.....	1
1.2 Localisation du secteur à l'étude .....	1
1.3 Contenu du rapport .....	2
2. Méthodologie .....	3
2.1 Détermination du potentiel archéologique terrestre.....	3
2.1.1 Caractéristiques liées au potentiel autochtone ancien.....	4
2.1.2 Caractéristiques liées au potentiel autochtone historique et eurocanadien .....	4
2.2 Détermination du potentiel archéologique subaquatique.....	5
2.2.1 Recension des sources documentaires spécialisées.....	5
2.2.2 Analyse du cadre environnemental et de la dynamique sédimentaire .....	5
2.2.3 Évaluation du potentiel subaquatique .....	6
2.2.4 Variables significatives.....	6
2.3 Analyse et hiérarchisation du potentiel archéologique .....	6
3. Description du secteur à l'étude .....	11
3.1 Cadre naturel ancien .....	11
3.1.1 Évolution du couvert glaciaire .....	11
3.1.2 Émersion des terres et mise en place du régime hydrographique .....	11
3.1.3 Évolution du climat.....	12
3.2 Géomorphologie et sédimentologie.....	12
3.3 Hydrologie, courants et bathymétrie.....	15
3.4 Flore et faune .....	16
4. Chronologie de l'occupation humaine .....	17
4.1 Occupation autochtone .....	17

<b>4.1.1</b>	Le Paléolindien (12 000 – 9 000 ans AA) .....	18
<b>4.1.2</b>	L'Archaique (11 350 à 3 000 ans AA) .....	19
<b>4.1.3</b>	Le Sylvicole (3 000 à environ 450 ans AA) .....	22
<b>4.1.4</b>	Occupation autochtone historique et contact (à partir de 500 ans AA / env. 1450 AD) .....	24
<b>4.2</b>	Occupation eurocanadienne .....	25
<b>4.2.1</b>	Premiers contacts et dynamique coloniale (XVI <sup>e</sup> siècle- fin du XVIII <sup>e</sup> siècle) .....	25
<b>4.2.2</b>	Le XIX <sup>e</sup> siècle : industrialisation côtière et premiers établissements non autochtones .....	27
<b>4.2.3</b>	Structuration de Baie-Trinité et essor de l'économie forestière (1900-1945) ..	34
<b>4.2.4</b>	De l'après-guerre à la modernisation régionale (1945–1960).....	38
<b>4.2.5</b>	Transformations économiques et réaménagement territorial (1960 à aujourd'hui) .....	38
<b>4.3</b>	Recensement des naufrages.....	39
<b>4.3.1</b>	Contexte géographique et toponymique .....	40
<b>4.3.2</b>	Chronologie des naufrages .....	40
<b>4.3.3</b>	Typologie des navires et portée commerciale .....	41
<b>4.3.4</b>	Causes et circonstances des naufrages.....	41
<b>5.</b>	Interventions archéologiques antérieures.....	50
<b>5.1</b>	Sites paléohistoriques à proximité du secteur à l'étude .....	50
<b>5.2</b>	Sites historiques à proximité du secteur à l'étude .....	51
<b>5.2.1</b>	Sites terrestres.....	51
<b>5.2.2</b>	Sites subaquatiques.....	53
<b>6.</b>	Évaluation du potentiel archéologique.....	61
<b>6.1</b>	Contexte environnemental et implications archéologiques.....	61
<b>6.2</b>	Potentiel archéologique associé à l'occupation autochtone .....	61
<b>6.3</b>	Potentiel archéologique associé à l'occupation eurocanadienne.....	62
<b>6.3.1</b>	Volet terrestre .....	62

<b>6.3.2</b> Volet subaquatique et intertidal .....	63
6.4 Recommandations par secteur .....	65
7. Conclusion et recommandations .....	74
Annexe 1 Liste des sites archéologiques dans l'aire d'étude .....	84



# Liste des figures

---

Figure 1. Localisation du site à l'étude.....	2
Figure 2. Carte géologique du Québec (Source : MERN).....	14
Figure 3. Photographie de l'établissement de François Poulin à la Baie-de-la-Trinité en 1898 (Napoléon-Alexandre Comeau, BAnQ) .....	30
Figure 4. Plan d'arpentage du Petit-Mai en 1951 (PL01D040_B, BAnQ).....	32
Figure 5. Carte topographique 22G de Baie-Trinité Canada à l'échelle de 1 : 50 000 de 1961 (BAnQ 2671125).....	33
Figure 6. Première chapelle de Baie-Trinité? Date inconnue (collection Société historique du golfe, BAnQ 09N_P6S3D4P0145).....	34
Figure 7. Moulin de la St Lawrence Corporation servant à écorcer le bois à Baie-Trinité en 1932 (BAnQ 03Q_E6S7SS1_P67858).....	36
Figure 8. Usine d'écorçage de la Saint-Lawrence Paper Mills à Baie-Trinité en 1946 (Photographie de Brouillette, BanQ32405 .....	36
Figure 9. Passe migratoire de saumons à Baie-Trinité en 1942 (Lessard, 05266, BAnQ) .....	37
Figure 10. Carte des sites archéologiques dans la municipalité de Baie-Trinité (MSP 2025). 60	
Figure 11. Boulets de canon sur les poteaux du cimetière du Petit-Mai (Mathieu Mercier Gingras 2015).....	64
Figure 12. Potentiel archéologique de la zone d'étude.....	73



## Liste des tableaux

Tableau 1. Critère de sélection pour l'analyse du potentiel archéologique .....	8
Tableau 2. Détermination du niveau de potentiel archéologique .....	9
Tableau 3. Liste des naufrages de l'aire d'étude (V. Delmas 2025).....	43
Tableau 4. Analyse du potentiel archéologique pour le projet de ferme piscicole dans le secteur de Petit-Mai (municipalité de Baie-Trinité) .....	72

# Liste des participants

---

## **AquaBoréal/Altamar**

Léopold Landry	Co-fondateur et Président d'AquaBoreal
Andréane Chabot	Chargée de projet, CIMA+

## **CONSEIL DES INNUS DE PESSAMIT - SECTEUR TERRITOIRE ET RESSOURCES**

André Côté	Directeur, secteur Territoire et ressources du Conseil des Innus de Pessamit
Vanessa Morin	Archéologue, secteur Territoire et ressources du Conseil des Innus de Pessamit, coordination, recherche, rédaction et révision
Vincent Delmas	Consultant externe, archéologue subaquatique, recherche, rédaction et édition

# 1. Introduction

## 1.1 Mandats et objectifs

Dans le cadre du développement d'un projet d'aquaculture terrestre à Baie-Trinité (Québec), l'entreprise AquaBoréal, en partenariat avec le Groupe Altamar, a confié au service archéologique du Conseil des Innus de Pessamit, le mandat de réaliser une étude de potentiel archéologique couvrant à la fois les dimensions terrestres et maritimes du territoire visé. Ce mandat s'inscrit dans le processus d'évaluation des impacts environnementaux requis en vue de la construction d'une ferme piscicole utilisant un système d'aquaculture en recirculation (RAS), une technologie durable permettant l'élevage de saumon atlantique sans produits chimiques ni antibiotiques.

L'étude vise à déterminer la présence potentielle de sites archéologiques sur le terrain de l'ancienne scierie de Baie-Trinité et dans ses abords maritimes immédiats (zone intertidale et submergée), afin d'établir les risques d'atteinte au patrimoine matériel et de recommander des mesures de gestion adéquates en cas de découverte. L'objectif est d'assurer l'intégration harmonieuse du projet dans son environnement naturel et culturel, tout en respectant les obligations légales en matière de patrimoine.

## 1.2 Localisation du secteur à l'étude

L'étude porte sur la zone située au 142, route 138 est, à Baie-Trinité, dans la MRC de Manicouagan, dans la région administrative de la Côte-Nord. Deux secteurs ont été retenus par Aquaboréal pour le projet de ferme piscicole et correspondent à l'emprise de l'ancienne scierie Baie-Trinité Inc., actuellement désaffectée, et le terrain boisé (cadastre 6 090 451). Le lot couvre une superficie de 14,63 hectares et est bordé au nord par la rivière Petit Mai et au sud-est par la baie du même nom. Le site offre un contexte favorable à la présence de structures anciennes ainsi qu'à la découverte d'artéfacts témoignant d'occupations passées, en lien notamment avec les pratiques maritimes, les activités forestières, et possiblement avec des occupations autochtones, récentes comme anciennes (figure 1).

La zone d'étude inclut également la portion littorale et intertidale située en aval du site, en raison de la proximité immédiate du fleuve Saint-Laurent et de l'importance de ce secteur dans l'histoire locale, notamment pour la pratique de pêche traditionnelle (fascines, quais, embarcadères).



Figure 1. Localisation du site à l'étude

### 1.3 Contenu du rapport

Cette étude se structure autour de huit chapitres. Le prochain chapitre présente la méthodologie employée pour évaluer la possibilité de découvrir des vestiges archéologiques qu'ils soient liés à une occupation autochtone paléohistorique ou historique qu'à une présence eurocanadienne plus récente.

Les chapitres 3 à 6 offrent une synthèse des connaissances actuelles sur le secteur d'étude. Ils couvrent successivement le cadre géographique et environnemental, l'histoire de l'occupation humaine du territoire, les naufrages recensés dans les eaux avoisinantes, ainsi que les interventions archéologiques déjà réalisées dans les environs.

Le chapitre 7 est consacré à l'évaluation du potentiel archéologique terrestre et maritime du secteur à l'étude. Il intègre et met en perspective les données issues des chapitres précédents afin d'identifier les zones de potentiel archéologique.

Enfin, le dernier chapitre propose une synthèse des résultats obtenus et formule des recommandations concernant les mesures d'atténuation ou d'intervention archéologique à envisager dans le cadre du projet de ferme piscicole.

## 2. Méthodologie

L'étude de potentiel archéologique repose sur une approche intégrée, qui mobilise des outils documentaires, cartographiques, géomatiques et historiques, afin d'identifier les zones susceptibles de contenir des vestiges archéologiques significatifs. L'analyse couvre à la fois les dimensions terrestre et subaquatique, en tenant compte des dynamiques d'occupation humaine, des caractéristiques du territoire et des transformations récentes du paysage.

### 2.1 Détermination du potentiel archéologique terrestre

La démarche consiste à croiser les informations relatives à l'histoire locale avec les transformations récentes du territoire afin de localiser les sols intacts susceptibles de contenir des témoins matériels d'occupations anciennes. L'analyse accorde une attention particulière à la stratification des occupations successives et à l'impact des aménagements industriels modernes, notamment ceux liés à l'ancienne scierie.

Compte tenu de l'occupation plusieurs fois millénaire de la région par les Premières Nations, il est essentiel de tenir compte des dynamiques de réutilisation des lieux à travers les époques. Les sites stratégiques sont souvent réoccupés à différentes périodes en raison d'atouts environnementaux récurrents (abondance des ressources, accessibilité, visibilité, etc.).

Pour ce faire, les sources suivantes ont été consultées :

- Plans anciens, cartes topographiques et hydrographiques ;
- Registres cadastraux et greffes de l'arpenteur général du Québec (GAGQ) ;
- Photographies aériennes (Photothèque nationale de l'air, Google Earth Pro) ;
- Archives (BANQ, Bibliothèque et Archives Canada, société historique de la Côte-Nord) ;
- Études archéologiques et rapports de caractérisation environnementale (bibliothèque numérique en archéologie du Québec) ;
- L'Inventaire des sites archéologiques du Québec (ISAQ) ;
- Portail du ministère de la Sécurité publique (MSP).

Une attention particulière a été accordée à la documentation environnementale afin de reconstituer les conditions naturelles passées et actuelles pouvant avoir influencé les choix d'établissement. Les données ont été extraites à partir d'Infrastructure géomatique ouverte (IGO), Forêt ouverte, SIGEOM et MSP.

Les données ont été intégrées dans un système d'information géographique (SIG) via le logiciel ArcGis. Les couches spatiales suivantes ont été générées :

- Localisation des sites archéologiques connus ;
- Zones d'information archéologique (ZIA) et zones à potentiel archéologique ;
- Perturbations récentes (aménagements industriels, infrastructures) ;
- Pédologie, géomorphologie, formations géologiques et bathymétrie.

Réalisée par le secteur territoire et ressources du Conseil des Innus de Pessamit, cette étude a permis d'inclure des connaissances spécifiques sur l'occupation historique et traditionnelle du territoire. Ces savoirs ont révélé une continuité d'utilisation de certains secteurs entre les périodes précontact et historique.

### **2.1.1** Caractéristiques liées au potentiel autochtone ancien

L'évaluation du potentiel autochtone ancien s'appuie sur deux principes fondamentaux : d'abord, la distribution planifiée des implantations humaines, ensuite, la reconnaissance de logiques environnementales et culturelles dans les choix d'occupation.

Les critères suivants ont été utilisés pour identifier les zones favorables à l'occupation :

- Topographie plane ou en surplomb, permettant une bonne visibilité ;
- Proximité de sources d'eau potable et de voies navigables ;
- Présence de ressources localisées (forêts, faune, poissons, etc.) ;
- Corridors naturels et anciens rivages identifiés par Lidar.

L'analyse repose aussi sur les données empiriques tirées de la base ISAQ et des études régionales (notamment Pinal, 2017), permettant de caractériser les traditions culturelles, les schémas d'établissement et les pratiques de subsistance autochtones.

### **2.1.2** Caractéristiques liées au potentiel autochtone historique et eurocanadien

L'analyse du potentiel autochtone historique et eurocanadien intègre des critères environnementaux, ethnologiques et surtout documentaires. L'étude a permis de documenter et retracer l'occupation du secteur par les autochtones et les étapes de l'occupation depuis les premiers développements économiques (scieries, pêche, transport) jusqu'à l'abandon du site industriel.

Les sources documentaires ont inclus :

- Fiches de l'ISAQ et rapports d'intervention ;
- Études historiques et monographies régionales ;
- Registres de concessions, plans cadastraux anciens ;
- Archives historiques (BAnQ, BAC, RPCQ);

- Cartes anciennes (BAnQ, GAGQ, Bibliothèque de Nationale de France).

Pour le potentiel eurocanadien, une attention particulière a été portée :

- Aux occupations industrielles (scierie, routes, entreposage) ;
- À la présence de cartes anciennes indiquant des bâtiments ou structures ;
- Aux concessions de terres et à la cartographie cadastrale ancienne ;
- Aux photographies aériennes anciennes montrant des traces d'aménagements.

## **2.2 Détermination du potentiel archéologique subaquatique**

Dans le cadre du projet AquaBoréal, le volet maritime de l'étude est crucial. Il tient compte de la proximité immédiate du fleuve Saint-Laurent, de la baie du Petit Mai, et de l'historique d'occupation portuaire, de pêche et de navigation du secteur.

### **2.2.1 Recension des sources documentaires spécialisées**

L'inventaire des connaissances repose sur une analyse poussée des sources suivantes :

- Géoportail du ministère de la Culture et des Communications du Québec ;
- Base de données de Parcs Canada (épaves et sites maritimes) ;
- Inventaire de naufrages compilé par Gilbert Bossé ;
- Cartothèque de l'UQAM et de la BAnQ (cartes marines, bathymétriques, topographiques);
- Archives iconographiques et photographiques (BAC, BAnQ) ;
- Atlas nautiques et cartes anciennes du secteur.

Ces sources permettent de répertorier les épaves connues, les incidents de navigation, les quais, rampes de mise à l'eau, villages de pêche, chantiers navals ou autres infrastructures riveraines pouvant avoir laissé des traces tangibles sous l'eau ou dans la zone intertidale.

### **2.2.2 Analyse du cadre environnemental et de la dynamique sédimentaire**

La connaissance du contexte géomorphologique et hydrographique du site est essentielle. Ont été considérés :

- Les dépôts meubles et les formations géologiques du littoral ;
- La présence de bandes isobathiques et de zones de dépôt ou d'érosion ;
- La bathymétrie locale et la dynamique des courants ;
- Les effets des crues, marées et saisons sur la sédimentation.

La formation des sites archéologiques immergés dépend fortement de la stabilité sédimentaire, de l'érosion ou de l'enfouissement naturel. Les sites semi-immergés peuvent résulter d'installations portuaires abandonnées, d'anciens lieux d'accostage, ou d'épaves enfouies sous les sédiments.

### 2.2.3 Évaluation du potentiel subaquatique

L'évaluation s'appuie sur :

- La présence d'activités maritimes historiques ;
- L'existence de villages de pêche saisonniers ou permanents ;
- Les traces de construction navale ou de transport maritime ;
- L'identification de naufrages connus ou présumés dans la baie du Petit Mai ou ses abords.

Des observations cartographiques croisées (cartes anciennes vs actuelles) ont été réalisées pour repérer des éléments disparus ou des changements de configuration côtière susceptibles de masquer des vestiges.

### 2.2.4 Variables significatives

Les principales variables utilisées pour caractériser le potentiel subaquatique sont :

- Hydrologie et bathymétrie ;
- Historique des activités anthropiques (navigation, pêche, industrie) ;
- Diversité des habitats et ressources animales aquatiques (zones de pêche traditionnelles) ;
- Localisation et densité des sites archéologiques déjà identifiés.

## 2.3 Analyse et hiérarchisation du potentiel archéologique

L'analyse et la hiérarchisation du potentiel archéologique reposent sur une intégration systématique des données issues des volets terrestre, autochtone (paléohistorique et historique), eurocanadien et subaquatique. Cette démarche vise à classer les zones du territoire étudié en fonction de leur probabilité de contenir des vestiges archéologiques, afin de guider les interventions futures.

Les critères utilisés pour l'évaluation ont été regroupés dans une matrice analytique (tableaux) permettant de pondérer la pertinence archéologique de chaque secteur en fonction d'attributs spécifiques. Ceux-ci incluent notamment les caractéristiques environnementales (proximité de l'eau, topographie, stabilité des sols), les données historiques (occupation connue, cartes anciennes, photographies aériennes), les sources ethnographiques et les indices archéologiques déjà recensés dans l'ISAQ.

Les données ont été croisées selon trois grands axes :

- Le potentiel d'occupation autochtone (paléohistorique et historique, poste de traite) ;
- Le potentiel d'occupation eurocanadienne (développement industriel, transport, colonisation) ;
- Le potentiel subaquatique et littoral (épaves, quais, structures de pêche, sites immergés).

L'analyse a identifié des secteurs présentant un potentiel distinct, qui ont été classés en fonction d'un niveau estimé de potentiel (faible, moyen ou élevé). Des recommandations d'intervention ont été associées à chaque zone (par exemple, un inventaire ciblé ou exhaustif, une supervision, une fouille préventive ou aucune intervention requise).

Ces résultats ont été synthétisés dans des tableaux thématiques (Tableaux 1 et 2), qui précisent pour chaque zone :

- La localisation géographique et la superficie ;
- Les attributs identifiés (environnementaux, culturels, historiques) ;
- Les composantes culturelles présumées (autochtone, eurocanadienne, mixte) ;
- Le niveau de potentiel archéologique ;
- Les recommandations spécifiques à envisager selon les impacts du projet.

Chaque zone identifiée a été géoréférencée et codifiée de manière unique, puis intégrée à une carte synthèse produite dans un système d'information géographique (SIG). Cette cartographie permet de visualiser les zones de sensibilité archéologique et d'en faciliter l'intégration dans la planification du projet.

Dans le cas particulier des zones littorales et subaquatiques, la hiérarchisation a tenu compte de la bathymétrie, de la dynamique sédimentaire, de l'historique des usages maritimes et des données de naufrages connues. La superposition de cartes anciennes et modernes a permis de repérer les secteurs où des vestiges immergés ou semi-immergés sont susceptibles d'avoir été conservés.

Tableau 1. Critère de sélection pour l'analyse du potentiel archéologique

<b>TABLEAU 1 : ATTRIBUTS RETENUS POUR L'ANALYSE DU POTENTIEL ARCHÉOLOGIQUE</b>			
<b>Autochtone</b>		<b>Allochtone</b>	
<b>Attributs favorables</b>	<b>Attributs défavorables</b>	<b>Attributs favorables</b>	<b>Attributs défavorables</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Zone patrimoniale connue</li> <li>• Site archéologique connu</li> <li>• Ressources animale ou végétale notables à proximité</li> <li>• Cours ou plan d'eau (actuel ou disparu) à proximité</li> <li>• Proximité à un rapide ou une chute d'eau</li> <li>• Confluence de cours d'eau</li> <li>• Bon drainage du sol</li> <li>• Nature des sols</li> <li>• Topographie plane ou bombée</li> <li>• Proximité d'un portage</li> <li>• Géologie favorable pour l'acquisition de matière première</li> <li>• Présences d'information dans la tradition orale des Premières Nations</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Perturbation du sol visible</li> <li>• Aménagement récent ou ancien du sol</li> <li>• Mauvais drainage du sol</li> <li>• Topographie irrégulière (site d'occupation)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Site archéologique connu</li> <li>• Bâtiment ou zone patrimoniale connue</li> <li>• Aménagement ancien</li> <li>• Cours ou plan d'eau (actuel ou disparu) à proximité</li> <li>• Proximité à une voie de communication ancienne (ex. chemin, télégraphe, voie ferrée, voie d'eau)</li> <li>• Relief régulier</li> <li>• Bon drainage du sol</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Absence de données historique</li> <li>• Perturbation ou aménagement récent du sol</li> <li>• Feux de forêt</li> </ul>

Tableau 2. Détermination du niveau de potentiel archéologique

<b>TABLEAU 2 : DÉTERMINATION DU NIVEAU DE POTENTIEL ARCHÉOLOGIQUE</b>		
<b>Niveau du potentiel</b>	<b>Autochtone</b>	<b>Allochtone</b>
<b>Nul</b>	Perturbation du sol niant toute possibilité que des vestiges archéologiques soient présents.	Attributs défavorables niant toute possibilité que des vestiges archéologiques soient présents.
<b>Faible</b>	Un seul attribut favorable ou plusieurs attributs défavorables majeurs ou incertitudes quant aux attributs favorables.	Présence incertaine d'attributs favorables ou aménagements récents ayant vraisemblablement affecté l'état du sol.
<b>Moyen</b>	Attributs favorables multiples en combinaison à des attributs défavorables, dont des perturbations du sol.	Attributs favorables avec des aménagements récents ayant possiblement affecté la conservation d'un espace donné.
<b>Fort</b>	Attributs favorables multiples dans un même espace ou site archéologique connu avec peu ou pas d'attributs défavorables.	Attributs favorables multiples ou site archéologique connu à proximité avec ou sans aménagements récents, laissant le sol dans un état relativement favorable.



## 3. Description du secteur à l'étude

### 3.1 Cadre naturel ancien

#### 3.1.1 Évolution du couvert glaciaire

La région de Baie-Trinité, située sur la Haute-Côte-Nord du Québec, s'inscrit dans un paysage forgé par les grandes glaciations du Quaternaire. Lors du Dernier Maximum glaciaire, il y a environ 21 000 ans avant aujourd'hui (AA), la région était entièrement recouverte par la calotte glaciaire laurentidienne, dont l'épaisseur pouvait excéder deux kilomètres (Dyke, 2004). Cette masse de glace exerçait une pression isostatique importante sur la croûte terrestre, provoquant son enfouissement.

Le retrait progressif de l'inlandsis laurentidien a débuté vers 13 000 ans AA, amorcé par un réchauffement climatique postglaciaire. Ce dégel a toutefois été interrompu par un retour à des conditions plus froides durant le Dryas récent (env. 12 900 à 11 700 ans AA), qui a temporairement ralenti la fonte (Occhietti et al., 2011). Ce n'est qu'entre 10 000 et 9 000 ans AA que la déglaciation de la Haute-Côte-Nord semble s'être achevée, selon les reconstructions glaciogéographiques régionales (Lajeunesse *et al.*, 2018).

Cette phase de retrait glaciaire a entraîné des conséquences profondes sur le relief, les réseaux hydrographiques naissants et les dynamiques sédimentaires qui allaient structurer le paysage côtier de Baie-Trinité pour les millénaires à venir.

#### 3.1.2 Émersion des terres et mise en place du régime hydrographique

La fonte du glacier a entraîné la formation d'une vaste dépression isostatique. Dans ce contexte, la mer de Goldthwait s'est engouffrée dans les terres dépressives, recouvrant temporairement la plaine du littoral nord-côtier à des altitudes pouvant atteindre 150 à 180 m au-dessus du niveau marin actuel (Hillaire-Marcel, 1976; Dubois *et al.* 2015).

Les dépôts laissés par cette mer glaciomarine sont riches en argiles, silts et fossiles marins, notamment des mollusques d'eaux froides. Dans la région de Baie-Trinité, ces dépôts constituent la base de la stratigraphie sédimentaire quaternaire.

La remontée isostatique, amorcée lors de la disparition du glacier, a entraîné une régression marine caractérisée par la formation de terrasses marines étagées et par la formation d'un vaste réseau hydrographique. Les rivières Trinité et à la Truite ont progressivement creusé ces sédiments meubles,

formant ainsi des plaines alluviales, des deltas et des zones humides. Elles sont devenues des habitats riches en biodiversité et des territoires d'intérêt pour les groupes humains.

### 3.1.3 Évolution du climat

Avec l'entrée dans l'Holocène, le climat s'est adouci, provoquant une transformation importante de la végétation. Une végétation pionnière, dominée par la mousse, le lichen et des arbustes, a rapidement laissé place à une forêt boréale fermée, alors que les températures augmentaient. L'optimum climatique, situé entre 8 000 et 5 000 AA, marque l'établissement d'une forêt mature composée d'épinette noire (*Picea mariana*), de sapin baumier (*Abies balsamea*) et de bouleau blanc (*Betula papyrifera*), comme le confirment les données palynologiques (Richard, 1970; Gajewski *et al.*, 2000).

## 3.2 Géomorphologie et sédimentologie

La base géologique de la région est constituée de roches métamorphiques anciennes de la province de Grenville. Le secteur de Baie-Trinité fait partie de la zone allochtone, formée de marbres, quartzites, pélites et amphibolites, intercalés de plutons charnockitiques et anorthositiques. Ces roches affleurent à divers endroits le long du littoral, créant des bandes côtières rocheuses particulièrement visibles autour de Pointe-des-Monts. La couverture sédimentaire quaternaire repose sur ces formations anciennes. Elle est constituée d'argiles glaciomarines, de sables fluvioglaciaires, de graviers alluviaux et de sédiments deltaïques, qui racontent l'histoire postglaciaire complexe de la région (Dionne, 1977; Dubois, 1996; figure 2).

Ces sédiments enregistrent les grandes phases de transgression et de régression marine, ainsi que les processus fluviaux qui ont mis en place les plaines fertiles actuelles, les marais et les estrans où peuvent être conservés des vestiges archéologiques.

Le site de l'ancienne scierie de Baie-Trinité, adjacent à la baie du Petit Mai, repose sur un substrat appartenant à la province géologique de Grenville, caractérisée par la présence d'intrusions ignées, telles que la syénite, la monzonite et la monzodiorite. Ces formations se rattachent à une suite d'intrusions alcalines associées à la tectonique protérozoïque du Bouclier canadien (CIMA+, 2023 : 4).

La couverture sédimentaire superficielle du site est composée d'une séquence de dépôts meubles glaciomarins, témoins du retrait de la mer de Goldthwait. Ces dépôts se présentent principalement sous forme de sable, de silt sableux, de sable graveleux et de gravier, répartis en nappes plus ou moins continues à la surface du substratum rocheux (CIMA+, 2023 : 4). Le profil stratigraphique observé lors des forages réalisés en 2022 révèle une succession typique dans ce secteur : un horizon de

remblai anthropique composé de sable parfois graveleux (épaisseur variant de 0,20 à 1,22 m), recouvrant des sols naturels sableux, atteignant entre 4,78 et 5,08 m de profondeur (CIMA+, 2023 : 15). Des débris de bois ont été observés dans l'un des forages (22PO-03), tandis que le substrat rocheux a été intercepté à 4,78 m dans le forage 22PO-04.

Sur le plan hydrogéologique, la nappe phréatique a été localisée entre 0,89 m et 2,61 m de profondeur, selon les puits d'observation installés sur le site. L'écoulement des eaux souterraines se dirige globalement vers le sud-est, en direction de la baie du Petit Mai. (CIMA+, 2023 : 16).

Par ailleurs, le drainage de surface du site s'effectue par une série de fossés qui se déversent directement dans la baie du Petit Mai et le fleuve Saint-Laurent (CIMA+, 2023 : 4-5). Compte tenu de la faible distance séparant le site de la zone intertidale (moins de 100 m), de la nature meuble et saturée des dépôts et de la pente douce vers la baie, il existe un fort potentiel de mobilisation sédimentaire à l'interface entre les apports anthropiques (anciens remblais) et les environnements marins peu profonds.

Ces conditions géologiques et sédimentaires confirment la vulnérabilité de la zone côtière aux processus d'érosion et d'accumulation et suggèrent une capacité de préservation pour des vestiges archéologiques subaquatiques enfouis sous des couches argilo-sableuses peu perturbées.

Des investigations environnementales de phase II ont été réalisées pour caractériser la qualité des sols et des eaux souterraines du site de l'ancienne scierie. Ces analyses ont révélé la présence de plusieurs contaminants dépassant les critères réglementaires (critères C du MDDELCC pour usage industriel ou commercial), notamment dans les remblais et les sols naturels sous-jacents (CIMA+, 2023 : 17-20).

Les contaminants détectés incluent principalement des hydrocarbures pétroliers et des métaux lourds. La présence de ces contaminants est compatible avec les activités antérieures du site, qui a servi d'aire d'entreposage et de transformation du bois. Aucun résidu industriel liquide n'a été directement repéré, mais les dépôts de scierie et les vieux remblais demeurent des sources potentielles de lixiviation.

Ces résultats suggèrent un risque localisé de contamination des milieux humides et intertidaux, particulièrement en cas de remobilisation des sols ou de perturbation des fossés de drainage. Ce constat appuie la nécessité de mesures de précaution lors de toute intervention en contexte côtier ou subaquatique dans cette zone.

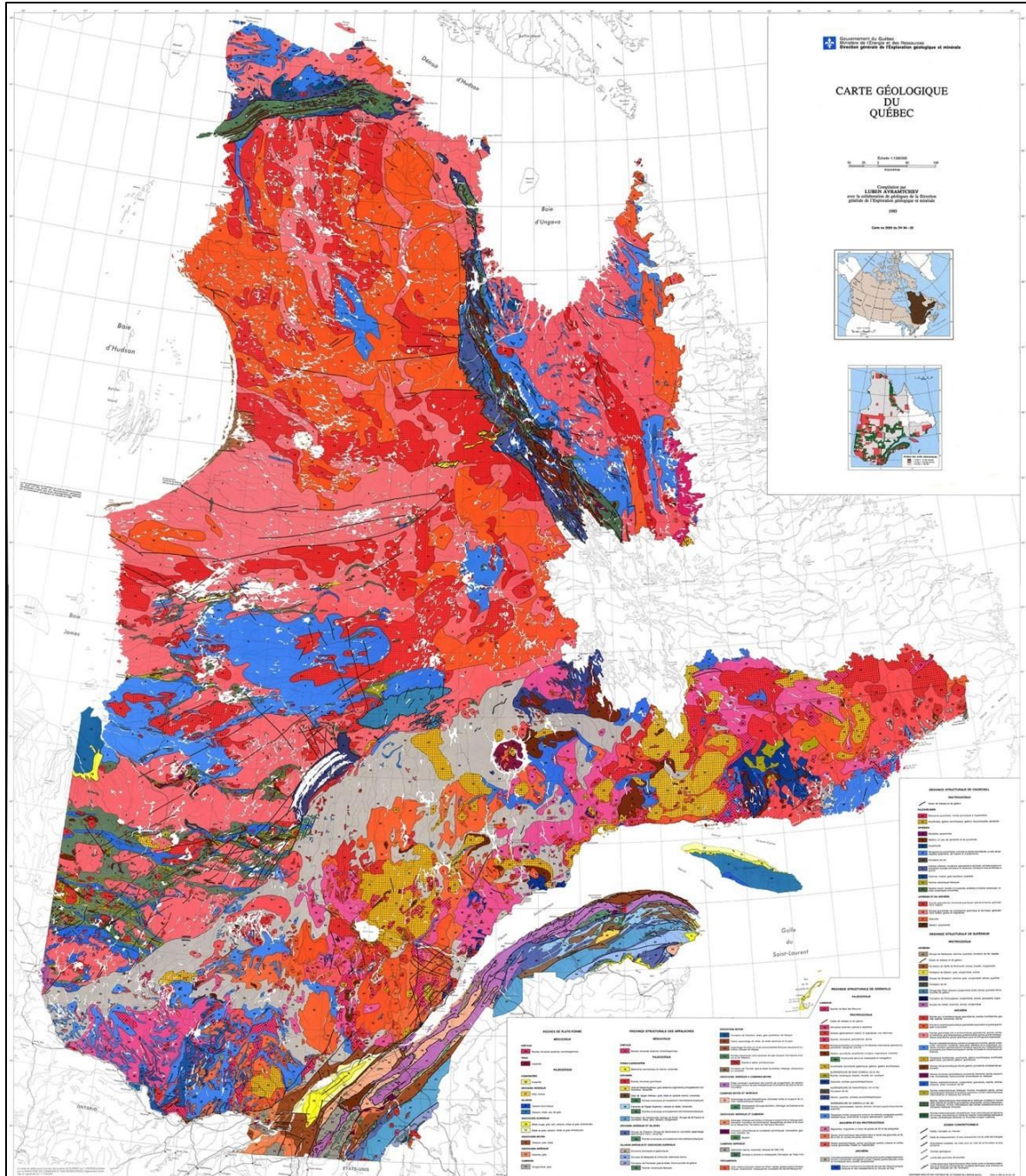


Figure 2. Carte géologique du Québec (Source : MERN)

### 3.3 Hydrologie, courants et bathymétrie<sup>1</sup>

La rivière de la Trinité draine un bassin versant de 562 km<sup>2</sup> et se jette dans la baie du même nom. Une écluse située à environ 500 mètres en amont de son embouchure limite l'intrusion d'eau salée dans l'estuaire, accentuée par une pente relativement abrupte du lit de la rivière (ZIP Fiche 20, 2005).

À marée basse, une vaste batture composée de substrats variés – sable, gravier, affleurements rocheux, vase – s'étend sur toute la largeur de la baie. Le hameau de Petit-Mai, situé en amont de la baie, est influencé par les dynamiques hydrosédimentaires issues à la fois de l'apport fluvial de la rivière Petit-Mai et des courants côtiers du golfe du Saint-Laurent.

Un levé bathymétrique détaillé a été réalisé en août 2024 (groupe Synergis, projet CIMA+ 24-0227-01) dans la baie de Baie-Trinité. Les données, présentées selon le référentiel vertical du Zéro des cartes (Station 02815), révèlent les profondeurs suivantes :

- Profondeur minimale : 1,02 m
- Profondeur maximale : 47,68 m

Ces mesures montrent une topographie sous-marine contrastée, avec une pente douce à modérer partant du littoral vers le large, interrompue par des dépressions bathymétriques et des hauts-fonds rocheux ou sableux. Les isobathes<sup>2</sup> tracées à chaque mètre de profondeur illustrent une variation bathymétrique progressive, favorable à l'établissement de niches écologiques variées, notamment pour la faune benthique et halieutique.

Le niveau moyen des eaux durant le levé était de 1,77 m au-dessus du zéro des cartes, ce qui correspond à des conditions de marée moyenne en période estivale. Les données ont été géoréférencées selon le système NAD 1983 CSRS MTM 6.

Le secteur de Petit-Mai présente une zone d'accumulation de sédiments fins, vraisemblablement en raison d'une faible énergie hydrodynamique locale combinée à une morphologie en baie semi-

---

<sup>1</sup> La bathymétrie permet de cibler les zones susceptibles de conserver des vestiges submergés (épaves, structures portuaires, pêcheries anciennes), particulièrement dans les secteurs à faible énergie hydrodynamique ou à proximité de hauts-fonds.

<sup>2</sup> Lignes reliant des points de même profondeur. Plus elles sont rapprochées, plus la pente du fond est abrupte. Un espacement plus large indique une pente douce.

abritée. À l'inverse, des zones plus exposées montrent une bathymétrie plus irrégulière, associée à des courants de fond plus puissants, susceptibles d'influencer les processus de dépôt ou d'érosion.

Enfin, la circulation marine dans l'ensemble de la baie est dominée par des marées semi-diurnes, des gyres locaux et des remontées d'eau froide en provenance du large, ce qui favorise la stratification thermique saisonnière et la concentration des nutriments dans la colonne d'eau, des facteurs déterminants pour la biodiversité marine.

### **3.4 Flore et faune**

Le couvert végétal terrestre est dominé par la sapinière à bouleau blanc de l'est, typique du domaine bioclimatique boréal. Les dunes littorales sont colonisées par l'élyme des sables, la gesse maritime, ainsi que par divers petits fruits (framboisiers, fraisiers, airelles). Dans l'estran, une végétation marine abondante s'épanouit, notamment le fucus vésiculeux et denté, l'ascophylle noueuse, la laitue de mer et les laminaires (ZIP Fiche 20, 2005).

La faune terrestre comprend notamment le caribou forestier, l'orignal, le lynx, et de nombreux petits mammifères. Côté avifaune, la baie constitue une aire de concentration d'oiseaux aquatiques (ACOA). Dix-sept espèces d'oiseaux y ont été recensées, dont certaines en grand nombre, comme l'eider à duvet, la macreuse à front blanc, le harle huppé, le goéland argenté et la harelde kakawi. Des espèces rares comme le pygargue à tête blanche, le harfang des neiges ou le fou de Bassan, ont également été observées à l'occasion.

La faune benthique comprend des littorines, oursins, clovisses, pourpres, couteaux de l'Atlantique, gammares, polychètes et acméés. La rivière de la Trinité abrite une population méridionale d'omble chevalier anadrome, ainsi que du saumon atlantique, dont la montaison est suivie depuis 1985. Le hareng, la morue de roche, le flétan, la plie et le capelan fréquente également la baie.

Des petits rorquals, rorquals communs et à bosse, marsouins communs, phoques gris et du Groenland sont régulièrement observés dans la baie, attirés par la richesse halieutique du secteur (ZIP, Fiche 20, 2005).

## 4. Chronologie de l'occupation humaine

Baie-Trinité, située sur la Haute-Côte-Nord du Québec, s'inscrit dans une histoire façonnée par l'interaction constante entre les pratiques autochtones, les dynamiques maritimes et l'exploitation des ressources forestières. Depuis l'occupation plurimillénaire des Innus, fondée sur une connaissance fine du territoire et de ses cycles saisonniers, jusqu'aux transformations induites par la colonisation, l'industrialisation et l'économie capitaliste du XX<sup>e</sup> siècle, ce territoire témoigne d'une imbrication progressive entre savoirs traditionnels, usages locaux et projets d'aménagement venus de l'extérieur.

Située à l'embouchure de la rivière Trinité, la localité occupe un site stratégique entre Pointe-des-Monts et Sept-Îles. La région fait partie intégrante du Nitassinan des Innus, qui l'ont fréquenté et occupé pendant des millénaires pour la chasse, la pêche et le piégeage. Les rivières à saumon, dont la Trinité et la Godbout, ont structuré l'occupation estivale des groupes autochtones, tandis que la chasse au loup-marin sur la banquise hivernale organisait les déplacements saisonniers entre le littoral et l'intérieur.

### 4.1 Occupation autochtone

Les spécialistes de l'archéologie du Nord-est américain découpent l'histoire ancienne en quatre périodes majeures : le Paléoindien (de 13 000 à 8 800 ans avant le présent), l'Archaïque (de 11 350 à 3 000 ans avant le présent), le Sylvicole (de 3 000 ans avant le présent jusqu'à environ 450 ans avant le présent) et le Contact. Ces périodes se distinguent des unes des autres par des caractéristiques matérielles, comme la présence ou l'absence de poterie, selon un type d'outil ou une technologie de taille caractéristique, ou encore par des vestiges témoignant d'activités socioéconomiques diverses, telles que des schèmes d'établissement, de subsistance ou de déplacement. La reconstitution de l'histoire autochtone est une démarche évolutive qui change constamment avec l'avancement des recherches. Afin de mieux comprendre ces phases, il importe d'intégrer les connaissances spécifiques liées au secteur du Petit-Mai à un cadre géographique plus vaste, soit celui de la Haute-Côte-Nord. L'étude de l'occupation du secteur étudié ne représente qu'un fragment de l'histoire globale des migrations humaines. La chronologie paléohistorique est donc dynamique, évoluant avec de nouvelles découvertes archéologiques et des datations précises. Cela peut entraîner des incohérences, comme des décalages ou des superpositions temporels, dans la classification des périodes et phases historiques.

L'occupation humaine du territoire de Baie-Trinité s'inscrit dans un cadre chronologique étendu, qui débute peu après la déglaciation de la région et l'établissement d'un environnement propice à la vie humaine. Bien que les données archéologiques directes soient encore peu nombreuses dans le

périmètre immédiat de la municipalité actuelle de Baie-Trinité, les recherches menées sur des sites avoisinants de la Moyenne et de la Basse-Côte-Nord, ainsi que dans certains secteurs de l'intérieur du Bouclier canadien, permettent d'esquisser les grandes tendances de l'occupation humaine régionale. Ces données comparatives, qui exigent une prudence interprétative, offrent des repères utiles pour comprendre l'évolution des dynamiques de peuplement, d'exploitation des ressources et de mobilité dans la région.

#### **4.1.1 Le Paléoindien (12 000 – 9 000 ans AA)**

Le Paléoindien ancien (12 000 à 10 000 ans AA) est la période qui atteste des premières occupations humaines au Québec avec des populations colonisant progressivement les territoires libérés par la fonte des glaciers. Au sud du Québec, cette période débute entre 12 500 et 12 000 ans avant aujourd'hui (AA) et elle est étroitement liée au retrait de l'Inlandsis Laurentidien (Chapdelaine 2012).

Les premières découvertes archéologiques liées aux occupations paléoindiennes sur le territoire québécois ont été réalisées dans la région du lac Mégantic, plus précisément sur le site Cliche-Rancourt (BiEr-14). Jusqu'à présent, ce site est le seul témoignage de la période du Paléoindien ancien, caractérisée par la présence de la culture Clovis et des pointes à cannelures (Chapdelaine et Richard 2017 ; Chapdelaine 2007).

Les premiers colonisateurs de la région du lac Mégantic étaient des groupes nomades en provenance de la Nouvelle-Angleterre, qui traversaient le col reliant les bassins des rivières Kennebec et Chaudière pour chasser le caribou dans un environnement de type toundra. Leurs déplacements sur de longues distances sont attestés par des matières premières lithiques importées du Maine et du New Hampshire, découvertes sur le site Cliche-Rancourt (Chapdelaine et Richard 2017 ; Chapdelaine 2007 ; Tassé 2000 : 94).

Au cours du Paléoindien récent (10 000 à 8 000 ans AA), les premières occupations humaines de la région remontent au début de l'Holocène, vers 8000 ans AA, une période marquée par un réchauffement climatique et l'expansion progressive de la forêt boréale. Cette phase se caractérise par une mobilité élevée, dictée par l'accès aux ressources lithiques (chert, quartzite), à la grande faune terrestre, notamment le caribou, et aux corridors fluviaux, utilisés comme routes de déplacement et d'échange. Les vestiges de cette époque restent rares sur la Côte-Nord, témoignant à la fois de la dispersion des groupes humains et des défis liés à la préservation des sites archéologiques anciens.

Le territoire de Baie-Trinité, avec ses rivières côtières et ses terrasses émergentes, aurait pu servir de halte temporaire pour des groupes nomades exploitant à la fois le littoral et les forêts intérieures. L'accès aux ressources marines, comme les phoques et les poissons migrateurs, commence également à influencer la structuration des déplacements saisonniers.

Cette période est marquée par l'apparition de sites associés à la culture Plano, caractérisés par des pointes de projectiles lancéolées et des pointes à retouches parallèles. Ces vestiges sont plus nombreux que ceux des phases précédentes et ont été découverts en Estrie (site BiEr-14), au Témiscouata (site ClEe-9) (Dumais, Poirier et Rousseau 1998), en Gaspésie (Chapdelaine 1994) et même dans la région de Québec, sur les hautes terrasses surplombant le fleuve Saint-Laurent (Pintal 2002). Cette période semble marquer une transition progressive vers des modes de vie et des technologies distinctes, avec des contacts probables entre groupes du Paléoindien récent et de l'Archaïque ancien.

À ce jour, aucun site archéologique datant de cette période n'a été identifié dans le secteur de Baie-Trinité, malgré son potentiel en tant que zone de passage et de halte saisonnière.

#### **4.1.2 L'Archaïque (11 350 à 3 000 ans AA)**

L'Archaïque fait référence à une très longue période chronologique, caractérisée par des variations régionales dans les cultures et les pratiques. Elle est subdivisée en quatre sous-périodes : l'Archaïque ancien (9500 à 7000 ans AA), l'Archaïque moyen (7000 à 5500 ans AA), l'Archaïque récent (5500 à 3000 ans AA) et l'Archaïque post-laurentien (4200 à 3000 ans AA) (Tassé 2000 : 96-98).

Au cours de l'Archaïque, les groupes humains ont élargi leur répertoire de matières premières, utilisant des pierres locales pour la fabrication d'outils et exploitant le bois pour la construction de canots et d'outils. Cette diversification des ressources a favorisé l'adaptation des populations à leur environnement, leur permettant de devenir des chasseurs-pêcheurs-cueilleurs spécialisés, exploitant efficacement le castor, l'orignal, le cerf, les phoques et les ressources halieutiques (Tassé 2000 : 96-98).

Au Québec, les sites archéologiques de l'Archaïque ancien et moyen restent rares, mais deviennent plus fréquents à partir de l'Archaïque récent et post-laurentien. Ils se caractérisent par des pointes à encoches en coin, des bases rectilignes ou concaves, et l'utilisation de matériaux lithiques locaux, comme le schiste, le quartz et le quartzite. Ces sites, souvent situés sur d'anciennes terrasses marines ou dans des anses, correspondent à de petits campements temporaires avec de nombreux foyers, reflétant des traditions régionales distinctes, comme l'Archaïque laurentien, maritime et du Bouclier (Tassé 2000 : 96-98).

L'Archaïque laurentien, principalement présent dans le sud du Québec, l'Outaouais et le long du Saint-Laurent, est associé à la période récente de l'Archaïque (5500 à 4000 ans avant aujourd'hui).

Ces groupes exploitent diverses ressources dans les forêts tempérées, avec une culture matérielle distinctive incluant des pointes de projectiles et de nombreux outils polis. Ils font partie d'un réseau d'échanges étendu, notamment pour le cuivre natif (Tassé 2000 : 96-98).

L'Archaïque maritime, concentré notamment dans les régions côtières de la Côte-Nord et de Terre-Neuve-et-Labrador, se caractérise par une adaptation principalement axée sur les ressources marines. Au Québec, cette tradition s'étend de 9000 à 3500 ans avant aujourd'hui et inclut des sites sur des terrasses marines avec des pointes de projectiles spécifiques et une variété d'outils polis (Tassé 2000 : 96-98).

L'Archaïque du Bouclier couvre l'ensemble du Bouclier canadien et regroupe les occupations anciennes de l'intérieur du Québec, dont celle de la Côte-Nord avec moins d'influence des régions au sud. Cette tradition est caractérisée par des pointes lancéolées et des outils polis de gros gabarit (Tassé 2000 : 96-98).

Ces traditions archéologiques indiquent une participation active des groupes autochtones à de vastes réseaux d'échanges et d'interactions, facilitant la circulation d'objets, matières premières et influences culturelles. Elles offrent une classification utile pour organiser la variabilité du registre archéologique, mais pourraient être revues et nuancées pour intégrer plus de spécificités régionales, notamment dans le secteur à l'étude.

L'histoire du peuplement humain de la Haute-Côte-Nord et de l'estuaire de la Manicouagan remonte à environ 8000 ans, soit au début de l'Archaïque ancien. Les premiers groupes humains qui fréquentent la région, circulent et s'installent le long de la côte et des bassins intérieurs des principales rivières. Ils utilisent des pièces tranchantes en quartz pour fabriquer des outils en os ou en bois, ainsi que des outils en pierre piquetée et polie, tels que gouges et herminettes, pour le travail du bois. Les vestiges fauniques principalement associés à ces sites sont des restes de phoque. L'outillage de ces groupes présente des similarités avec celui trouvé sur d'autres sites contemporains du Saguenay et de la Côte-Nord, ainsi qu'avec des sites un peu plus anciens situés le long des affluents du Golfe du Maine en Nouvelle-Angleterre (Pintal 1992 : 80-82 ; Plourde 2010 : 6).

Les fouilles archéologiques au site DhEb-1, situé sur le campus du Cégep de Baie-Comeau, ont révélé une occupation datant d'environ 7 410 ans avant aujourd'hui. Localisé sur une haute terrasse sableuse, ce lieu a probablement accueilli de petits groupes. On y a découvert une douzaine de campements, des zones dédiées à la taille de la pierre avec une prédominance de quartz, caractéristique des premiers établissements de la région. Ils ont travaillé le gabbro pour créer des outils comme des polissoirs, gouges et herminettes, et l'on observe des influences de la Nouvelle-Angleterre, notamment dans

un style spécifique de pointe de projectile nommé Neville. Les foyers ont révélé des restes de phoque, de morue, de castor, et d'os de baleine, témoignant des activités et de l'alimentation de ces groupes (Archéo-Mamu 2016 : 2-3 ; Chevrier et Castonguay 1976 : 57; Pintal 1992 : 28-52; 110; 1996 : 20-45, 2000 : 4-5).

Durant l'Archaïque moyen (7000 à 5500 ans AA), on retrouve quelques sites archéologiques situés en hauteur, à plus de 30 m au-dessus du niveau des eaux de l'estuaire de l'époque. Malgré le manque de reste faunique sur les sites qui limite notre compréhension des habitudes alimentaires, les éclats de pierre retrouvés indiquent l'utilisation de matériaux provenant de sources éloignées, notamment des Appalaches, tandis que plus de la moitié de l'outillage est fabriqué avec des matières premières locales. Cela suggère que la rive sud du Saint-Laurent jouait un rôle clé en tant que source d'approvisionnement ou de zone d'échange (Plourde 2003 : 6).

Les sites archéologiques de Baie-Comeau remontant à cette époque souffrent d'un manque de documentation en raison de la destruction de la majorité d'entre eux. Cependant, les données existantes suggèrent une évolution vers une plus grande diversité dans l'aménagement des sites. Cette période se caractérise également par un changement notable dans l'utilisation des matériaux, avec un déclin de l'emploi du quartz au profit d'une préférence croissante pour le quartzite (Pintal 1995 : 110).

La période de l'Archaïque récent est caractérisée par des séjours prolongés des groupes au même endroit. La production d'outils lithiques semble suivre un modèle propre aux populations de la forêt laurentienne, combinant la taille et le polissage de la pierre. De plus, cette période voit une affirmation des rituels funéraires. Le choix de campements en altitude pourrait être une réponse à une transgression marine de 10 à 15 mètres. Bien que rares, les données archéologiques indiquent une exploitation du phoque et du castor et l'utilisation d'outils lithiques fabriqués ailleurs. L'utilisation du quartz local diminue au profit des cherts appalachiens, provenant d'une zone s'étendant de Terre-Neuve au sud-est des États-Unis. Ceci suggère une expansion du réseau d'acquisition de matériaux, incluant désormais le quartzite de Mistassini, dont la principale source se trouve à plus de 400 km au nord-ouest. (Ethnoscop 2014y : 18; Plourde 2010 : 6).

D'après les recherches de Pintal, le site DhEb-12, localisé à l'embouchure de la rivière Amédée sur la rive nord de l'estuaire Manicouagan, remonterait à cette période. Ce site a été identifié en 1992 et des fouilles effectuées jusqu'au début des années 2000 ont révélé la présence de trois groupes de pierres présentant des traces de combustion et s'étendent sur une surface d'environ 25 mètres carrés (Pintal 1992 : 37-40; 1994 : 74).

Les rivières comme la Trinité deviennent alors des axes d'occupation privilégiés : elles offrent non seulement des ressources aquatiques abondantes (saumon, anguille, esturgeon), mais aussi des voies de pénétration vers l'intérieur. La présence de sites à foyers, d'amas coquilliers ou de restes fauniques dans les sites côtiers voisins (à Godbout, Pointe-des-Monts, etc.) témoigne d'une installation semi-permanente sur des campements saisonniers, souvent réoccupés d'année en année (ISAQ).

#### **4.1.3 Le Sylvicole (3 000 à environ 450 ans AA)**

La transition de la période Archaique à la période du Sylvicole dans le Nord-est américain est caractérisée par l'émergence des premières technologies céramiques. La période Sylvicole se subdivise en trois sous-périodes : Sylvicole inférieur (3 000 -2 400 ans AA), moyen (2 400-1 000 ans AA) et supérieur (1 000-450 ans AA). Les changements dans les modes de subsistance et les avancées technologiques sont survenus à des rythmes différents selon les régions, avec une continuité dans la diversité des matériaux et des origines des outils lithiques. C'est également pendant cette période que le fleuve Saint-Laurent atteint son niveau actuel (Chapdelaine 1990b : 2 ; Tassé 2000 : 99).

Le Sylvicole inférieur (3 000 à 2 400 ans AA) est caractérisé par deux grands ensembles artéfactuels, associés au complexe Meadowood et à la tradition funéraire Middlesex. Le premier est défini sur la base d'un outillage lithique fait le plus souvent de chert Onondaga, en provenance du Sud ontarien et de l'État de New York. L'outillage est reconnaissable par les lames bifaciales ayant servi de support à la fabrication de grattoirs triangulaires et pointes de projectiles à base encochée et carrée (dit Box Base). Ceux-ci sont d'ailleurs occasionnellement découverts en contexte funéraire. Des formes d'outils polis, absentes des périodes précédentes, lui sont aussi associées, telles que gorgerins, pierres aviformes et pipes tubulaires. Des ornements de cuivre composent également la culture matérielle du complexe Meadowood et du complexe Middlesex. La tradition funéraire Middlesex se distingue par l'absence d'évidences liées à la pratique de la crémation et le type d'offrandes, incluant gorgerins d'ardoise polie, pipes tubulaires, herminettes. La tradition Middlesex est généralement associée à la toute fin du Sylvicole inférieur (Plourde 2003 : 99 101).

Cette sous-période est principalement connue grâce à quelques collectes de surface le long de la rivière Piñetipishtik<sup>u</sup> (rivière aux Outardes). Ces découvertes suggèrent des similitudes technologiques avec des groupes contemporains et vivant dans le sud-ouest du Québec, notamment des bifaces taillés dans un chert de type Onondaga. Par ailleurs, le littoral a subi un rehaussement significatif du niveau du fleuve, de plus de 5 mètres, vers la fin de cette période. Ce phénomène a potentiellement entraîné la destruction ou l'enfouissement des campements de cette époque dans la région (Plourde 2010: 6).

Le Sylvicole moyen (2 400 à 1 000 ans AA) voit l'apparition des premières poteries sur certains sites côtiers et de la plaine littorale de la Haute-Côte-Nord. Les vases sont modelés à partir de colombins et présentent une base conique avec des parois intérieures et extérieures qui sont décorées d'impressions ondulantes, basculantes et repoussées. Ce style de décoration était commun aux populations de la vallée du Saint-Laurent, de la Nouvelle-Angleterre et du sud de l'Ontario. Pour ce qui est de la technologie lithique, les pointes de projectiles sont généralement petites et dotées d'encoches, en coin ou latérales. Les éclats, utilisés tels quels ou avec des retouches sommaires, gagnent en popularité, alors que la pierre polie est presque inexistante. Les sites révèlent également des variations importantes dans les stratégies de subsistance et l'origine des matières premières lithiques pour la fabrication d'outils. Des groupes ayant des liens ou en contact avec des populations situés en amont de l'embouchure du Saguenay, proches des centres de production céramique, exploitaient diverses ressources animales terrestres et côtières. Parallèlement, d'autres groupes, s'approvisionnant en matières lithiques dans le subarctique, se concentraient presque entièrement sur la chasse au phoque et au castor (Plourde 2003 : 101-21; 2010 : 7).

Au Sylvicole supérieur (1000 à 400 ans AA), des changements culturels importants ont lieu. Il s'agit d'une période marquée par l'arrivée de groupes de populations d'origine iroquoise provenant des environs de Québec (Plourde 2003 : 236). Encore une fois, leur présence est reconnue sur la base de leurs productions céramiques. Les formes les plus anciennes, associées à la tradition Saint-Maurice (1 000 – 800 A.A.), sont décorées à la cordelette enroulée autour d'un bâton, les panses sont traitées au battoir cordé alors que le haut des vases est lissé. Les motifs décoratifs appliqués au col sont en forme de chevron ou de traits horizontaux. Les lèvres sont généralement plates ou épaissies de façon à créer un parement naissant. Les pointes de cette tradition présentent des formes en triangle isocèle aux bases encochées ou pédonculées (Plourde 2003 : 162). La poterie de la phase Saguenay se distingue par l'ajout de courts parements et semble avoir été confectionnée localement avec de l'argile de la région à l'étude. Cette production, à la fois morphologiquement et stylistiquement, s'inspire de la tradition Saint-Maurice antérieure (Plourde 2010 : 7).

Pendant tout le Sylvicole supérieur, les groupes iroquoiens viendront en Haute-Côte-Nord pour y exploiter principalement le phoque et le béluga, mais aussi le poisson et les mollusques. Il est fort probable que ces groupes, présents l'été, aient cohabité et échangé avec les ancêtres des Innus contemporains (Plourde 2010 : 7).

Les ancêtres des groupes Montagnais, Betsiamites et Papinachois, lorsque le printemps arrivait, s'établissaient pour de plus longues haltes près des embouchures des grandes rivières : Mitunakapiu-

Shipu (rivière Portneuf), KuaKueu-Shipu (rivière du Sault-aux-Cochons), Pessamiu-Shipu (Betsiamites), Piñetipishtik<sup>u</sup> (rivière aux Outardes) et Manikuakanishtik<sup>u</sup> (rivière Manicouagan). Leur subsistance reposait sur les ressources animales et halieutiques, incluant le phoque gris et commun, divers oiseaux, des poissons et des moules, récoltés sur l'immense estran découvert à marée basse. Leurs activités ont laissé des traces de taille de pierre, principalement de cherts appalachiens, ainsi que du quartz, du grès et du quartzite. Les analyses ostéologiques témoignent d'occupations s'étendant principalement de la fin du printemps à début de l'automne (Plourde 2010 : 7).

Les sites sylvicoles de Baie-Comeau témoignent d'une occupation diversifiée du territoire par les Premières Nations, avec des vestiges répartis sur des replats bien drainés et sur les sommets de buttes rocheuses. Certains sites, caractérisés par des habitations allongées, sont vastes, tandis que d'autres sont beaucoup plus petits. Les foyers, fréquents et variés, sont souvent entourés de rares éclats de débitage, principalement en quartzite de Ramah (Pintal 1995 : 112-113; Plourde 2010 : 8).

Les sites archéologiques de la région, comme DhEa-2, DhEb-11 et DhEb-13, révèlent une occupation diversifiée, certains présentant des poteries et des outils en pierre locale, probablement associés à des camps de base plus complexes, incluant des foyers (Pintal 1992 : 16-34; 1995 : 78-103; 2000 : 10). En revanche, d'autres sites, tels que DhEb-8, DhEb-9 et DhEb-10, dépourvus de poteries et composés de petites structures de combustion, semblent avoir servi de haltes temporaires pour l'exploitation des ressources locales. Cette diversité suggère une adaptation des groupes à leur environnement, en fonction des ressources disponibles, avec une exploitation mixte des ressources terrestres et aquatiques de l'estuaire.

#### **4.1.4 Occupation autochtone historique et contact (à partir de 500 ans AA / env. 1450 AD)**

Au cours du dernier millénaire, les populations autochtones ont occupé de manière stable le territoire nord-côtier, suivant un cycle annuel de mobilité basé sur l'exploitation saisonnière des ressources. Ce mode de vie combinait l'utilisation des zones côtières durant l'été, propice à la pêche et à la récolte, avec l'exploitation des territoires de chasse en amont des bassins versants durant l'hiver (Armitage, 1990; Mailhot, 1997). Cette organisation spatiale, fondée sur Innu aitun (culture et savoir traditionnel), repose sur une compréhension fine des cycles biologiques et des écosystèmes, intégrant les dynamiques naturelles dans une gestion durable des ressources.

Les Innus, également connus sous le nom de Montagnais, occupent traditionnellement l'ensemble de la péninsule Québec-Labrador, incluant la Moyenne-Côte-Nord et la Haute-Côte-Nord. Cette nation autochtone, toujours présente sur son territoire ancestral, est aujourd'hui regroupée en plusieurs

petites communautés côtières<sup>3</sup> s'étendant d'Essipit au sud jusqu'à Utshimassit au Labrador. Cependant, cette répartition littorale résulte en grande partie de la création des réserves aux XIX<sup>e</sup> et XX<sup>e</sup> siècles, et ne reflète qu'imparfaitement leur mode de vie traditionnel, centré dans Nutshimit (l'intérieur forestier et montagnard). Ce vaste territoire, parcouru de réseaux de sentiers et de voies de portage, constituait le cadre principal des cycles saisonniers des Innus, incluant la chasse, le piégeage et la cueillette (Mailhot, 1997; Dominique, 1989).

Malgré cette orientation vers l'intérieur, plusieurs communautés côtières modernes sont établies à proximité d'anciens lieux de rassemblement saisonniers, utilisés bien avant la création des réserves et souvent choisis pour leur position stratégique sur les routes migratoires et les réseaux d'échange autochtones. Ces sites, marqués par des toponymes innus et des récits oraux, témoignent de la profondeur historique de l'occupation régionale.

L'arrivée des Européens au XVII<sup>e</sup> siècle a transformé ces dynamiques territoriales avec l'introduction du commerce des fourrures et l'établissement de postes de traite, comme ceux de Godbout et de Pointe-des-Monts. Bien que Baie-Trinité ne soit pas mentionnée comme site permanent dans les archives missionnaires ou commerciales du XVII<sup>e</sup> siècle, sa position stratégique entre Godbout et Sept-Îles laisse supposer une fréquentation régulière, probablement liée à la chasse côtière et aux routes maritimes autochtones.

Jusqu'au XX<sup>e</sup> siècle, les populations innues ont maintenu une présence territoriale significative dans la région, malgré les perturbations causées par la colonisation, l'industrialisation forestière et les politiques d'assimilation. Aujourd'hui, la région de Baie-Trinité fait partie des territoires traditionnels des Nations Innus Pessamit et Uashat Mak-Maliothenam. L'occupation contemporaine se manifeste à travers la chasse, la pêche, la trappe et la transmission intergénérationnelle des savoirs écologiques et culturels, renouvelant les liens entre territoire et identité.

## 4.2 Occupation eurocanadienne

### 4.2.1 Premiers contacts et dynamique coloniale (XVI<sup>e</sup> siècle- fin du XVIII<sup>e</sup> siècle)

Les premières interactions entre Européens et la Côte-Nord remontent au XVI<sup>e</sup> siècle, dans le contexte du commerce transatlantique de la morue, de la chasse à la baleine et des fourrures. Des

---

<sup>3</sup> 9 réserves regroupant des Innus (appelé en Innu-Aimun Innu-Assi) ont été créés au Québec, Mash-teuiatsh au Lac-St-Jean et Essipit, Pessamit, Uashat Mak Maliothenam, Matimekush-Lac-John, Ekuanitshitt, Nutashkuan, Unamen Shipu et Pakua Shipi dans la région de la Côte-Nord.

pêcheurs basques, bretons et normands fréquentent la région dès le début du XVII<sup>e</sup> siècle, sans toutefois y établir de postes permanents. Jacques Cartier aurait nommé la « Baie-Trinité » en 1535, bien que cette étymologie demeure incertaine en l'absence de sources primaires. Aucune mention explicite de ce toponyme ne figure dans les récits originaux de ses voyages (Delâge, 1974).

L'origine du nom Baie-Trinité pourrait toutefois s'ancrer dans la tradition toponymique française du XVII<sup>e</sup> et XVIII<sup>e</sup> siècle, où les explorateurs et cartographes attribuaient fréquemment des noms religieux aux éléments du paysage. Le mot « Trinité » renvoie à la doctrine chrétienne de la Sainte-Trinité (Père, Fils, Saint-Esprit), souvent invoquée pour baptiser des lieux maritimes associés à la protection divine. Il est aussi possible que la dénomination découle d'un événement religieux ou d'une date symbolique, telle que le dimanche de la Trinité dans le calendrier liturgique, correspondant à la découverte ou à la fréquentation du site par des missionnaires ou des pêcheurs catholiques. Ce genre de dénomination est attesté ailleurs en Nouvelle-France, notamment pour des lieux côtiers de la Gaspésie ou de l'Acadie. Le toponyme pourrait également découler de cartes marines dressées par les autorités coloniales françaises ou par les compagnies de traite opérant dans la région, bien que les cartes de traite officielles n'indiquent pas formellement Baie-Trinité comme un poste (Commission de Toponymie du Québec en ligne).

Les Basques établissent entre 1584 et 1600, puis de 1736 à 1739, des installations d'extraction d'huile de baleine à Bon-Désir, soulignant la précocité de leur présence sur la Côte-Nord (Plourde, 2010a : 9). Ces activités témoignent d'une fréquentation saisonnière et d'une exploitation ciblée des ressources maritimes.

Dès 1652, la région est intégrée au territoire de la Traite de Tadoussac, qui devient les Postes du Roi sous le régime français, puis les King's Posts après la Conquête anglaise. Cette entité commerciale constitue un monopole de la traite des fourrures, concédé par le roi à de grandes compagnies en échange de revenus fixes. Le Domaine du Roi, établi en 1652, couvre plus de 460 000 km<sup>2</sup>, incluant les bassins versants du Saguenay–Lac-Saint-Jean et de la Haute-Côte-Nord (Lavoie 2010; Ouellet 2013 : 42, 48). Il est affermé aux enchères à des locataires qui peuvent ensuite sous-louer leurs droits à des sous-traitants. Cette structure complexe vise à optimiser les revenus de la colonie tout en assurant le contrôle des ressources naturelles, en particulier les fourrures.

Les relations entre Innus et Européens à cette époque sont largement structurées par la traite des fourrures, et se déroulent selon un rythme saisonnier. Les Innus pratiquent une mobilité entre l'intérieur (territoires de chasse hivernaux) et la côte (ressources marines estivales, échanges commerciaux). Baie-Trinité, bien qu'absente des cartes de traite officielles, constitue un havre naturel prisé pour la pêche au saumon et au phoque.

Au cours du XVII<sup>e</sup> siècle, le secteur reste périphérique par rapport aux centres coloniaux du Saint-Laurent, mais il conserve une fonction stratégique. Le naufrage du navire Elizabeth and Mary en 1690, lors de l'expédition de Phips contre Québec, à l'Anse aux Bouleaux, témoigne de cette importance maritime. L'épave est aujourd'hui classée site historique national (Parks Canada, 1996).

Le XVIII<sup>e</sup> siècle marque un tournant. En 1701, la Paix de Montréal ouvre le commerce des fourrures vers les Grands Lacs et l'Ouest, rendant les postes du roi de la Côte-Nord progressivement moins rentables (Ouellet 2013 : 43). Cette période connaît également un ralentissement de l'effort missionnaire.

Au XVIII<sup>e</sup>, un poste de traite est établi à Pointe-des-Monts (Frenette 1996 : 215), et devient un centre d'activités de chasse aux loups-marins, surtout vers le milieu du XIX<sup>e</sup> siècle. À cette époque, des dizaines de familles montagnaises fréquentent encore le site chaque année, du mois de novembre au printemps (Lambert et Roy 2001 : 135-136; Frenette 1996 : 213). Dans le même temps, le secteur de Baie-Trinité connaît un développement de la pêche commerciale, notamment du saumon.

Sous le régime anglais, l'organisation administrative héritée du système français demeure en grande partie intacte. Dès 1763, Thomas Dunn et John Gray obtiennent un bail de 14 ans pour la gestion des King's Posts. Plus tard, la Compagnie de la Baie d'Hudson et la Compagnie du Nord-Ouest, basée à Québec, se livrent une concurrence féroce pour le contrôle de la traite. En 1842, la Compagnie de la Baie d'Hudson signe un bail de 20 ans pour une somme modique, le gouvernement britannique se réservant alors le droit de coloniser la région, ce qui diminue considérablement la valeur marchande de la traite des fourrures (Ouellet 2013 : 47).

#### **4.2.2 Le XIX<sup>e</sup> siècle : industrialisation côtière et premiers établissements non autochtones**

##### **4.2.2.1 Sédentarisation et structuration des communautés au XIX<sup>e</sup> siècle**

Si l'exploration de la Côte-Nord par les Européens débute dès les siècles précédents, ce n'est qu'au XIX<sup>e</sup> siècle que le peuplement permanent se met véritablement en place. L'exploration systématique du territoire est alors entreprise par des géographes, voyageurs et agents de la Compagnie de la Baie d'Hudson, qui documentent le potentiel économique et les voies navigables de la région.

La levée du monopole de la Compagnie de la Baie d'Hudson en 1842 ouvre la voie à l'installation de familles canadiennes le long du littoral. Des colons, souvent originaires de Charlevoix, de la Gaspésie ou de la rive sud du Saint-Laurent, s'installent sporadiquement dans les anses et les baies de

la Côte-Nord pour exploiter les ressources halieutiques et forestières. Ces familles vivent d'une économie semi-autonome, reposant sur la pêche artisanale (morue, hareng, saumon), la chasse, la coupe de bois, et l'entraide communautaire, en continuité partielle avec les pratiques autochtones.

Les nombreux naufrages sur la Côte-Nord, exacerbés par les conditions météorologiques et le relief maritime, justifient la construction du phare de Pointe-des-Monts en 1830, l'un des plus anciens du Québec. Ce phare devient un point de repère essentiel pour les navires naviguant sur le Saint-Laurent.

#### **4.2.2.2** Pointe-des-Monts : un lieu stratégique autour du phare

Pointe-des-Monts, une avancée rocheuse d'environ 11 km dans le fleuve, marque la limite entre l'estuaire et le golfe du Saint-Laurent. Dès la fin du XVII<sup>e</sup> siècle, elle accueille un poste du Roi, fréquenté par des chasseurs de loups-marins, trappeurs autochtones et pêcheurs (Frenette 1996 : 325). Une première maison y aurait été construite vers 1770, bien que sa localisation précise reste incertaine. (Société historique de la Côte-Nord, rapport McKenzie 1988.)

Les premières infrastructures de signalisation du fleuve Saint-Laurent apparaissent en 1809. Elles permettent de faire face à l'augmentation des naufrages, dans le contexte d'une fréquentation accrue par les grands navires transatlantiques (Leclerc 1989 : 109, 201). Le 17 octobre 1826, la Maison de la Trinité du port de Québec décide d'établir un phare à la pointe des Monts. Ce lieu est retenu en raison de la navigation qui y est particulièrement difficile et de baies protégées où les navires peuvent se réfugier par mauvais temps. Le phare allait permettre aux navires descendant le fleuve d'éviter l'île d'Anticosti. Pour ceux qui le remontaient, le phare permettait de calculer leur distance jusqu'à l'île du Bic et d'échapper aux dangers de la batture de Manicouagan (Chism 1980 : 58-59; Leclerc 1989 : 108-109, 123).

Le tournant majeur survient avec la construction du phare en 1829, en réponse à la recrudescence des naufrages (Leclerc 1989 : 109). Ce phare, l'un des plus anciens du Québec, entre en fonction en 1830 (Frenette 1990 : 9-11).

Le premier phare était une tour tronconique en pierres calcaires de plus de 21 mètres de hauteur et comportait sept niveaux. Il fut érigé sur un promontoire, d'après les plans de John Lambly (1799-1863), maître du havre de Québec entre 1811 et 1843. Il fut mis en fonction le 20 septembre 1830. Muni d'un système d'éclairage importé d'Angleterre, il possède à l'origine un feu fixe alimenté par dix-sept puissants réflecteurs, balayant l'horizon à quinze milles de distance. Il sera recouvert de bardeaux de cèdre en 1852. Jusqu'en 1857, l'huile de baleine ou de loup-marin alimentera les appareils d'éclairage.

rage. Le tout sera éventuellement remplacé par l'essence, puis l'électricité (Frenette 1990 : 9-11; Frenette 2015 : 29; Leclerc 1989 : 108-109). Il sert alors d'abri au gardien et à sa famille, accueille temporairement les voyageurs, les postillons, les naufragés, ainsi que les missionnaires de passage. De 1830 à 1964, huit gardiens de phare et leurs familles s'y succèdent.

Vers 1830, Pointe-des-Monts devient un petit hameau structuré autour d'un phare. Dans les années qui suivent, ce poste joue en quelque sorte le rôle de chef-lieu d'une vaste région encore largement inhabitée. La population atteint un pic autour de 1880, avant de décroître progressivement.

Le phare devient alors le centre névralgique de ce hameau isolé, auquel s'ajoute une chapelle fondée en 1890, et qui sera éventuellement rattaché à la future municipalité de Baie-Trinité. Dans ses écrits, Élioza Fafard évoque la vie au phare et les liens entretenus avec les voisins autochtones, en particulier la communauté dirigée par Gabriel et Charlotte Ashini. Ces témoignages confirment la présence continue d'une communauté autochtone à Pointe-des-Monts.

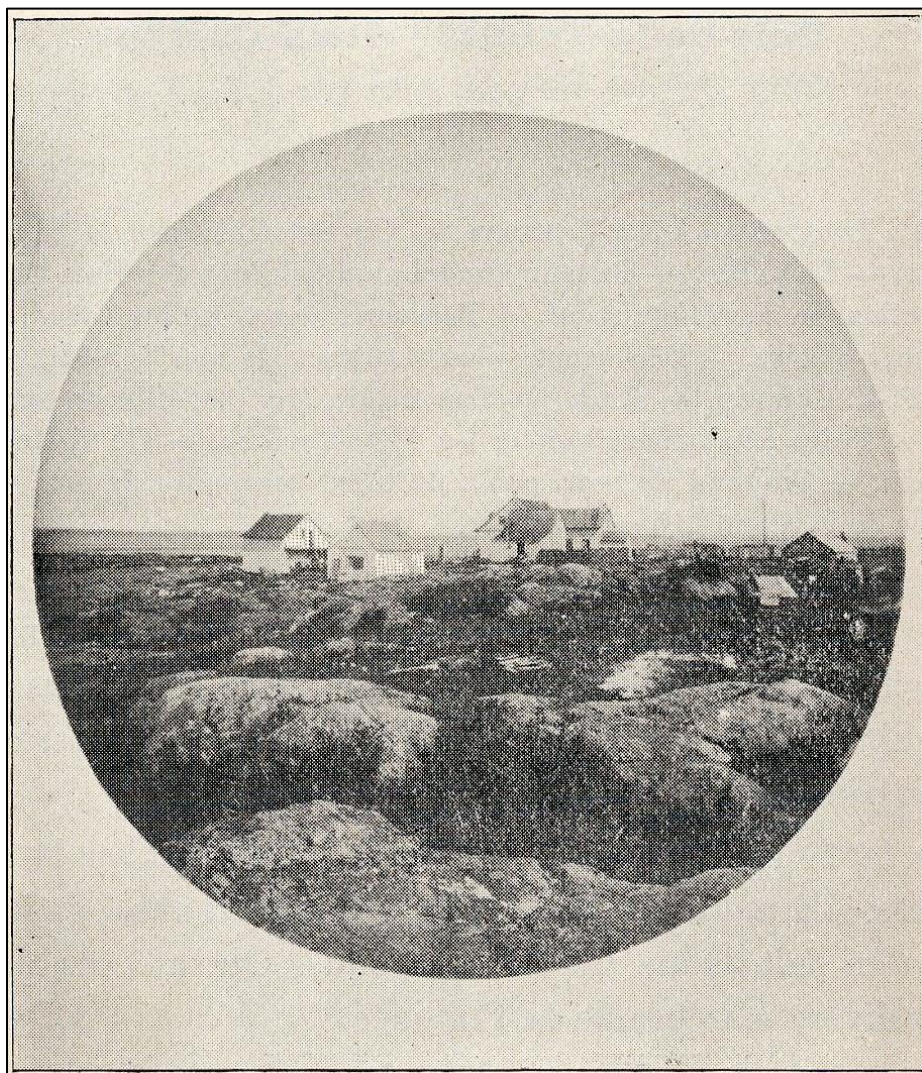
La pointe reste fréquentée par des familles innues, notamment les Ashini, jusqu'en 1910. Le campement autochtone, établi près du ruisseau de la Chapelle, témoigne d'une occupation régulière remontant au moins aux années 1830 (Frenette 1990, 2015). Les relations entre les gardiens du phare, tels que Zoël Bédard (1844-1867) et Victor Fafard (1872-1910) et les Autochtones, reposaient principalement sur le troc et l'échange de denrées (Frenette 1990 : 18-48).

La disparition de cette communauté s'explique par l'achat privé des droits de pêche à la rivière Godbout en 1859, qui prive les Innus de leur subsistance. La plupart se relocalisent à Pessamit (Frenette 2015 : 129–130). Le site archéologique DhDu-5, correspondant au campement Ashini, n'a jamais fait l'objet d'une fouille archéologique, bien qu'un dépotoir domestique y ait été découvert en 1998 (Frenette 2015 : 27).

#### **4.2.2.3 Baie-Trinité : origines et développement**

La région de Baie-Trinité commence à se structurer dans les années 1840, alors que François Poulin, tonnelier de la Compagnie de la Baie d'Hudson, s'installe à la Pointe-à-Poulin (figure 3). Il est suivi par d'autres familles eurocanadiennes, souvent d'anciens employés des compagnies de traite (Serge et Roy 2001 : 135-136).

Bien que la rivière de la Trinité soit mentionnée sur des cartes dès 1682, l'établissement d'une population permanente sur ses rives ne débute qu'au XIX<sup>e</sup> siècle. La mission catholique y est fondée en 1898, sous le nom de Baie-de-la-Trinité, marquant un jalon dans la structuration religieuse de la région (Frenette 2015).



*Figure 3. Photographie de l'établissement de François Poulin à la Baie-de-la-Trinité en 1898 (Napoléon-Alexandre Comeau, BAnQ)*

Petit-Mai est un petit hameau établi au sud de la baie du même nom, sur une bande de terre s'avancant dans le fleuve. Il fait partie de l'actuelle municipalité de Baie-Trinité. Le toponyme provient probablement d'un mât de signalisation, appelé localement « mai », planté avec un drapeau visible depuis le large (Commission de toponymie du Québec, en ligne). Cette fonction maritime s'inscrit dans le développement des infrastructures de signalisation du XIX<sup>e</sup> siècle, amorcé en 1809 et intensifié avec le phare de Pointe-des-Monts. Il y avait également un ancien phare sur les îlets du même nom.

Petit-Mai était autrefois nommé Trinité-Est. La formation du hameau de Trinité-Est, situé à environ 1 km de l'embouchure de la rivière Trinité, remonte vraisemblablement au milieu du XIX<sup>e</sup>

siècle, bien que sa fondation exacte demeure incertaine. Dès 1858, le missionnaire J.-B. Ferland mentionne la présence de « plusieurs bâtiments » le long de la baie, et l'on sait que cinq familles y résidaient en permanence en 1871 (Chism, 1980a : 65-66). Ce noyau de peuplement était intimement lié à l'essor de la pêche au saumon et à l'usage du petit port local pour la pêche à la morue en eaux profondes (figure 4).

Le site comprenait notamment quatre maisons, un magasin général, une chapelle et une croix de navigation, cette dernière ayant été érigée sur une petite île par le capitaine Georges Jourdain. Les maisons étaient implantées en ligne sur une terrasse d'argile basse, à environ 75 m du bord de la baie. Elles auraient appartenu à des familles locales, telles que les Bilodeau, Jourdain et Poulin, alors que le magasin serait une implantation de la Compagnie de la Baie d'Hudson. Ce bâtiment fut d'ailleurs transformé plus tard en restaurant et salle de billard au début du XX<sup>e</sup> siècle (Chism, 1980-a : 65).

Ce noyau bâti a connu un déclin progressif, les structures ayant été en grande partie détruites ou recouvertes par des aménagements récents, notamment un motel, une route et des maisons modernes. Des vestiges matériels, comme les contours des fondations des maisons Bilodeau et Poulin, seraient encore visibles dans un lot vacant entre deux constructions actuelles. Le site de la chapelle, quant à lui, a été partiellement rasé par un bulldozer (Chism, 1980-a : 66).

La rivière Trinité fut également le théâtre d'une activité économique soutenue au XIX<sup>e</sup> siècle. Dès 1831, la Compagnie de la Baie d'Hudson y menait des campagnes de pêche au saumon et de commerce avec les Montagnais, en provenance de son poste principal à Godbout (Chism, 1980-a : 68-70). Cette double vocation, halieutique et commerciale, souligne l'importance stratégique de la rivière dans les réseaux de circulation et d'approvisionnement régionaux.

Plusieurs documents historiques localisent une station de pêche de la Compagnie de la Baie d'Hudson sur la rive ouest de la rivière, à environ une demi-lieue en amont de l'embouchure, soit juste en amont des premiers rapides. Ce site, mentionné par l'abbé Ferland (1836) et Whiticher du Bureau des Pêches (1858), se trouvait à proximité d'une île aujourd'hui disparu à la suite de l'inondation du bassin fluvial au cours du XX<sup>e</sup> siècle. Malgré les efforts de reconnaissance de terrain menés en 1979, aucun vestige n'a pu être localisé avec certitude, la tâche étant compliquée par les nombreux aménagements contemporains (barrage, route, réservoir). Toutefois, les auteurs suggèrent que des sondages archéologiques pourraient permettre de localiser des éléments enfouis, en particulier dans les zones en amont des premiers rapides, peu affectées par l'érosion (Chism, 1980-a : 69-70).

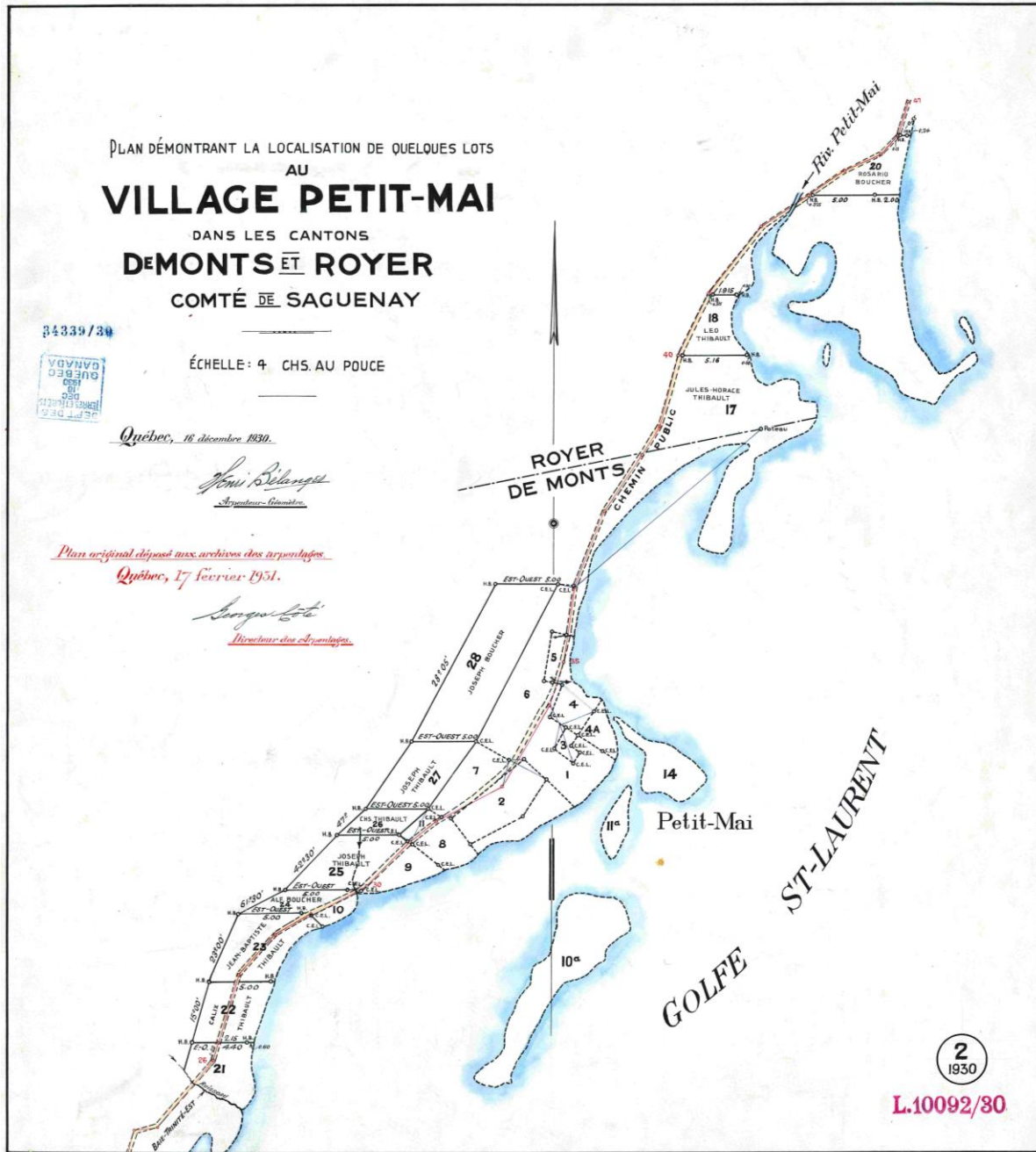


Figure 4. Plan d'arpentage du Petit-Mai en 1951 (PL01D040\_B, BAnQ)

#### 4.2.2.4 Îlets-Caribou : communauté métisse et mission religieuse

Les Îlets-Caribou, situés non loin de Baie-Trinité, sont fréquentés depuis longtemps par des familles innues. Au XIX<sup>e</sup> siècle, la conjonction de ressources halieutiques abondantes et d'un abri naturel attire une population métisse, composée notamment des familles Vollant, Vachon, Tsernish, Ashini (autochtone) et Beaudin, Lévesque, Jourdain (autochtone). La mission Sainte-Anne des îles du

Caribou y est fondée en 1846 par les Oblats, suivie par la construction d'une chapelle en 1873 (Serge et Roy 2001 : 135–136).

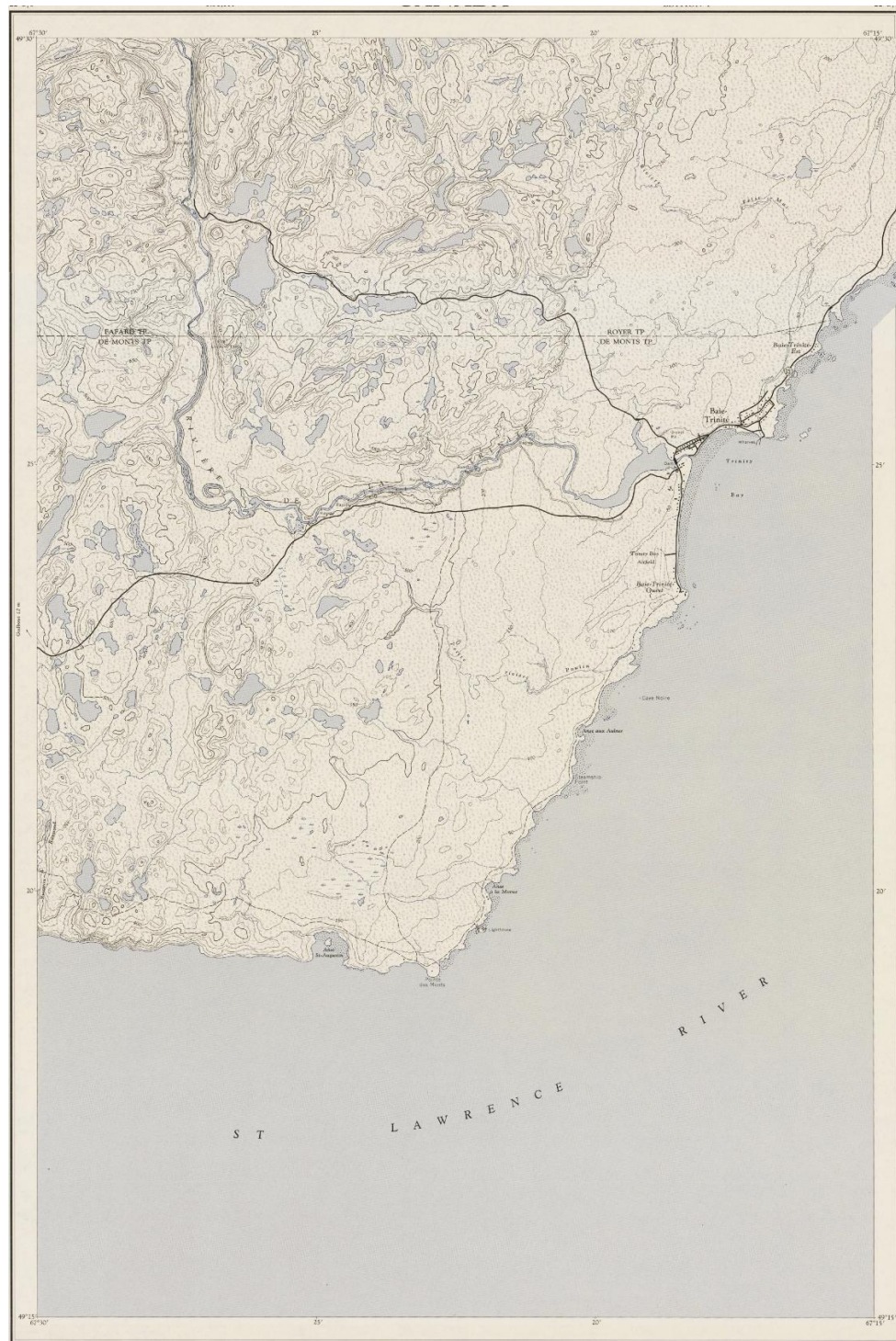


Figure 5. Carte topographique 22G de Baie-Trinité Canada à l'échelle de 1 : 50 000 de 1961 (BAnQ 2671125)

### 4.2.3 Structuration de Baie-Trinité et essor de l'économie forestière (1900-1945)

C'est au tournant du XX<sup>e</sup> siècle que Baie-Trinité commence à se structurer comme village. En 1916, la fondation de la mission catholique marque un premier jalon dans l'organisation communautaire, bientôt suivie par l'ouverture d'une école et la mise en place d'une organisation civique rudimentaire (figures 5 et 6). À cette époque, l'économie repose essentiellement sur la ressource forestière : des chantiers de coupe s'implantent le long de la rivière Trinité, et le bois est transporté par flottage jusqu'au littoral, d'où il est expédié par goélettes vers les centres industriels.

Sur le plan administratif, Baie-Trinité fait alors partie des Sept Cantons unis du Saguenay, une vaste municipalité constituée en 1914 qui englobe aussi Saint-Eugène-de-Manicouagan, Godbout et Pointe-des-Monts. Cette structure perdure jusqu'à la création de la municipalité autonome de Baie-Trinité en 1955.



Figure 6. Première chapelle de Baie-Trinité? Date inconnue (collection Société historique du golfe, BAnQ 09N\_P6S3D4P0145)

#### 4.2.3.1 Les grands investissements industriels des années 1920

Une transformation majeure survient à partir des années 1920, dans le sillage de l'industrialisation de la Côte-Nord, notamment à Franquelin (1918), Godbout (1923) et Baie-Trinité (1927–1929). Ces investissements visent l'exploitation intensive du bois à pâte, ressource cruciale pour alimenter les usines de fabrication de papier journal qui émergent à travers le Québec.

À Baie-Trinité, c'est la St Lawrence Paper Company, fondée dans les années 1920, qui lance cette phase industrielle (figures 7 et 8). En 1927–1928, elle acquiert 800 km<sup>2</sup> de terres boisées de la succession Boyd dans les bassins des rivières Trinité et Calumet, pour un montant de 800 000 \$ (Frenette 1996 : 369). Cette acquisition permet l'établissement d'installations industrielles majeures. En 1930, la compagnie devient la St Lawrence Corporation, et y investit plus de 1,5 million de dollars dans la mise en place de chemin de fer industriel, arboriduc, barrage, quai et quartiers résidentiels (Frenette 1996 : 369, 384–385).

L'arrivée de la St Lawrence Corporation transforme profondément Baie-Trinité : la population passe de 25 habitants en 1921 à environ 400 en 1929. Un hôpital est érigé dès 1930 pour répondre aux besoins médicaux croissants de la population (Frenette 1996 : 409).

Le développement du village est planifié selon une structure horizontale :

- À l'ouest de la rivière Trinité, un quartier résidentiel et administratif est construit près des installations industrielles.
- À l'est, les maisons des ouvriers et des pêcheurs s'étendent jusqu'aux hameaux des Îlets-Caribou et du Petit-Mai, formant un village linéaire de plusieurs kilomètres sur le littoral (Frenette 1996 : 384–385).



*Figure 7. Moulin de la St Lawrence Corporation servant à écorcer le bois à Baie-Trinité en 1932 (BANQ 03Q\_E6S7SSI\_P67858)*



*Figure 8. Usine d'écorçage de la Saint-Lawrence Paper Mills à Baie-Trinité en 1946 (Photographie de Brouillette, BanQ32405)*

#### 4.2.3.2 Une économie dominée par l'industrie forestière

Dès les années 1930, la St Lawrence Corporation détient également les droits exclusifs de pêche sur les rivières Grande Trinité et Petite Trinité, qu'elle conserve jusqu'au début des années 1960, avant de les céder à Domtar. Ces droits sont utilisés notamment pour la pêche privée par les dirigeants de la compagnie et leurs invités. Ce n'est qu'en mai 1976, sous la pression populaire, que ces droits sont finalement ouverts au public (figure 9).



Figure 9. Passe migratoire de saumons à Baie-Trinité en 1942 (Lessard, 05266, BAnQ)

La compagnie devient ainsi un acteur central de la vie économique locale, contrôlant à la fois la production forestière et l'accès aux ressources halieutiques.

Bien que le chemin de fer Québec North Shore and Labrador ne passe pas directement par Baie-Trinité, il contribue à dynamiser l'économie régionale en facilitant les exportations de ressources naturelles. La compagnie St Lawrence Paper joue également un rôle dans la régularisation des échanges interrives du Saint-Laurent à partir de 1927 (Bélanger 1990).

Ce boom industriel des années 1920–1930 transforme Baie-Trinité, d’un hameau de pêche en un village industriel organisé, doté d’un tissu social hiérarchisé autour de la compagnie. Cette période d’expansion marque l’ancrage définitif de la localité dans l’économie forestière de la Côte-Nord.

#### **4.2.4 De l’après-guerre à la modernisation régionale (1945–1960)**

À la fin de la Seconde Guerre mondiale, Baie-Trinité s’intègre aux grands mouvements de développement économique de la Côte-Nord. L’essor des industries lourdes – aluminium, hydroélectricité et extraction minière – autour de Baie-Comeau et Sept-Îles attire capitaux et main-d’œuvre. Ce contexte favorise le développement d’une filière bois dans laquelle Baie-Trinité joue un rôle important : coupe forestière, transport par flottage et transformation.

L’entreprise St Lawrence Corporation, acteur structurant de l’économie locale, organise la vie économique et sociale du village durant cette période. Elle contribue à la création de la paroisse en 1948, suivie de la municipalité en 1955. Le village devient officiellement une municipalité de paroisse en 1954 et bénéficie des premières politiques d’aménagement régional axées sur l’accès aux services de base (électricité, eau potable, routes) (Frenette 1996 : 470–471).

#### **4.2.5 Transformations économiques et réaménagement territorial (1960 à aujourd’hui)**

L’économie forestière locale est profondément affectée par l’incendie de l’usine d’écorage en 1960. S’ensuivent des changements de propriétaire : revendue à Domtar en 1962, l’usine est cédée au gouvernement du Québec en 1970, ce qui marque la fin du cycle industriel lié à la pâte à papier. La fermeture de la St Lawrence Corporation en 1967 illustre le déclin de ces compagnies intégrées qui contrôlaient à la fois l’économie et l’organisation du territoire (Frenette 1996 : 470–471).

Malgré cette désindustrialisation, un certain renouveau s’opère à partir de 1973, avec la mise en place de scieries indépendantes, dont la scierie Thibault à Baie-Trinité (Frenette 1996 : 473). Toutefois, la mécanisation et la rationalisation des opérations forestières ne suffisent pas à enrayer l’érosion de l’emploi.

Avec la mise en service d’un nouveau phare entièrement automatisé dans les années 1970, Pointe-des-Monts cesse d’être habitée. Dès 1964, le ministère canadien des Transports envisage même de démolir l’ancien phare. Désaffecté la même année, l’édifice est sauvé in extremis : le gouvernement du Québec en fait l’acquisition avec ses dépendances, puis le classe monument historique en 1965 (Chism 1980 : 58–59; Frenette 1990 : 56–59; Frenette 2015 : 21; Landry 2018 : 32–33).

Transformé par la suite en musée et en centre d'interprétation, le phare devient un pôle culturel majeur de la Côte-Nord, attirant chaque année des milliers de visiteurs. En parallèle, une usine de transformation des produits de la mer est implantée dans les années 1970, marquant une tentative de diversification économique.

La rivière de la Trinité, longtemps réservée à un usage privé par la compagnie forestière, est ouverte au public en mai 1976, après près de 50 ans de gestion exclusive. Elle devient une Zone d'exploitation contrôlée (ZEC Trinité), relançant les activités récréotouristiques autour de la pêche au saumon. En 1982, la rivière est désignée zone d'étude pour la conservation du saumon atlantique, en raison de ses installations (passe migratoire, station de comptage), contribuant à un nouveau modèle de gestion environnementale et communautaire.

À partir des années 1980, Baie-Trinité subit un déclin démographique prononcé, causé par la fermeture progressive des scieries, la centralisation des services dans les grands centres et l'exode des jeunes générations. La coupe forestière manuelle, désormais remplacée par des machines lourdes, ne crée plus autant d'emplois qu'auparavant. Au début du XXI<sup>e</sup> siècle, la population passe sous la barre des 500 habitants (Frenette 1996 : 506).

Ce repli démographique s'accompagne d'un vieillissement de la population et d'une recomposition identitaire. Le village valorise désormais son patrimoine naturel et culturel : observation du littoral, kayak, sentiers, mise en valeur du phare, pêche au saumon. De plus, des initiatives intercommunales se développent pour documenter et transmettre les savoirs traditionnels, en collaboration avec les communautés autochtones et en mettant l'accent sur la jeunesse et la transition écologique.

### **4.3 Recensement des naufrages**

Le littoral s'étirant de Baie-Trinité à Pointe-des-Monts, en passant par les Îlets-Caribou, forme l'un des segments les plus redoutables de la navigation dans le golfe du Saint-Laurent. Le recensement des naufrages survenus dans cette zone, entre le XVII<sup>e</sup> et le XX<sup>e</sup> siècle, met en lumière une intense activité maritime marquée par une succession tragique d'accidents en mer, d'abandons de navires et de pertes humaines.

Un recensement des naufrages et autres incidents maritimes répertoriés dans la documentation historique ont été effectués pour le secteur à l'étude. La base de données de Gilbert Bossé, *Navigating the Lower Saint-Lawrence in the 19th century (2013)*, a servi de point de départ à la recherche. À l'aide d'extraits de journaux et de documents historiques, cette base de données rassemble des milliers de naufrages. Ces textes sont principalement des avis publics maritimes rapportant qu'un navire a coulé,

a subi des avaries ou que des accidents se sont produits à Baie-Trinité, Pointe-des-Monts ou encore aux Îlets-Caribou. Des précisions géographiques intéressantes peuvent aussi y figurer, dont le Petit Mai, de même que la nature des chargements, les victimes rescapées, décédées ou disparues en mer, ainsi que l'éventuelle vente aux enchères de ce qui aurait été récupéré du navire et de sa cargaison.

Cette première liste a été complétée avec les informations provenant de la déclaration combinée des épaves de la Société historique de la Côte-Nord et du défunt Groupe de préservation des vestiges submergés de la Manicouagan (GPVSM) en 2014, ainsi que des recherches personnelles de Nancy Chouinard, originaire des Îlets-Caribou (2025). Au total, plusieurs dizaines d'événements ont ainsi été dénombrés. Le tableau 3 des naufrages dénombre les incidents par lieu ou secteur géographique. Il importe toutefois de noter que les sources documentaires sont souvent imprécises à ce sujet. Il faut de plus tenir compte de la possibilité que les navires aient pu dériver à distance du lieu d'accident.

#### **4.3.1** Contexte géographique et toponymique

Pointe-des-Monts constitue sans conteste le foyer principal de naufrages. Sa géographie, caractérisée par un cap saillant, des hauts-fonds, des brumes côtières persistantes et des courants violents, en faisait un véritable piège pour les navigateurs. C'est dans cette optique que le phare de Pointe-des-Monts fut érigé en 1830, répondant à une fréquence alarmante de naufrages documentés, notamment au XIX<sup>e</sup> siècle.

Baie-Trinité, avec ses anses secondaires comme l'Anse-aux-Bouleaux ou la Pointe-à-Poulin, présente un profil différent : une côte d'apparence plus hospitalière, mais piégée par des battures à marée basse, des bancs de sable instables et une orientation exposée aux vents de nord-est. Cette zone a été le théâtre de plusieurs naufrages de navires marchands de taille moyenne. Certains documents mentionnent aussi des incidents précis au Petit Mai.

Enfin, les Îlets-Caribou, plus à l'ouest, semblent avoir été touchés de manière ponctuelle, mais significative. Leur situation à proximité de voies de navigation secondaires en fait un secteur de détournement ou de refuge, mais aussi de danger, lorsque les navires étaient déviés de leur route principale.

#### **4.3.2** Chronologie des naufrages

Les naufrages recensés couvrent près de trois siècles. Un seul cas remonte au XVII<sup>e</sup> siècle (*Elizabeth and Mary*, 1690), ce qui reflète la rareté des documents pour cette période, plutôt qu'une absence d'événements. Très peu d'événements de la liste se sont produits avant 1760, soit au cours du Régime français et de la période le précédant. Cela ne signifie pas qu'aucun naufrage n'a eu lieu, mais souligne plutôt les lacunes dans les connaissances associées au patrimoine maritime de ces périodes. Le XIX<sup>e</sup> siècle se démarque par une augmentation exponentielle du nombre de pertes maritimes, en

lien direct avec l'intensification des échanges commerciaux et migratoires dans le golfe. Le XX<sup>e</sup> siècle, bien que marqué par l'amélioration des aides à la navigation, n'est pas exempt de naufrages, notamment en contexte de tempête ou d'erreur humaine.

### 4.3.3 Typologie des navires et portée commerciale

L'analyse des types de navires naufragés révèle deux grandes tendances. D'une part, les goélettes, navires à faible tirant d'eau et maniables, étaient fréquemment utilisées pour le cabotage local entre les villages de la Côte-Nord et les centres plus éloignés (comme Québec, Gaspé ou les Îles-de-la-Madeleine). Elles transportaient souvent bois, poisson, denrées ou courrier. Leur présence majoritaire reflète la vitalité du commerce régional.

D'autre part, les brigs, brigantins, barques et autres navires à plusieurs mâts étaient conçus pour la haute mer. Leur tonnage plus élevé, parfois spécifié dans les sources, et la présence de coques recouvertes de cuivre (destiné à protéger contre les vers marins des eaux chaudes) indiquent qu'ils participaient au commerce transatlantique ou intercontinental. Ces navires pouvaient provenir ou se diriger vers les Antilles, l'Europe ou l'Amérique du Sud, transportant des cargaisons de grande valeur ou des passagers (comme le *Lovely Nelly*, 1819, qui transportait 21 immigrants).

En tout, le tableau répertorie 14 types différents de navires, parmi lesquels les plus fréquemment naufragés sont les goélettes, suivies des brigantins, brigs, et des barques. Ces types dominent nettement le recensement, illustrant la prédominance des embarcations destinées tant au cabotage local qu'au commerce transocéanique dans les eaux du golfe. Certains types de navires sont mentionnés seulement une fois, tandis que d'autres sont sans dénomination précise dans les archives consultées, dont certains non nommés dans les sources. Il est toutefois important de souligner que plusieurs incidents, notamment ceux liés aux tempêtes, impliquaient très probablement des petites embarcations de pêche qui n'ont pas été identifiées en détail dans la documentation. Ces pertes, bien que réelles, sont souvent sous-représentées, car les journaux et récits anciens rapportaient rarement le type ou le nom des petites embarcations. Leur nombre est donc probablement largement sous-estimé.

### 4.3.4 Causes et circonstances des naufrages

Les causes des naufrages sont rarement détaillées, mais les indices disponibles permettent d'identifier plusieurs facteurs récurrents :

- Les conditions météorologiques extrêmes (vents violents, tempêtes soudaines, glaces flottantes);
- L'erreur de navigation, notamment en absence de phares ou de cartes fiables;

- L'état des navires, parfois vieillissants ou surchargés;
- Les naufrages sur les hauts-fonds ou les battures typiques de la zone côtière.

Certains naufrages sont notés comme « abandons », ce qui suggère soit des voies d'eau irréparables, soit des navires laissés à la dérive par les équipages. Il arrive aussi que l'incident ne soit connu que par le biais de récits oraux, d'articles de journaux, ou encore de légendes locales. Dans ces cas, il faut considérer une certaine incertitude ou une part d'erreur.

La zone côtière entre Baie-Trinité, Pointe-des-Monts et les Îlets-Caribou est marquée par une histoire maritime dense, souvent tragique, mais riche en enseignements. Les naufrages recensés reflètent à la fois l'évolution des routes commerciales, des techniques de navigation et des interactions humaines avec un environnement difficile. Ils offrent aujourd'hui un potentiel important pour la recherche en histoire maritime, en archéologie subaquatique et en mise en valeur du patrimoine côtier nord-côtier.

Tableau 3. Liste des naufrages de l'aire d'étude (V. Delmas 2025)

Nom du navire	Année du naufrage	Type	Tonnage	Localisation du naufrage	Commentaires	Sources
<b>Elizabeth and Mary</b>	1690			Baie-Trinité (Anse-aux-bouleaux)		Parcs Canada, GPVSM 2014
<b>Hercules</b>	18 novembre 1818	Brick		Pointe-des-Monts	Abandon	Bossé 2013
<b>Lovely Nelly</b>	27 août 1819	Brigantin	183	Pointe-des-Monts	21 immigrants à son bord	Bossé 2013
<b>Lennox</b>	24 novembre 1821	Goélette		Pointe-des-Monts	En route pour Demarara	Bossé 2013
<b>Middleton</b>	13 ou 15 mai 1828			Baie-Trinité (Pointe-à-Poulin)		Chouinard 2025
<b>Friends</b>	Mai 1828	Barque		Pointe-des-Monts	Échoué	Bossé 2013
<b>Julia</b>	20 novembre 1828	Goélette	108	Près de Pointe-des-Monts	Plaquage de recouvrement en cuivre en provenance des Barbades, échoué, perte totale, une partie de la cargaison sauvée (viande, maïs, légumes, savon)	Bossé 2013; Chouinard 2025
<b>John Francis</b>	27 mai 1830			Baie-Trinité		Chouinard 2025
<b>Quebec Packet</b>	28 septembre 1832	Barque		6 miles au sud-ouest de l'île aux Œufs près de Baie-Trinité.	De Londres, équipage et cargaison sauvés	Bossé 2013; Chouinard 2025
<b>Breeze</b>	21 novembre 1832	Brick		Pointe-des-Monts	De Glasgow à destination de Montréal avec une cargaison générale. Renfloué	Bossé 2013
<b>Fleetwood</b>	Octobre 1832			Baie-Trinité	La cargaison en partie sauvée	Bossé 2013; Chouinard 2025

<b>Amélia</b>	29 septembre 1835	Brick	254	Baie-Trinité ou Îlets Caribou ou Pointe des Monts	Plaquage de recouvrement en cuivre. Échoué à la hauteur de la Rivière Trinité?; coque et mats vendus pour £5	Bossé, 2013; SHCN-GPVSM, 2014; Chouinard 2025
<b>Penelope</b>	9 novembre 1838	Goélette		Baie-Trinité		Chouinard 2025
<b>Moscow</b>	10 septembre 1839		581	Îlets Caribou	Plaquage de recouvrement en cuivre, genoux en fer. Échoué	Bossé, 2013; Chouinard 2025
<b>Jane Black</b>	Mai 1842	Navire		Pointe-des-Monts	Transport de 417 passagers	Bossé 2013
<b>Thétis</b>	Décembre 1842	Barque		Pointe-des-Monts		Bossé 2013
<b>Content</b>	23 novembre 1843	Brick	279	Îlets Caribou	Échoué à 3 lieues en dessous des Îlets Caribou, quille brisée	Bossé, 2013; SHCN-GPVSM, 2014; Chouinard 2025
<b>Beaver</b>	18 octobre 1846	Goélette		Baie-Trinité	De Miramichi	Chouinard 2025
<b>Princess Charlotte</b>	13 octobre 1847	Goélette		Baie-Trinité	8 morts	Chouinard 2025
<b>Eliza</b>	24 septembre 1849	Goélette		Îlets Caribou		SHCN-GPVSM 2014; Chouinard 2025
<b>Victoria</b>	11 novembre 1849	Goélette		Îlets-Caribou en bas de la rivière petite Trinité.		SHCN-GPVSM 2014; Chouinard 2025
<b>Tyendenaga</b>	22 novembre 1851	Trois-mâts	1024	Îlets Caribou	En partance de Québec, cargaison de bois et de douves de tonneaux. 17 morts, dont 12, retrouvés et enterrés à 4 milles de là. 7 survivants.	SHCN-GPVSM, 2014; Chouinard 2025
<b>Yorktown</b>	août 1852	Barque	397	Baie-Trinité	Navire américain	Chouinard 2025

<b>New Brunswick of Dublin</b>	30 novembre 1854	Navire	902	Baie-Trinité	Cargaison de bois, et de douves de tonneaux	Bossé 2013; Chouinard 2025
<b>London</b>	1854	Brick	259	Îlets Caribou		Chouinard 2025
<b>Belerma ou Balerma</b>	14 octobre 1855	Goélette	51	Pointe-des-Monts		Bossé 2013
<b>Marie-Louise</b>	6 novembre 1855	Goélette	60	Pointe-des-Monts	Provisions et matériels pour le phare, cargaison sauvée perte totale de la goélette	Bossé 2013
<b>Mohawk</b>	25 septembre 1856	Barque	700	Îlets Caribou	Un peu à l'ouest des îlets, cargaison en partie sauvée	Bossé 2013; SHCN-GPVSM 2014; Chouinard 2025
<b>Bateau inconnu</b>	1856	Clipper en fer		Îlets Caribou	Échoué entre l'île aux Œufs et les Îlets Caribou Peint en noir et semblait être en fer.	Bossé, 2013; SHCN-GPVSM 2014; Chouinard 2025
<b>Harriet Wade</b>	1857	Navire		Baie-Trinité	aucune perte	Bossé 2013
<b>Bateau inconnu</b>	Juillet 1857			Baie-Trinité		Chouinard 2025
<b>Fortunatus</b>	Mai 1858	Barque	386	Entre Baie-Trinité et les Îlets Caribou	Navire prussien. Chargement de charbon et de briques, quille brisée	Champagne, 1996; Bossé 2013; Chouinard 2025
<b>Transit</b>	octobre 1859			Baie-Trinité	Renfloué	Chouinard 2025
<b>Elaine</b>	18 avril 1861	Navire de métal	500	Baie-Trinité	Cargaison de charbon	Bossé 2013
<b>Canadienne</b>	24 novembre 1861	Goélette	110	Îlets Caribou	Échoué à l'est des îlets-Caribou	SHCN-GPVSM 2014; Bossé, 2013; Champagne, 1996; Chouinard 2025
<b>Signet</b>	25 novembre 1861	Barque	503	Îlets Caribou (près de la rivière Grand-Calumet)	Coque vendue à Ha! Ha! Bay pour 170\$	Bossé 2013; SHCN-GPVSM 2014; Chouinard 2025

<b>Empire Queen</b>	1861	Navire		Îlets Caribou	Échoué aux Îlets, cargaison de sel jeté par-dessus bord. Renfloué??	Bossé 2013; BAnQ; Chouinard 2025
<b>Pride of Canada</b>	3 mai 1862	Navire de métal		Îlets Caribou	Renfloué, cargaison générale. Perdu par-dessus bord le second et 3 hommes.	Bossé, 2013; Chouinard 2025
<b>Enchanter ou Encounter</b>	9 mai 1867	Barque		Baie-Trinité		Chouinard 2025
<b>Glenalva</b>	10 mai 1867	Barque Trois mats	1051	Îlets Caribou	Échoué, en provenance de Greenock en Écosse.	Bossé 2013; SHCN-GPVSM, 2014; Chouinard 2025
<b>Edward Hincken</b>	9 octobre 1867	Barque	546	Baie-Trinité	Renfloué. A été remorqué, mais, en cours de route vers Matane, il a coulé.	Chouinard 2025
<b>Prince Le Bou</b>	Octobre 1867	Goélette		Îlets Caribou	En provenance d'Halifax, cargaison en grande partie perdue	Bossée 2013; SHCN-GPVSM 2014; Chouinard 2025
<b>Shannon</b>	17 octobre 1868	Brigantin		Ilets-Caribou	A fait côte aux Îlets, faute d'espace pour virer.	Chouinard 2025
<b>Margaret</b>	16 mai 1869	Barque Trois mats	559	Îlets Caribou (île Chouinard)	Plaquage de recouvrement en cuivre, cargaison de charbon et de potasse. 14 morts, aucun survivant.	SHCN-GPVSM 2014; Chouinard 2025
<b>Zétus</b>	16 mai 1869	Barque Trois mats	300/684	Îlets Caribou (île Chouinard)	Plaquage de recouvrement en cuivre, cargaison de charbon. 16 morts et 1 survivant.	SHCN-GPVSM, 2014; Chouinard 2025
<b>Emma de Nantes</b>	9 juin 1870	Brick	130	Îlets Caribou	Chargement de vin, cognac. Bateau français, provenant de Charente en direction de Québec et Montréal.	Champagne 1996; Bossé 2013 Chouinard 2025
<b>Glenallan</b>	2 août 1871	Trois-mâts	781	Ilets-Caribou	Chargement de charbon.	Chouinard 2025

<b>Nelson</b>	10 août 1871	Navire	945	Baie-Trinité		Chouinard 2025
<b>Argo</b>	31 août 1872	Barque	750-740	Baie-Trinité (Anse des Morts)	Venant de France avec une cargaison de vins et de sel. 8 noyés.	Bossée 2013; Chouinard 2025
<b>Edith Emily</b>	3 septembre 1872	Navire à vapeur	1120	Pointe-des-Monts	De Liverpool, cargaison en partie sauvée. À 2 milles au sud de Pointe-des-Monts	GPVSM, 2014; Chouinard 2025
<b>Star of the sea</b>	7 novembre 1872	Goélette	32	Îlets Caribou	Jeté sur la côte, chargé d'agrès de bâtiments naufragés. Remorqué au Nouveau-Brunswick	Journal de Québec 14 novembre 1872, BAnQ; Champagne, 1996; Bossé 2013; Chouinard 2025
<b>Jane</b>	13 novembre 1872	Barque		Baie-Trinité		Chouinard 2025
<b>Rambler</b>	1er mai 1875. Non 1837	Goélette		Îlets Caribou	Renfloué? Cargaison de café, tabac, riz, oranges qui ont été vendus à Pictou.	SHCN-GPVSM, 2014; Chouinard 2025
<b>Ocean</b>	18 juin 1875	Barque	333	Îlets Caribou	Percute les rochers, cargaison de charbon, perte estimée à 3500\$	GPVSM, 2014; Chouinard 2025
<b>Amaranth</b>	15 mai 1883	Barque	1198	Îlets Caribou (Petite Trinité)	Renfloué et démoli à Sorel en 1963	SHCN-GPVSM, 2014; Chouinard 2025
<b>Melicite</b>	17 mai 1883	Barque	1166	Baie-Trinité (Pointe-à-Poulin)		Chouinard 2025
<b>Emilie</b>	5 novembre 1884	Goélette	101	Îlets Caribou	Se perdit vis-à-vis de Îlets Caribou. Chargement de marchandise provenant d'un autre navire des chaudières à vapeur.	Champagne, 1996; Chouinard 2025
<b>Nanna Kristianssan</b>	5 novembre 1884	Barque	231	Baie-Trinité (Pointe-à-Poulin)	2 morts.	Chouinard 2025
<b>Eastern Star</b>	1er octobre 1886 ou août 1888	Vapeur		En face de la rivière Petit-Mai	Cargaison de charbon. Renfloué.	Chouinard 2025

<b>Maria</b>	novembre 1894	Goélette	70	Baie-Trinité (Caille rouge, Petit-Mai)	Cargaison de fourrures, hareng et morue. 3 morts	Électeur 14 novembre 1894, BAnQ; Chouinard 2025
<b>Écossaise</b>	23 octobre 1897 ou 1898		50	Baie-Trinité (Pointe-à-Poulin)		Chouinard 2025
<b>Bensheim</b>	5 septembre 1905	Barque	768	Baie-Trinité (Anse des Morts)		Chouinard 2025
<b>W.J.B.</b>	1906	Goélette		Îlets Caribou (Passe île Chouinard)	Sur la grève de la passe. Chargement de bardeaux.	Soleil 15 décembre 1906, BAnQ; Chouinard 2025
<b>Hendon Hall</b>	2 novembre 1914	Goélette	2588	Baie-Trinité (Caye noire)	Renfloué	Chouinard 2025
<b>Florence M</b>	14- Oct-15	Goélette	84	Entre Baie-Trinité et Pointe-des-Monts	Cargaison poisson salé.	Chouinard 2025
<b>Vigie</b>	17 octobre 1916	Goélette	65	Îlets Caribou	À deux miles à l'est des Îlets. Cargaison de harengs.	SHCN-GPVSM 2014; Chouinard 2025
<b>City of Florence</b>	19 juillet 1918	Goélette en acier	4391	Baie-Trinité (Caye Joncas)	Renfloué	Chouinard 2025
<b>Richardson</b>	15 octobre 1922	Goélette		Baie-Trinité-Anse des morts	Chargement de bois. Renfloué	Chouinard 2025
<b>Clearwater</b>	20 mai 1928	Barge		Baie-Trinité (Petit-Mai)	Cargaison de bois de pulpe. Renfloué.	Chouinard 2025
<b>North Shore</b>	12 août 1933		3356	Îlets Caribou	Renfloué et démoli à Sorel en 1963	Chouinard 2025
<b>Côté (Théodore)</b>	1940?	Goélette		Îlets Caribou (Île-Chouinard)	Apparue en 2007 et disparue en 2012	SHCN-GPVSM 2014
<b>Coronation</b>	3 avril 1942	Goélette		Entre Baie-Trinité et Pointe-des-Monts	Renfloué	Chouinard 2025

<b>Honorine</b>	2 mai 1943	Petit va- peur		Baie-Trinité (Caye noire)		Chouinard 2025
<b>Maroc</b>	?	Trois- mâts		Îlets Caribou	Venait du Maroc. Cargaison générale. 14 membres d'équipage sauvés.	SHCN-GPVSM 2014; Chouinard 2025
<b>Bateau in- connu</b>	?			Baie Trinité (Caye Joncas)		Chouinard 2025

## 5. Interventions archéologiques antérieures

Pour évaluer de manière adéquate le potentiel archéologique terrestre, maritime et subaquatique du secteur, il est essentiel de considérer non seulement le contexte historique et environnemental, mais aussi de revoir l'ensemble des études et recherches archéologiques antérieures menées sur ce territoire (annexe 1; figure 10).

### 5.1 Sites paléohistoriques à proximité du secteur à l'étude

Le secteur de Baie-Trinité et ses environs présentent plusieurs sites paléohistoriques témoignant des occupations humaines anciennes et des adaptations culturelles en lien avec les environnements côtiers et maritimes. Ces sites offrent une précieuse source d'informations sur les premières populations à avoir exploité ce territoire, marquant des étapes importantes de la paléohistoire régionale.

Le site **DhDu-1** est localisé à Pointe-des-Monts, à environ 15 kilomètres à l'ouest de l'embouchure de la rivière Trinité. Ce site, associé à une occupation autochtone préhistorique indéterminée (12 000 à 3 000 ans AA), présente des vestiges partiellement détruits par des aménagements modernes, y compris des chemins forestiers. Les vestiges incluent des outils lithiques fragmentaires, des éclats de quartz et des pierres chauffées. Les interventions comprennent des inspections visuelles, des collectes de surface et des sondages. Il est recommandé de surveiller le dépotoir situé à l'est du site pour minimiser les risques de destruction future (Castonguay et Chevrier, 1976 ; Laplante, 1967).

Situé à l'ouest de l'embouchure de la rivière Saint-Augustin, le site **DhDu-2** présente des vestiges sur une superficie de 100 pieds sur 25 pieds, incluant des foyers, des amas de pierres et des concentrations de charbons de bois, potentiellement associés à des activités domestiques paléohistoriques. Des fouilles systématiques sont recommandées pour documenter l'ensemble du site (Laplante, 1967).

Situé à l'Anse Saint-Augustin, le site **DhDu-3**, intact, mais vulnérable à l'érosion, présente des traces d'occupation autochtone paléohistorique, incluant des foyers, des éclats lithiques et des amas de pierres chauffées. Il est recommandé de réaliser des fouilles systématiques pour mieux comprendre le contexte chronologique et fonctionnel. Également situé à l'Anse Saint-Augustin, le site DhDu-4, de plus petite dimension, avec des vestiges fragmentaires incluant des éclats lithiques et des pierres chauffées, nécessite une évaluation plus poussée avant toute intervention archéologique (Castonguay et Chevrier, 1976).

Localisé près de la rivière Petit-Mai, à quelques kilomètres à l'est de Baie-Trinité, le site **DiDt-1** a livré 16 éclats (5 en cherts, 10 en quartz et 1 en silex), suggérant une activité lithique intensive. Un

inventaire plus détaillé est recommandé pour confirmer la nature et l'étendue de l'occupation. À proximité, le site **DiDt-2** présente une structure ovale de pierres, des foyers et des outils en pierre taillée découverts en 1976. Des inventaires complémentaires sont nécessaires pour documenter cette structure, potentiellement associée à des activités rituelles ou domestiques (Castonguay et Chevrier, 1976 ; Chevrier, 1996).

Le site **DiDt-3**, situé à l'embouchure de la rivière de la Trinité, a révélé des foyers, des pierres chauffées et des outils en silex, témoignant d'une occupation saisonnière paléohistorique. Le site est désormais détruit, nécessitant une évaluation urgente pour documenter les vestiges résiduels (Laplante, 1967).

Le site **DiDt-4**, en arrière du village sur la rive est de la rivière de la Trinité, a également été détruit, limitant les interventions futures à des relevés de surface pour documenter les derniers vestiges accessibles (Laplante, 1967).

Situé au nord du village sur la rive est de la rivière de la Trinité, le site **DiDt-5** contient un foyer, quelques outils en quartz et des pierres chauffées. L'état fragmentaire des vestiges justifie des fouilles complémentaires pour mieux comprendre les contextes archéologiques (Laplante, 1967).

Localisé à environ 12,5 km de l'embouchure de la rivière Trinité, le site **DiDu-1** a révélé un foyer avec des amas de pierres et du charbon de bois, potentiellement associé à une occupation paléohistorique autochtone. Des fouilles systématiques sont recommandées pour confirmer ces premières interprétations (Castonguay et Chevrier, 1976 ; Plourde, 2003).

Les résultats des analyses effectuées sur les sites paléohistoriques du secteur de Baie-Trinité révèlent une exploitation intensive et saisonnière des ressources maritimes et terrestres, reflétant une mobilité significative entre les habitats côtiers et forestiers. Les vestiges lithiques, foyers, et structures en pierre témoignent d'une adaptation complexe à l'environnement, combinant des stratégies de subsistance, telles que la chasse, la pêche et la collecte. La variabilité de l'état de conservation des sites met en lumière l'importance de mesures de protection et de documentation pour préserver ces témoins archéologiques uniques, essentiels à la compréhension des modes de vie anciens.

## **5.2 Sites historiques à proximité du secteur à l'étude**

### **5.2.1 Sites terrestres**

Le site **DhDu-5**, localisé dans une petite anse formée par la Pointe-des-Monts, comprend les vestiges d'une chapelle missionnaire construite en 1898 pour desservir les résidents du poste de phares. Cette structure en bois a été utilisée jusqu'en 1925 et constitue le dernier exemple connu de chapelle

de mission sur un tel poste. Bien que non fouillée, sa valeur patrimoniale est soulignée, et la conservation du bâtiment est fortement recommandée en tant que témoin matériel d'une organisation religieuse en milieu isolé (Chism, 1980a).

Le site archéologique **DhDu-6** est situé sur une petite île rocheuse, à environ un kilomètre au nord-est de la Petite Anse Saint-Augustin. Il correspond aujourd'hui à l'emplacement du phare actuel de Pointe-des-Monts, dont l'aménagement est demeuré pratiquement inchangé depuis les années 1970. Ce site comprend notamment la tour du phare, construite en 1830, une maison de gardien érigée entre 1911 et 1912, une poudrière datant de 1867, un hangar en bois d'époque indéterminée, ainsi qu'un pigeonnier, démoli en 2016 après avoir été gravement endommagé par une tempête.

La maison du gardien est annexée à la tour et prolongée à l'arrière par une annexe, tandis que la poudrière, un petit bâtiment en brique reposant sur une fondation en pierre, est située à bonne distance pour des raisons de sécurité. Selon Frenette (1990 : 12-15, 18-39, 41-51), au moins une dizaine de structures, principalement en bois, auraient été construites sur l'îlot au fil du temps. D'autres constructions pourraient également avoir existé sur la pointe menant à la Grande Anse Saint-Augustin, notamment après les années 1950, en lien avec l'installation du nouveau phare automatisé (Frenette 1990 : 56).

Le site DhDu-6 a fait l'objet de deux reconnaissances archéologiques : une première en 1979, menée par James V. Chism, et une seconde en 2019, réalisée par ArchéoMamu Côte-Nord. Bien qu'aucun vestige n'ait encore été identifié, la richesse potentielle du site justifie qu'une intervention future soit précédée d'un inventaire archéologique systématique ou de fouilles ciblées

situé à environ 2,6 kilomètres au sud de l'embouchure de la rivière Trinité, le site **DiDt-6** correspond à l'emplacement présumé de la maison de François Poulin, maître tonnelier à l'emploi de la Compagnie de la Baie d'Hudson, arrivé à Baie-Trinité vers 1837. Ce bâtiment serait associé aux premiers développements artisanaux et industriels dans la baie, notamment en lien avec les activités liées à la traite et à la transformation des ressources locales. L'état archéologique du site demeure toutefois indéterminé, et aucune recommandation spécifique n'a été formulée à ce jour (Chism, 1980a).

Le site **DiDt-7**, situé à environ 1 km au sud-est de l'embouchure de la rivière Trinité, correspond à un ancien groupement de bâtiments liés aux débuts de l'établissement permanent autour de la baie. Vers le milieu du 19e siècle, ce secteur devient un lieu actif pour la pêche au saumon et à la morue en eaux profondes. On y trouvait possiblement quatre maisons, un magasin, une chapelle et une croix servant de repère pour les navigateurs. La croix aurait été plantée par le capitaine Georges Jourdain sur un îlot rocheux, tandis que la chapelle aurait été construite par les missionnaires oblats. La Compagnie

de la Baie d'Hudson aurait probablement érigé le magasin, et l'une des résidences aurait été construite par la famille Bilodeau. En 1858, l'abbé J.B. Ferland mentionne l'existence de « plusieurs bâtiments » en bordure de la baie. L'état archéologique du site reste indéterminé (Chism, 1980a).

Un autre site terrestre d'importance est **DiDt-10**, situé sur la côte à l'est du site **DiDt-1**. Il est lié aux suites du naufrage de l'Argo (voir plus bas), dont les victimes auraient été inhumées dans ce secteur. Aucun vestige funéraire n'a été formellement localisé, mais l'importance mémorielle du lieu justifie un inventaire archéologique complémentaire afin de documenter ces sépultures informelles (GPVSM 2014).

### 5.2.2 Sites subaquatiques

Le littoral de Baie-Trinité, exposé aux aléas climatiques du golfe du Saint-Laurent, a été le théâtre nous l'avons vu dans la **section 4.2.3** de nombreux naufrages entre le milieu du XIX<sup>e</sup> siècle et le début du XX<sup>e</sup> siècle. Plusieurs de ces épaves ont été localisées ou signalées, et leur documentation constitue un enjeu patrimonial et scientifique majeur.

Parmi les épaves documentées du secteur de la Pointe-des-Monts, la goélette Blanche-Alma (**Dhdu-7**), un navire en bois commandé par Jos (Joe) Simard de Sainte-Anne-des-Monts, s'est échouée en 1908 sur la pointe ouest de la Petite anse Saint-Augustin, à proximité de l'anse à Tommy. Le site de l'épave a été redécouvert à la fin des années 1970 grâce aux efforts de l'Équipe sous-marine Côte-Nord, notamment Napoléon Martin. Les relevés ont permis d'identifier plusieurs vestiges le long du rivage, dont des éléments structuraux en bois, des clous forgés et deux écubiers (ou passes-amarres). Afin de mieux documenter et protéger ce patrimoine subaquatique, une étude complémentaire est recommandée. Celle-ci devrait inclure un relevé photogrammétrique précis et un enregistrement systématique des vestiges, permettant une évaluation approfondie du potentiel archéologique du site (GPVSM, 2014 ; Simard, 2011).

La barque en acier Signi (**DhDu-8**), anciennement nommée Silverhow, était un trois-mâts carré construit en 1875 en Angleterre pour les traversées transocéaniques. Rachetée en 1904 par des armateurs norvégiens, elle fut convertie au transport du bois. Le 13 novembre 1908, le navire quitte Rivière-du-Loup à destination de Rosario (Argentine), mais s'échoue dans la nuit du 14, à la suite d'une tempête de neige, sur les rochers de la pointe est de la Grande Anse Saint-Augustin. L'équipage est sauvé, mais le navire, gravement endommagé, est partiellement démantelé puis dynamité. Aujourd'hui, les vestiges du Signi reposent sur une surface d'environ 2500 m<sup>2</sup>, à des profondeurs allant de 3 à 14 mètres. Plusieurs structures métalliques ont été identifiées, notamment des pans de coque, des carlingues, épon-

tilles, câbles-chaînes, hublots, écubiers, ainsi que des segments de mâts, dont un de 8 mètres. Une dispersion secondaire de pièces à 25 mètres de profondeur suggère une destruction par dynamitage. Le site, colonisé par une riche faune et flore marine, constitue un récif artificiel stable, bien connu des plongeurs depuis les années 1970. Plusieurs objets prélevés y ont été exposés localement avant leur transfert à la Société historique de la Côte-Nord en 2012. Deux recommandations majeures ont été émises : la poursuite des travaux de documentation entamés par le GPVSM entre 1999 et 2005, et le développement du site comme attrait culturel et sportif pour les plongeurs, grâce à la bonne visibilité des vestiges et leur relative robustesse (Simard, 2011; Delmas et Mercier Gingras, 2016).

Le Cimba (**DhDu-9**), un trois-mâts carré à coque de fer construit en 1878 à Aberdeen (Écosse), représentait l'un des derniers grands voiliers transocéaniques à circuler dans le golfe du Saint-Laurent. Transformé plus tard en barque pour s'adapter aux exigences du transport maritime face à la montée des navires à vapeur, il mesurait environ 68 mètres de long, 10,5 mètres de large et 6,6 mètres de haut, pour une jauge d'environ 1 174 tonneaux. Le 26 juillet 1915, alors qu'il effectuait un voyage entre Liverpool et Matane, le Cimba s'échoue dans le brouillard sur la pointe est de l'anse du Petit Saint-Augustin. Le site de l'épave, peu profond (entre 0 et 4,5 mètres), est facilement accessible et constitue depuis plusieurs décennies un site populaire parmi les plongeurs. En 1983, craignant le vol d'une grande ancre de 3,6 mètres, l'Équipe sous-marine de la Côte-Nord, dirigée par Napoléon Martin, l'a enregistrée auprès du Receveur des épaves et l'a légalement extraite. Cette ancre est désormais exposée devant le vieux phare de Pointe-des-Monts. Deux autres ancres de moindre taille avaient auparavant disparu, probablement transférées à Baie-Trinité. Les vestiges visibles du Cimba comprennent un amas de chaînes, un bollard de pont, une section de coque, ainsi que divers débris métalliques dispersés entre les rochers (Simard, 2011; GPVSM, 2014).

À la Petite Anse du Saint-Augustin, on retrouve également la George S. Smith (**DhDu-10**), une goélette américaine à trois-mâts construite en 1915 à Boston) pour le commerce maritime côtier. En novembre 1919, après avoir livré une cargaison de mélasse à Québec, la goélette fait route vers la Nouvelle-Écosse lorsqu'elle est prise dans une tempête de neige et s'échoue sur la plage de la Petite anse du Saint-Augustin. Malgré les tentatives de renflouement, le navire est déclaré perte totale et finit abandonné sur la plage, où il se désintègre peu à peu sous l'effet des intempéries. Les vestiges visibles aujourd'hui reposent sur la haute plage. Ils comprennent une portion de quille centrale, seize membrures, deux galbords, un fragment de carlingue et deux bordages, répartis sur une surface de 14,82 m de long sur 5,30 m de large. Ces éléments, partiellement ensablés et envahis par la végétation littorale, témoignent d'un assemblage typique des goélettes américaines de type cargo côtier construites en Nouvelle-Angleterre à la fin du XIX<sup>e</sup> siècle. Dans un état de dégradation avancé, les vestiges nécessitent

des mesures de préservation urgentes. Il est recommandé de stabiliser le site par un empierrement, en particulier au sud, afin de limiter l'érosion, ainsi que de recouvrir les structures exposées d'une membrane géotextile et de sable pour réduire les variations d'humidité responsables du dessèchement du bois (Simard, 2011; Delmas et Mercier Gingras, 2016).

Le vapeur Edith Emily (**DiDu-3**) repose dans une petite baie aujourd'hui connue sous le nom d'anse Steamship, à environ 4 kilomètres à l'est du phare. Ce navire mixte à coque en fer, d'une capacité de 1120 tonneaux et long d'environ 230 pieds, fut construit en 1865 à Sunderland (Angleterre) par J. Blumer & Co. pour la compagnie John Carter & Co. de Londres. Il assurait le transport transatlantique de marchandises et de passagers. Le 31 août 1872, alors en route de Liverpool vers Montréal, le navire s'échoue dans des conditions de visibilité réduite. Aucun décès n'est à déplorer et l'équipage est évacué sain et sauf. Après des tentatives infructueuses de renflouement, l'Edith Emily est démantelée sur place pour en récupérer les matériaux de valeur. En souvenir de l'événement, un membre de l'équipage grava un rocher situé à proximité. En 1984, le site est localisé par Napoléon Martin de l'Équipe sous-marine Côte-Nord, à l'aide d'un planeur tracté par bateau, guidé par un pêcheur local. L'épave repose sur un fond sablonneux, sensible à l'ensablement et au désensablement. Parmi les vestiges visibles, un fragment de coque en métal de 20 pieds sur 4 pieds est encore observable, fixé à une coulée de ciment, une technique ancienne utilisée pour colmater les brèches et stabiliser les coques endommagées. Une étude archéologique complémentaire est recommandée afin de confirmer l'identification définitive de l'épave et de documenter ses éléments structurels avant leur disparition potentielle (GPVSM, 2014).

Plusieurs épaves sont situées à l'embouchure de la rivière Trinité et autour des îlots rocheux avoisinants. Parmi celles-ci, la barque Elizabeth and Mary (**DiDt-8**) de 45 tonneaux, construite en Nouvelle-Angleterre et propriété de Nicholas Page, Daniel Allin et John Pool. En 1690, elle fut réquisitionnée dans le cadre de l'expédition britannique de William Phips visant à conquérir Québec. Après l'échec du siège mené contre les forces françaises commandées par le gouverneur Louis de Buade de Frontenac, la flotte britannique entame un retour difficile, marqué par des tempêtes qui causent la perte de quatre navires, dont l'Elizabeth and Mary, disparue sans laisser de trace avec les miliciens de la compagnie de Dorchester. Ce n'est qu'en décembre 1994 que l'épave est redécouverte, à faible profondeur dans l'anse aux Bouleaux à Baie-Trinité, par un plongeur du Groupe de préservation des vestiges subaquatiques de la Manicouagan. Trois campagnes archéologiques menées entre 1995 et 1997 permettent de dégager une portion du flanc bâbord du navire (longue de 8,5 m et large de 2 m), incluant 31 membrures, 2 vaigres, 4 bordages et une préceinte. Environ 4 000 artefacts sont extraits, incluant des objets personnels, armes, outils et articles de vie quotidienne, révélant une présence à bord de miliciens de la noblesse bostonienne. Pour assurer la préservation des bois gorgés d'eau, ceux-ci sont

immergés dans un lac voisin, tandis que les objets sont transférés au Centre de conservation du Québec. L'étude archivistique complémentaire, notamment l'analyse des listes de passagers et des initiales gravées sur certains objets, a permis de confirmer formellement l'identité de l'épave comme étant celle de l'Elizabeth and Mary (Bernier, 1995, 1996 ; Bernier et al., 1997 et 2008; GPVSM, 2014).

Parmi les épaves signalées entre Baie-Trinité et les Îlets-Caribou, la barque française Argo (DiDt-9) représente un naufrage tragique du XIX<sup>e</sup> siècle survenu dans l'anse des Morts, à environ 1 km au sud de la Pointe aux Morts. Le 31 août 1872, l'Argo, un navire de 750 tonneaux en provenance de Toulon et en route vers Québec avec une cargaison de vin et de sel, fait naufrage sur la Côte-Nord du Québec. Sur les 19 membres d'équipage, 8 périssent, dont le capitaine Delprate. Les 11 survivants sont rapatriés à Québec quelques jours plus tard, et une vente aux enchères du vin récupéré se tient en septembre 1872 au port de Québec. En septembre 1979, une structure en bois immergée est découverte dans l'anse des Morts par Marc Lefebvre, membre de l'Équipe sous-marine Côte-Nord. Situés à l'extrémité est du Petit-Mai, ces vestiges sont vraisemblablement associés à l'Argo. Bien que l'identification formelle n'ait pas encore été confirmée, la structure repérée est interprétée comme le fond du navire, encore visible dans un état fragile. Une étude archéologique approfondie du site est recommandée afin de documenter les vestiges et de confirmer l'identité de l'épave, avant que ceux-ci ne disparaissent définitivement sous l'effet de l'érosion et des conditions marines (GPVSM, 2014).

Parmi les épaves majeures associées aux Îlets-Caribou, les barques Zetus (**DiDt-11**) et Margaret (**DiDt-12**) représentent deux naufrages survenus lors de la même tempête d'est-nord-est, le 16 mai 1869, sur la Côte-Nord du Québec. Le Zetus, un navire britannique en bois, avait quitté Kingston-upon-Hull à destination de Québec avec une cargaison de charbon. Il s'échoue sur le rocher Jourdain, causant la mort de ses 17 membres d'équipage. Le Margaret, qui l'accompagnait, s'échoue sur l'île Chouinard; 17 des 18 membres de son équipage périssent, le seul survivant étant le premier officier James Donald, qui inhuma 15 corps à la Petite Mule, où deux pierres tombales furent érigées en mémoire des victimes (GPVSM, 2014).

Les vestiges du Zetus se sont dispersés sur plus de 7 kilomètres de littoral. Une partie de l'épave repose sur la plage derrière l'église des Îlets-Caribou, l'autre au large à 192 pieds de profondeur. Des débris ont également été signalés entre le rocher Jourdain, l'île Chouinard et l'anse de la Petite Mule. En mai 1999, des membrures désensablées sont découvertes et documentées par le GPVSM; en 2008, une autre section est mise au jour, et des pêcheurs rapportent la remontée de fragments (GPVSM, 2014).

Les débris du Margaret se sont dispersés sur environ six kilomètres, principalement en direction de la Petite Mule. Certains vestiges ont été repérés entre l'île Chouinard et la Petite Mule. En juillet 2019, une section de l'épave ou de celle du Zetus a été exposée par une forte marée sur la plage des

Îlets-Caribou, confirmant que les éléments sont encore actifs et soumis aux dynamiques côtières. Le site des sépultures, bien que mentionné dans les archives, n'a pas été précisément localisé. En raison de leur état partiellement enseveli et de l'érosion, les épaves auraient avantage à être étudiées rapidement afin de permettre leur identification définitive et leur préservation avant leur disparition (GPVSM, 2014).

La barque Melicite (**DiDt-13**) est un navire en bois de 1166 tonneaux, construit en 1854 à Hopewell (Nouveau-Brunswick) par l'architecte Nehemiah Bennett, qui mesurait 57,6 mètres de long, 11,5 mètres de large et 6,7 mètres de haut. Il navigua sous pavillons canadien, britannique et norvégien. Parti de Belfast le 23 avril 1883 à destination de Québec, le Melicite s'échoue le 17 mai 1883 sur la côte de Baie-Trinité, près de la pointe à Poulin, à la suite d'une brume dense. Malgré les efforts de renflouement par les remorqueurs Conqueror 2 et Resolute, le navire est abandonné, vendu aux enchères, puis dépouillé de ses équipements, tandis que la carène demeure enfouie dans le sable (GPVSM, 2014; Delmas, 2017).

Depuis, l'épave réapparaît périodiquement à la faveur de marées extrêmes ou de tempêtes. Plusieurs campagnes de reconnaissance ont été menées depuis 1979, dont une fouille dirigée en 2016, qui a permis de mesurer une structure visible de 58,55 m de long et 8,7 m de large, conforme aux dimensions historiques du Melicite. Les vestiges observés incluent : membrures, bordés, clous en fer et laiton, chevilles en bois, courbes de pont en fer et doublages en bois parfois plaqués de cuivre (Phaneuf, 2020)

Une étude dendrochronologique a permis de confirmer l'origine des bois – pin blanc, rouge, gris, épinette et mélèze laricin – provenant tous du Nouveau-Brunswick, validant ainsi l'identité de l'épave. Le Melicite offre un témoignage rare sur la construction navale canadienne du milieu du XIX<sup>e</sup> siècle, illustrant à la fois la diversité des matériaux utilisés et la transition vers les structures métalliques (Delmas, 2017)

Une intervention archéologique complémentaire est recommandée dès que les conditions naturelles permettront une meilleure exposition des vestiges, ceux-ci étant sous surveillance ponctuelle (Phaneuf, 2020).

La goélette Vigie (**DiDt-14**), identifiée dans l'Anse des Îlets Caribou, représente un exemple significatif de navire de pilotage à voile ayant connu une seconde vie en cabotage côtier. Construite en 1889 à Québec par Joseph-Alphonse Auger pour la Corporation des pilotes du Saint-Laurent, cette goélette en bois de 59 tonneaux était l'une des dernières goélettes-pilotes à voile encore en service. Retirée en 1905, elle est ensuite acquise par l'explorateur Joseph-Elzéar Bernier, puis revendue en 1912

à Ulric Gagné et Charles-Auguste-Albini Chouinard, membres de la famille du gardien du phare de l'Île aux Œufs (Delmas et Mercier Gingras, 2016 ; GPVSM, 2014).

La Vigie est exploitée pour le transport de marchandises entre Sept-Îles et Québec jusqu'au 17 octobre 1916, lorsqu'elle fait naufrage dans une tempête de neige, près des Îlets Caribou, alors qu'elle transporte 65 tonnes de harengs en barils. L'équipage, composé d'Ulric Gagné, Joseph Comeau et Albert Fournier, survit à l'accident. Albini Chouinard, alors engagé dans la Marine marchande britannique, ne se trouvait pas à bord au moment du naufrage (Chouinard, 2025).

Le site des vestiges, situé sur la rive au fond de l'Anse des Îlets Caribou, à environ 200 mètres de la route 138, a été signalé dans les années 1980 par Ange-Albert Gauthier. Deux localisations possibles ont été relevées, bien que recouvertes de sable à faible profondeur, dans un environnement littoral instable. Ces conditions rendent la conservation des vestiges difficile, et le site demeure encore mal documenté, basé principalement sur des sources orales et historiques. Une étude archéologique ciblée serait nécessaire pour valider l'identité de l'épave, établir son état de conservation, et assurer sa documentation avant une possible disparition liée à l'érosion côtière (GPVSM, 2014 ; Delmas et Mercier Gingras, 2016).

Le brick Content (**DjDt-4**) est un navire britannique en bois, doublé de cuivre, jaugeait 279 tonneaux. Il s'échoue dans la nuit du 23 novembre 1843 à l'embouchure de la Petite rivière de la Trinité, pris dans une tempête de neige et une visibilité nulle, ce qui provoque la perte d'une portion de quille et la rupture de l'étambot. Bien qu'un renflouement ait été tenté à l'été suivant, plusieurs éléments structurels sont demeurés sur le site. À l'hiver 1844, les restes du Content et de sa cargaison sont vendus aux enchères, et certaines sources indiquent que le navire aurait été remorqué vers Métis, bien que des vestiges importants ne semblent jamais avoir été récupérés. Ce n'est qu'au début des années 2010 que le Groupe de Préservation des Vestiges subaquatiques de la Manicouagan (GPVSM) entreprend des démarches pour localiser l'épave. Une première plongée est organisée en 2011, mais le site est alors entièrement ensablé. Une seconde tentative en 2015 confirme l'existence de trois zones principales correspondant à des morceaux de bois, pièces métalliques et une ancre. L'environnement côtier, très dynamique, provoque une couverture et une redécouverte périodique des vestiges par le sable, ce qui rend l'observation sporadique et l'accessibilité variable. Une étude archéologique complète est recommandée afin de mieux identifier l'épave et de prévenir la perte définitive de ces vestiges historiques (GPVSM, 2014).

Parmi les épaves répertoriées dans le secteur du Petit-Mai à Baie-Trinité, la barque Bensheim (**ZIA**) est un navire en fer de 768 tonneaux, en provenance de Hambourg (Allemagne) et à destination de Québec, qui s'échoue dans le brouillard le 5 septembre 1905 à la pointe aux Morts, entre Baie-Trinité

et les Îlets Caribou. Jugé irrécupérable, le navire est démantelé sur place pour en extraire les matériaux, bien que plusieurs fragments métalliques subsistent encore sur le site. Connue des plongeurs dès les années 1970, l'épave est formellement identifiée en 1979 par l'Équipe sous-marine Côte-Nord. Face à des actes de pillage répétés, plusieurs objets en laiton sont récupérés et mis à l'abri au vieux phare de Pointe-des-Monts. Une pièce de monnaie portugaise datée de 1872 retrouvée sur les lieux permet de confirmer l'identité du navire comme étant le *Bensheim*, écartant l'hypothèse antérieure d'une confusion avec l'*Argo* (GPVSM, 2014). Aujourd'hui, les vestiges sont répartis entre le site du naufrage, la Société historique de la Côte-Nord et l'exposition permanente du phare de Pointe-des-Monts. Le littoral rocheux et les zones sablonneuses instables du site sont soumis à des dynamiques marines saisonnières, provoquant l'ensablement ou le dévoilement partiel des restes. Une étude archéologique approfondie est recommandée afin de documenter l'épave avant sa disparition complète, dans un contexte de forte vulnérabilité environnementale (GPVSM, 2014).

Le brick en fer *Mohawk* (**ZIA**) témoigne d'un naufrage survenu en 1856 entre Baie-Trinité et les Îlets-Caribou. Ce navire de 257 tonneaux et long de 90 pieds, commandé par le capitaine John Barclay, était affrété par le gouvernement britannique. Il sombre lors de son sixième et dernier voyage. Jugé irrécupérable, le navire est dynamité sur place pour faciliter la récupération des matériaux, tels que le fer, l'étain et divers objets métalliques. L'essentiel de la cargaison ayant été récupéré, seuls quelques éléments de quincaillerie, aujourd'hui entièrement concrétionnés, subsistent sur le site. Le site est connu depuis longtemps des plongeurs, qui y ont découvert des fragments de porcelaine, dés à coudre, pentures de grange, fûts à vin, cuillères, fourchettes et épingles. En 1979, l'Équipe sous-marine Côte-Nord, sous la direction de Napoléon Martin, localise précisément l'épave. En 2006, l'artiste Richard Ferron crée une sculpture commémorative intitulée « Émergence », installée devant le Centre des naufrages du Saint-Laurent à Baie-Trinité. L'œuvre, ornée d'une mosaïque faite à partir de coquillages et fragments de vaisselle récupérés dans l'épave du *Mohawk*, illustre la traversée atlantique, les tempêtes, l'arrivée en Amérique et les naufrages dans le fleuve Saint-Laurent. L'épave, bien que partiellement identifiée, demeure vulnérable aux conditions environnementales changeantes. Une étude approfondie est recommandée pour mieux documenter les vestiges avant leur disparition définitive (GPVSM, 2014).

Un nouveau site d'épave (**ZIA**) a été découvert en juillet 2019 à l'Anse des Îlets Caribou, entre les rochers des Jourdain et des Chouinard. Le site présente plusieurs membrures et éléments de charpente navale, identifiés par des résidents du hameau des Îlets-Caribou. Les vestiges comprennent au moins huit membrures de chêne aligné nord-sud sur environ 7 mètres, certaines s'élevant jusqu'à 80 cm du

fond marin. Deux groupes distincts, différenciés par la largeur des pièces, suggèrent une variation architecturale. Des gournables en bois, deux chevilles en cuivre et des concrétions ferreuses indiquent une construction postérieure à 1760. Parmi les éléments notables figure une carlingue rectiligne de 13 pouces de côté, dotée d'une enture à crocs de type Jupiter, typique des navires de grand tonnage. Une mortaise longitudinale est visible sur sa face supérieure. Des pierres de lest calcaires sont concentrées entre cette pièce et les membrures. Des vaigres intérieures (plancher de cale), un tonneau de 95 cm de diamètre, une pièce de bois équarrie et des pierres de lest déplacées complètent les artefacts repérés. Les dimensions et l'architecture suggèrent un navire de plus de 100 pieds de long, jaugeant au moins 500 tonneaux. Plusieurs épaves candidates sont évoquées : le Zetus, le Margaret, le Moscow, le Glenalva ou le Tyendenaga, tous naufragés aux Îlets Caribou au XIX<sup>e</sup> siècle. Bien que le Zetus et le Margaret soient pressentis, des différences de bois avec le site DiDt-11 (associé au Zetus) suggèrent une épave distincte. Une reconnaissance officielle du site, l'attribution d'un code Borden, ainsi qu'un suivi archéologique régulier sont recommandés. Des analyses pétrologiques des pierres de lest et une identification des bois contribueraient à déterminer plus précisément l'origine du navire. Des mesures de protection ou de mise en valeur muséale sont aussi suggérées pour préserver ce témoin du patrimoine maritime de la Côte-Nord (Phaneuf, 2000).

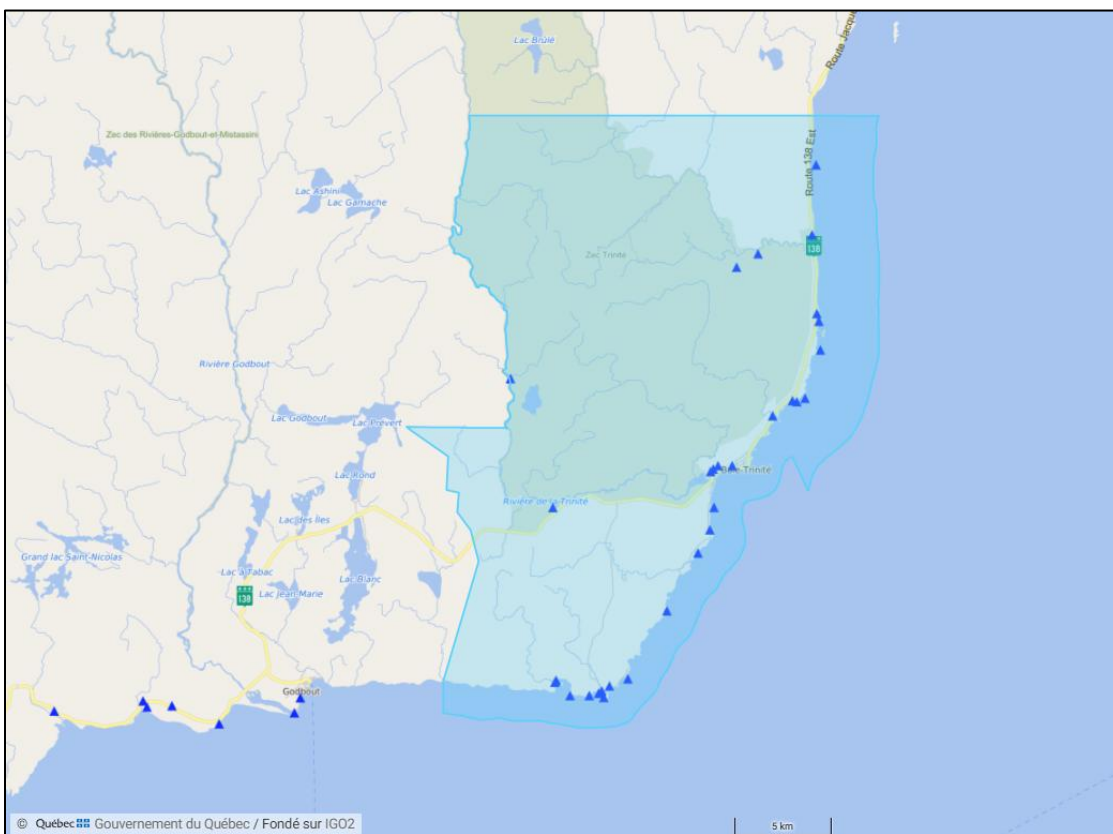


Figure 10. Carte des sites archéologiques dans la municipalité de Baie-Trinité (MSP 2025)

## 6. Évaluation du potentiel archéologique

### 6.1 Contexte environnemental et implications archéologiques

Le climat plus tempéré (8 000-5 000 AA) et la richesse faunique et floristique de la région auraient pu encourager des occupations humaines récurrentes (campements saisonniers, postes de pêche).

Les forages réalisés sur le site de l'ancienne scierie révèlent la présence de remblais anthropiques recouvrant des sols sableux peu perturbés contenant des débris de bois, suggérant une possible préservation de vestiges archéologiques sous-jacents.

Le site est situé à proximité immédiate de la baie du Petit Mai et de la zone intertidale. Les sédiments fins, la nappe phréatique élevée, et la pente douce vers la baie indiquent une forte mobilité sédimentaire et un contexte de dépôt favorable à la conservation de structures submergées (fascines, embarcations, quais anciens). La bathymétrie variable et la morphologie semi-abritée de la baie renforcent cet intérêt archéologique subaquatique.

Les sols présentent des signes de contamination aux hydrocarbures et métaux lourds en lien avec les activités industrielles passées. Ces conditions exigent des précautions lors de toute intervention archéologique.

### 6.2 Potentiel archéologique associé à l'occupation autochtone

La région de Baie-Trinité, et plus particulièrement la zone entourant le Petit Mai et l'ancienne scierie, présente un potentiel archéologique autochtone élevé en raison de ses caractéristiques géomorphologiques et environnementales. Les terrasses marines et les plaines alluviales situées dans cette zone, notamment celles en dehors des secteurs boisés et des infrastructures modernes, constituent des formations géologiques particulièrement favorables à l'occupation humaine ancienne. Ces environnements, formés par les processus d'accumulation sédimentaire à l'embouchure de la rivière Petit Mai, offrent des plateformes stables et surélevées, idéales pour l'établissement de campements temporaires et saisonniers. En effet, les dépôts meubles qui caractérisent ces terrasses, composés principalement de sables et de graviers, sont propices à l'installation de structures légères et à l'exploitation des ressources locales.

Les rives des rivières Trinité et Petit Mai, situées en bordure de ces formations alluviales, constituent également des zones de fort potentiel archéologique. Ces secteurs, avec un accès direct à des ressources aquatiques et terrestres, auraient pu servir de sites de pêche, d'ateliers de taille lithique et de campements saisonniers pour les groupes autochtones exploitant les écosystèmes fluviaux et maritimes.

La proximité immédiate de ces rivières aurait offert des avantages stratégiques pour l'approvisionnement en eau douce, la pêche et la chasse, tout en facilitant les déplacements à l'intérieur des terres.

Cependant, l'occupation humaine de cette région a été fortement influencée par les perturbations modernes, notamment l'exploitation forestière, les activités industrielles et la construction de routes, qui ont modifié de manière significative le paysage et potentiellement détruit certains vestiges archéologiques. Le site de l'ancienne scierie, en particulier, a fait l'objet de remblayages massifs et de perturbations profondes des sols, réduisant ainsi les chances de trouver des vestiges intacts dans cette zone immédiate. Toutefois, des secteurs moins touchés, notamment les terrasses et plaines alluviales en bordure des rivières, pourraient encore contenir des vestiges préservés, nécessitant des investigations archéologiques plus approfondies pour en évaluer le potentiel.

Le secteur du Petit Mai à Baie-Trinité, avec ses terrasses marines, plaines alluviales et rives fluviales, représente un espace à fort potentiel pour l'identification de sites archéologiques autochtones. Des inventaires ciblés, intégrant des analyses géomorphologiques et des prospections géophysiques, pourraient permettre de confirmer la présence de ces vestiges et d'enrichir notre compréhension de l'occupation humaine préhistorique dans cette région.

## **6.3 Potentiel archéologique associé à l'occupation eurocanadienne**

### **6.3.1 Volet terrestre**

L'histoire de l'occupation humaine à Baie-Trinité, bien que souvent absente dans les grands récits coloniaux, a révélé une riche stratification d'activités économiques, sociales et culturelles susceptibles d'avoir laissé des traces matérielles. L'analyse des sources historiques a mis en évidence plusieurs noyaux d'occupation présentant un certain potentiel archéologique, notamment pour les périodes préindustrielles du XIX<sup>e</sup> siècle et l'exploitation forestière du XX<sup>e</sup> siècle.

Les premiers contacts européens sur la Côte-Nord, dès le XVI<sup>e</sup> siècle, ont donné lieu à une fréquentation saisonnière soutenue par les pêcheurs basques, bretons et normands. Bien que Baie-Trinité ne soit pas explicitement mentionnée dans les cartes de traite du XVII<sup>e</sup> siècle, son rôle comme havre naturel pour la pêche et l'abri côtier en fait un lieu de fréquentation probable. Des campements temporaires et des structures légères associées à la chasse au phoque ou à la traite sont plausibles. La présence prolongée des Innus et leur mobilité saisonnière entre l'intérieur des terres et les zones côtières augmentent également la probabilité de sites archéologiques de Contact.

Un important foyer d'occupation historique est situé à l'est du village actuel, dans le hameau de Petit-Mai (anciennement Trinité-Est). Dès le milieu du XIX<sup>e</sup> siècle, ce secteur est occupé de façon

permanente par plusieurs familles. On y retrouvait notamment un magasin général affilié à la Compagnie de la Baie d'Hudson, une chapelle, une croix de navigation, ainsi qu'au moins quatre habitations érigées sur une terrasse d'argile basse, à environ 75 mètres du rivage. Ce noyau d'occupation, directement associé aux activités de pêche au saumon et à la morue, présente un fort potentiel pour des recherches archéologiques ciblées.

Malgré les transformations récentes (construction de la route, implantation d'un motel et de résidences modernes), certains vestiges, tels que les fondations des maisons Bilodeau et Poulin, demeurent accessibles, notamment sur des terrains encore vacants. Le site de l'ancienne chapelle, bien que partiellement arasé par des travaux de terrassement, n'a jamais fait l'objet de fouilles, et conserve une valeur historique et symbolique notable. Par ailleurs, il est plausible que des vestiges des premiers établissements soient aujourd'hui enfouis dans la zone intertidale adjacente.

À proximité, l'ancienne scierie industrielle, implantée sur le lot 6 090 451 du cadastre rénové du Québec, a profondément modifié le paysage. Selon l'analyse diachronique de photographies aériennes et d'images satellites (1965-2021), le site était boisé jusqu'en 1972, année qui marque le début des activités de sciage. Le bâtiment principal fut érigé en 1983, agrandi dans les années 1990, et complété par des bureaux permanents en 2000. L'usine incluait une scierie, un séchoir, des zones d'entreposage de bois et une aire de maintenance (WSP 2023 : 7, 19). La production a cessé en 2009, mais certaines structures persistent.

Bien que ces remblais modernes aient pu recouvrir les horizons archéologiques antérieurs, ils peuvent aussi en avoir préservé certains de l'érosion. L'ancienne scierie présente toutefois un potentiel faible en raison du remaniement important du sol.

### **6.3.2 Volet subaquatique et intertidal**

Le secteur maritime du Petit-Mai, situé à l'extrémité sud de la baie, présente un fort potentiel archéologique maritime. Ce lieu, utilisé historiquement comme zone d'ancrage, de refuge et parfois de naufrage, se distingue par ses conditions physiques propices à la conservation de vestiges : faible profondeur, hydrodynamisme réduit, et substrat sablo-vaseux.

Des artefacts en métal et en céramique, associés à des naufrages non identifiés, ont été retrouvés dans la baie du Petit-Mai et sont aujourd'hui conservés par la Société historique de la Côte-Nord. Des boulets ont été découverts lors du dragage au Petit Mai derrière l'Île-à-la-Croix. La population locale raconte que ces boulets ont ensuite été utilisés comme décoration au cimetière Ste-Trinité. On retrouve en effet des boules métalliques de 7,5 centimètres de diamètre qui décorent les sommets d'environ 70 poteaux de clôture à ce cimetière (Delmas et Mercier-Gingras 2016 : 50–52; figure 11).



*Figure 11. Boulets de canon sur les poteaux du cimetière du Petit-Mai (Mathieu Mercier Gingras 2015)*

Le cimetière Ste-Trinité de Baie-Trinité pourrait constituer une entité patrimoniale importante sur le plan historique et archéologique, en particulier ces marges qui touchent au secteur à l'étude. Bien qu'il ne soit actuellement pas répertorié comme site archéologique, plusieurs éléments permettent de considérer ce lieu comme présentant un potentiel archéologique modéré, notamment en lien avec l'histoire des familles francophones catholiques établies dans la région à partir du milieu du XX<sup>e</sup> siècle. Même si la date exacte de la première inhumation n'est pas connue, l'association avec la paroisse Notre-Dame-de-la-Trinité, fondée en 1941, indique une occupation potentielle dès cette époque, voire antérieure, dans un contexte informel tel que l'inhumation de naufragés. Le site pourrait contenir des vestiges d'inhumations anciennes, de monuments funéraires disparus, ou d'éléments connexes à l'organisation religieuse locale (croix de procession, anciennes clôtures, structures de rangement funéraire ou fondations de calvaires démontés). Enfin, bien que le cimetière soit toujours actif, les parties les moins utilisées ou les marges du terrain pourraient renfermer des indices d'anciennes pratiques funéraires, en particulier si le site a connu des extensions ou réorganisations au fil du temps. L'absence de chapelle sur le terrain actuel, combinée à l'éloignement de l'église paroissiale, suggère que certaines fonctions religieuses pourraient avoir été accomplies à proximité, voire sur le site même, ce qui accroît le potentiel de découvertes liées aux rituels communautaires ou aux infrastructures associées.

D'autre part, les archives signalent des naufrages de goélettes de cabotage dans l'anse du Petit-Mai, soulignant l'importance stratégique de cette baie dans les réseaux de navigation côtière. Les causes fréquentes de ces naufrages, telles que battures invisibles, tempêtes soudaines, erreurs de navigation, combinées à la présence de hauts-fonds et de zones rocheuses près du rivage, renforcent l'intérêt archéologique du secteur.

Les petites embarcations et infrastructures de pêche, bien que peu documentées dans les sources historiques, ont sans doute laissé des traces, telles que pieux, fascines, ou encore coques en bois, nécessitent une prospection fine de l'estran et des fonds marins. Les conditions sédimentaires favorisent la conservation de ces vestiges, enfouis ou semi-submergés.

## **6.4 Recommandations par secteur**

Les secteurs étudiés à Baie-Trinité présentent des potentiels archéologiques variés en fonction des contextes géomorphologiques et des types d'occupations humaines documentées. Sous les remblais de l'ancienne scierie, le potentiel est jugé faible en raison du remaniement important des sols, qui a probablement perturbé ou détruit les horizons archéologiques sous-jacents. En revanche, les secteurs boisés autour de la scierie, hors des vestiges modernes, présentent un fort potentiel pour l'identification de sites autochtones, notamment en raison de la stabilité relative des sols et de leur distance des principales perturbations industrielles.

Le secteur villageois de Petit-Mai, caractérisé par une occupation permanente dès le XIX<sup>e</sup> siècle, offre un potentiel moyen pour la découverte de vestiges domestiques, religieux et commerciaux, tels que les fondations des maisons Bilodeau et Poulin, des éléments de bâtiments religieux et des artefacts liés à la pêche et au commerce maritime.

Les estrans sablo-vaseux de la baie, avec leurs sédiments fins et leur hydrodynamisme réduit, sont particulièrement propices à la conservation des structures halieutiques, telles que les piquets et fascines, potentiellement enfouis sous les sédiments récents.

Les zones rocheuses proches du rivage pourraient contenir des vestiges d'ancrage ou d'infrastructures côtières, tandis que les zones subaquatiques à faible énergie hydrodynamique offrent des conditions idéales pour la conservation des vestiges enfouis, tels que les coques de navires naufragés.

Enfin, les dépressions bathymétriques et hauts-fonds, avec leurs conditions hydrodynamiques spécifiques, constituent des sites potentiels pour l'échouage d'embarcations anciennes et la préservation de leurs structures, nécessitant des prospections subaquatiques ciblées pour évaluer pleinement leur potentiel.

Ainsi, malgré les impacts anthropiques récents, le secteur à l'étude conserve un potentiel moyen à fort pour l'identification de sites archéologiques autochtones et eurocanadiens. Une approche intégrée, combinant des inventaires terrestres, subaquatiques et géophysiques, permettra de mieux documenter ces contextes (voir tableau 4 et figure 12).

**Analyse du potentiel archéologique pour le projet de ferme piscicole dans le secteur de Petit-Mai (municipalité de Baie-Trinité)**

Secteur Potentiel	Description	Composantes Présumées	Attributs favorables	Attributs défavorables	Niveau du Potentiel	Recommandations
<b>BT-SP-01</b>	Secteur longeant l'emprise Ouest du cimetière. Bande d'environ 15m de largeur par 165 m de longueur (env. 2544 m <sup>2</sup> ).	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Historique</li> <li>• Euroquébécois</li> </ul>	<b>Autochtone</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Site archéologique à proximité connu</li> <li>• Ressources animale ou végétale notable à proximité</li> <li>• Cours ou plan d'eau (actuel ou disparu) à proximité</li> <li>• Bon drainage du sol</li> <li>• Nature des sols</li> <li>• Topographie plane ou bombée</li> </ul>	<b>Autochtone</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Perturbation du sol</li> </ul>	<b>Faible</b>  <i>Un seul attribut favorable ou plusieurs attributs défavorables majeurs ou incertitudes quant aux attributs favorables.</i>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Inventaire par sondages</b></li> <li>• <b>Inspection visuelle</b></li> </ul> <p><i>L'objectif d'un inventaire archéologique est de vérifier, par des sondages, la présence des vestiges anticipée, de déterminer leur localisation et de définir la nature des découvertes. Cette étape permet au promoteur ou au ministère d'avoir en main toutes les informations nécessaires afin de diminuer les risques de destruction d'éventuels vestiges et/ou de sites archéologiques. C'est également lors de cette étape, s'il y a découverte de vestiges ou de sites, que des recommandations seront émises afin de diminuer l'impact des travaux sur les ressources archéologiques.</i></p> <p><b>Ces recommandations s'appliquent à l'ensemble de BT-SP-01.</b></p>
			<b>Allochtone</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Aménagement ancien</li> <li>• Cours ou plan d'eau (actuel ou disparu) à proximité</li> <li>• Proximité à une voie de communication ancienne (ex. chemin, télégraphe, voie ferrée, voie d'eau)</li> <li>• Relief régulier</li> <li>• Bon drainage du sol</li> <li>• Naufrage à proximité</li> </ul>	<b>Allochtone</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Perturbation ou aménagement récent du sol</li> </ul>	<b>Fort</b>  <i>Attributs favorables multiples ou site archéologique connu à proximité avec ou sans aménagements récents, laissant le sol dans un état relativement favorable.</i>	

<b>BT-SP-02</b>	Secteur longeant l'emprise Sud du cimetière. Bande d'environ 119 m de long par 5 m de largeur (environ 512 m <sup>2</sup> ).	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Historique</li> <li>• Eurocanadien</li> </ul>	<b>Autochtone</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Site archéologique à proximité</li> <li>• Ressources animale ou végétale notable à proximité</li> <li>• Cours ou plan d'eau (actuel ou disparu) à proximité</li> <li>• Confluence de cours d'eau</li> <li>• Bon drainage du sol</li> <li>• Nature des sols</li> <li>• Topographie plane ou bombée</li> </ul>	<b>Autochtone</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Perturbation du sol</li> </ul>	<b>Faible</b> <p><i>Un seul attribut favorable ou plusieurs attributs défavorables majeurs ou incertitudes quant aux attributs favorables.</i></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Inventaire par sondages</li> <li>• Inspection visuelle</li> </ul> <p><i>L'objectif d'un inventaire archéologique est de vérifier, par des sondages, la présence des vestiges anticipée, de déterminer leur localisation et de définir la nature des découvertes. Cette étape permet au promoteur ou au ministre d'avoir en main toutes les informations nécessaires afin de diminuer les risques de destruction d'éventuels vestiges et/ou de sites archéologiques. C'est également lors de cette étape, s'il y a découverte de vestiges ou de sites, que des recommandations seront émises afin de diminuer l'impact des travaux sur les ressources archéologiques.</i></p> <p><b>Ces recommandations s'appliquent à l'ensemble de BT-SP-02</b></p>
			<b>Allochtone</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Aménagement ancien</li> <li>• Cours ou plan d'eau (actuel ou disparu) à proximité</li> <li>• Proximité à une voie de communication ancienne (ex. chemin, télégraphe, voie ferrée, voie d'eau)</li> <li>• Relief régulier</li> <li>• Bon drainage du sol</li> <li>• Naufrage à proximité</li> </ul>	<b>Allochtone</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Perturbation ou aménagement récent du sol</li> </ul>	<b>Fort</b> <p><i>Attributs favorables multiples dans un même espace ou site archéologique connu avec peu ou pas d'attributs défavorables.</i></p>	
<b>BT-SP-03</b>	Secteur en milieu terrestre de la conduite d'Aquaboréal Environ 100 m de long par 24 m	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Autochtone paléohistorique</li> <li>• Autochtone historique</li> <li>• Historique</li> <li>• Eurocanadien</li> </ul>	<b>Autochtone</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Site archéologique à proximité</li> <li>• Ressources animale ou végétale notable à proximité</li> </ul>	<b>Autochtone</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Perturbation des sols?</li> </ul>	<b>Moyen</b> <p><i>Attributs favorables multiples en combinaison à des attributs défavorables, dont des</i></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Inventaire par sondages</li> <li>• Inspection visuelle</li> </ul> <p><i>L'objectif d'un inventaire archéologique est de vérifier,</i></p>

	de large (environ 2377 m <sup>2</sup> ).		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Cours ou plan d'eau (actuel ou disparu) à proximité</li> <li>• Confluence de cours d'eau</li> <li>• Bon drainage du sol</li> <li>• Nature des sols</li> <li>• Topographie plane ou bombée</li> <li>• Géologie favorable pour l'acquisition de matière première</li> </ul>		<i>perturbations du sol.</i>	<i>par des sondages, la présence des vestiges anticipée, de déterminer leur localisation et de définir la nature des découvertes. Cette étape permet au promoteur ou au ministre d'avoir en main toutes les informations nécessaires afin de diminuer les risques de destruction d'éventuels vestiges et/ou de sites archéologiques. C'est également lors de cette étape, s'il y a découverte de vestiges ou de sites, que des recommandations seront émises afin de diminuer l'impact des travaux sur les ressources archéologiques.</i>
			<p><b>Allochtone</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Aménagement ancien</li> <li>• Cours ou plan d'eau (actuel ou disparu) à proximité</li> <li>• Proximité à une voie de communication ancienne (ex. chemin, télégraphe, voie ferrée, voie d'eau)</li> <li>• Relief régulier</li> <li>• Bon drainage du sol</li> <li>• Naufrage à proximité</li> </ul>	<p><b>Allochtone</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Perturbation ou aménagement récent du sol ?</li> </ul>	<p><b>Moyen</b></p> <p><i>Attributs favorables avec des aménagements récents ayant possiblement affecté la conservation d'un espace donné.</i></p>	<p><b>Ces recommandations s'appliquent à l'ensemble de BT-SP-03</b></p>
<b>BT-SP-04</b>	Secteur correspondant à la phase 2 du projet de ferme piscicole. Environ 640 m de long par 338 m de	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Autochtone paléohistorique</li> <li>• Autochtone historique</li> <li>• Historique</li> <li>• Eurocanadien</li> </ul>	<p><b>Autochtone</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Site archéologique à proximité</li> <li>• Ressources animale ou végétale notable à proximité</li> </ul>	<p><b>Autochtone</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Quelques espaces avec perturbation des sols</li> </ul>	<p><b>Fort</b></p> <p><i>Attributs favorables multiples dans un même espace ou site archéologique connu avec peu ou pas</i></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Inventaire par sondages</b></li> <li>• <b>Inspection visuelle</b></li> </ul> <p><i>L'objectif d'un inventaire archéologique est de vérifier, par des sondages, la présence des vestiges anticipée,</i></p>

	large. (Environ 236 942 m <sup>2</sup> ).		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Cours ou plan d'eau (actuel ou disparu) à proximité</li> <li>• Confluence de cours d'eau</li> <li>• Bon drainage du sol</li> <li>• Nature des sols</li> <li>• Topographie plane ou bombée</li> <li>• Géologie favorable pour l'acquisition de matière première</li> </ul>		<i>d'attributs défavorables.</i>	<i>de déterminer leur localisation et de définir la nature des découvertes. Cette étape permet au promoteur ou au ministère d'avoir en main toutes les informations nécessaires afin de diminuer les risques de destruction d'éventuels vestiges et/ou de sites archéologiques. C'est également lors de cette étape, s'il y a découverte de vestiges ou de sites, que des recommandations seront émises afin de diminuer l'impact des travaux sur les ressources archéologiques.</i>
			<p><b>Allochtone</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Cours ou plan d'eau (actuel ou disparu) à proximité</li> <li>• Proximité à une voie de communication ancienne (ex. chemin, télégraphe, voie ferrée, voie d'eau)</li> <li>• Relief régulier</li> <li>• Bon drainage du sol</li> <li>• Naufrage à proximité</li> </ul>	<p><b>Allochtone</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Absence de données historiques</li> </ul>	<p><b>Faible</b></p> <p><i>Présence incertaine d'attributs favorables ou aménagements récents ayant vraisemblablement affecté l'état du sol.</i></p>	<p><b>Ces recommandations s'appliquent à l'ensemble de BT-SP-04</b></p>
<b>BT-SP-05</b>	Conduite projetée d'Aquaboréal, traversant la baie du Petit Mai, en milieu maritime.	Épaves (coques, fragments de navires) Structures halieutiques (pieux, fascines)	<p><b>Allochtone</b></p> <p>Sédiments fins sablo-vaseux favorisant la préservation des matériaux organiques Hydrodynamisme réduit</p>	<p><b>Allochtone</b></p> <p>Risques d'enfouissement profond par des sédiments récents Absence de fouilles antérieures pouvant</p>	<b>Fort</b>	Réalisation de prospections subaquatiques ciblées avant les travaux Documentation du milieu par sonars et/ou plongeurs spécialisés

			Présence de hauts-fonds, de dépressions et de zones abritées Infrastructures d’ancrage ou de halage Objets perdus en mer ou rejetés par les embarcations	orienter la prédiction du potentiel		Suivi archéologique lors de l’installation de la conduite en zone sensible  <b>Ces recommandations s’appliquent à l’ensemble de BT-SP-05</b>
<b>BT-SP-06</b>	Secteur correspondant à la phase 1 du projet de ferme piscicole.	<b>Aucune</b>	<b>Autochtone</b>	<b>Autochtone</b>	<b>Nul</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Aucune</b></li> </ul> <b>Terrain de la scierie. Les perturbations majeures causées par les activités de la scierie ont sans doute effacé toute trace.</b>
			<ul style="list-style-type: none"> <li>• Site archéologique à proximité</li> <li>• Ressources animale ou végétale notable à proximité</li> <li>• Cours ou plan d’eau (actuel ou disparu) à proximité</li> <li>• Topographie plane ou bombée</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Perturbation du sol</li> </ul>	<p><i>Perturbation du sol niant toute possibilité que des vestiges archéologiques soient présents.</i></p>	
			<b>Allochtone</b>	<b>Allochtone</b>	<b>Faible</b>	
			<ul style="list-style-type: none"> <li>• Site archéologique à proximité</li> <li>• Bâtiment ou zone patrimoniale connue</li> <li>• Aménagement ancien</li> <li>• Cours ou plan d’eau (actuel ou disparu) à proximité</li> <li>• Proximité à une voie de communication ancienne (ex. chemin,</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Perturbation ou aménagement récent du sol</li> </ul>	<p><i>Un seul attribut favorable ou plusieurs attributs défavorables majeurs ou incertitudes quant aux attributs favorables.</i></p>	

			télégraphe, voie fer- rée, voie d'eau) • Relief régulier			
--	--	--	--	--	--	--

*Tableau 4. Analyse du potentiel archéologique pour le projet de ferme piscicole dans le secteur de Petit-Mai (municipalité de Baie-Trinité)*



Figure 12. Potentiel archéologique de la zone d'étude

## 7. Conclusion et recommandations

Le secteur de Baie-Trinité, et plus particulièrement le Petit-Mai, présente un potentiel archéologique élevé, tant sur le plan terrestre que subaquatique. Les conditions environnementales de la baie favorisent la conservation des vestiges, ce qui justifie une approche préventive et multidisciplinaire avant toute forme de développement ou d'intervention. L'histoire du Petit-Mai, marquée par des usages littoraux anciens, des activités de pêche et de transformation, ainsi que des aménagements modernes aujourd'hui en partie disparus, renforce l'intérêt d'une investigation archéologique approfondie. Les données disponibles, tant ancestrales, historiques qu'environnementales, indiquent la possibilité de retrouver des structures en bois ou en pierre, des artefacts submergés, voire des vestiges d'épaves liés à l'activité humaine passée. Le croisement des sources écrites, des savoirs traditionnels et des observations de terrain permet de cerner avec précision les zones à fort potentiel.

La gestion des épaves et des vestiges submergés dans ce contexte soulève des enjeux patrimoniaux importants, notamment entre les logiques de conservation *in situ* et celles de récupération d'artefacts. La conservation *in situ* est généralement privilégiée, car elle préserve l'intégrité contextuelle des objets et limite les risques liés à leur exposition. Cette approche est d'ailleurs soutenue par la Convention de l'UNESCO sur la protection du patrimoine culturel subaquatique (2001). Toutefois, dans certaines conditions, telles que dégradation accélérée, risques environnementaux, objectifs scientifiques, des interventions de récupération peuvent être justifiées, à condition de mettre en œuvre des protocoles de conservation rigoureux.

Le cadre légal canadien et québécois encadre étroitement ces pratiques. Au Canada, la Loi sur les épaves, les bâtiments abandonnés ou dangereux (2019) visent à réglementer la gestion des épaves pour assurer la sécurité publique et la protection de l'environnement. Au Québec, le fond marin relève du domaine hydrique sous la gestion du ministère de l'Environnement, tandis que les aspects patrimoniaux sont du ressort du ministère de la Culture et des Communications, via la Direction de l'archéologie. Les recherches archéologiques doivent ainsi se conformer à la Loi sur le patrimoine culturel (Gouvernement du Québec, 2024a) et au Règlement sur la recherche archéologique (Gouvernement du Québec, 2024b).

### Recommandations

Afin de préserver et de valoriser les ressources patrimoniales du secteur du Petit-Mai à Baie-Trinité, les recommandations suivantes sont formulées :

1. Inventaire archéologique préalable à tout projet d'aménagement. Il est recommandé de réaliser un inventaire archéologique terrestre, intertidal et subaquatique systématique avant tout développement. Celui-ci devrait comprendre :
  - Des relevés pédestres et des forages tests sur les terrasses et plaines alluviales ;
  - Une prospection intertidale à marée basse pour le repérage de structures en bois ou pierre ;
  - Un inventaire subaquatique comprenant deux phases :
    - Phase 1 : Télédétection : relevés au sondeur multifaisceaux et sonar à balayage latéral, complétés au besoin par un magnétomètre et un sondeur à sédiments ;
    - Phase 2 : Inspection visuelle par plongée autonome ou ROV, incluant la prise de photographies et vidéos HD, l'identification d'anomalies et champs de débris, la collecte d'échantillons représentatifs, des mesures diagnostiques, une photogrammétrie complète et un enregistrement 360°.
2. Conformité réglementaire et obtention des permis. Toute campagne archéologique doit respecter le Règlement sur la recherche archéologique du Québec, obtenir les autorisations nécessaires et suivre les directives du Règlement sur la santé et la sécurité du travail concernant les opérations en plongée.
3. Collaboration avec les communautés locales. Il est fortement recommandé d'intégrer les savoirs traditionnels des habitants de Baie-Trinité, notamment ceux relatifs à l'usage ancien du littoral, afin d'enrichir les analyses et les interprétations archéologiques.
4. Mise en valeur du patrimoine culturel. Une stratégie de valorisation devrait accompagner les recherches. Elle pourrait inclure :
  - L'organisation de conférences publiques dans la région ;
  - La création d'une exposition muséale thématique en lien avec l'histoire maritime de la baie ;
  - La diffusion des résultats dans les journaux locaux, ainsi que sur les médias sociaux et les plateformes partenaires.

Ces recommandations visent à assurer une gestion durable et respectueuse du patrimoine archéologique de Baie-Trinité, tout en favorisant son accessibilité et sa valorisation auprès du public et des chercheurs.

# Bibliographie

## Sources consultées

- Archéo-Mamu Côte-Nord. (2016). Rapport d'intervention archéologique au parc du Vieux-Poste de Baie-Comeau, été 2015. Rapport technique remis à la Société historique de la Côte-Nord, au Fonds Aluminerie de Baie-Comeau pour les Collectivités durables, au ministère de la Culture et des Communications, au Musée régional de la Côte-Nord et à la Conférence régionale des élus de la Côte-Nord. Baie-Comeau.
- Archéo-Mamu Côte-Nord (2019) Étude de potentiel archéologique – Reconstruction du pigeonnier au site du phare de Pointe-des-Monts. Rapport remis à la SODEC. Baie-Comeau.
- Armitage, P. (1990). Land use and occupancy among the Innu of Utshimassit and Mushua-Nipi. Report prepared for the Innu Nation.
- Bélanger, Jean-Pierre, (1990) Les Clarke et la compagnie de transport du Cas St-Laurent 1921-1970: perspectives inter-régionales, *Revue d'histoire du Bas-Saint-Laurent* : 1-10).
- Bernier, M.-A., Dir. (2008) L'épave du Elizabeth and Mary (1690). Fouilles archéologiques : Rapport d'activités 1997. Rapport de recherche archéologique [document inédit], Parcs Canada.
- Bernier, M.-A., (1995). Épave de l'anse aux Bouleaux (DiDt-8). Intervention d'urgence 1995. Parcs Canada.
- Bernier, M.-A., (1996). Rapport intérimaire sur les travaux archéologiques subaquatiques de l'épave de l'anse aux Bouleaux (DiDt-8) mai/juin 1995. Ottawa, Parcs Canada.
- Bernier, M.-A (1997). Un navire de la flotte de Phips (1690). Rapport de la fouille archéologique subaquatique de l'anse aux Bouleaux (DiDt-8), campagne 1996. Ottawa, Parcs Canada.
- Bossé, G. R. Navigating the Lower Saint Lawrence in the 19th Century. Métis Beach, G.R. Bossé, 2013. s.p.
- Castonguay, D., et D. Chevrier. (1976). Reconnaissance archéologique sur la moyenne et Haute-Côte-Nord, été 1976. Rapport final présenté au Service d'archéologie et d'ethnologie, ministère des Affaires culturelles du Québec, décembre 1976.
- Cérane. (1989). Projet Reynolds : inventaire archéologique. Rapport inédit, SAE, MAC.
- Champagne, L. (1996). Baie-Trinité d'hier à aujourd'hui naissance d'un village de la rive nord du fleuve St-Laurent.

- Chapdelaine, C. (1990b). The Mandeville Site and the Definition of a New Regional Group within the Saint Lawrence Iroquoian World. *Man in the Northeast* 39: 53-63.
- Chapdelaine, C. (1994). La place Culturelle des Paléoindiens de Rimouski dans Le Nord-Est américain. In *Il y a 8000 Ans à Rimouski... Paléoécologie et Archéologie d'un Site de La Culture Plano*. Claude Chapdelaine et Jean Dumont, eds. *Paléo-Québec*, 22. Montréal: Recherches amérindiennes au Québec.
- Chapdelaine, C. (2007). Entre lacs et montagnes au Méganticois, 12,000 ans d'histoire amérindienne. *Coll. Paléo-Québec* 32, Recherches amérindiennes au Québec, Montréal.
- Chapdelaine, C. (2012). Sondages et Fouilles sur Les Aires #5 et #2 du Site Cliche-Rancourt : Une Douzième Intervention Au Méganticois. Septembre 2012. Département d'anthropologie, Université de Montréal.
- Chapdelaine, C. et Richard, P.J.H. (2017). Middle and Late Paleoindian Adaptation to the Landscapes of Southeastern Québec. *PaleoAmerica* 3(4) : 299–312.
- Chevrier, D. (1977). Recherches archéologiques sur la Haute et la Moyenne-Côte-Nord du Saint-Laurent, 1977. Rapport inédit, SAE, MAC.
- Chevrier, D. (1978). Recherches archéologiques sur la Côte-Nord du Saint-Laurent, 1977. Québec, soumises à la Direction de l'Archéologie et de l'Ethnologie, ministère des Affaires culturelles.
- Chevrier, D. et Castonguay, D. (1976). Reconnaissances archéologiques sur la Haute et la Moyenne-Côte-Nord, été 1976. S.L., présenté au Service d'archéologie et d'ethnologie, ministère des Affaires culturelles du Québec.
- Chism, J. V. (1980-a). Reconnaissance des sites historiques de la Côte-Nord, 1979.- vol 1 : Rapport.
- Chouinard, N. (2025) communication de recherche personnelle. Baie-Comeau.
- CIMA+ (2023). Caractérisation environnementale de site – Phase II, ancienne Scierie Baie-Trinité inc., Baie-Trinité (Québec), projet 221-06671-00. Rapport préparé pour AquaBoreal, 92 pages, février 2023.
- Delâge, Denys. (1974). *Le pays renversé : Amérindiens et Européens en Amérique du Nord-Est, 1600-1664*. Montréal : Boréal.

- Delmas, V. (2017). L'archéologie maritime de la Côte-Nord : rapport de recherche archéologique 2016. Rapport annuel remis au Musée régional de la Côte-Nord et au ministère de la Culture et des Communications du Québec, juin 2017.
- Delmas, V., et M. Mercier Gingras. (2016). Projet d'inventaire des épaves de la Côte-Nord : Activités de 2015. Rapport annuel de recherche archéologique remis à la Conférence régionale des Élus de la Côte-Nord, le Musée régional de la Côte-Nord et le ministère de la Culture et des Communications du Québec, juillet 2016.
- Dubois, M., Deschênes, M.-J. et Page, M.-F. (1999). Baie-Comeau : une ville planifiée. *Continuité*, (80) : 50–54.
- Dubois, J.-M., Lavoie, M., & Richard, P. J. H. (2015). Histoire postglaciaire de la Côte-Nord du Saint-Laurent : évolution géomorphologique et végétale. *Revue de géographie de Montréal*, 69(1), 25-48.
- Dumais, P., Poirier, J. et Rousseau, M. (1998). La Préhistoire du Témiscouata, Trente Ans plus tard. In *L'éveilleur et l'ambassadeur. Essais Archéologiques et Ethnohistoriques en hommage à Charles A Martijn*. Roland Tremblay, éd. *Paléo-Québec* 27 : 65–72. Montréal.
- Dyke, A. S. (2004). An outline of North American deglaciation with emphasis on central and northern Canada. Geological Survey of Canada, Open File 1574.
- Ethnoscop (2014y). Programme d'amélioration de la route 389 entre Baie-Comeau et Fermont. Tronçon Baie-Comeau à Manic-2 Étude de potentiel et inventaire archéologiques (automne 2013). Dessau.
- Frenette, Pierre, (1990). Le phare historique de Pointe-des-Monts et ses gardiens. Québec : Société historique de la Côte-Nord. Sites et villages nord-côtiers 2. Bibliothèque nationale du Québec.
- Frenette, Jean-Louis, (2015). La chance de vire à Pointe-des-Monts, site mythique de la Côte-Nord. Édition privée.
- Frenette Pierre (dir.) (1996), Histoire de la Côte-Nord. Québec : PUL, collection les régions du Québec 9.
- Gajewski, K., Viau, A. E., Sawada, M. C., Atkinson, D. E., & Bunbury, J. (2000). Synthesis of Holocene climate data from Canada: temperature trends and implications for future climate change. *Géographie physique et Quaternaire*, 54(3), 211-221.

- Groupe de Préservation des Vestiges subaquatiques de Manicouagan (2014). Avis de découvertes sans permis : épaves diverses. Ministère de la Culture et des Communications.-Archives disponible à la Société Historique de la Côte-Nord.
- Hillaire-Marcel, C. (1976). Les événements postglaciaires dans la région de Sept-Îles et de Moisie. *Géographie physique et Quaternaire*, 30(1-2), 63-80.
- ISAQ. *Inventaire des sites archéologiques du Québec*. Ministère de la Culture et des Communications du Québec.
- Lajeunesse, P., St-Onge, G., & St-Hilaire-Gravel, D. (2018). Late Quaternary glacial history and sedimentary processes of the Gulf of St. Lawrence and adjacent continental shelf. In *Late Quaternary Stratigraphic Evolution of the Northern and Southern Hemispheres* (pp. 141-160). Geological Society, London.
- Lambert Serge et Caroline Roy (2001), *La Côte-Nord : une histoire d'appartenance*. Sainte-Foy : Les éditions GID vol 3 (Serge et Roy 2001 : 135-136)
- Landry, Bernard, 2018. « Jacques et Marie-Berthe Landry : le temps nous suit... » dans *Le bulletin des amis des phares* 26, Printemps 2018 : 29-30.
- Laplante, G. (1967). Rapport préliminaire, relevé archéologique, Pentecôte-Godbout, 1967. Rapport présenté au Centre de documentation en archéologie, ministère des Affaires culturelles du Québec.
- Lavoie, Michel. (2010). *Le Domaine du Roi : 1652-1859. Souveraineté, contrôle, mainmise, propriété, possession, exploitation*. Québec : Septentrion.
- Leclerc, Jean, 1989. *L'aménagement de la voie maritime du Saint-Laurent, en aval de Québec, 1805-1860*. Québec : Université Laval, mémoire de maîtrise en histoire.
- Mailhot, J. (1997). *The People of Sheshatshit: In the Land of the Innu*. University of Toronto Press.
- Occhietti, S., Parent, M., & Richard, P. J. H. (2011). Les grandes étapes de la déglaciation du sud du Québec. In C. Hillaire-Marcel & A. S. Dyke (Eds.), *La géologie du Quaternaire du Québec méridional* (pp. 61-97). Presses de l'Université Laval.
- Ouellet, Jacques. (2013). *Le Saguenay-Lac-Saint-Jean*. Québec : INRS, Presses de L'Université Laval. Collection les régions du Québec, histoire en bref.

- Phaneuf, E. (2020). Constat d'un site d'épave patrimoniale découvert à l'Anse des Îlets Caribou, Baie-Trinité, Manicouagan, Côte-Nord. Ministère de la Culture et des Communications du Québec.
- Phaneuf, E. (2020). Relevé du site d'épave archéologique Melicete (1883) (DiDt-13) dans le cadre d'un suivi d'accroissement des connaissances archéologiques, Pointe-à-Poulin, Baie-Trinité, Côte-Nord. Rapport présenté à la Société Historique de la Côte-Nord, mai 2020.
- Pintal, J. (1992). Inventaire archéologique (secteur Mingan), parc des Explorateurs, parc de la Falaise, secteur du Vieux-Poste. Baie-Comeau, rapport soumis à la Société des parcs de Baie-Comeau.
- Pintal, J. (1994). Inventaire et fouilles archéologiques dans les Parcs de Baie-Comeau (secteurs Marquette et Mingan). Baie-Comeau, rapport soumis à la Société des parcs de Baie-Comeau.
- Pintal, J. (1995). Inventaires et fouilles archéologiques à Baie-Comeau : Les interventions de 1994. Rapport préliminaire. Société des parcs de Baie-Comeau.
- Pintal, J. (1996). Inventaire et fouilles archéologiques à Baie-Comeau, les interventions de 1995. Rapport déposé au MCCQ.
- Pintal, J. (2000). La préhistoire de la région de Baie-Comeau et l'exploitation des ressources du littoral. *Archéologiques* 14 : 1-10.
- Pintal, J.-Y. (2002). Inventaires archéologiques. Direction de la Côte-Nord (été 2001). Rapport final présenté au ministère des Transports du Québec, Direction générale de Québec et de l'Est, janvier 2002.
- Pintal, J. (2003). À l'origine de Baie-Comeau, intervention archéologique dans le secteur du Vieux-Poste, rive est de l'embouchure de la rivière Amédée (DhEb-12). Baie-Comeau, Ville de Baie-Comeau.
- Pintal, J. (2004). Inventaires archéologiques (été 2003). Québec, rapport déposé au ministère des Transports du Québec.
- Pintal, J. (2005). Inventaires archéologiques (été 2004). Québec, rapport déposé au ministère des Transports du Québec.
- Pintal, J.-Y.. (2009). Inventaires archéologiques (été 2007). Rapport final présenté au ministère des Transports du Québec, Direction générale de Québec et de l'Est, mai 2009.

- Pintal, J.-Y., (2010). Réévaluation de l'état et de l'intérêt des sites archéologiques classés ou répertoriés de la Moyenne et de la Basse-Côte-Nord. Rapport présenté à la Direction de la Côte-Nord du ministère de la Culture, des Communications et de la Condition féminine du Québec.
- Pintal, J. (2011). Ville de Baie-Comeau : construction d'une nouvelle station de traitement des eaux inventaire archéologique été 2010.
- Pintal, J. (2017). Quai de la reine, portion nord, sections 93-94-95 (partie), étude de potentiel archéologique. Services publics et Approvisionnement Canada, Québec.
- Plourde, M. (2003). 8000 ans de paléohistoire : synthèse des recherches archéologiques menées dans l'aire de coordination du parc marin du Saguenay-Saint-Laurent. Parcs Canada.
- Plourde, M. (2010). Étude archéologique - Réévaluation des sites de la Haute-Côte-Nord (Tadoussac à Pointe-aux-Anglais). MCCCCF Dir. Patrimoine et muséologie.
- Richard, P. J. H. (1970). Contribution à l'étude de la flore postglaciaire de la Moyenne-Côte-Nord du Québec. *Naturaliste canadien*, 97, 697–722.
- Simard, R. (1975). Reconnaissance archéologique sur la rivière aux Outardes, comté Saguenay, suivie de : découverte d'un site archéologique sur le campus Manicouagan, Hauterive, DhEb-1. Rapport déposé au ministère des Affaires culturelles du Québec.
- Simard, F., (2011). Patrimoine archéologique maritime 2e volet caractérisation des épaves et naufrages. Ministère de la Culture, des Communications et de la Condition féminine du Québec.
- Tassé, G. (2000). *L'archéologie au Québec. Mots, techniques, objets*. Saint-Laurent : Fides.
- WSP (2023). Mise à jour de l'évaluation environnementale de site – Phase I, ancienne scierie Baie-Trinité inc., située au 142, route 138 Est à Baie-Trinité (Québec). Rapport préparé pour AquaBoréal inc., février 2023, 25 p. (No de projet 221-06671-00).

### **Sites internet consultés**

- Bibliothèque et Archives Canada. (en ligne). <http://www.bac-lac.gc.ca/>
- Bibliothèque et Archives nationales du Québec. (en ligne). <http://banq.qc.ca/>
- Comité ZIP de la Rive Nord, 2005, Fiche 19 : Baie et rivière de la Trinité <https://www.zipnord.qc.ca/>
- Commission de toponymie. (2006) *Noms et lieux du Québec : dictionnaire illustré*, Québec, Les Publications du Québec.
- Gouvernement du Canada, 2019. *Wrecked, Abandoned or Hazardous Vessels Act* (S.C. 2019, c. 1).

[<https://parks.canada.ca/agence-agency/bib-lib/politiques-policies/culturellecultural/epaves-shipwrecks>]

Gouvernement du Québec, 2024a. Loi sur le patrimoine culturel.

[<https://www.legisquebec.gouv.qc.ca/fr/document/lc/p-9.002>]

Gouvernement du Québec, 2024b. Règlement sur la recherche archéologique.

[<https://www.legisquebec.gouv.qc.ca/fr/document/rc/P-9.002,%20r.%202.1>]

## Annexe 1 Liste des sites archéologiques dans l'aire d'étude

Site	Alti-tude (M) ANR (rivière)	Dis-tance du projet (KM)	Bassin hydro-gra-phi-que	Localisation	Nature des inter-ven-tions	Identité cul-turelle	Vestiges	Recommandations	Sources
DhDu-1	7	15	God-bout	Pointe-des-Monts, à environ 15 kilomètres à l'ouest de l'embouchure de la rivière de la Trinité.	Inspection visuelle Collecte de surface Sondages	Autochtone préhistorique indéterminé (12 000 à 450 AA)	Une partie du site est détruit (chemin forestier) Une partie du site est intact (partie à l'est nommée emplacement 2) 3 éclats utilisés 2 fragments retouchés 476 éclats (6 en chert, 3 en quartz, 453 en quartzite du Labrador (Ramah?) et 14 en quartzite à grain fin (Mistassini?)) 1 structure (foyer) pierre associée à des éclats et charbons de bois	Surveillance du dépotoir qui est à l'est du site afin qu'il ne prenne pas d'expansion au détriment du site.	Castonguay, D. et Chevrier, D. 1976 Laplante, G. 1967 Plourde, M. 2010
DhDu-2	5	15	God-bout	Pointe-des-Monts, à l'ouest de l'embouchure de la rivière de la Trinité.	Excavation d'une tranchée perpendiculaire afin d'évaluer l'occupation encore intacte Inspection visuelle Collecte de surface	Autochtone préhistorique indéterminé (12 000 à 450 AA)	Site dont la superficie est de 100' par 25'. 35 à 50 % de sa superficie est estimés intacts. Cinquantaine de pointes de projectiles (de forme triangulaire) complète ou fragmentaire. Trentaine de couteaux Soixantaine de grattoirs Centaine de gros éclats (diamètre supérieur à un 25 sous) Nombre indéfini de petits éclats (diamètre inférieur à un 25 sous) Les artefacts sont majoritairement fabriqués à partir de quartz translucide teinté de gris. Quelques artefacts en silex brun. 3 foyers de combustions (2 intacts) Possiblement un lieu de campement pour la chasse au loup-marin et un atelier de fabrication d'outils.	Fouille systématique de l'ensemble du site	Laplante, G. 1967

DhDu-3	6	16	God-bout	Anse Saint-Augustin, à l'ouest de l'embouchure de la rivière de la Trinité.	Inspection visuelle Collecte de surface Sondages (6 puits, 4 positifs)	Autochtone préhistorique indéterminé (12 000 à 450 AA)	Intact, mais ruissellement au nord-ouest du site et quelques chablis. Roches en association avec couche de charbon 100 éclats (1 en chert, 11 en quartz et 88 en quartzites)	Fouille systématique de l'ensemble du site (lorsque non imbibé d'eau) Accès difficile	Castonguay, D. et Chevrier, D. 1976
DhDu-4	15	16	God-bout	Anse Saint-Augustin, à l'ouest de l'embouchure de la rivière de la Trinité.	Inspection visuelle Collecte de surface Sondages (4 puits, 2 positifs)	Autochtone préhistorique indéterminé (12 000 à 450 AA)	Site dont la superficie est, au maximum, de 100 m <sup>2</sup> 1 éclat retouché 21 éclats (19 en quartz et 2 en quartzites)	Site de petite dimension, non prioritaire pour une fouille.	Castonguay, D. et Chevrier, D. 1976
DhDu-5		15	God-bout	Dans une petite anse formée par Pointe-des-Monts et pointe rocheuse située à 75 mètres plus à l'est.	Reconnaissance visuelle	Historique 1800-1899 Historique 1900-1950	Chapelle construite en 1898 ayant servi aux services religieux par les prêtres itinérants pour les chasseurs et le personnel du phare.	Dernier exemple de chapelle de mission construite en milieu éloigné. Procéder à l'enregistrement de toute information qui permettrait de mieux comprendre le site.	Chism, James V., 1980
DhDu-6		14	Saint-Laurent	Sur une île à environ 1 kilomètre au nord-est de Pointe-des-Monts.	Reconnaissance visuelle	Historique 1800-1899 Historique 1900-1950	Vestiges archéologiques de structures anciennes tout autour du phare Phare historique de Pointe-des-Monts (construit vers 1830). Site qui a pour fonction de signaler aux navires les obstacles (roches, pointes rocheuses, îles) Possiblement des épaves des emplacements de rejet de découverte subaquatique	Inventaire ou fouille archéologiques advenant; 1. Projets de construction 2. Reconstruction des bâtisses associées 3. Réameublement de la maison	Chism, James V., 1980

DhDu-7	16	Saint-Laurent	Sur la pointe ouest de la Petite anse Saint-Augustin.	Reconnaissance visuelle	Historique 1900-1950	<p>La goélette Blanche-Alma, un navire en bois dont le capitaine était Jos (Joe) Simard de Sainte-Anne-des-Monts, s'est échouée en 1908 sur la pointe ouest de la petite anse du Saint-Augustin, en face de l'anse à Tommy, à Pointe-des-Monts, sur la Côte-Nord du Québec. Les circonstances exactes du naufrage ne sont pas connues, mais les conditions maritimes difficiles de ce secteur du golfe du Saint-Laurent ont causé de nombreux sinistres à cette époque.</p> <p>Le site de l'épave a été porté à l'attention du public à la fin des années 1970, grâce au travail de l'Équipe sous-marine Côte-Nord, notamment par Napoléon Martin. Lors de leurs explorations, plusieurs vestiges de l'embarcation ont été repérés le long du rivage : des pièces de bois de structure, des clous forgés ainsi que deux écubiers (ou passes-amarres), éléments caractéristiques d'un bâtiment de cette envergure. Ces débris jonchent encore les abords de l'anse à Tommy, témoignant de l'importance de l'activité maritime historique dans cette zone.</p> <p>Trois ensembles de coordonnées géographiques ont été relevés pour situer la dispersion des restes de l'épave :</p> <p>49°19'07.8" N / 63° 23'36.0" O</p> <p>49°19'03.9" N / 63° 23'41.7" O</p> <p>49°19'02.6" N / 63° 23'40.8" O</p>	<p>Une étude complémentaire, incluant un relevé photogrammétrique et un enregistrement systématique des vestiges, permettrait de mieux caractériser cette épave et d'évaluer son potentiel archéologique.</p> <p>Le cas de la Blanche-Alma illustre la richesse souvent négligée des sites côtiers nord-côtiers du Québec, et la nécessité de les intégrer pleinement dans les stratégies de recherche et de conservation du patrimoine maritime.</p>	<p>Groupe de préservation des vestiges subaquatiques de Manicouagan (GPVSM), 2014 Simard, Frédéric, 2011</p>
--------	----	---------------	---	-------------------------	----------------------	--	---	--

DhDu-8	16.5	Saint-Laurent	Pointe est de l'Île du Grand Saint-Augustin, entre 2 à 25 mètres de profondeur.	Reconnaissance visuelle. Inventaire, plan de l'épave	Historique 1800-1899 Historique 1900-1950	<p>La barque en acier Signi, anciennement nommée Silverhow, était un trois-mâts carré (clipper) construit en octobre 1875 par la Whitehaven Shipbuilding Company, en Angleterre. Ce voilier à coque métallique, conçu pour les longues traversées transocéaniques, mesurait environ 69,5 mètres de longueur, 11 mètres de largeur et 6,7 mètres de hauteur, pour une jauge variant entre 1177 et 1249 tonneaux selon les sources et les assignations. Le navire est resté en service sous pavillon britannique jusqu'en 1904, date à laquelle il fut acquis par les armateurs norvégiens Peter Arendal et Gjerulf Fløystad. À cette occasion, il fut adapté au transport du bois et rebaptisé Signi.</p> <p>Le 13 novembre 1908, le Signi, sous le commandement du capitaine Olaf Olsson, quitte Rivière-du-Loup à destination de Rosario, en Argentine, avec à son bord une cargaison de bois. Dans la nuit du 14 novembre, le voilier est pris dans une violente tempête de neige accompagnée de vents du nord-est. Dérouté par les conditions météorologiques extrêmes, il s'échoue sur les rochers de la pointe est de la Grande Anse Saint-Augustin, à Pointe-des-Monts. L'équipage, composé de seize marins et de trois chiens, est sain et sauf et est recueilli par le gardien du phare. En guise de remerciement, l'un des chiens, nommé Signi, est laissé au gardien.</p> <p>Les dommages subis par le navire rendent impossible toute tentative de remorquage, malgré l'intervention du bateau de sauvetage Lord Strathcona le 1er décembre 1908. Ce qui peut être récupéré est démonté, puis l'épave est dynamitée pour faciliter sa disparition sous l'eau.</p> <p>Aujourd'hui, les vestiges du Signi reposent au fond de l'eau, sur une superficie d'environ 2500 mètres carrés, à des profondeurs variant entre 3 et 14 mètres. Quelques structures massives ont également été repérées à environ 70 mètres au large de la concentration principale, à une profondeur de 25 mètres. Les pièces métalliques sont globalement orientées selon un axe nord-sud. Parmi les éléments identifiés sur le</p>	<p>1- Poursuite des travaux de documentation du site comme l'a entrepris le GPVSM entre 1999 et 2005.</p> <p>2- Développement du site en tant qu'attrait touristique, culturel et sportif pour les plongeurs. La faible profondeur, la bonne visibilité des vestiges et la fragilité peu élevée du site font de cette épave un bon candidat pour le développement d'un circuit de visite sous-marin qui inciterait certainement plusieurs plongeurs à visiter la région</p>	Delmas, V. et Mercier Gingras, M., 2016, Vol Simard, Frédéric, 2011
--------	------	---------------	---	--	--	--	---	---

							<p>site se trouvent onze pans de coque, des carlingues, des épontilles, des hublots, des câbles-chaînes, des écubiers, un cap de mouton, un sep de drisse et plusieurs segments de mâts, dont un mesurant près de 8 mètres de long.</p> <p>Recouverts d'une flore abondante (algues, corallines) et fréquentés par une faune marine diversifiée (poissons, oursins, étoiles de mer), les vestiges forment aujourd'hui un récif artificiel stable. Le site est bien connu des plongeurs, locaux comme internationaux, depuis les années 1970. Au fil des décennies, plusieurs objets ont été récupérés par les membres de l'Équipe sous-marine Côte-Nord et ont été exposés au vieux phare de Pointe-des-Monts, avant d'être confiés en 2012 à la Société historique de la Côte-Nord.</p> <p>Dans les années 1990, un projet de mise en valeur du site a été initié par le GPVSM, qui a mené des recherches historiques, produit des plans à l'échelle et sensibilisé le public à la nécessité de préserver ce patrimoine submergé. Une partie du site a été cartographiée à l'échelle 1:200, confirmant l'hypothèse selon laquelle le navire aurait été dynamité, vu l'étendue de la dispersion des éléments.</p>	
--	--	--	--	--	--	--	---	--

DhDu-9	15.5	Saint-Laurent	Pointe est de la Petite anse du Saint-Augustin, près de Pointe-des-Monts.	Reconnaissance visuelle	Historique indéterminé	<p>Épave du Cimba. Le Cimba était un trois-mâts carré à coque de fer construit en 1878 par le chantier naval Walter Hood &amp; Co. à Aberdeen, en Écosse. Long d'environ 68 mètres, large de 10,5 mètres et haut de 6,6 mètres, il jaugeait environ 1 174 tonneaux. Conçu pour les longs voyages transocéaniques, ce voilier a plus tard été transformé en barque, probablement pour améliorer ses performances à l'époque où les navires à vapeur devenaient dominants sur les routes maritimes internationales.</p> <p>Le 26 juillet 1915, lors d'un voyage entre Liverpool et Matane, le Cimba s'échoue dans le brouillard sur la pointe est de l'anse du Petit Saint-Augustin, à Pointe-des-Monts. Ce naufrage marquera la perte du dernier grand voilier à avoir sombré dans ce secteur du golfe du Saint-Laurent.</p> <p>Le site de l'épave, accessible à pied, est situé entre des roches et un fond sablonneux à des profondeurs variant de 0 à 4,5 mètres (environ 12 à 15 pieds). Cette accessibilité a fait du Cimba un lieu bien connu des plongeurs depuis des décennies.</p> <p>En 1983, devant l'éventualité de voir une grande ancre de 3,6 mètres être extraite et vendue illicitement, l'Équipe sous-marine de la Côte-Nord, dirigée alors par Napoléon Martin, a décidé d'enregistrer l'objet auprès du Receveur des épaves et de le sortir légalement de l'eau. L'ancre est aujourd'hui exposée devant le vieux phare de Pointe-des-Monts. Deux autres ancres de plus petit format avaient déjà disparu quelques années plus tôt et se retrouveraient à Baie-Trinité.</p> <p>Sur le site, les principaux points d'intérêt incluent un amas de chaînes visibles aux coordonnées 49° 18'56.2" N, 67° 23'01.8" O, ainsi qu'un bollard de pont et une section de coque repérée à 49° 19'02.6" N, 67° 22'57.8" O. plusieurs débris métalliques sont encore éparpillés autour de la pointe, entre les rochers.</p>	Groupe de préservation des vestiges subaquatiques de Manicouagan (GPVSM), 2014 Simard, Frédéric, 2011
--------	------	---------------	---	-------------------------	------------------------	--	--

DhDu-10	15.5	Saint-Laurent	À la Petite anse du Saint-Augustin, à Pointe-des-Monts, très près de la plage devant le chalet Abbey du Gîte du phare.	Reconnaissance visuelle. Inventaire, plan de l'épave	Historique 1900-1950	<p>La George S. Smith était une goélette américaine à trois-mâts en bois construit en 1915 pour la compagnie Rogers and Webb de Boston, Massachusetts. Ce navire marchand jaugeait 577 tonneaux bruts, pour un tonnage net de 495 tonneaux. Son tirant d'eau mesurait 2,43 mètres à l'avant et 2,62 mètres à l'arrière. À la fin d'octobre ou au début de novembre 1919, la goélette quitte le Bassin Louise de Québec, après y avoir déchargé une cargaison de mélasse provenant de la Barbade. Elle met alors le cap sur Bridgewater, en Nouvelle-Écosse, avec à son bord un équipage créole et un nouveau capitaine, Camille Chelin.</p> <p>Le 15 novembre 1919, vers quatre heures du matin, une tempête de neige accompagnée de vents violents du sud-sud-est force la George S. Smith à s'échouer sur la plage de la Petite anse Saint-Augustin, à environ deux milles à l'ouest du phare de Pointe-des-Monts. Malgré l'intervention d'un remorqueur envoyé quelques jours plus tard, le navire ne peut être renfloué. Il est déclaré perte totale. Seuls deux mâts sont récupérés et démontés par un résident local. Une partie de l'équipage est conduite à Québec par un navire de passage. La goélette, disloquée par les tempêtes hivernales, reste abandonnée sur la plage, où elle est peu à peu démontée, brûlée ou emportée par les éléments.</p> <p>Les vestiges encore visibles de la George S. Smith sont situés sur la haute plage de la Petite anse Saint-Augustin, devant l'ancienne maison de Jean-Louis Frenette. Ils reposent en partie sur des galets, partiellement ensablés et recouverts par une végétation littorale typique. Les dimensions observées sont de 14,82 mètres de longueur (axe est-ouest) pour 5,30 mètres de largeur (axe nord-sud), avec une hauteur maximale visible de 60 centimètres. Les vestiges sont constitués de seize membrures fixées à une quille centrale, flanquées de deux galbords, et surmontées d'un fragment de carlingue. Deux bordages subsistent du côté nord. L'orientation générale est de 280 degrés par rapport au nord géographique.</p>	<p>Afin de préserver les vestiges, l'ajout d'un empierrement autour des vestiges, en particulier au sud, pourrait limiter l'effet d'érosion. Puis le recouvrement de l'ensemble des vestiges d'une membrane géotextile et de sable pourrait réduire les écarts d'humidité et de séchage que les vestiges en bois subissent actuellement.</p> <p>Les vestiges exposés sont dans un état de dégradation avancé. Il serait important d'agir avant sa disparition complète.</p>	Delmas, V. et Mercier Gingras, M., 2016, Vol 3 Simard, Frédéric, 2011
---------	------	---------------	--	--	----------------------	---	---	---

							<p>Les pièces de charpente sont assemblées par des boulons et chevilles de fer, ainsi que par des gournables en bois. Plusieurs fixations sont encore visibles, parfois fortement corrodées. Les dimensions actuelles des éléments structurels sont réduites en raison de la dégradation du bois : la quille visible ne fait que 15 centimètres d'épaisseur, bien qu'elle ait probablement été plus massive à l'origine. La carlingue restante mesure environ 4,85 mètres de long pour une largeur maximale de 26 centimètres, mais elle est fendue sur presque toute sa longueur. Les membrures, espacées de 33 à 50 centimètres, varient de 17 à 38 centimètres de largeur et de 12 à 26 centimètres de hauteur. Leur profil plat indique qu'il s'agit vraisemblablement de varangues, c'est-à-dire des parties basses de la charpente, correspondant à la section la plus large et la plus plane du fond du navire.</p> <p>Les deux bordages encore en place, observés à 2,27 mètres de la quille, pourraient marquer le début du bouchain, soit la transition entre le fond et les flancs du navire. Leur maintien par des chevilles de fer suggère qu'ils étaient liés aux serres de bouchain intérieures. Les autres bordages, probablement maintenus par des gournables ayant séché et rétréci, se sont détachés au fil du temps.</p> <p>Les éléments architecturaux et les photographies d'archives permettent d'associer la George S. Smith aux goélettes américaines de type cargo côtier construites en Nouvelle-Angleterre à la fin du XIXe siècle. Elle partage notamment plusieurs caractéristiques avec la Marion F. Sprague, une goélette de plus grande dimension lancée en 1889 à Boston. Ce type de navire, courant après la guerre de Sécession, était conçu pour le transport de marchandises, telles que le bois, et optimisé pour la navigation côtière.</p>		
DiDt-1	8	1.5	God-bout	Rivière Petit-Mai, à quelques kilomètres à l'est de l'embouchure de	Inspection visuelle Récolte de surface Sondages	Autochtone préhistorique indéterminé (12 000 à 450 AA)	16 éclats (5 en cherts, 10 en quartz et 1 en quartzite du Labrador (Ramah?)) Artéfacts découverts en surfaces dans chemin de terre et remblais.	Inventaire dans la zone à l'est du ruisseau (déboisé, mais recouverte de lichens) et dans la zone NNE (boisée).	Castonguay, D. et Chevrier, D. 1976

				la rivière de la Trinité.					
DiDt-2	7 ANM 2,75 ANR	0.2	God- bout	Rivière Petit-Mai, à quelques kilomètres à l'est de l'embouchure de la rivière de la Trinité.	Inspection visuelle Récolte de surface Sondages	Autochtone préhistorique indéterminé (12 000 à 450 AA)	1976: Structure ovale de pierres dans le A1 et A2: éclats associés 4 fragments d'outils retouchés 393 éclats (61 en quartz, 329 en quartzites et 3 indéterminés) 1978: 79 éclats (quartz, quartzite et chert)	Inventaire archéologique pour l'ensemble de la zone boisée qui s'étend le long de la rivière. Milieu favorable à l'établissement de campements	Castonguay, D. et Chevrier, D. 1976 Chevrier, Daniel, 1978
DiDt-3	9	2.5	God- bout	Rive est à l'embouchure de la rivière de la Trinité à l'arrière du village Baie-Trinité.	Inspection visuelle Récolte de surface	Autochtone préhistorique indéterminé (12 000 à 450 AA)	Foyers Pierres chauffées éparses Outils en silex (chert?) gris pâle à vert Éclats en silex (chert?) gris pâle à vert et en quartz blanc poli (Mistassini?)	Site détruit	Laplante, G. 1967
DiDt-4	6		God- bout	À l'arrière du village sur la rive est à l'embouchure de la rivière de la Trinité.	Inspection visuelle Récolte de surface	Autochtone préhistorique indéterminé (12 000 à 450 AA)	Quartz blanc (origine douteuse)	Site détruit	Laplante, G. 1967
DiDt-5	6		God- bout	Au nord du village sur la rive est à l'embouchure de la rivière de la Trinité.	Inspection visuelle Récolte de surface	Autochtone préhistorique indéterminé (12 000 à 450 AA)	Foyer Quelques outils Quelques éclats en quartz granuleux	Site détruit	Laplante, G. 1967
DiDt-6	5		God- bout	À environ 2,6 kilomètres au sud de l'embouchure de la rivière de la Trinité.	Reconnaissance visuelle	Historique 1800-1899	Maison François Poulin (Maître tonnelier travaillant pour la Compagnie de la Baie d'Hudson. Arrive à Baie-Trinité vers 1837)	Indéterminé	Chism, James V., 1980

DiDt-7			God-bout	À environ 1 kilomètre au sud-est de l'embouchure de la rivière de la Trinité.	Reconnais- sance vi- suelle	Histo- rique 1800- 1899 Histo- rique 1900- 1950	De petits groupements de bâtisses sont apparus le long de la baie lorsque Trinité devint populaire pour la pêche au saumon et comme port pour la pêche à la morue en eaux profondes. Possiblement quatre maisons, une croix pour les navigateurs, un magasin et une chapelle étaient situés à Trinité Est (Petit Mai), à 975 m de l'embouchure de la rivière. Les structures étaient orientées en direction du port qui était protégé par une petite pointe de terre ainsi qu'un îlot. La croix avait été plantée sur la petite île rocheuse par le capitaine de bateau Georges Jourdain; une petite chapelle a été construite par les missionnaires Oblats, la Compagnie de la Baie d'Hudson a probablement construit le magasin et au moins une des résidences semble avoir été construite par la famille Bilodeau. La date de fondation de Trinité demeure imprécise. Cependant, en 1858, il y avait "plusieurs bâtiments" sur le bord de la baie d'après les rapports de l'abbé J. B. Ferland, missionnaire (Edouard Déry, 1971).	Indéterminé	Chism, James V., 1980
--------	--	--	----------	---	-----------------------------------	--	---	-------------	--------------------------

DiDt-8			Saint-Laurent	À l'origine, était en plein centre de l'Anse aux Bouleaux, à une profondeur de 15 à 2,5 pieds selon les marées.	Reconnaissance visuelle, Inventaire, récolte d'artefacts et sondages	Historique 1608-1759	<p>L'Elizabeth and Mary était une barque en bois de 45 tonneaux, construite au XVII<sup>e</sup> siècle en Nouvelle-Angleterre. Propriété de Nicholas Page, Daniel Allin et John Pool, elle a été réquisitionnée en 1690 dans le cadre de l'expédition militaire dirigée par le général William Phips, visant la conquête de Québec. La flotte britannique, composée de 32 navires et de 2 000 miliciens, quitte le port de Nantucket, près de Boston, le 10 août 1690.</p> <p>Après un siège infructueux de la ville de Québec, défendue par le gouverneur Louis de Buade, comte de Frontenac, l'armée de Phips se retire le 18 octobre, affaibli par le froid, la maladie, le manque de vivres et de munitions. Sur le chemin du retour, la flotte est frappée par de violentes tempêtes et subit plusieurs pertes. Quatre navires font naufrage, dont l'Elizabeth and Mary. Peu d'informations sont connues sur les circonstances exactes du naufrage, mais il est rapporté que le navire a disparu sans laisser de trace, avec à son bord les miliciens de la compagnie de Dorchester.</p> <p>Le 24 décembre 1994, l'épave est découverte dans l'anse aux Bouleaux à Baie-Trinité, à faible profondeur, par un plongeur récréatif du Groupe de Préservation des Vestiges subaquatiques de la Manicouagan (GPVSM). Dès janvier 1995, des interventions archéologiques sont initiées afin de documenter et de préserver le site. Trois campagnes de fouilles sont menées entre 1995 et 1997.</p> <p>Les fouilles révèlent une portion du flanc bâbord du navire, longue de 8,5 mètres et large de 2 mètres, comportant 31 membrures, 2 vaigres, au moins 4 bordages et une préceinte. Environ 4 000 artefacts sont extraits, plusieurs emprisonnés dans des concrétions ferreuses. Il s'agit d'objets personnels, d'outils, d'armes et d'accessoires liés à la navigation, à la vie domestique, à l'alimentation, à l'hygiène et à l'habillement, témoignant de la présence à bord de miliciens issus de la noblesse bostonienne.</p>		<p>Bernier, Marc-André, 1995  Bernier, Marc-André, 1996  Bernier, Marc-André et autres, 1997  Bernier, Marc-André et autres, 2008  Groupe de préservation des vestiges subaquatiques de Manicouagan (GPVSM), 2014  Plourde, M. 2010</p>
--------	--	--	---------------	---	--	----------------------	--	--	---

							<p>Les vestiges en bois ont été déplacés et immergés dans un lac voisin afin d'assurer leur conservation, tandis que les objets retrouvés ont été confiés au Centre de conservation du Québec. L'étude des archives de la Nouvelle-Angleterre, notamment des listes de passagers et d'initiales retrouvées sur les objets, a permis de confirmer l'identité de l'épave comme étant celle de l'Elizabeth and Mary.</p>		
--	--	--	--	--	--	--	---	--	--

DiDt-9			Saint-Laurent	À environ 1 km au sud de la Pointe aux Morts	Reconnaissance visuelle	Historique 1800-1899	<p>Le 31 août 1872, la barque française Argo, d'une capacité de 750 tonneaux et commandée par le capitaine Delprate, fait naufrage dans l'anse des Morts, entre Baie-Trinité et les Îlets-Caribou, sur la Côte-Nord du Québec. Partie de Toulon, en France, à destination de Québec, l'Argo transportait une cargaison de vin et de sel. Sur les 19 membres d'équipage, 8 périssent lors du naufrage, dont le capitaine. Les 11 survivants, ainsi qu'une partie du matériel et de la cargaison, sont secourus et rapatriés à Québec quelques jours plus tard. Une vente aux enchères du vin récupéré a lieu au port de Québec au mois de septembre 1872. En septembre 1979, Marc Lefebvre, membre de l'Équipe sous-marine Côte-Nord, découvre une structure en bois immergée dans l'anse des Morts, à l'extrémité est du Petit-Mai (Baie-Trinité), à la pointe aux Morts. Ce fond de bateau correspond vraisemblablement aux vestiges de l'Argo. Les coordonnées approximatives du site sont 49° 27'20.36" N, 67° 14'23.72" O.</p>	L'épave aurait avantage à être étudiée pour mieux l'identifier avant sa disparition complète.	Groupe de préservation des vestiges subaquatiques de Manicouagan (GPVSM), 2014
--------	--	--	---------------	--	-------------------------	----------------------	--	---	--

DiDt-10			Saint-Laurent	Sur la côte, à l'est de DiDt-1	Reconnaissance visuelle	Historique 1800-1899	<p>À la suite du naufrage de l'Argo, les corps des huit marins décédés ont été inhumés dans la forêt située à proximité du lieu du sinistre. Le site funéraire, toujours visible, est localisé à 49° 27'14.5" N, 67° 14'44.9" O. En 1979, un résident de Baie-Trinité signale à l'équipe sous-marine l'emplacement exact d'un crâne récemment découvert et grossièrement enterré. L'équipe procède à un nouvel enfouissement plus respectueux sur place.</p> <p>À quelques mètres des sépultures se trouve également une structure identifiée comme une glacière, vestige probable d'une installation servant au ravitaillement ou à la conservation de provisions. Sa localisation est notée à 49° 27'15.6" N, 67° 14'44.8" O.</p>	Le site des sépultures n'est pas identifié ni protégé.	Groupe de préservation des vestiges subaquatiques de Manicouagan (GPVSM), 2014
---------	--	--	---------------	--------------------------------	-------------------------	----------------------	---	--	--

DiDt-11			Saint-Laurent	À environ 1km au nord de la Baie des Chouinards	Reconnaissance visuelle	Historique 1800-1899	<p>Le 16 mai 1869, la barque en bois Zetus, sous le commandement du capitaine Burns de Leith, quitte Kingston-upon-Hull, en Angleterre, chargée de charbon et en route vers Québec. Accompagnée de la barque Margaret, elle affronte une violente tempête avec des vents d'est-nord-est. Après plusieurs heures de lutte contre les éléments, le Zetus s'échoue sur le rocher Jourdain, situé près des Îlets-Caribou, sur la Côte-Nord du Québec. Les 17 membres de l'équipage périssent dans le naufrage.</p> <p>Le Margaret, naviguant de concert avec le Zetus, fait également naufrage à proximité. Sur les 18 membres d'équipage, seul le premier officier de pont, James Donald, survit. Il retrouve 15 corps des deux équipages et les inhume près du rocher de la Petite Mule, au sud du village des Îlets-Caribou, érigeant deux pierres tombales en mémoire des navires perdus.</p> <p>Les épaves disloquées s'éparpillent sur plus de 7 kilomètres de littoral. Une moitié du Zetus dérive et s'échoue sur la plage derrière l'église des Îlets-Caribou, tandis que l'autre moitié repose au large, à environ 1,4 mille nautique du rivage, par 192 pieds de profondeur. Des débris sont également retrouvés entre le rocher Jourdain et l'île Chouinard, ainsi qu'entre cette dernière et l'anse de la Petite Mule.</p> <p>Le 5 mai 1999, à la suite d'une tempête, des membrures de navire sont découvertes désensablées sur la plage derrière l'église. Alerté, le Groupe de Préservation des Vestiges subaquatiques de la Manicouagan (GPVSM) documente le site par des esquisses, photographies et vidéos. En 2008, une autre section de l'épave est mise au jour à proximité. Des pêcheurs de pétoncles signalent également avoir remonté des fragments de l'épave au large. Toutefois, il demeure difficile de déterminer avec certitude si ces vestiges appartiennent au Zetus ou au Margaret.</p> <p>Le site des sépultures, bien que connu historiquement, n'a pas été localisé précisément à ce jour. Les vestiges de l'épave, souvent ensevelis sous le sable, réapparaissent périodiquement en fonction des conditions météorologiques et des marées.</p>	L'épave aurait avantage à être étudiée pour mieux l'identifier avant sa disparition complète.	Groupe de préservation des vestiges subaquatiques de Manicouagan (GPVSM), 2014
---------	--	--	---------------	---	-------------------------	----------------------	---	---	--

DiDt-12			Saint-Laurent	À environ 1km au sud de la Baie des Chouinards	Reconnaissance visuelle	Historique 1800-1899	<p>Le 16 mai 1869, la barque en bois Margaret, sous le commandement du capitaine Allen, navigue de l'Écosse vers Québec avec une cargaison de charbon. Lors d'une violente tempête d'est-nord-est, le navire s'échoue sur l'île Chouinard, située près des Îlets-Caribou sur la Côte-Nord du Québec. Parmi les 18 membres d'équipage, seul le premier officier, James Donald, survit au naufrage.</p> <p>Le Margaret voyageait de concert avec une autre barque, le Zetus, qui a également fait naufrage lors de la même tempête, entraînant la perte de tout son équipage. Au total, 19 corps provenant des deux navires ont été retrouvés et inhumés à la Petite Mule, un lieu situé à proximité des Îlets-Caribou.</p> <p>Les débris du Margaret se sont dispersés sur environ six kilomètres de littoral, les plus gros fragments ayant été poussés vers la Petite Mule. Des vestiges épars sont parfois découverts entre la pointe de l'île Chouinard et la Petite Mule, témoignant de l'ampleur de la tragédie. Le site exact des sépultures demeure incertain, bien que des recherches aient été entreprises pour le localiser.</p> <p>En juillet 2019, une section de l'épave ou de celle du Zetus a été mise au jour sur la plage des Îlets-Caribou, probablement en raison de fortes marées.</p>	L'épave aurait avantage à être étudiée pour mieux l'identifier avant sa disparition complète.	Groupe de préservation des vestiges subaquatiques de Manicouagan (GPVSM), 2014
---------	--	--	---------------	--	-------------------------	----------------------	--	---	--

DiDt-13			Saint-Laurent	À la Pointe à Poulin, Baie-Trinité	Reconnaissance visuelle, Sondages	Historique 1800-1899	<p>L'épave de la barque Melicite repose sur la plage de Baie-Trinité, entre la décharge de la rivière Trinité et la pointe à Poulin, dans la région de la Manicouagan sur la Côte-Nord du Québec. Ce navire de 1166 tonneaux, construit en 1854 à Hopewell, Nouveau-Brunswick, par l'architecte naval Nehemiah Bennett, a navigué successivement sous pavillon canadien, britannique puis norvégien. Sa longueur était de 57,6 mètres, sa largeur de 11,5 mètres et sa hauteur de 6,7 mètres.</p> <p>Le Melicite partit de Belfast le 23 avril 1883, à destination de Québec, à lège et seulement lesté de pierres. Le 17 mai 1883, dans une brume dense, il s'échoua sur la côte de Baie-Trinité. Les tentatives de renflouement entreprises par les remorqueurs Conqueror 2 et Resolute échouèrent en raison de l'enlèvement trop profond dans le sable. Le navire fut abandonné et vendu aux enchères pour 800 \$. Il fut dépouillé de tous ses équipements de valeur (ancres, mâts en fer, cordages, quincaillerie), mais la carène est demeurée sur place, ensevelie dans le sable. Depuis, l'épave réapparaît périodiquement lors des grandes marées ou après les tempêtes. Plusieurs reconnaissances ont été effectuées, notamment en 1979, 1998, 2002, 2014, 2016 et 2019. Une campagne archéologique dirigée en 2016 a permis de mesurer une structure visible de 58,55 mètres de longueur et de 8,7 mètres de largeur, correspondant aux dimensions historiques du Melicite. Les vestiges se composent principalement de membrures, de bordés, de chevilles en bois, de clous en fer et laiton, de courbes de pont en fer et d'un doublage en bois, éventuellement doublé de cuivre.</p> <p>L'étude dendrochronologique a permis de confirmer l'origine des bois utilisés : pin blanc, pin rouge, pin gris, épinette et mélèze laricin, toutes essences provenant du Nouveau-Brunswick, confirmant l'identité de l'épave. Bien que l'intégrité totale du navire reste à évaluer, le Melicite constitue un témoignage rare de l'architecture navale canadienne du milieu du XIXe siècle. Il illustre aussi la transition vers l'utilisation de structures métalliques et la diversité des matériaux de construction.</p>	Elle reste sous surveillance ponctuelle, et une nouvelle intervention est recommandée dès que les conditions naturelles permettront une meilleure exposition des vestiges.	Delmas, Vincent, 2017 Groupe de préservation des vestiges subaquatiques de Manicouagan (GPVSM), 2014 Phaneuf, Érik, 2020
---------	--	--	---------------	------------------------------------	-----------------------------------	----------------------	---	--	--

DiDt-14			Saint-Laurent	Sur la rive, au fond de l'Anse des Îlets Caribou, à environ 200 mètres de la route 138.	Reconnaissance visuelle		<p>Épave de l'Anse des Îlets Caribou (<i>Vigie</i>) L'épave identifiée correspond à celle de la goélette <i>Vigie</i>, un ancien navire de pilotage en bois de 59 tonneaux, construit à Québec en 1889 par Joseph-Alphonse Auger. Initialement conçue pour la Corporation des pilotes, la <i>Vigie</i> était l'une des deux dernières goélettes-pilotes à voile du Saint-Laurent. Après 16 années de service au Bic, elle fut retirée en 1905, puis vendue à Joseph-Elzéar Bernier, explorateur de l'Arctique. En 1912, Bernier la revend avec profit à Ulric Gagné et à son neveu, Charles-Auguste-Albini Chouinard, de la famille du gardien du phare de l'Île aux Œufs.</p> <p>La <i>Vigie</i> est ensuite exploitée pour le cabotage sur la Côte-Nord, transportant diverses marchandises entre Sept-Îles et Québec. Le 17 octobre 1916, alors qu'elle transportait une cargaison de 65 tonnes de barils de harengs, elle est prise dans une violente tempête de neige. Dans des conditions de brouillard intense, le navire s'échoue sur la côte, à deux milles à l'est des Îlets Caribou. L'équipage, composé du capitaine Ulric Gagné, de son second Joseph Comeau et du matelot Albert Fournier de Moisie, parvient à se sauver. Albini Chouinard, alors enrôlé dans la Marine marchande britannique pendant la Première Guerre mondiale, ne se trouvait pas à bord au moment du naufrage.</p> <p>Le secteur des Îlets Caribou, à une dizaine de kilomètres au nord de Baie-Trinité, est caractérisé par une alternance de côtes rocheuses et de terrasses de plage. Des vestiges attribués à la <i>Vigie</i> ont été signalés dans les années 1980 par Ange-Albert Gauthier, au nord de la rivière Petite-Trinité. Deux localisations possibles ont été identifiées : 49° 32'59.9" N, 67°13'53" O et 49° 32'28.86" N, 67° 13'40.81" O. Le site, recouvert de sable à faible profondeur, se trouve dans une zone littorale dynamique où les conditions de conservation sont instables.</p>	Localisation sommaire (source orale et historique).	Chouinard, R. 2025 Delmas, V. et Mercier Gingras, M., 2016, Vol 3 Groupe de préservation des vestiges subaquatiques de Manicouagan (GPVSM), 2014
---------	--	--	---------------	---	-------------------------	--	--	---	--

DiDu-1	76 ANM 1,5 ANR	12.5	God- bout	Rive est de la rivière de la Trinité, à environ 10 kilomètres de son embouchure.	Inspection visuelle Sondages (5 x 1 m x 1 m)	Autochtone préhistorique indéterminé (12 000 à 450 AA)	Foyer (amas de pierres associées à du charbon de bois et à des os; sable rubéfié autour des pierres) 1 fragment d'outil retouché 43 éclats ( 4 en cherts, 1 en quartz, 1 en quartzite à grain fin et 37 en quartzites du Labrador (Ramah?))	Fouille	Castonguay, D. et Chevrier, D. 1976 Plourde, M. 2010
DiDu-2	60 ANM 2 ANR	10.6	God- bout	Sur la rive sud de la rivière de la Trinité, à environ 10 kilomètres de son embouchure.	Inspection visuelle Récolte de surface Sondages	Autochtone préhistorique indéterminé (12 000 à 450 AA)	Foyer (charbon et os) 1 base de pointe à encoches en coin 1 couteau à pédoncule 11 fragments d'outils retouchés 1 fragment de gouge 1 fragment de hache polie 1 ébauche de hache 106 éclats (87 en quartz, 4 en quartzites, 5 en quartzite à grain fin et 3 en quartzites du Labrador)	Site menacé par l'érosion due à la hausse des eaux provoquées par la présence d'un barrage.	Castonguay, D. et Chevrier, D. 1976 Plourde, M. 2010

DiDu-3		10	Saint-Laurent	4 kilomètres à l'est du phare de Pointe-des-Monts (DhDu-6), à la pointe Steamship.	Reconnaissance visuelle	Historique 1800-1899	<p>L'épave du vapeur Edith Emily repose dans une petite baie située à environ deux milles au sud de Pointe-des-Monts, aujourd'hui connue sous le nom d'anse Steamship. Ce navire de 1120 tonneaux, long d'environ 230 pieds, était commandé par le capitaine Rait. Construit en 1865 à Sunderland, en Angleterre, par J. Blumer &amp; Co., il appartenait à la compagnie John Carter &amp; Co. de Londres. Il s'agissait d'un vapeur mixte à coque en fer, conçu pour le transport transatlantique de marchandises et de passagers.</p> <p>Parti de Liverpool à destination de Montréal, le navire s'échoua le 31 août 1872 dans des conditions de visibilité réduite. Aucun décès ne fut signalé, et l'équipage fut évacué sain et sauf. Après l'échec des tentatives de renflouement, l'Edith Emily fut démantelée sur place pour en récupérer les matériaux de valeur. Un membre de l'équipe de renflouage grava un rocher situé à proximité, aux coordonnées 49° 21'17.9" N et 67° 20'23.4" O, en souvenir de l'événement.</p> <p>En 1984, Napoléon Martin, de l'Équipe sous-marine Côte-Nord, localisa le site submergé à l'aide d'un planeur tracté par bateau, suivant les indications d'un pêcheur nommé Chassé. Le site, situé entre la Pointe Steamship et le rocher gravé, repose sur un fond sablonneux sujet à l'ensablement et au désensablement selon les conditions naturelles.</p> <p>Parmi les vestiges visibles, on trouve un morceau de coque en métal d'environ 20 pieds sur 4 pieds, aggloméré à une coulée de ciment, une technique utilisée à l'époque pour colmater les brèches et tenter de stabiliser les coques endommagées.</p>	L'épave aurait avantage à être étudiée pour mieux l'identifier avant sa disparition complète.	Groupe de préservation des vestiges subaquatiques de Manicouagan (GPVSM), 2014
--------	--	----	---------------	--	-------------------------	----------------------	--	---	--

DjDt-1	10 ANM 10 ANR	9.5	God- bout	À l'embouchure de la Petite ri- vière de la Tri- nité, rive ouest.	Inspection visuelle Récolte de surface 6 puits (1m x 1m) 14 son- dages (50 cm x 50 cm)	Autochtone préhistorique indéterminé (12 000 à 450 AA)	Site en parti détruit, mais une partie est intacte, mais menacée par l'érosion 1976: Pierres chauffées associées à du charbon de bois et des éclats (foyer) 3 fragments d'outils 82 éclats (30 en cherts, 32 en quartz, 4 en quartzites, 2 en quartzites à grain fin et 14 en quartzite du Labrador 9Ramah?)). 1977: Charbon de bois 1 éclat utilisé 49 éclats ( 45 en quartzites et 4 en cherts)	Fouille compète avant d'éventuel amé- nagement de la rive ouest.	Castonguay, D. et Chevrier, D. 1976 Chevrier, Daniel, 1978
DjDt-2	46 ANM 10 ANR	8.3	God- bout	Près de la rivière de la Trinité, à quelques kilo- mètres de son embouchure, rive sud.	Récolte de surface	Autochtone préhistorique indéterminé (12 000 à 450 AA)	1000 fragments de quartz et quartzite	Analyse plus poussée Niveleuse a complètement perturbé la zone.	Castonguay, D. et Chevrier, D. 1976
DjDt-3	76 ANM 30 ANR	7.8	God- bout	Près de la rive sud de la rivière de la Trinité, à 4 kilomètres de son embouchure.	Récolte de surface Sondages	Autochtone préhistorique indéterminé (12 000 à 450 AA)	Une partie du site est remanié, une bonne partie est intacte 1 fragment d'outil retouché 95 éclats (93 en quartz et 2 en quartzites)	Inventaire Fouille	Castonguay, D. et Chevrier, D. 1976

DjDt-4	13.1	Saint-Laurent	Dans le secteur des Îlets Caribou à Baie-Trinité	Reconnaissance visuelle	Historique 1800-1899	<p>L'épave du brick Content repose dans les eaux peu profondes situées à l'embouchure de la Petite rivière de la Trinité, à une vingtaine de kilomètres au nord de Baie-Trinité. Ce navire britannique en bois, doublé de cuivre et jaugeant 279 tonnes, s'échoua dans la nuit du 23 novembre 1843, au milieu des récifs côtiers. Parti de Trois-Pistoles, il fut pris dans une tempête de neige et une visibilité nulle, ce qui mena à son naufrage entre les îlets Caribou et la Petite rivière. Lors de l'échouement, le Content perdit une portion de sa quille et brisa son étambot. Bien que le navire ait pu être renfloué au cours de l'été suivant, plusieurs éléments de sa structure sont demeurés sur le site initial.</p> <p>À l'hiver 1844, les restes du navire et de sa cargaison furent mis en vente aux enchères, et des coupures de presse rapportent qu'il fut ramené vers Métis sur la rive sud. Toutefois, des vestiges importants semblent ne jamais avoir été récupérés. Le Groupe de Préservation des Vestiges subaquatiques de la Manicouagan (GPVSM) prit connaissance de ces découvertes dans les années 2010 et organisa une première plongée en 2011. Cependant, le site était alors entièrement ensablé. Une seconde tentative fut effectuée le 4 septembre 2015, espérant que les conditions aient changé. Les coordonnées approximatives sont les suivantes : pour les morceaux de bois, 49°33'48.9"N / 67°13'55.5"O ; pour les pièces métalliques, 49°33'43.2"N / 67°13'54.3"O ; et pour l'ancre, 49°33'45.5"N / 67°13'56.8"O.</p> <p>La zone est caractérisée par un environnement côtier dynamique, où le sable recouvre et découvre périodiquement les vestiges selon les conditions naturelles. Ce phénomène rend leur observation sporadique et leur accessibilité variable.</p>	<p>L'épave aurait avantage à être étudiée pour mieux l'identifier avant sa disparition complète.</p>	<p>Groupe de préservation des vestiges subaquatiques de Manicouagan (GPVSM), 2014</p>
--------	------	---------------	--	-------------------------	----------------------	---	--	---

ZIA			Saint-Laurent	Dans le secteur du Petit-Mai à Baie-Trinité	Reconnaissance visuelle	<p>L'épave de la barque Bensheim repose à l'extrémité est du Petit-Mai, à la pointe aux Morts, entre Baie-Trinité et les Îlets Caribou. Ce navire en fer de 768 tonneaux, en provenance de Hambourg (Allemagne) et à destination de Québec, s'échoua dans le brouillard le 5 septembre 1905. Jugé irrécupérable, il fut rapidement démantelé sur place pour en extraire les matériaux. Malgré cela, plusieurs fragments métalliques subsistent encore sur le site.</p> <p>L'épave était déjà connue de certains plongeurs lorsque l'Équipe sous-marine Côte-Nord l'identifia en 1979. Devant les actes répétés de pillage, des membres de l'équipe décidèrent de récupérer plusieurs objets, notamment en laiton, pour les préserver et les exposer au vieux phare de Pointe-des-Monts. Une pièce de monnaie portugaise datée de 1872, retrouvée sur place, permit d'identifier formellement le navire comme étant le Bensheim, et non l'Argo, comme on le croyait jusque-là.</p> <p>Aujourd'hui, les vestiges sont répartis entre le site du naufrage, la Société historique de la Côte-Nord et l'exposition permanente du phare de Pointe-des-Monts. Le secteur de la pointe aux Morts, caractérisé par un littoral rocheux et des zones sablonneuses instables, est soumis à des dynamiques marines qui alternent entre ensablement et dévoilement des restes du navire selon les saisons.</p>	<p>L'épave aurait avantage à être étudiée pour mieux l'identifier avant sa disparition complète.</p>	<p>Groupe de préservation des vestiges subaquatiques de Manicouagan (GPVSM), 2014</p>
-----	--	--	---------------	---	-------------------------	---	--	---

ZIA			Saint-Laurent	Îlets Caribou	Reconnaissance visuelle	Historique 1800-1899	<p>Le brick en fer Mohawk, d'une capacité de 257 tonneaux et mesurant 90 pieds de longueur, était commandé par le capitaine John Barclay et affrété par le gouvernement britannique. Lors de son sixième et dernier voyage, il a fait naufrage en 1856 entre les Îlets-Caribou et Baie-Trinité.</p> <p>Après l'échouement, le navire a été dynamité sur place pour faciliter la récupération de matériaux, tels que le fer, l'étain et divers objets métalliques. L'essentiel de la cargaison a été récupéré, ne laissant sur le site que quelques éléments de quincaillerie éparpillés et entièrement concrétionnés sur le fond marin.</p> <p>Le site de l'épave est connu des plongeurs depuis longtemps. Ils y ont découvert divers objets, notamment de la porcelaine, des dés à coudre, des pentures de grange, des fûts à vin, des cuillères, des fourchettes et des épingles.</p> <p>En 1979, l'Équipe sous-marine Côte-Nord, sous la direction de Napoléon Martin, a localisé précisément le site aux coordonnées GPS 49°28'03.27"N, 67° 13'56.53"O.</p> <p>En 2006, une sculpture intitulée "Émergence" a été inaugurée devant le Centre des naufrages du Saint-Laurent à Baie-Trinité. Créée par l'artiste Richard Ferron, cette œuvre est ornée d'une mosaïque composée exclusivement de coquillages et de fragments de vaisselle récupérés dans l'épave du Mohawk. La sculpture illustre le départ des navires d'Europe, la traversée de l'Atlantique, les figures de proue, le vent, les tempêtes, l'arrivée en Amérique et les naufrages dans le fleuve Saint-Laurent.</p>	L'épave aurait avantage à être étudiée pour mieux l'identifier avant sa disparition complète.	Groupe de préservation des vestiges subaquatiques de Manicouagan (GPVSM), 2014
-----	--	--	---------------	---------------	-------------------------	----------------------	--	---	--

ZIA			Saint-Laurent	Îlets Caribou	Reconnaissance visuelle	Historique 1800-1899	<p>Un nouveau site d'épave a été mis au jour en juillet 2019 à l'Anse des Îlets Caribou, entre les rochers des Jourdain et des Chouinard, sur la Côte-Nord du Québec. La découverte a été faite par des résidents du hameau des Îlets-Caribou. Le site, composé de plusieurs membrures et autres vestiges de charpente navale, a été documenté par Erik Phaneuf dans un rapport remis au ministère de la Culture et des Communications en 2020.</p> <p>Les vestiges comprennent notamment huit membrures de chêne, orientées nord-sud parallèlement à la plage, sur environ sept mètres de longueur. Certaines s'élèvent jusqu'à 80 cm au-dessus du fond marin. Deux groupes distincts se distinguent par la largeur des pièces, suggérant une variation architecturale dans la conception. Des goumables (chevilles de bois) et deux chevilles de cuivre sont observables, indiquant une construction postérieure à 1760. De petites concrétions ferreuses signalent aussi la présence d'éléments métalliques liés à la structure.</p> <p>Une pièce boisée rectiligne (C1) a été identifiée comme une possible carlingue, partiellement dégagée sur une longueur de trois mètres. Cette pièce de 13 pouces de côté présente une enture à crocs de type Jupiter oblique, typique des navires de grand tonnage. Une mortaise longitudinale est observée sur sa face supérieure. Une concentration de pierres de lest calcaires se trouve entre cette pièce et les membrures.</p> <p>Des planches intérieures ou vaigres sont également identifiées, formant vraisemblablement le plancher de la cale. Un tonneau de 95 cm de diamètre et une pièce de bois équarrie ont aussi été repérés à proximité, en plus de nombreuses pierres de lest à grain calcaires, certaines ayant été déplacées vers des résidences locales.</p> <p>L'analyse des dimensions architecturales (membrures, carlingue) suggère un navire de plus de 100 pieds de longueur, jaugeant au moins 500 tonneaux. Plusieurs candidats ont été considé-</p>	<p>Il est recommandé que le site reçoive une reconnaissance officielle, qu'un code Borden distinct lui soit attribué, et qu'un suivi soit réalisé dans les années futures. L'analyse pétrologique des pierres de lest et l'identification des essences de bois permettraient de mieux déterminer l'origine du navire. Enfin, des mesures de protection, voire une mise en valeur muséale, sont également suggérées afin de préserver ce témoin du patrimoine maritime de la Côte-Nord.</p>	Phaneuf 2000
-----	--	--	---------------	---------------	-------------------------	----------------------	---	--	--------------

							<p>rés, notamment le Zetus, le Margaret, le Moscow, le Glenalva et le Tyendenaga, tous naufragés aux Îlets-Caribou au XIXe siècle. Le Zetus et le Margaret, deux barques perdues simultanément en 1869, sont les candidats favoris. Toutefois, les différences de bois observées avec le site DiDt-11, associé au Zetus, laissent croire qu'il pourrait s'agir d'une épave distincte.</p>		
--	--	--	--	--	--	--	---	--	--

