

INVENTAIRE ARCHÉOLOGIQUE SUBAQUATIQUE (2021)
PROJET MAJEUR DU PONT DE L'ÎLE-AUX-TOURTES ENTRE
VAUDREUIL-DORION ET SENNEVILLE (Projet 154-15-1176)

DIRECTION DES GRANDS PROJETS DU PONT DE L'ÎLE-AUX-TOURTES ET DE
L'ÉCHANGEUR SAINT-PIERRE



Photo couverture : Zone à l'étude en aval du pont actuel de l'Île-aux-Tourtes (IRHMAS, Néron 2019)

INVENTAIRE ARCHÉOLOGIQUE SUBAQUATIQUE (2021)

PROJET MAJEUR DU PONT DE L'ÎLE-AUX-TOURTES ENTRE VAUDREUIL-
DORION ET SENNEVILLE (Projet 154-15-1176)

DIRECTION DES GRANDS PROJETS DU PONT DE L'ÎLE-AUX-TOURTES ET DE
L'ÉCHANGEUR SAINT-PIERRE

N° de dossier, ministère des Transports : 3116-20-AD02

Mars 2022

Rapport préparé par :

IRHMAS
2020-PIT-05

1930-3 des Érables
Montréal (Québec)
H2K 3V2

Téléphone :
438-886-2197

Courriel : info@irhmas.com
Site web : <https://www.irhmas.com/>

Rapport préparé pour :

Ministère des Transports
Direction des grands projets du pont de l'Île-aux-Tourtes et de l'échangeur Saint-Pierre

500, boulevard René-Lévesque Ouest, 4^e étage
C.P.5 Montréal (Québec) H2Z 1W7

Permis de recherche archéologique délivré à l'IRHMAS

Numéro de permis
21-IRHM-02

Résumé

Le Ministère des Transports du Québec a mandaté l'IRHMAS afin de réaliser les expertises archéologiques en milieu subaquatique dans le cadre des études préalables au projet majeur du pont de l'Île-aux-Tourtes (projet 154-15-1176), reliant Vaudreuil-Dorion à Senneville, incluant des inventaires archéologiques. La zone d'intervention est située sur le territoire des municipalités de la ville de Vaudreuil-Dorion et de Senneville, dans les municipalités régionales de comté (MRC) de Vaudreuil- Soulanges et de l'agglomération de Montréal, faisant partie des circonscriptions électorales provinciales de Jacques-Cartier et de Vaudreuil, des régions administratives de Montréal et de la Montérégie.

Le mandat confié à l'IRHMAS pour cette seconde phase de terrain comprend une prospection visuelle des berges dans l'anse de la rive sud de l'île aux Tourtes et un inventaire visuel des cibles identifiées lors de l'inventaire par télédétection de 2019. Les opérations se sont déroulées en plongée autonome et ont été réalisées entre le 7 et le 21 juillet 2021. L'équipe s'est composée de quatre personnes incluant des archéologues subaquatiques et des plongeurs professionnels. À la suite de cette seconde phase terrain, aucune intervention supplémentaire n'est jugée nécessaire.

Table des matières

| | |
|--|------|
| Liste des figures..... | ix |
| Liste des tableaux | xi |
| Liste des photos | xiii |
| Liste des participants | xv |
| 1. Introduction | 1 |
| 1.1 Objectifs du projet | 1 |
| 1.2 Aire d'étude | 1 |
| 1.3 Contenu du rapport | 1 |
| 2. Méthodologie | 5 |
| 2.1 Système de provenance | 5 |
| 2.2 Méthodologie et équipements..... | 5 |
| 2.3 Déroulement des travaux | 6 |
| 3. État des connaissances | 7 |
| 3.1 Caractérisation du milieu naturel..... | 7 |
| 3.1.1 Environnement actuel et hydrographie..... | 7 |
| 3.1.2 Bathymétrie et nature du fond marin..... | 9 |
| 3.2 L'occupation humaine de la région de l'île aux Tourtes | 9 |
| 3.2.1 Période préhistorique..... | 9 |
| 3.2.2 Les prémices eurocanadiennes et la mission (XVII ^e et XVIII ^e siècles) | 10 |
| 3.2.3 L'industrie forestière et le développement de la voie maritime au XIX ^e siècle | 17 |
| 3.2.4 Le système routier et la navigation de plaisance au XX ^e siècle | 20 |
| 3.3 Naufrages et épaves | 26 |
| 3.4 Interventions archéologiques antérieures | 26 |
| 4. Résultats des travaux archéologiques..... | 28 |
| 4.1 Description générale du milieu naturel..... | 28 |
| 4.2 Inventaire visuel des berges..... | 30 |
| 4.3 Inventaire visuel des cibles..... | 31 |
| 5. Conclusion et recommandations | 36 |

Liste des figures

| | |
|--|----|
| Figure 1 Localisation générale de l’aire d’étude | 3 |
| Figure 2 Localisation de l’aire d’étude (CIDCO 2019)..... | 8 |
| Figure 3 Détail de la Carte du cours du fleuve Saint-Laurent depuis son embouchure jusques et y compris le Lac supérieur, M. de Belmont 1680 (Bibliothèque nationale de France, département Cartes et plans, GE DD-2987 (8662 B) | 11 |
| Figure 4 Détail de la Carte de la Louisiane, Franquelin 1684 (Bibliothèque et Archives Canada) | 12 |
| Figure 7 Détail de la Carte du fleuve Saint-Laurent depuis Montréal jusqu’au Fort Frontenac, anonyme 1740 (Bibliothèque nationale de France, département Cartes et plans, GE SH 18 PF 127 DIV 2 P 8)..... | 15 |
| Figure 8 Bird’s Eye View in 1720. Dr P.E. Brown, present proprietor of Isle aux Tourtes (Anonyme 1893)..... | 15 |
| Figure 9 Détail du Plan de l’Ile de Montréal désignant les chemins publics, les paroisses, les fiefs et les villages qui s’y trouvent, le canal de Lachine, les différentes parties de l’Ile qui ne sont pas encore à l’état de culture (Anonyme 1834, BANQ) | 18 |
| Figure 10 Détail du Plan of lake St.Louis and parts of Lakes of the Two Moutains & Francis, A.LaRue 1837 (BANQ) (le nord est vers le bas)..... | 18 |
| Figure 11 Train sur le pont traversant le canal, Sainte-Anne-de-Bellevue (Wallis 1904, Musée McCord) | 20 |
| Figure 12 Marina de Sainte-Anne-de-Bellevue, mi-XXe siècle (Sainte-Anne-de-Bellevue 2017, en ligne)..... | 21 |
| Figure 13 Arrivant de pêche à Sainte-Anne-de-Bellevue, XXe siècle (Sainte-Anne-de-Bellevue 2017, en ligne) | 22 |
| Figure 12 Localisation des remblais mis en place lors de la construction du pont en 1963-64 (MTQ 2019)..... | 23 |
| Figure 15 Détail de la Carte topographique de Lachine, Department of Defence, Canada 1935 (BANQ) | 24 |
| Figure 16 Photo aérienne du secteur en 1964 (Cartothèque de l’Université de Montréal) | 25 |
| Figure 17 Photos aériennes du secteur en 1971 (Cartothèque de l’Université de Montréal) | 25 |
| Figure 32 Zone d’inspection visuelle des berges, en bleu, et zone d’inspection des cibles, en orange (MTQ)..... | 29 |
| Figure 32 Cibles à vérifier par prospection visuelle..... | 32 |
| Figure 26 Cible MBES8 (SSS28)..... | 33 |

| | |
|-------------------------------------|----|
| Figure 27 Cible MBES2 (SSS12) | 33 |
| Figure 28 Cible MBES7 (SSS30) | 33 |
| Figure 20 Cible MBES3 (SSS9) | 34 |
| Figure 21 MBES19 (SSS59)..... | 34 |
| Figure 22 SSS83 | 34 |

Liste des tableaux

Tableau 1. Emplacement des cibles vérifiées les 20 et 21 juillet 2021 31

Liste des photos

| | |
|---|----|
| Photo 1 Fond marin des berges (IRHMAS, 2021) | 28 |
| Photo 2 Débris de construction (IRHMAS, 2021) | 30 |
| Photo 8 Cible SSS83 | 35 |
| Photo 7 Cible MBES7 (SSS30)..... | 35 |
| Photo 4 Cible MBES8 (SSS28)..... | 35 |
| Photo 6 Cible MBES19 (SSS59)..... | 35 |
| Photo 3 Cible MBES3 (SSS9)..... | 35 |
| Photo 5 Cible MBES2 (SSS12)..... | 35 |

Liste des participants

Ministère des Transports

| | |
|-----------------|---|
| Frank Rochefort | Archéologue, Direction de l'environnement |
| Yann Godbout | Responsable de suivi et de la planification, Direction des grands projets du pont de l'Île-aux-Tourtes et de l'échangeur Saint-Pierre |

IRHMAS

| | |
|--------------------------|---|
| Aimie Néron | Chargée de projet, cheffe de plongée, archéologue subaquatique et plongeuse professionnelle, rédaction et édition |
| Marijo Gauthier-Bérubé | Chargée de terrain, archéologue subaquatique |
| Vincent Delmas | Archéologue subaquatique |
| Justine Rioux | Archéologue maritime, rédaction |
| Olivier Barthell-Mailhot | Superviseur de plongée, plongeur professionnel, technicien en archéologie subaquatique |
| Luc Garand | Plongeur professionnel, technicien en archéologie subaquatique |

Sécurité Nautique

| | |
|----------------------|-----------|
| Frédéric Charbonneau | Capitaine |
|----------------------|-----------|

1. Introduction

1.1 Objectifs du projet

Le ministère des Transports du Québec (MTQ) réalise des études préalables incluant des inventaires archéologiques dans le cadre du projet majeur du pont de l'Île-aux-Tourtes reliant Vaudreuil-Dorion à Senneville (projet 154-15-1176). La première phase d'inventaire archéologique subaquatique a été réalisée à l'automne 2019. À la suite des relevés géophysiques, un inventaire visuel en plongée autonome des cibles identifiées et une prospection visuelle de l'anse de la rive sud de l'île aux Tourtes ont été recommandés, puis ont été effectués à l'été 2021.

La direction des grands projets des ponts de l'Île-aux-Tourtes et de l'échangeur Saint-Pierre a donc mandaté l'IRHMAS afin de réaliser les expertises archéologiques en milieu subaquatique. La zone d'intervention est située sur le territoire des municipalités de la ville de Vaudreuil-Dorion et de Senneville, dans les municipalités régionales de comté (MRC) de Vaudreuil-Soulanges et de l'agglomération de Montréal, faisant partie des circonscriptions électorales provinciales de Jacques-Cartier et de Vaudreuil, des régions administratives de Montréal (06) et de la Montérégie (16) (figure 1).

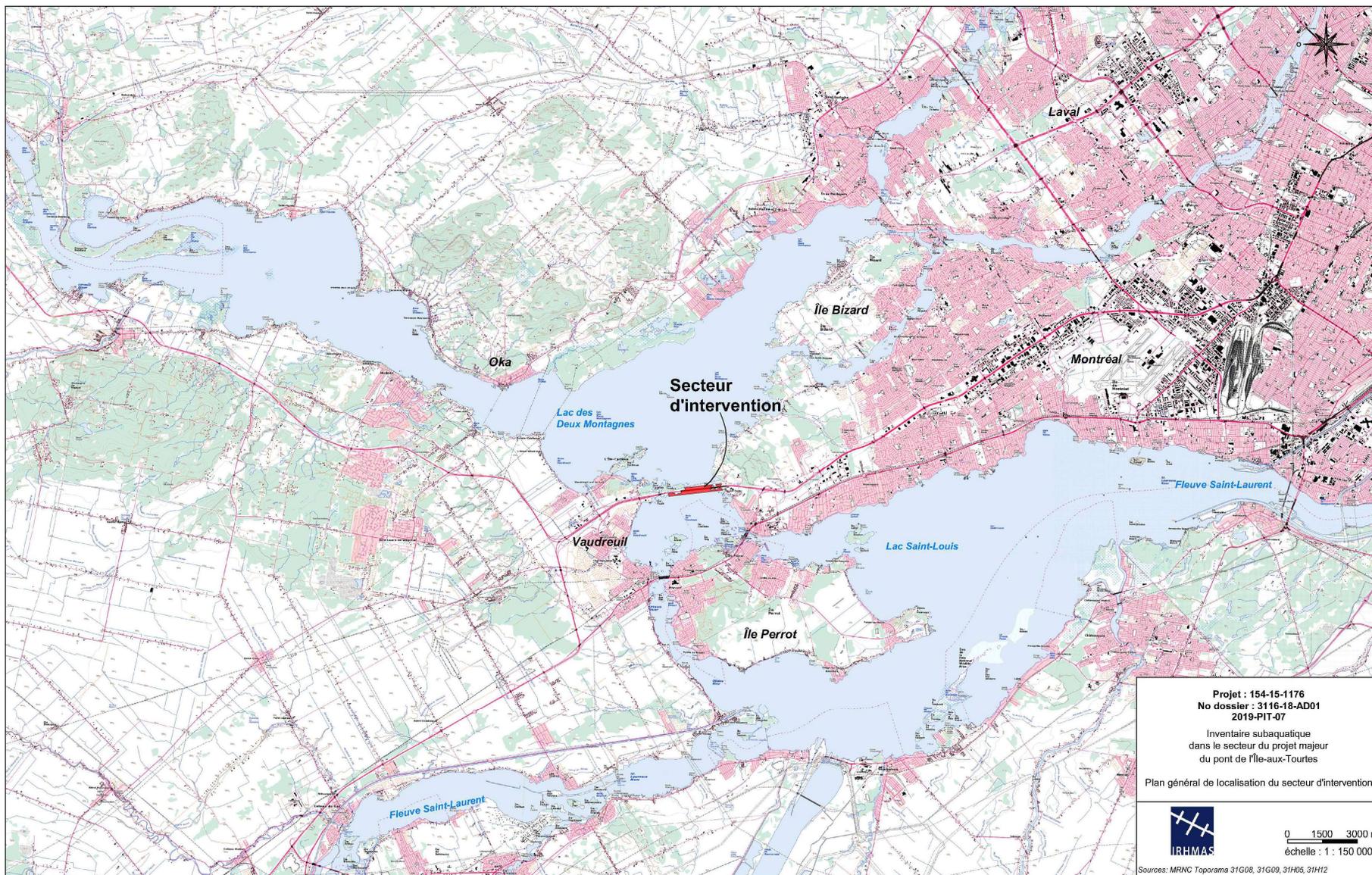
1.2 Aire d'étude

L'aire à l'étude est située au nord de la baie de Vaudreuil, à l'ouest de l'île de Montréal, dans la jonction entre le lac des Deux Montagnes et le lac Saint-Louis. Elle totalise une superficie de 495 600 mètres² parallèle au pont existant, incluant ce dernier dans son emprise, et est toujours immergée même à marée basse. Dans la zone visée, la profondeur du fond marin varie entre 0,3 mètres jusqu'à une profondeur au maximum de 13 mètres au centre du chenal.

1.3 Contenu du rapport

Suivant cette introduction, le chapitre 2 présente une description méthodologique des procédés de recherche archéologique et de l'équipement employés lors de cette seconde phase terrain de l'intervention. La section 3 s'attarde, quant à elle, à brosseur un état des connaissances relatives à l'aire d'étude. Dans cette partie, une chronologie de l'occupation du territoire dans le contexte de l'étude du patrimoine archéologique maritime est aussi décrite. Par la suite, les résultats de l'intervention sont présentés, soit l'inventaire visuel en plongée autonome sur les différentes anomalies observées lors de la télédétection de 2019 dans la zone de travaux majeurs du pont de l'Île-aux-Tourtes, ainsi que la

prospection des berges. Enfin, la dernière section présente une conclusion et des recommandations concernant spécifiquement la zone à l'étude.



Projet : 154-15-1176
 No dossier : 3116-18-AD01
 2019-PIT-07

Inventaire subaquatique
 dans le secteur du projet majeur
 du pont de l'Île-aux-Tourtes

Plan général de localisation du secteur d'intervention



0 1500 3000 m
 échelle : 1 : 150 000

Sources: MRNC Toporama 31G08, 31G09, 31H05, 31H12

2. Méthodologie

2.1 Système de provenance

Les données archéologiques sont normalement consignées selon le mode d'enregistrement en vigueur en archéologie historique au Québec, soit le système de Tikal (opération, sous-opération et lot). Dans le cadre de ce mandat, les données sont consignées sous le code temporaire 2020-PIT-05. Pour l'inventaire par télédétection de 2019, les anomalies avaient été identifiées selon leur type d'instrument. Ainsi, les cibles relevées au sondeur multifaisceaux se nomment MBES-1, celles au sonar à balayage latéral SSS-1 et celles au magnétomètre MAG-1.

2.2 Méthodologie et équipements

NAVIGATION ET TRANSPORT

L'inventaire visuel en plongée autonome a été réalisé à partir de l'embarcation de Sécurité Nautique Québec, un pneumatique d'une longueur de 24 pieds. L'accès à l'eau s'est fait par la marina du Club de Voile de Senneville. En raison de la présence de trafic maritime dans la zone de recherche, la Garde Côtière canadienne a été avertie chaque jour de notre présence afin d'assurer la sécurité de l'équipe et des plongeurs.

TRAVAIL EN PLONGÉE AUTONOME

Les plongées effectuées à partir de l'embarcation suivaient les procédures de plongée scientifique autonome établies dans le *Manuel de plongée archéologique* de l'IRHMAS. Elles respectent les normes de plongée scientifique de l'Association canadienne des sciences subaquatiques (ACSS/CAUS), les normes ACNOR/CSA CAN3-Z275.2-M 2004 sur les équipements et méthodes d'intervention, et celles de la CSA-Z275.4-12 concernant les travaux réalisés en plongée et la compétence des plongeurs. Elles se soumettent aussi à la partie XXVI.I portant sur les travaux sous-marins au sein du *Règlement sur la santé et sécurité du travail* du Québec. À chaque plongée, au moins deux plongeurs travaillent ensemble sous la supervision d'un responsable de plongée et d'un plongeur de sécurité en surface. Les archéologues subaquatiques ainsi que les plongeurs professionnels de l'IRHMAS ont utilisé un équipement de plongée autonome conventionnel. L'équipement comprend un masque plein visage de marque OTS Guardian. Celui-ci est muni d'un système bilatéral Aquacom permettant aux plongeurs de communiquer de vive voix avec la surface.

ENREGISTREMENT VISUEL

La documentation photo et vidéo a été réalisée à l'aide d'appareils GoPro Hero 8.

2.3 Déroutement des travaux

Cette deuxième phase terrain du mandat a été réalisée en juillet 2021 sous le permis de recherche 21-IRHM-02 accordé par le MCC et l'autorisation d'accès du domaine hydrique. L'inventaire visuel sur les cibles identifiées lors des relevés géophysiques de 2019 s'est déroulé les 20 et 21 juillet alors que la prospection visuelle des berges a eu lieu les 7, 8, et 21 juillet. En incluant la mobilisation et le transport, les opérations se sont étalées sur cinq jours, répartis sur deux semaines. L'intervention s'est déroulée en plongée autonome à l'air en suivant les tables de plongée DCIEM. Les plongées sans décompression ont duré en moyenne 20 minutes pour les plongées de vérifications des cibles et 60 minutes pour les plongées de prospection des berges, à des profondeurs d'un maximum de 11,3 mètres. Les opérations se sont donc déroulées sur 15 plongées qui totalisent 601 minutes, ou 10h de travaux en immersion.

Les données générées par l'inventaire archéologique ont été enregistrées numériquement ou dans des carnets de notes. En raison de la mauvaise visibilité rencontrée, il n'a pas été possible de réaliser une couverture photo et vidéo exhaustive des travaux.

3. État des connaissances

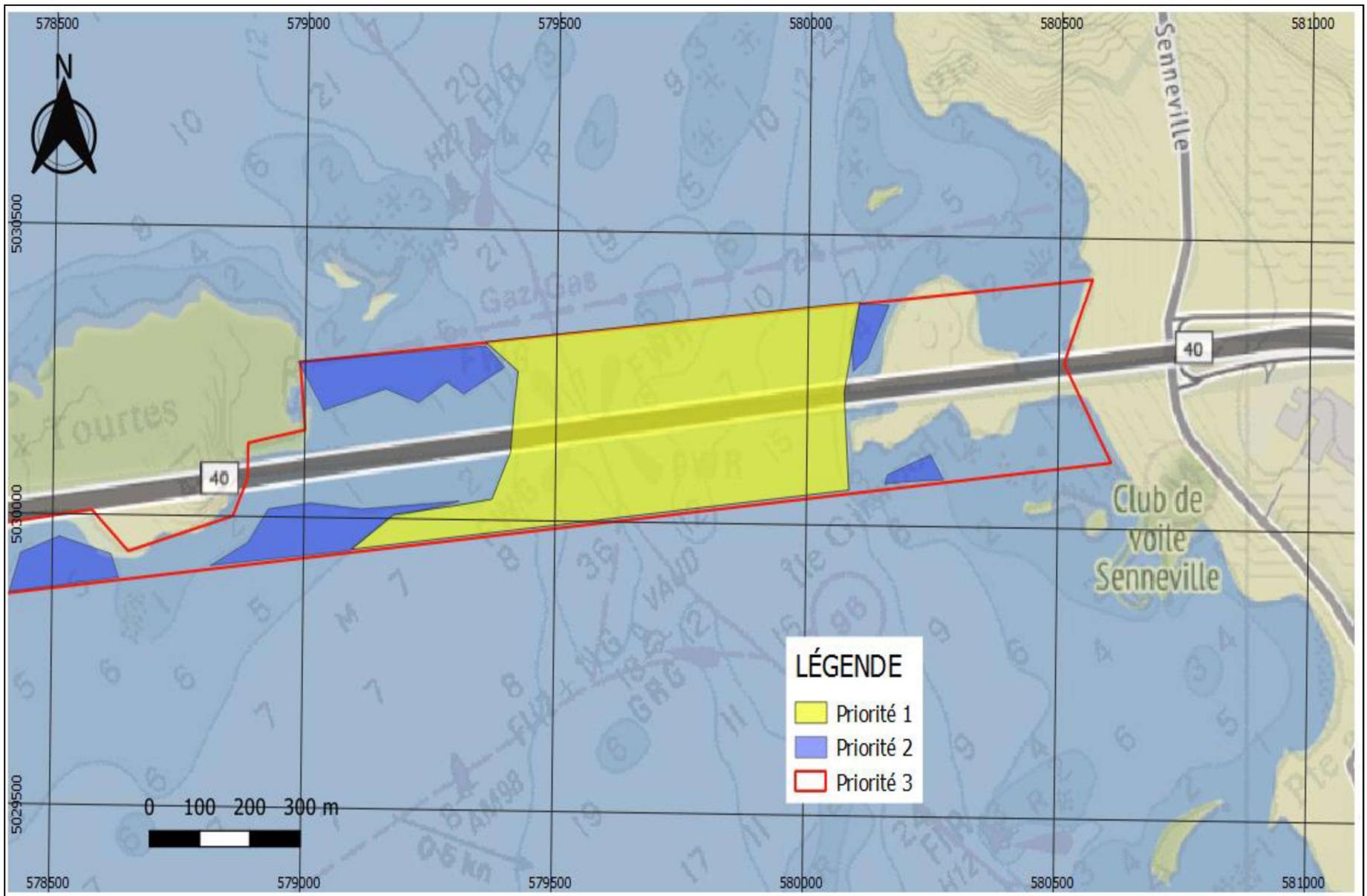
Cette section décrit en premier lieu le cadre naturel du secteur à l'étude notamment l'hydrographie régionale, ainsi que la bathymétrie de la zone spécifique et la nature du fond marin, et les différentes espèces de faune et de flore. En deuxième lieu, la recherche documentaire réalisée dans le cadre du présent mandat s'est attardée principalement à décrire une chronologie historique des occupations en lien avec la navigation du secteur afin de mieux comprendre l'utilisation maritime de la baie de Vaudreuil, tantôt pour le transport commercial, tantôt pour une navigation de plaisance. Enfin, la dernière section présente les interventions archéologiques subaquatiques antérieures à proximité de la zone d'étude.

3.1 Caractérisation du milieu naturel

3.1.1 Environnement actuel et hydrographie

Le secteur du pont de l'île-aux-Tourtes fait partie de la région administrative de la Montérégie et se situe dans les Basses-Terres-Saint-Laurent, à la pointe ouest de l'île de Montréal, dans la région hydrographique de l'Outaouais et de Montréal dans un domaine climatique de type tempéré nordique. La baie de Vaudreuil est partie intégrante du bassin versant de Vaudreuil-Soulanges, à la confluence de la rivière des Outaouais, qui se déverse dans le lac des Deux Montagnes au nord de l'île de Montréal, et le fleuve Saint-Laurent, qui s'écoule dans le lac Saint-François, puis dans le lac Saint-Louis, au sud de l'île de Montréal. Elle comprend quelques îles dont certaines font partie d'une réserve faunique alors que d'autres sont privées (Plante 2009). De ces îles, l'île aux Tourtes et l'île Girwood sont directement adjacentes à la zone d'étude. Plus au sud-est, des écluses et le canal historique de Sainte-Anne-de-Bellevue sont les témoins d'anciens rapides se déversant dans le lac Saint-Louis, en moyenne 1 mètre plus bas que le niveau de la baie de Vaudreuil.

La région de la baie de Vaudreuil et entourant celle-ci présente plusieurs ressources animales, notamment pour les espèces aviaires : le balbuzard pêcheur, la bernache du Canada, le canard colvert, le goéland argenté, le goéland marin, le martin pêcheur et le grand cormoran (Plante 2009); et pour les espèces aquatiques : la perchaude, le grand brochet, l'esturgeon jaune, l'achigan, la barbotte brune et le maskinonge, sans oublier plusieurs espèces diverses de reptiles et de mammifères. Quant aux spécimens d'arbres, on retrouve dans le secteur principalement l'érablière à caryer cordiforme, ainsi que le frêne de Pennsylvanie, le céphalanthe occidental et différentes variétés de chênes (COBAVER-VS 2014 : 78; Artefactuel 2014, MERN, Robitaille, 1999, Peterson 1966).



3.1.2 Bathymétrie et nature du fond marin

L'île aux Tourtes et les environs présentent un relief très plat et la baie de Vaudreuil est un plan d'eau relativement calme, dont le niveau d'eau n'a presque pas changé depuis le retrait de la mer de Champlain, entre 21,5 et 24,8 mètres d'altitude NMM en fonction des saisons (MELCC 2019). La bathymétrie de la zone est cependant variable puisque la zone est parsemée de hauts fonds à plusieurs endroits. Le fond marin se situe donc entre 0,3 mètres et peut aller jusqu'à une profondeur de 13 mètres dans le centre du chenal du secteur à l'étude. De part et d'autre, le lac des Deux Montagnes plonge au point le plus profond à 50 mètres, mais la profondeur moyenne et celle des baies demeurent relativement peu profondes, autour de 2 mètres. Le lac Saint-Louis, quant à lui, possède une profondeur moyenne de 3,4 mètres, excepté dans le chenal de la voie maritime qui tourne autour de 12 mètres, une profondeur maximale de 28 mètres dans la fosse de Beauharnois, et se situe à une altitude de 19 mètres NMM (GrandQuebec 2015; La Violette 2004 : 99).

Quant à la nature du fond marin :

Le substrat rocheux formant l'assise de l'île aux Tourtes est toutefois entièrement constitué par les grès de Postdam [datant de Précambrien]. Les dépôts meubles sont dominés par un till indifférencié très pierveux d'origine glaciaire, mais qui a subséquemment été mélangé par le haussement de la mer de Champlain. Cette dernière a également déposé sur le till, dans la majeure partie de la région, des argiles gris-bleu. Les autres types de dépôts meubles observés dans la région de Vaudreuil-Dorion sont des dépôts lacustres et marins, des dépôts alluvionnaires, ainsi que des dépôts caractéristiques d'un délavage fluvio-glaciaire (Transit Analyse, 1992 dans Artefactuel 2014; COBAVER-VS 2015).

En juin et en juillet, le fond marin près des berges se recouvre également de végétation dense, incluant plusieurs spécimens d'algues vertes (Archéotec 2007).

3.2 L'occupation humaine de la région de l'île aux Tourtes

La navigation dans la baie de Vaudreuil s'inscrit à la fois dans l'histoire des cours d'eau qui s'y déversent, soient la rivière des Outaouais et le fleuve Saint-Laurent ainsi que leur bassin versant respectif, mais également dans celle du développement des occupations sur leurs berges, des campements temporaires autochtones notamment à l'île aux Tourtes au développement religieux, militaire, commercial et urbain des municipalités adjacentes telles que Vaudreuil-Soulanges, Senneville et Sainte-Anne-de-Bellevue.

3.2.1 Période préhistorique

Le retrait de la mer de Champlain s'effectue à partir de 10 000 ans AA, suivi de celui du

lac Lampsilis. Les eaux de la région montréalaise se retirent donc graduellement jusqu'au niveau actuel entre 9000 et 8000 AA. Le secteur de la baie de Vaudreuil et de l'île aux Tourtes est à la croisée des chemins entre les eaux brunes de la rivière des Outaouais au nord et l'apport des eaux vertes des Grands Lacs via le fleuve Saint-Laurent au sud se déversant toutes dans le lac Saint-Louis. De cette confluence environnementale entre l'apport riche de particules en suspension et une diminution de l'acidité de l'eau, découle une diversité de ressources à exploiter et consommer autant dans la chasse que dans la pêche. En parallèle sur des millénaires, la zone est donc naturellement devenue une jonction entre diverses cultures et un territoire d'échanges commerciaux fructueux, particulières entre les différents groupes Algonquins et Iroquois. Plus tard, le secteur deviendra une position stratégique dans la route des fourrures entre les Autochtones et les Eurocanadiens (SAHIT 2019, en ligne; GrandQuébec 2015a, en ligne; Artefactuel 2014 : 19; Archéotec, 2002 : 24; Remparts 2000 : 17-18).

La plus ancienne occupation sur l'île aux Tourtes remonte à l'Archaïque laurentien (6 000 à 3 500 ans AA), témoignant de traces de fabrication et de modification d'outils lithiques liés à des activités de pêche et de camps de chasse temporaires de l'Archaïque post-laurentien (4000 à 3500 ans AA) sur les plateaux les plus élevés. Quant aux occupations subséquentes, des artefacts du Sylvicole inférieur (3000 à 2400 ans AA) et supérieur (1000 à 450 ans AA) ont été mis au jour entre autres dans la partie nord-est du site, dont les conditions semblent plus propices à l'accessibilité et au déplacement sur l'eau (Artefactuel 2014 : 18-19; Archéotec 2007: 153, 165).

Au cours de cette période préhistorique, les populations amérindiennes afin d'avoir accès aux rives opposées et aux différentes îles du secteur devaient réaliser leurs déplacements et leurs échanges sur les différents lacs ainsi que dans les zones de rapides de la région à l'aide d'embarcations de petit tonnage telles que des canots ou des pirogues, comme le décriront plus tard les documents historiques à l'arrivée des premiers Européens.

3.2.2 Les prémices eurocanadiennes et la mission (XVII^e et XVIII^e siècles)

Jacques-Cartier lors de ses premières visites sur le fleuve n'ira pas plus loin que l'archipel montréalais en raison de la présence de rapides dangereux. En 1603, Samuel de Champlain nomme ces rapides Sault Saint-Louis qui seront par la suite connus sous le nom des rapides de Lachine (Murray 2008 : 24-25). Ce « sault » est inscrit sur la carte de Lescarbot en 1611 et celle de Champlain en 1632 (Trudel 1961). En 1613, Champlain visite le secteur, jusqu'aux rapides de Vaudreuil à l'embouchure de la rivière Quinchien, après avoir traversé le lac des Deux Montagnes :

« nous passâmes un sault, qui est appelé (...) Quenechouan qui est remply de pierres et de rochers...» (Jeannotte 1964). L'hydronyme est d'origine algonquine selon le chanoine Adhémar Jeannotte signifiant « petit rapide » (Jeanotte 1964; Commission de toponymie du Québec 1984).

Ce n'est qu'en 1680, à l'arrivée du sulpicien François Vachon de Belmont et en 1684 sur la carte des possessions françaises de Jean Baptiste Louis Franquelin que sont indiqués pour les premières fois les lacs Saint-Pierre, Saint-Louis, Saint-François et « Long Sault-Lac des 2 montagnes » (figures 5 et 6) (Belmont 1680; Franquelin 1684; GrandQuebec 2015b, en ligne). Sur la carte de Belmont, à noter la présence d'un chapelet d'îles au « bout de l'isle » de Montréal au nord de l'Isle Perrot. Bien que ces îles ne soient pas nommées, il est logique que l'île aux Tourtes et l'île Vaudreuil (aujourd'hui l'île Cadieux) soient déjà connues à cette époque.



Figure 3 Détail de la Carte du cours du fleuve Saint-Laurent depuis son embouchure jusques et y compris le Lac supérieur, M. de Belmont 1680 (Bibliothèque nationale de France, département Cartes et plans, GE DD-2987 (8662 B))

Au cours du XVII^e siècle, le secteur voit naître les établissements des premières communautés permanentes malgré le climat instable dû aux guerres et aux raids entre les Cinq Nations et l'alliance francoamérindienne qui limitent l'expansion des occupations eurocanadiennes. À la suite du développement du fort Ville-Marie, divers établissements missionnaires et/ou commerciaux voient le jour plus à l'ouest dans l'archipel: le fort de La Prairie en 1647, la maison Saint-Gabriel en 1667, le poste d'approvisionnement de traite de Jacques Le Ber

et Charles Le Moyne à Lachine en 1669 et le domaine LePailleur à Châteauguay en 1673. Senneville est également l'une des plus anciennes localités du Québec et voit le jour en 1679, lorsque Le Moyne et Le Ber deviennent propriétaires associés de la pointe ouest de l'île. Le premier moulin à vent en pierre y est construit en 1686 autour duquel s'installent les colons. Les déplacements dans la Nouvelle-France entre les installations comprennent notamment le transport de vivres, de marchandises, de matériaux et de personnes (marchands, habitants, missionnaires et militaires) par voie d'eau, étant le seul mode de transport à être utilisé dans toute la colonie, jusqu'à l'ouverture d'une route carrossable en 1735 entre Québec et Montréal (Histoire du Québec 2019, en ligne; Provencher 1988 : 13 et Hamelin 1960: 32 dans Murray 2008 : 25).



Figure 4 Détail de la Carte de la Louisiane, Franquelin 1684 (Bibliothèque et Archives Canada)

Malgré la fortification de la plupart des hameaux de la région, deux événements violents marquent la région en 1689 : le massacre de Lachine et la bataille du lac des Deux Montagnes. Dans la nuit du 4 au 5 août, des Iroquois traversent le lac Saint-Louis jusqu'à Lachine où 200 personnes sont massacrées et 120 autres sont conduites en captivité. Les Iroquois demeurés dans la région représentent toujours une menace pour les habitants de l'île de Montréal et des villages environnants et en octobre, le gouverneur Denonville dépêche donc un groupe d'éclaireurs, composé de 28 coureurs des bois sous le commandement des Sieurs Dulhut et d'Ailleboust de Manthet. Au lac des Deux Montagnes, ils tombent sur 22 Iroquois en canots dont 18 sont tués et 3 gardés prisonniers. Cet événement donna lieu à la désignation d'un lieu historique national du Canada en 1925 (CLMHC 1972; GrandQuébec 2015b, Histoire du Québec 2019b).

À la signature de la Grande Paix de 1701, les routes fluviales sont désormais libérées et l'expansion du secteur reprend. Ce traité permet l'essor du commerce des fourrures et des efforts missionnaires de la grande région montréalaise, alors que le roi concède des terres en parallèle, notamment les titres de seigneuries de Vaudreuil et de Soulanges en 1702 qui incluent le « droit de chasse, pesche et traite avec les sauvages dans toute l'étendue de la dite concession » (Bresner 2001; Transit analyse 1992 : 33). D'autres postes de traite permanents et villages voient le jour. Le fort de Senneville est érigé en 1702¹ ainsi que la mission de l'île aux Tourtes en 1703, suivi du premier domaine seigneurial à Pointe-du-Moulin dans l'île Perrot en 1705 (Artefactuel 2014; Murray 2008 : 26; Archéotec 2002; Histoire du Québec 2019, en ligne).

Philippe de Rigaud, marquis de Vaudreuil, devient aussi propriétaire de l'île aux Tourtes en 1702 et assure ainsi une mainmise commerciale sur la route des fourrures provenant des Pays d'en Haut avec une position stratégique entre le lac des Deux-Montagnes et la pointe ouest montréalaise. Le secteur de l'île aux Tourtes connaît au début du XVIII^e siècle sa période la plus intense d'occupation. Vaudreuil y permet l'installation d'une mission sulpicienne en 1704, qui sera dirigée par le prêtre René Charles Breslay sur l'île, qui est d'ailleurs déjà connue des Nepissingues sous le nom de *Ouanagassing* (figure 7). Un espace de six arpents est réservé au roi pour l'érection d'un fort qui sera construit cinq ans plus tard. Une église en pierre y sera aussi édifiée (SAHIT 2019, en ligne; Artefactuel 2014 : 19; Archéotec 2002; Remparts 2000) alors qu'un espace d'environ quarante arpents servira à l'établissement d'un village Nepissingues. D'autres nations principalement algonquines fréquentent

¹ En 1777, le fort de Senneville est détruit par un incendie. Des vestiges du fort se trouvent sur une propriété privée (BiF1-2) et a fait l'objet d'un inventaire archéologique par Ethnoscop en 2004 (Ethnoscop 2006; Histoire du Québec 2019, en ligne).

aussi la mission notamment des Abénaquis, des Cris, des Loups, des Machakantbis, des Mississagués, des Renards, des Saulteux et des Témiscamingues (Remparts, 2000 : 41).



Figure 5 Détail de la Carte du fleuve Saint-Laurent depuis Montréal jusqu'au Fort Frontenac, anonyme 1740 (Bibliothèque nationale de France, département Cartes et plans, GE SH 18 PF 127 DIV 2 P 8)

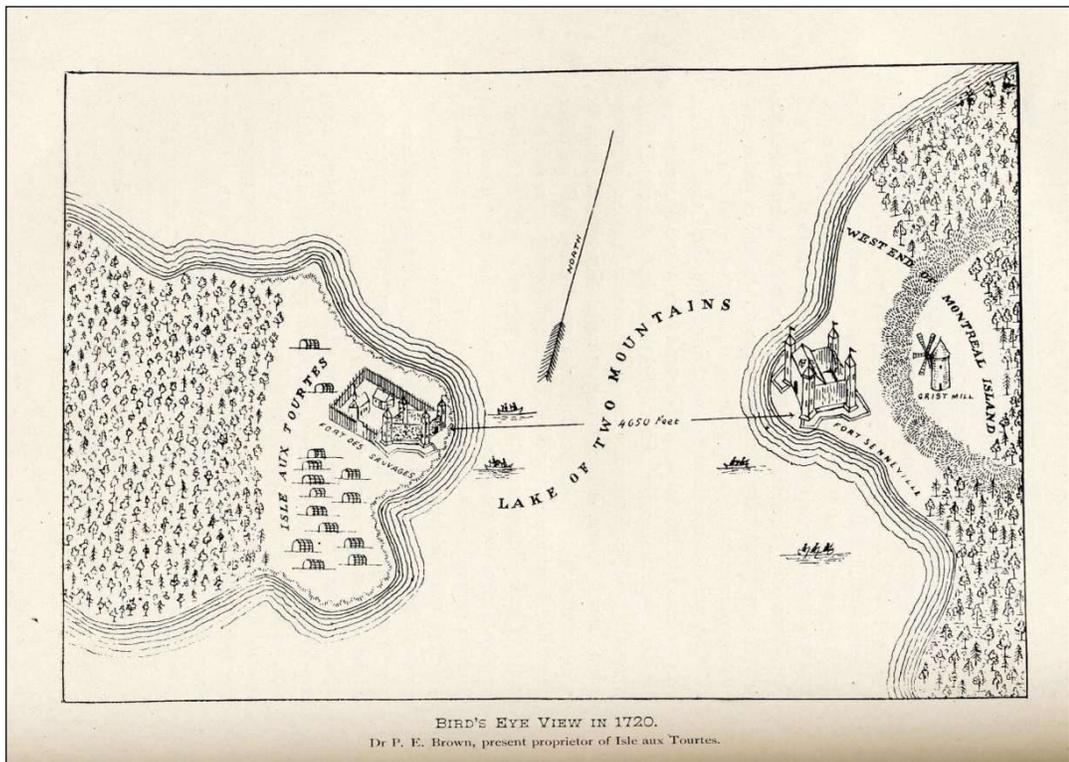


Figure 6 Bird's Eye View in 1720. Dr P.E. Brown, present proprietor of Isle aux Tourtes (Anonyme 1893)

La navigation du secteur est très active en saison estivale pour la traite, le transport de marchandises et les activités de la vie quotidienne entre les deux rives de l'île aux Tourtes et Senneville, ainsi que pour la construction des bâtiments dans les villages en développement. Par exemple en 1710, le commandant du fort, René Godefroy de Linctôt, s'établit sur l'île aux Tourtes avec sa famille (Remparts 2000 : 78) et fait transporter, par voie fluviale, une maison en pièce sur pièce pour les héberger (25 pieds sur 15 pieds). En 1720, cependant, les Sulpiciens réaménagent les missions de la région et les rassemblent entre autres à Oka. Le commerce illicite et la présence d'alcool sur l'île crée des conflits, notamment en 1723 lorsque le poste est accusé d'avoir détourné près de 80 canots de fourrures en direction de Montréal. Vaudreuil décède en 1725 et la mission de l'île aux Tourtes sera officiellement délaissée en 1727 (Artefactuel 2014 : 20; Murray 2008).

À partir de 1740, le secteur voit une augmentation de l'exploitation du bois. En effet, les forêts bordant la rivière Quinchien notamment font l'objet d'une exploitation intense par l'administration coloniale et le bois transite par la baie de Vaudreuil, puis par les rapides de Sainte-Anne jusqu'au lac Saint-Louis et enfin par les rapides de Lachine jusqu'à l'archipel montréalais. Les chênes et les pins rouges sont alors particulièrement recherchés pour la construction de bordages de navires (Ratio 2010 dans COBAVER-VS 2014 : 122).

En 1752, l'ingénieur Louis Franquet fait un voyage de Québec à Montréal, où il accoste à la Canoterie. À partir de cette intendance, il visite les différents postes le long du fleuve Saint-Laurent et relate dans ces récits son passage sur le fleuve devant certains établissements tel que la baronnie de Longueuil, le village du Sault St-Louis et celui « de la chine » à bord du « *batteau* [plat] affecté aux tournées de Mr. l'Intendant » (Franquet 1889 : 5-6). Il décrit notamment les rapides de Lachine considérés comme un passage dangereux du secteur, puis sa remontée jusqu'au lac des Deux-Montagnes :

[...] vis-à-vis l'Eglise Ste. Anne où est un petit rapide à terre avant d'y arriver; il est court, scitué entre la dite église et la dite isle à Pérot [...] Au delà de l'Eglise de Ste. Anne, traversés le fleuve. Passés devant la pointe de l'Ouest de la dite isle Pérot, laissés plusieurs petites iles scituées en avant de la dite pointe pour nous rendre dans le chenal de l'isle aux tourtes et la grande terre où est le seigneur de Vaudreuil. Parvenu à l'extrémité de cette dernière isle, aperçu le chateau de Senneville flanqué de quatre petits bastions et scitué à la pointe de l'île de Montréal. Que de l'île aux tourtes on découvre la rivière des outaouais dite la grande rivière, la terre du Nord de l'isle de Montréal, l'isle Jésus scituée dans le chenal qui sépare ces deux isles, et celle Bizarre, que l'on aperçoit en avant de cette dernière. (Franquet 1889 : 41)

Quant aux terres du secteur villageois de Vaudreuil-Dorion, des censitaires s'adonnent à l'agriculture et à l'élevage dès le XVII^e siècle et conservera cette vocation agricole jusqu'au tournant du XX^e siècle, où se développeront bon nombre de résidences liées à la villégiature (Ville de Vaudreuil-Dorion et Musée régional de Vaudreuil-Soulanges 2017, en ligne).

3.2.3 L'industrie forestière et le développement de la voie maritime au XIX^e siècle

Le régime anglais voit la continuité du commerce des fourrures avec les autochtones et une accélération du développement urbain de la grande région montréalaise au début du XIX^e siècle. À la fin des années 1780, des immigrants écossais associés à la Compagnie du Nord-Ouest s'installent à Sainte-Anne-de-Bellevue et dans d'autres municipalités de la région, notamment Simon Fraser, un marchand de fourrures. Graduellement, une vocation industrielle domine peu à peu le secteur, incluant notamment l'implantation d'un moulin à farine et plus tard la construction d'un moulin à carder sur le bord du rapide, qui deviendra bientôt le canal et l'écluse actuels (Sainte-Anne-de-Bellevue 2017, en ligne). La carte de 1834 (figure 9) indique l'emplacement du moulin dans les rapides, la localisation des ruines du fort de Senneville ainsi que les points où des traversiers ont été mis en place pour les déplacements d'une rive à l'autre.

L'exploitation forestière devient au début du XIX^e siècle la deuxième activité économique en importance dans le comté, et plusieurs chantiers situés en bordure de la rivière du Nord fournissent du travail durant la période hivernale à des journaliers pratiquant la coupe dans la région du lac des Deux-Montagnes. L'exploitation de diverses essences tel que le frêne, l'érable, l'hêtre, le chêne et le bouleau amène l'implantation de plusieurs moulins à scie (Laurin 2000 : 34; Rochon 2000, en ligne). Le plan de LaRue de 1837 (figure 10) du secteur illustre la baie de Vaudreuil et la rivière Quinchien dont les forêts sont toujours exploitées, au sud de laquelle est indiqué la présence d'un moulin à proximité de l'île Perrot. Les traversiers sont encore localisés sous l'appellation *ferry*.

À la même période, de grandes barges à voile en bois, particulièrement les bateaux « Durham » servent au transport sur la rivière des Outaouais. Elles disparaissent progressivement avec la venue du navire à vapeur, qui offre plus de vitesse, de maniabilité dans les endroits sensibles et de facilité à remonter les cours d'eau. L'essor industriel influencera la modernisation des structures et des modifications aux modes de transport des passagers et des marchandises (Piédalue 2014 : 13).



Figure 7 Détail du Plan de l'Île de Montréal désignant les chemins publics, les paroisses, les fiefs et les villages qui s'y trouvent, le canal de Lachine, les différentes parties de l'Île qui ne sont pas encore à l'état de culture (Anonyme 1834, BANQ)

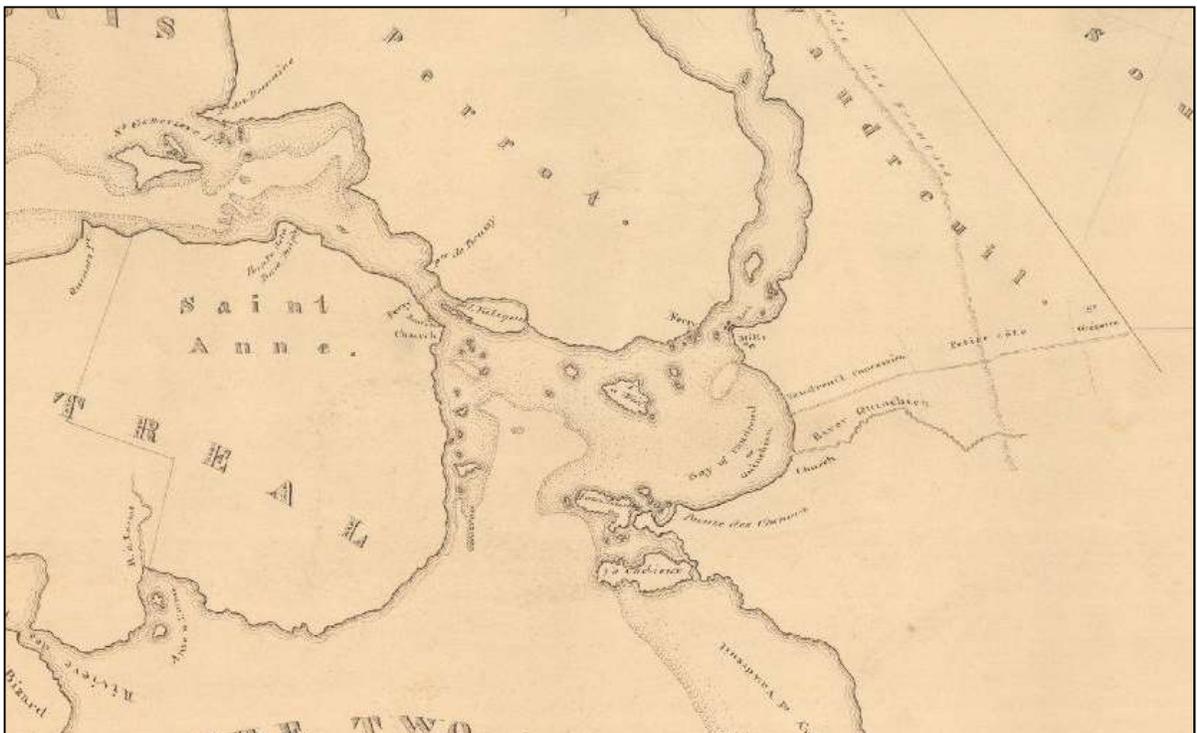


Figure 8 Détail du Plan of lake St.Louis and parts of Lakes of the Two Moutains & Francis, A.LaRue 1837 (BANQ) (le nord est vers le bas)

Outre la drave qui prend une place importante dans l'utilisation des cours d'eau, la voie navigable est aussi utilisée pour le transport grandissant d'immigrants, de marchandises, incluant le bétail destiné au marché de Montréal, et de bois de construction. Ces besoins augmentent et engendrent l'aménagement de canaux pour la navigation dont le canal de Sainte-Anne-de-Bellevue à la moitié du XIX^e siècle. En effet, le gouvernement fédéral entame à partir de 1832 la construction d'un vaste réseau de canaux reliant Montréal à New York, via le fleuve Saint-Laurent et les rivières Rideau, Cataraqui et des Outaouais, ainsi que Montréal à Ottawa, puis Kingston dans le lac Ontario. L'objectif est d'optimiser le rôle des voies navigables en permettant de contourner des obstacles naturels, ce qui aura un impact direct sur les compagnies privées et les différentes industries dépendantes du trafic maritime.

Le canal et l'écluse de Sainte-Anne-de-Bellevue sont construits en maçonnerie de pierres de 1840 à 1843 par la Commission des travaux du Canada-Uni. Ces infrastructures sont modifiées en 1879-1883, puis modernisées à de nombreuses reprises au XX^e siècle, notamment élargies pour permettre le passage de navires de plus gros tonnage. L'importance de cet ouvrage influence grandement le développement de la municipalité, mais témoigne aussi de prouesses technologiques réalisées en génie maritime pour l'époque. De surcroît, le canal relie le lac Saint-Louis et lac des Deux-Montagnes par la baie de Vaudreuil et constitue de ce fait non seulement la porte d'entrée de la rivière des Outaouais, mais aussi l'unique voie d'accès vers les Grands Lacs. Le canal permettra le transit de dizaines de milliers de passagers et d'immigrants à bord de bateaux à vapeur et le transport de radeaux de bois par les cageux (Parcs Canada 2020a et 2020b, en ligne; Sainte-Anne-de-Bellevue 2017, en ligne).

Dans une autre perspective, les rives de Vaudreuil, Senneville et Sainte-Anne-de-Bellevue ont longtemps fait l'objet d'exploitation agricole, mais à la fin du XIX^e siècle, les berges montréalaises à l'aspect champêtre et pittoresque deviennent recherchées principalement par la bourgeoisie anglophone, qui en fait un lieu de villégiature par excellence. En cela, la municipalité de Sainte-Anne-de-Bellevue s'insère dans le mouvement qui touche tout l'ouest de l'île et développe des clubs nautiques, hôtels, courts de tennis et terrains de golf témoignant de l'achalandage estivale (Sainte-Anne-de-Bellevue 2017, en ligne; Ville de Montréal N/D). Des visites notamment aux ruines du fort de Senneville sont très prisées à cette époque. En 1866, Mme Girdwood, l'épouse du docteur G.P Girdwood y est prise en photo lors de la visite d'un parcours riverain. Également, un article dans le Monde Illustré le 22 juillet 1899 mentionne le fort comme attrait touristique (Lapointe 2014) :

Le 12 juin dernier, la Société des Numismates de Montréal allait visiter les ruines du Fort de Senneville. Le voyage n'est pas long, mais il est fort agréable. On va par Lachine, où l'on prend le bateau à vapeur jusqu'à Sainte-Anne de Bellevue; de là, on peut se rendre à pied, ou, en prenant une embarcation, contournant le village et se dirigeant sur la pointe de l'île; là se trouvent les ruines du Fort.

Quant à l'île aux Tourtes, elle change plusieurs fois de propriétaire tout au long du XIX^e siècle et sera transférée finalement en 1891 au docteur Peter Elie Brown, qui y fait construire des chalets afin de profiter également du potentiel de villégiature du secteur. Un muret de pierres sur les berges est également construit pour freiner l'érosion. L'anse de la partie est de l'île est ainsi aménagée pour abriter des embarcations de petit tonnage (Archéotec 2007; Artefactuel 2014; Transit analyse 1992).

3.2.4 Le système routier et la navigation de plaisance au XX^e siècle

À partir de 1886, l'industrie délaisse le bois d'œuvre, mais continue l'exploitation forestière puisque les usines de pâte et papiers prennent la relève. Les bateaux approvisionnent donc toujours les moulins, mais transportent également de l'huile et davantage de produits finis (Piédalue 2014 : 12-13).

À partir de la moitié du XIX^e siècle, le chemin de fer fait son apparition et le *Grand Tronc Railway* relie Montréal à Toronto, passant par Sainte-Anne-de-Bellevue au-dessus du canal, l'île Perrot et Vaudreuil-Soulanges. En 1891, un autre pont ferroviaire est construit en parallèle par le *Canadien Pacifique* sur le canal. Comme c'est le cas ailleurs, l'apparition du chemin de fer et le déclin de l'industrie forestière viennent graduellement modifier la vocation commerciale du canal de Sainte-Anne (figure 11). En 1924, le gouvernement du Québec y construit le pont Galipeau pour le passage des

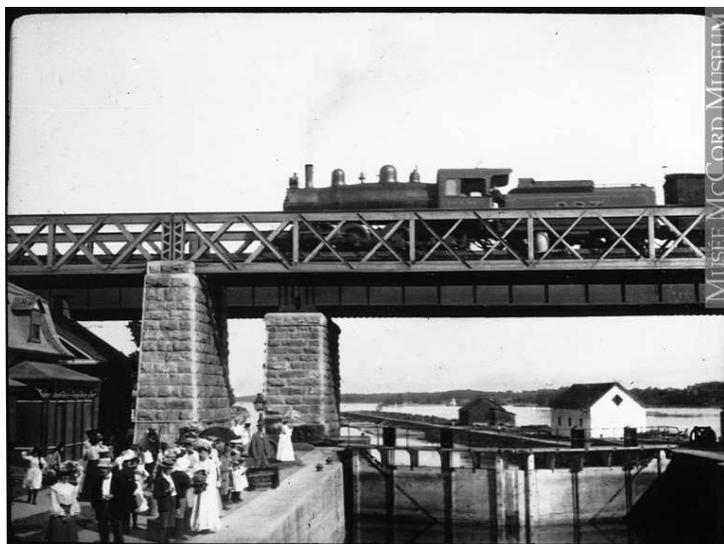


Figure 9 Train sur le pont traversant le canal, Sainte-Anne-de-Bellevue (Wallis 1904, Musée McCord)

automobiles sur l'autoroute 20. Le chemin de fer supplante définitivement la navigation comme moyen de transport, le canal et les écluses changent donc de vocation et en 1963, le canal ne dessert plus que la navigation de plaisance (figure 12) (Parcs Canada 2020a et 2020b, en ligne; Sainte-Anne-de-Bellevue 2017, en ligne).



Figure 10 Marina de Sainte-Anne-de-Bellevue, mi-XXe siècle (Sainte-Anne-de-Bellevue 2017, en ligne)

Entre 1929 et 1939, la pêche commerciale est aussi une activité importante sur le fleuve Saint-Laurent, le lac des Deux-Montagnes et leurs tributaires principaux. Aujourd'hui, cette activité est toujours permise par endroits, mais son importance a grandement diminué depuis l'adoption de règlements plus sévères, la décroissance de la ressource et l'interdiction de vendre certaines espèces contaminées (Robitaille 1999; COBAVER-VS 2014 : 120-122). Aujourd'hui les habitants et les touristes pratiquent la pêche à la ligne récréative (figure 13) dans tout le secteur entre le lac des Deux Montagnes et le lac Saint-Louis lors de la saison navigable ainsi que la pêche blanche ou sur glace en hiver dans les baies de Rigaud, de Saint-Placide et de Vaudreuil ainsi que dans l'anse de Vaudreuil. Le commerce de la glace y était également pratiqué entre 1920 et 1950 (Centre d'Histoire La Presqu'île; COBAVER-VS 2-14 : 122).

Dans le secteur de l'île aux Tourtes et des rives de Senneville, les habitations seront toujours limitées et changent très peu même lorsque la région devient un lieu de villégiature. Cependant, la zone subit des changements importants impactant le cours d'eau et les rives. En effet, le transport de l'huile ne prend plus la voie maritime par bateau, mais la *Trans-Canada Pipelines* obtient la permission de construire un gazoduc qui traverse l'île aux Tourtes et le cours d'eau pour rejoindre Senneville en 1958 (Artefactuel 2014 : 22). Cette ligne est toujours en place. Le gouvernement du

Québec, quant à lui, développe le réseau routier et décide de construire le pont de l'Île-aux-Tourtes en 1963-1964 pour y faire passer l'autoroute transcanadienne 40. Pour ce faire, des remblais sont rajoutés sur les rives de l'île aux Tourtes et celles de l'île Girwood (figure 14).

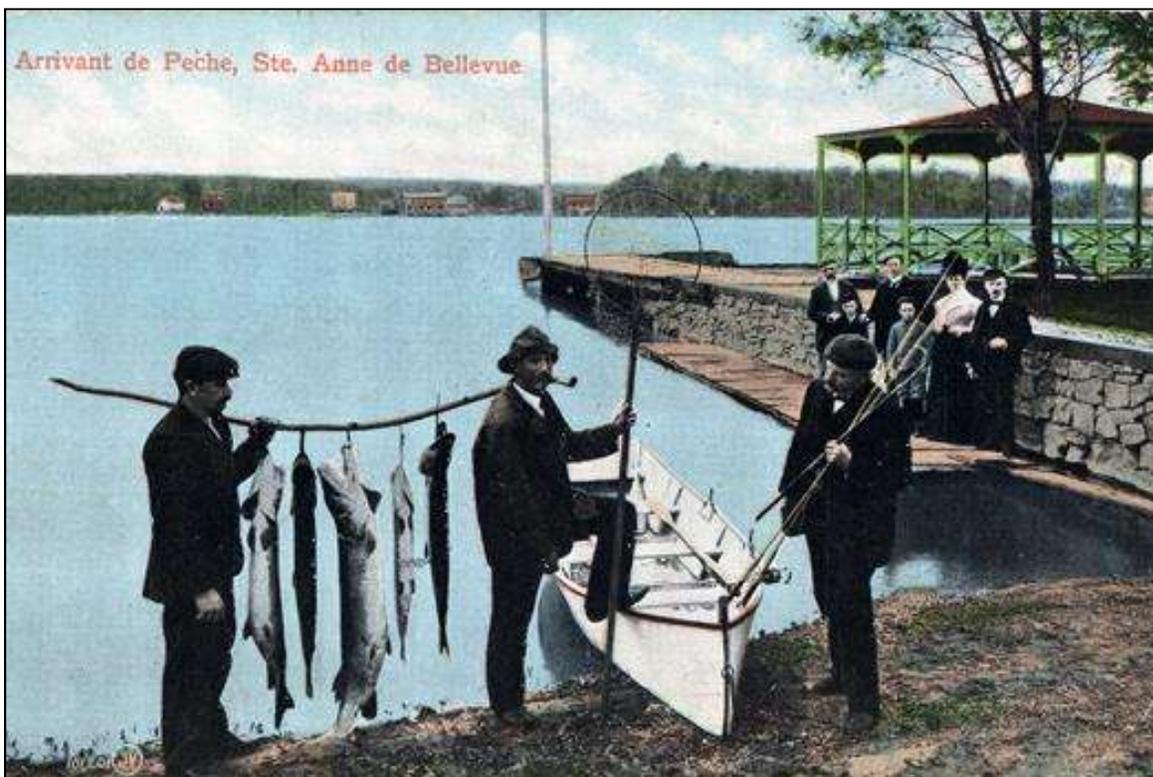


Figure 11 Arrivant de pêche à Sainte-Anne-de-Bellevue, XXe siècle (Sainte-Anne-de-Bellevue 2017, en ligne)

Afin d'accommoder les plaisanciers et les pêcheurs récréatifs, Senneville dès la première moitié du XX^e siècle procède à l'aménagement et l'ouverture du *Senneville Country Club* sous propriété privée (figure 15), une jetée y est construite en 1961 (figure 16), desservant toujours les locaux et les touristes lors de la saison estivale. La marina actuelle est visible sur des photos aériennes à partir de 1971 (figure 17). S'y trouve également un Club de voile qui offre toujours des formations et les techniques de régates (Histoire du Québec 2019, en ligne). Le club nautique de Sainte-Anne-de-Bellevue est également toujours en activité. Aucun autre aménagement n'est par la suite répertorié dans les dernières décennies.



Figure 12 Localisation des remblais mis en place lors de la construction du pont en 1963-64 (MTQ 2019)



Figure 13 Détail de la Carte topographique de Lachine, Department of Defence, Canada 1935 (BANQ)



Figure 14 Photo aérienne du secteur en 1964 (Cartothèque de l'Université de Montréal)



Figure 15 Photos aériennes du secteur en 1971 (Cartothèque de l'Université de Montréal)

3.3 Naufrages et épaves

Aucune épave ou naufrage n'est répertorié jusqu'à présent dans le secteur à l'étude. Néanmoins, deux épaves sont connues dans les lacs à proximité, soit le *Maude* dans le lac des Deux Montagnes et le *Cecilia L.* (BiFl-9) dans le lac Saint-Louis, et dans les archives, le naufrage du vapeur *Algerian* à Pointe-des-Cascades est mentionné.

Le navire à vapeur *Algerian* de la *Richelieu and Ontario Navigation Company* s'est échoué au Rocher fendu avec à son bord des touristes principalement américains, dans les rapides de Pointe-des-Cascades en août 1875 (Bossé 2013; Lewis N /D). Le *Maude*, quant à lui, est un vapeur qui assurait le transport aller-retour deux fois par semaine entre Montréal et Ottawa avec à son bord, passagers et marchandises. Il fait naufrage en 1906 à la suite d'une collision avec un autre navire (André et Piédalue 2014 : 6; Piédalue 2014 : 12-15). Enfin, le *Cécilia L.* est un navire à vapeur en bois propulsé par hélice construit en 1910 et ayant fait naufrage en novembre 1912, dans le lac Saint-Louis, entre la pointe du Moulin et l'île à Tambault, à une profondeur d'environ 15 mètres, transportant également marchandises et passagers (MCCQ 2019).

3.4 Interventions archéologiques antérieures

Plusieurs interventions archéologiques terrestres ont eu lieu dans les abords de la zone à l'étude, notamment depuis les années 1990 sur l'île aux Tourtes, et au fort de Senneville. Une exploration subaquatique en contexte archéologique a été réalisée en 2006 par Archéotec (2007) et l'IRHMAS a effectué un inventaire par télédétection en 2019 au préalable aux opérations de plongées présentées dans ce rapport (IRHMAS 2020).

Trois plongées en apnée ont été effectuées sur les berges de la partie nord-est de l'île aux Tourtes afin de déceler des traces d'activités humaines liées aux occupations terrestres. Le secteur de la rive nord lors de l'installation de la prise d'eau du système de tamisage n'a révélé aucun vestige ou artefact. Le secteur de la pointe sur la rive nord a informé que la configuration des lieux pourrait permettre d'amarrer une petite embarcation à l'abri des intempéries, mais aucun vestige ou artefact n'a été observé. Enfin, le secteur des îlets et de l'anse sur la rive n'a pu être prospecté adéquatement en raison d'une visibilité réduite, mais des recommandations de prospection en plongée autonome ont été mentionnées.

L'anse naturelle aménagée par le Dr. Brown a cependant été observée. Elle est partiellement fermée par deux brises-lames de pierres, celle au nord comprend également deux pièces de bois. Une

recommandation d'analyse dendrochronologique a été faite. Quant à l'intérieur de l'anse qui se caractérise par un environnement de marais et de visibilité nulle, aucun vestige ou artefact n'a été observé, néanmoins, il a été recommandé de continuer à faire des prospections visuelles sur le pourtour de l'île (Archéotec 2007 : 194-195, 229-234).

L'inventaire par télédétection effectué par l'IRHMAS en 2019 a mené à l'identification de six cibles potentielles à vérifier visuellement et la recommandation de compléter la couverture du secteur d'intervention en inspectant visuellement des berges qui n'ont pu être couvertes par les instruments géophysiques en fonction de la faible profondeur de la zone a été formulée.

4. Résultats des travaux archéologiques

L'inventaire visuel des berges et des cibles réalisé dans le cadre du projet majeur du pont de l'Île-aux-Tourtes a été effectué en plongée autonome. La section suivante présente les résultats de cet inventaire selon le type d'inspection (figure 32). Les opérations sur le terrain se sont déroulées les 7, 8, 19, 20 et 21 juillet 2021 dans des conditions météorologiques clémentes, mais avec une visibilité limitée.

4.1 Description générale du milieu naturel

Le fond marin près des berges est principalement composé de limon, d'argile et de matières organiques ligneuses. Il est parsemé de gravier et de blocs de roche mère, alors que de grandes zones sont recouvertes d'une végétation aquatique parfois très dense. Sous le pont, le fond relativement plat se compose de sable, de limon et de gravier. Les sédiments sont fins et volatils et leur grande quantité en suspension dans l'eau limite fortement la visibilité lors des plongées (photo 1). La présence de moules d'eau douce, zébrées et quagga, ainsi que d'éponges d'eau douce, a été notée. En plus des pierres naturellement présentes, la portion est des berges présente une zone d'engrènement anthropique composée de très grosses pierres qui ont limité la progression des plongeurs. Ces débris rocheux seraient associés aux travaux d'aménagement de l'autoroute et du pont de l'Île-aux-Tourtes.



Photo 1 Fond marin des berges (IRHMAS, 2021)



Figure 16 Zone d'inspection visuelle des berges, en bleu, et zone d'inspection des cibles, en orange (MTQ)

4.2 Inventaire visuel des berges

La zone d'inventaire des berges a été couverte par une succession de transects longitudinaux, en partant de l'ouest de l'aire d'étude vers l'est. Ces plongées ont été réalisées les 7, 8 et 21 juillet 2021. En raison de la mauvaise visibilité et de la grande quantité d'algues, une couverture photo et vidéo exhaustive n'a pu être réalisée. La visibilité sur le site était effectivement inférieure à 30 centimètres et la profondeur maximale atteinte a été de 2,1 mètres. Des débris de construction et différents objets modernes tels que des chaises, des pneus et des bouteilles de verre jonchaient le fond, en particulier à proximité du pont (photo 2). L'inspection du site n'a pas permis d'identifier de structures ou d'artefacts anthropiques susceptibles de présenter une valeur patrimoniale.



Photo 2 Débris de construction (IRHMAS, 2021)

4.3 Inventaire visuel des cibles

L'inventaire visuel des cibles a mené à la vérification de six anomalies identifiées lors des relevés géophysiques de 2019. Une première journée, le 19 juillet 2021, a été consacrée au repérage des cibles et à la vérification de leurs coordonnées, de leur profondeur et à l'évaluation des mesures de sécurité à mettre en place par rapport au trafic maritime dans la zone. L'intervention s'est ensuite déroulée les 20 et 21 juillet 2021.

Le **tableau 1** et les **figures 26 à 32** présentent le détail des cibles retenues pour l'inspection visuelle, leur emplacement et les images des anomalies obtenues en 2019. Les interprétations préalables incluaient deux formes fuselées, une possible chaloupe, un objet possiblement enfoui et deux éléments pouvant être naturels ou anthropiques. Les **photos 3 à 8** montrent les résultats de l'inventaire visuel pour chacune des cibles, qui se sont toutes avérées négatifs, n'ayant mené à aucune identification de vestiges archéologiques. Lorsque des éléments ont été observés, ils consistaient en une base de cône en caoutchouc (**photo 5**), des débris de moules et de béton (**photo 8**), une pièce de bois brisée pouvant être un pieu (**photo 7**) ou des roches enfouies dans la vase (**photos 3 et 4**).

Tableau 1. Emplacement des cibles vérifiées les 20 et 21 juillet 2021

| SSS | Longitude (°) | Latitude (°) | MBES | MAG | Interprétation | | Coordonnées DMS NAD 83 |
|-------|---------------|--------------|--------|------|---------------------------|--------------|----------------------------------|
| | | | | | Pré-plongée | Post-plongée | |
| SSS9 | 45.4219948 | -73.9849969 | MBES3 | | Forme fuselée | Négatif | 45°25'17.588"N 73°59'5.443"W |
| SSS12 | 45.4199977 | -73.9849993 | MBES2 | | Naturel ou anthropique? | Négatif | 45°25'10.875"N 73°59'4.326"W |
| SSS28 | 45.421017 | -73.984002 | MBES8 | MAG6 | Objet possiblement enfoui | Négatif | 45°25'15.59"N 73°59'2.987"W |
| SSS30 | 45.4219951 | -73.983971 | MBES7 | | Naturel ou anthropique? | Négatif | 45°25'18.270"N 73°59'3.184"W |
| SSS59 | 45.4199974 | -73.9829984 | MBES19 | | Chaloupe? | Négatif | 45°25'11.171"N 73°58'57.159"W |
| SSS83 | 45.451098 | -73.979314 | | | Forme fuselée | Négatif | 45°25'15.951"N 73°58'45.53"W |

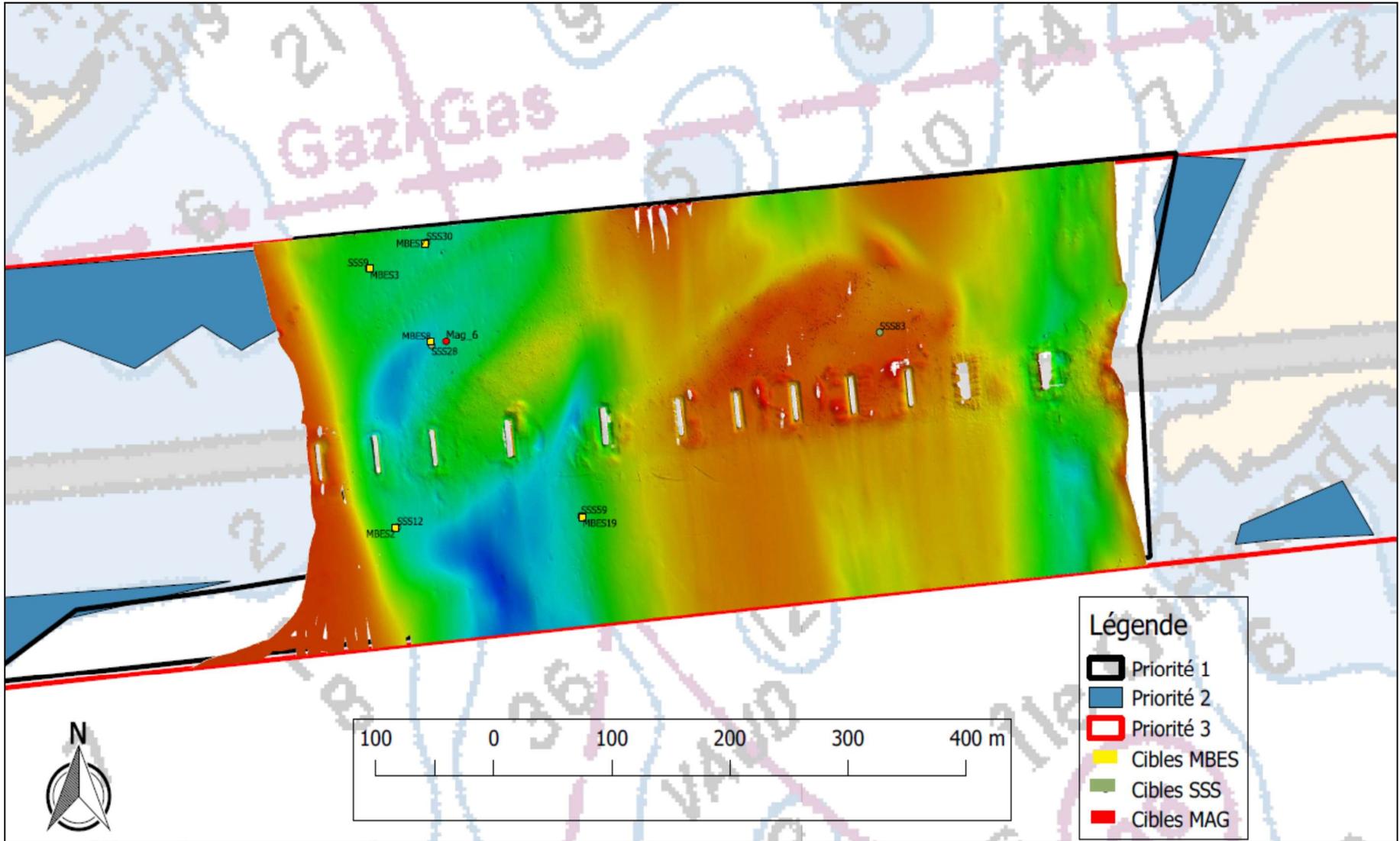


Figure 17 Cibles à vérifier par prospection visuelle



Figure 18 Cible MBES8 (SSS28)

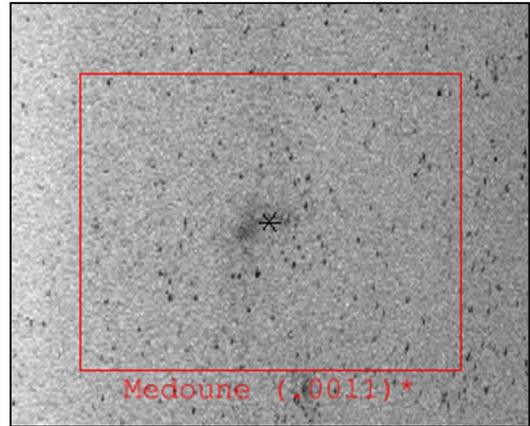


Figure 19 Cible MBES2 (SSS12)

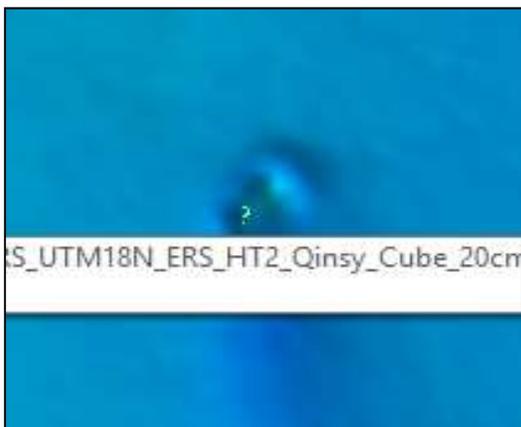
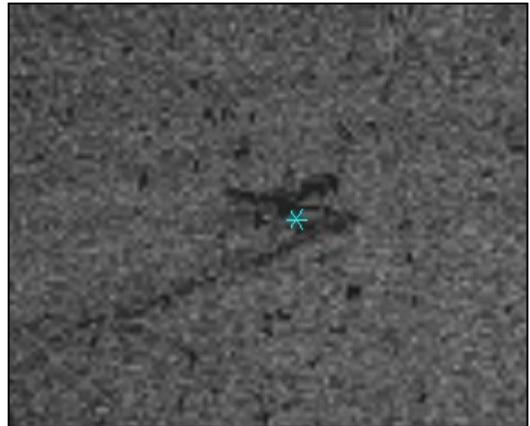


Figure 20 Cible MBES7 (SSS30)

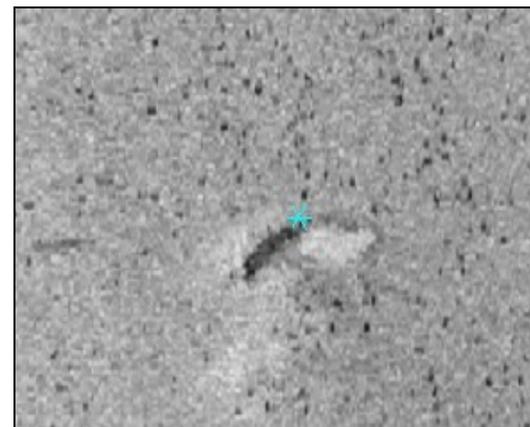




Figure 21 Cible MBES3 (SSS9)



Figure 22 MBES19 (SSS59)



Figure 23 SSS83



Photo 8 Cible MBES3 (SSS9)



Photo 8 Cible MBES8 (SSS28)



Photo 8 Cible MBES2 (SSS12)



Photo 8 Cible MBES19 (SSS59)



Photo 8 Cible MBES7 (SSS30)

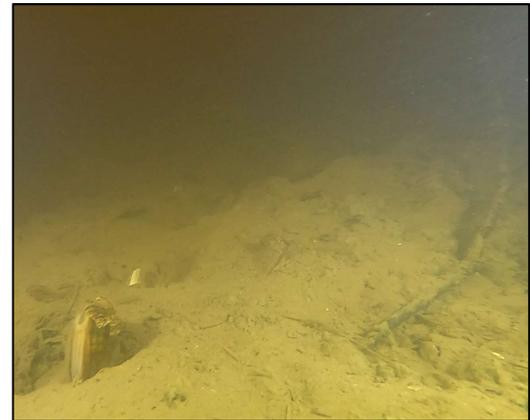


Photo 8 Cible SSS83

5. Conclusion et recommandations

Le ministère des Transports du Québec a procédé aux études préalables d'inventaires archéologiques dans le cadre de la planification d'éventuels travaux dans le secteur du pont de l'Île-aux-Tourtes, reliant Vaudreuil-Dorion à Senneville. L'intervention menée par l'IRHMAS consistait à réaliser l'inspection visuelle en plongée autonome des berges et des cibles identifiées à la suite de la première phase d'inventaire à l'aide d'instruments géophysiques.

Lors des activités de télédétection réalisées en octobre 2019, les observations préliminaires sur le terrain au sondeur multifaisceaux et au sonar à balayage latéral n'avaient pas indiqué la présence de structures archéologiques complexes significatives dans la zone à l'étude. À la suite du traitement des données ainsi que celles du magnétomètre, la plupart des anomalies ont été discriminées, mais dans le cas de quelques cibles, leurs caractéristiques n'ont pas permis de se prononcer définitivement. Une vérification en plongée sur ces cibles a donc été réalisée à l'été 2021, mais n'a pas mené à la découverte de vestiges archéologiques. À noter, que l'intervalle écoulé entre les levés géophysiques et l'inventaire visuel en plongée autonome, soit près de deux ans, n'exclut pas la possibilité qu'il y ait eu des vestiges qui ont pu être déplacés ou détruits par les conditions environnementales dans le secteur à l'étude. Quant à l'inventaire visuel des berges sur la rive sud de l'île aux Tourtes, aucun vestige archéologique n'a été observé. Seuls des déchets modernes ou des débris de construction ont pu être remarqué lors de la vérification visuelle.

À la lumière des résultats obtenus, aucune intervention supplémentaire n'est recommandée, puisque les objets ou structures présents sur le fond marin ne semblent pas présenter de valeur patrimoniale. Cependant, advenant la découverte de vestiges archéologiques potentiels lors des travaux, une déclaration devra être effectuée auprès du MCC, et une surveillance ou autre intervention jugée nécessaire pourrait alors être recommandée.

Bibliographie

- André, Marjolaine et Gilles Piédalue, 2014. « Le naufrage du vapeur Maude au lac des Deux-Montagnes en septembre 1906, quelques témoignages », *Okami-Le naufrage du Maude*, Journal de la société d'histoire d'Oka, volume 27 (1) : 6-9
- Artefactuel, 2014. *Inventaires archéologiques (2014). Projet d'intervention majeure du pont de l'Île-aux-Tourtes*. Ministère des Transports du Québec, Québec
- Archéotec 2007. *Intervention archéologique 2006 BiFl-5*. Société archéologique et historique de l'Île-aux-Tourtes, Ville de Vaudreuil-Dorion, Ministère de la Culture et des Communications du Québec, Montréal. Base de données Parcs Canada
- Archéotec, 2002. *Île aux Tourtes, interventions archéologiques 2001, rapport de recherche*. MCCQ/Vaudreuil-Dorion/Société archéologique et historique de l'île aux Tourtes, rapport inédit
- Bibliothèque et Archives Canada, en ligne. [<http://www.bac-lac.gc.ca/>]
- Bibliothèque et Archives nationales du Québec, en ligne. [<http://www.banq.qc.ca/>]
- Bibliothèque nationale de France, en ligne. [<http://catalogue.bnf.fr/>]
- Bossé, Gilbert. R. 2013. *Navigating the St. Lawrence*. Métis-sur-mer
- Campeau, Charles Vianney 2002. *Navires venus en Nouvelles-France. Gens de mer et passagers. Des origines à 1699*. [en ligne] <http://naviresnouvellefrance.net/html>
- Cartothèque Université de Montréal, en ligne. [<http://www.bib.umontreal.ca/cartotheque/>]
- CIDCO, 2019. *Inventaire subaquatique par télédétection, pont de l'Île-aux-Tourtes*. Rapport inédit présenté à l'IRHMAS, Rimouski
- COBAVER-VS, 2014. *Portrait de la zone de gestion intégrée de l'eau de Vaudreuil-Soulanges*. Plan directeur de l'eau, Conseil du bassin versant de la région de Vaudreuil-Soulanges, Rigaud
- Commission de toponymie du Québec, 1984. *Itinéraire toponymique du Saint-Laurent : ses rives et ses Îles*. Études et recherches du ministère des Communications, Gouvernement du Québec
- Commission des lieux et monuments historiques du Canada, Procès-verbal, 1925, Texte de plaque, 1928; 1972
- Desjardins, Robert, 2012. *Les voitures d'eau. Le cabotage artisanal sur le Saint-Laurent*. [en ligne] <http://www.goelettesduquebec.ca>
- Ethnoscop, 2006. *Site historique et archéologique classé du fort Senneville (BiFl-2). Inventaire archéologique et description architecturale effectuée en 2004 lors de la phase I des travaux de restauration des vestiges architecturaux*. Rapport présenté au ministère de la Culture et des Communications du Québec, Montréal

- Franquet, Louis, 1889. *Voyages et mémoires sur le Canada*. Institut canadien du Québec, collection BANQ [<http://collections.banq.qc.ca/ark:/52327/2022902>]
- GrandQuebec, 2015a. « Lac Saint-Louis », *Les eaux du Québec*, en ligne [<https://grandquebec.com/eaux-du-quebec/>]
- GrandQuebec, 2015b. « Lac des Deux-Montagnes », *Les eaux du Québec*, en ligne [<https://grandquebec.com/eaux-du-quebec/lac-des-deux-montagnes/>]
- Histoire du Québec, 2019a. « Senneville ». *Les municipalités du Québec*, en ligne [<https://histoire-du-quebec.ca/senneville>]
- Histoire du Québec, 2019b. « La bataille du lac des Deux Montagnes », en ligne [<https://histoire-du-quebec.ca/bataille-du-lac-de-deux-montagnes/>]
- IRHMAS, 2020. *Inventaire archéologique subaquatique (2019). Projet majeur du pont de l'Île-aux-Tourtes entre Vaudreuil-Dorion et Senneville (Projet 154-15-1176)*. Ministère des Transports du Québec, rapport présenté à la Direction des grands projets du pont de l'Île-aux-Tourtes et de l'échangeur Saint-Pierre, Montréal
- Jeanotte Adhémair, 1964, *Vaudreuil : notes historiques*. 119 p.
- Lapointe, Vicky, 2014. « Le fort de Senneville », *Patrimoine, histoire et multimédia*, en ligne [<https://tolkien2008.wordpress.com/2014/02/06/le-fort-senneville/>]
- La Violette, Nathalie, 2004. « Les lacs fluviaux du Saint-Laurent : Hydrologie et modifications humaines », *Le naturaliste canadien*, La société Provancher d'histoire naturelle du Canada, volume 128, numéro 1 : 98-104
- Lewis, Walter, N/D. « Algerian (Steamboat), C71609, aground, 1 Aug 1875", *Maritime History of the Great Lakes*, en ligne [<http://images.maritimehistoryofthegreatlakes.ca/52453/data>]
- MCC, Répertoire du patrimoine culturel du Québec (RPCQ), 2019. *Cecilia L.* en ligne [<http://patrimoine-culturel.gouv.qc.ca/rpcq/detail.do?methode=consulter&id=210459&type=bien#.Xm68KqgVZnK>]
- MELCC 2019. « Niveau d'eau à la station Sainte-Anne-de-Bellevue », *Expertise hydrique et barrages*, en ligne [<https://www.cehq.gouv.qc.ca/suivihydro/graphique.asp?NoStation=043116>]
- MERN 2002. *Carte géologique du Québec*. Édition 2002. Échelle 1: 2 000 000. Ministère des Ressources naturelles, Québec
- Murray, Annie-Claude, 2008. *L'île aux Tourtes (1703-1727) et les perles de traite de l'archipel montréalais*. Mémoire de maîtrise, Université de Montréal, Montréal
- Musée McCord, en ligne. [<http://collections.musee-mccord.qc.ca/>]
- Parcs Canada, 2020a. « Lieu historique national du Canal-de-Sainte-Anne-de-Bellevue », *Lieux historiques nationaux*, Gouvernement du Canada, Ottawa

- Parcs Canada, 2020b. « LHNC du Canal-de-Sainte-Anne-de-Bellevue », *Lieux patrimoniaux du Canada*, en ligne [https://www.lieuxpatrimoniaux.ca/fr/rep-reg/place-lieu.aspx?id=7842]
- Parcs Canada, 2019. « LHNC de la bataille du lac des Deux Montagnes », *Lieux patrimoniaux du Canada*, en ligne [https://www.historicplaces.ca/fr/rep-reg/place-lieu.aspx?id=15608]
- Piédalue, Gilles, 2014. « Dernier épisode du trafic maritime sur l’Outaouais au début du XXe siècle », *Okami-Le naufrage du Maude*, Journal de la société d’histoire d’Oka, volume 27 (1) : 12-15
- Plante, Josué, 2009. « Baie de Vaudreuil », *Plein-air Québec*, en ligne [http://www.pleinair-qc.com/node/33]
- Ratio, Pierre-Jacques, 2010. *Le bassin versant de la rivière Rigaud*. Première Édition
- Remparts 2000. *Recherches documentaires sur l’île aux Tourtes. Mission, fort et poste de traite, 1704-1727*. Ministère de la Culture et des Communications/Ville de Vaudreuil-Dorion/Société archéologique et historique de l’île aux Tourtes, rapport inédit, 120 p.
- Rochon, Marie-France, 2000. « Le comté de Deux-Montagnes vers 1837 », *Les patriotes de 1837 à 1838 : Les Rébellions du Bas-Canada*, en ligne [http://www.1837.qc.ca/1837.pl?out=article&pno=atlas17]
- Sainte-Anne-de-Bellevue, 2017. « Historique », *Sainte-Anne-de-Bellevue, La municipalité en bref*, en ligne [https://www.ville.sainte-anne-de-bellevue.qc.ca/fr/205/historique]
- Société archéologique et historique de l’île aux Tourtes, 2019. « Histoire de l’île aux Tourtes », *Historique*, en ligne [https://ileauxtourtes.qc.ca/index.php?page=histoire]
- Transit analyse 1992. *Inventaire archéologique, île aux Tourtes, comté de Vaudreuil, sites BiFm-2, BiFl-5 et BiFl-6*. Ministère des Affaires culturelles, rapport inédit
- Ville de Montréal N/D. « Territoire riverain : Senneville, Sainte-Anne-Bellevue et Baie-D’Urfé », *Le parcours riverain : Histoire des territoires riverains*, Ville de Montréal, en ligne [https://ville.montreal.qc.ca/portal/page?_pageid=8817,99646060&_dad=portal&_schema=PORTAL#attrait_berges] (consulté en 2020)
- Ville de Vaudreuil-Dorion et Musée régional de Vaudreuil-Soulanges, 2017. « Baie de Vaudreuil et campus de la Cité-des-Jeunes », *Et si les bâtiments se racontaient*. Circuit historique et architectural de Vaudreuil-Dorion, en ligne [https://circuitvd.ca/circuit/secteurs/baie-de-vaudreuil-et-campus-de-la-cite-des-jeunes]