

ÉTUDE ARCHÉOLOGIQUE SUBAQUATIQUE DU HMS *EREBUS* EN 2017

Charles Dagneau,
Équipe d'archéologie subaquatique, Parcs Canada

1. DESCRIPTION DU PROJET

Ce bref rapport décrit les activités et les résultats des travaux archéologiques menés par l'Équipe d'archéologie subaquatique (EAS) de Parcs Canada sur l'épave du HMS *Erebus* du 27 août au 1^{er} septembre 2017. Cette opération non intrusive fait partie d'un projet pluriannuel plus vaste entrepris par Parcs Canada et divers partenaires depuis 2008 pour la recherche et l'étude des navires de l'expédition de Sir John Franklin de 1845, à savoir le HMS *Erebus* et le HMS *Terror*. Cette année, les travaux n'ont porté que sur le HMS *Erebus*. Aucune autre étude n'a été réalisée au cours de l'été 2017 sur le HMS *Terror* consécutivement à la dernière inspection effectuée en avril 2017 (Dagneau et Moore 2017).

L'épave du HMS *Erebus* est située dans le Lieu historique national du Canada des Épaves-du-HMS Erebus-et-du-HMS Terror, dans la baie Wilmot and Crampton, dans la région de Kitikmeot (*Qitikmiut*), au Nunavut (Canada). Le site se trouve à environ 125 km de Gjoa Haven et à 275 km de Cambridge Bay, les deux communautés nunavoises les plus proches. Par ailleurs, l'épave du HMS *Erebus* repose à quelque 70 km au sud de l'épave du HMS *Terror* (figures 1.1 et 1.2).



Figure 1.1 : Emplacement des épaves des HMS *Erebus* et HMS *Terror*, Nunavut (Carte : C. Dagneau, Parcs Canada; Imagerie : Esri World Imagery/Earthstar Geographics, TerraColor).

2. OBJECTIFS

Ce projet visait la poursuite de la documentation et de l'étude du site de l'épave du HMS *Erebus*. Les objectifs archéologiques étaient les suivants :

1. Poursuivre la cartographie des artefacts et des éléments archéologiques;
2. Explorer les espaces intérieurs à l'aide de caméras d'inspection et d'un véhicule téléguidé;
3. Poursuivre la documentation vidéo et photographique du site;
4. Établir des points de référence 3D supplémentaires et les intégrer au système de référence en place.

Les objectifs non archéologiques comprenaient :

1. Appuyer la création par le personnel de l'Unité de gestion du Nunavut du programme de surveillance des gardiens;
2. Aider les gardiens à prospecter les îles situées dans les environs de l'épave du HMS *Erebus* en vue de l'établissement d'un campement permanent;
3. Participer aux activités des médias et des visiteurs au camp de base et à Gjoa Haven.

3. CONTEXTE HISTORIQUE ET ARCHÉOLOGIQUE

Vu la portée limitée de ce rapport, il a été jugé préférable de ne pas inclure un compte rendu historique détaillé de l'expédition Franklin. Pour plus d'informations, le lecteur peut se référer à Cyriax (1939), à Woodman (1991) ou aux résumés fournis dans les rapports précédents de l'EAS (Dagneau et Moore, 2017; Moore *et al.*, 2017). Pour plus d'informations sur les recherches archéologiques récentes, y compris une réinterprétation des récits traditionnels cités

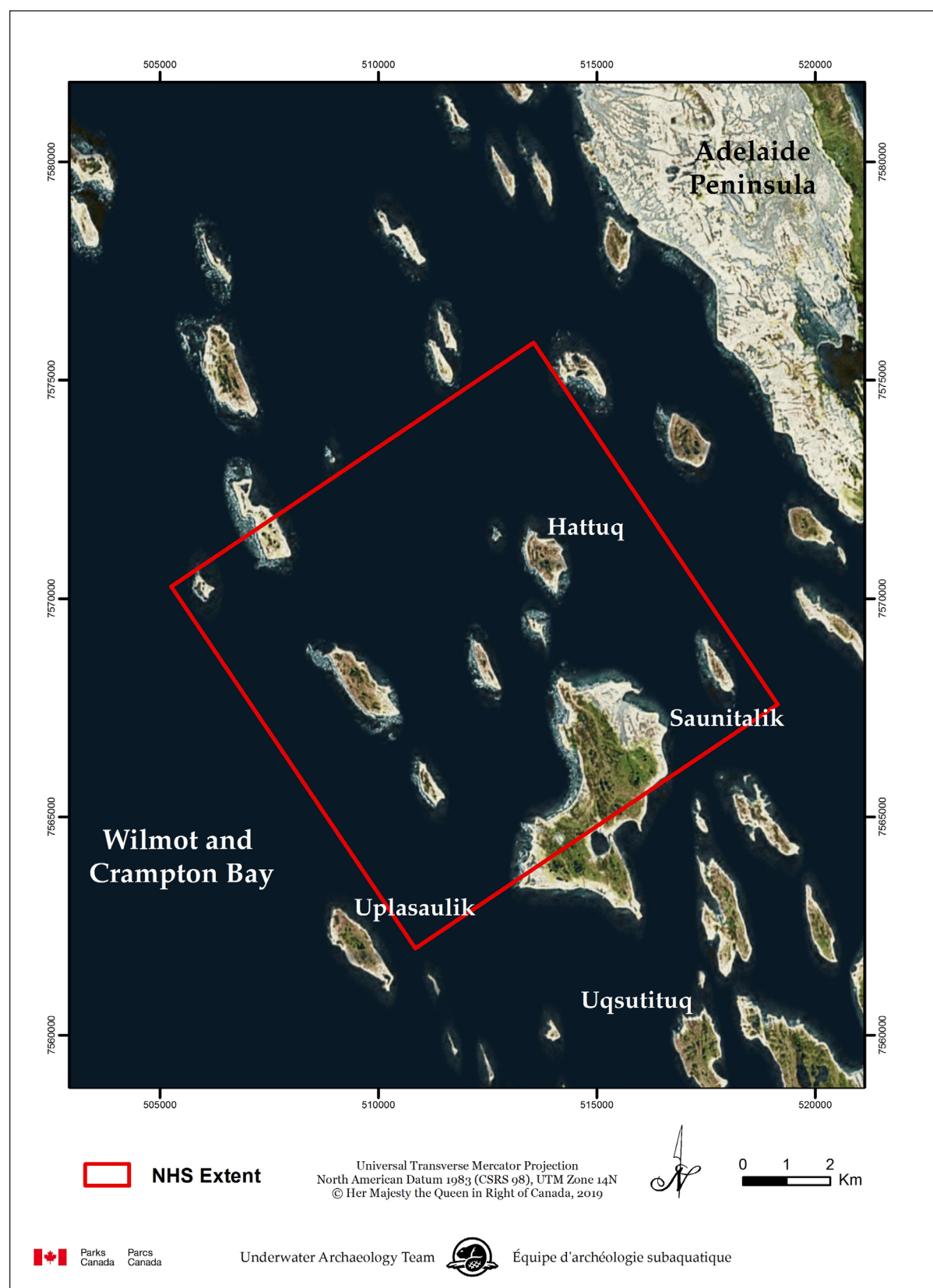


Figure 1.2 : Emplacement du campement sur l'île Saunitalik dans la baie Wilmot and Crampton, au Nunavut, 2017. Les limites du lieu historique national sont illustrées en rouge (Carte : C. Dagneau, Parcs Canada; Imagerie : Esri World Imagery/ Earthstar Geographics, TerraColor).

ci-dessus, il est possible de se référer aux derniers rapports et articles de l'EAS (Dagneau et Moore, 2017; Harris et Boyer, 2016; Moore et Dagneau, 2017; Moore *et al.*, 2017), Stenton 2014 et Stenton *et al.*, 2015.

4. DESCRIPTION DES TRAVAUX SUR LE TERRAIN

Le projet prévoyait l'utilisation des deux nouvelles plates-formes de l'EAS : le navire de recherche (NR) *David Thompson* et la barge *Qiniqtiryuaq*. Malheureusement, en raison de retards dans les réparations du NR *David Thompson*, le navire et la barge n'ont pu être employés. Le projet a donc été réduit et adapté à une opération basée sur terre utilisant des avions pour le transport de personnel et d'équipement vers une île à proximité de l'épave du HMS *Erebus* et des embarcations pneumatiques pour atteindre l'épave elle-même. Cette opération, menée depuis Cambridge Bay et Gjoa Haven, a nécessité plusieurs voyages à bord d'avions Twin Otter.

Un campement a été établi à l'extrémité nord de l'île Hauniqtalik – communément appelée l'« île du Bossoir » – à environ 5 km au sud-est du site de l'épave (figures 1.2 et 4.1). Il ne s'agissait pas de l'option privilégiée sur le plan de l'accessibilité au site, mais elle offrait une bonne zone d'atterrissage pour les avions Twin Otter. La plage de débarquement peu profonde permettait le chargement et le déchargement du matériel des embarcations pneumatiques. Le campement se composait de



Figure 4.2 : Campement sur l'île Hauniqtalik (Photo : T. Boyer, Parcs Canada; 89Mo9096EF).

trois grandes tentes en forme de dôme utilisées respectivement comme 1) espace de bureau et de stockage du matériel; 2) cuisine et salle de réunion; et 3) chambres à coucher. Les gardiens ont utilisé deux tentes à deux places comme espace de couchage et de séjour (figure 4.2). Une petite tente pour les latrines a été montée à une certaine distance de l'aire principale du campement.

Six membres du personnel de l'EAS se sont rendus de Cambridge Bay au campement le 27 août, apportant avec eux la plupart du matériel et des fournitures. Quatre membres du programme des gardiens sont venus de Gjoa Haven le même jour. Tous les membres de l'équipe ont participé à la mise en place du campement les 27 et 28 août.

En raison des vents et des conditions météorologiques défavorables ainsi que des objectifs non archéologiques concurrents, seules trois plongées archéologiques (d'une durée totale de 2,5 heures) ont eu lieu sur le site; toutes ont été réalisées aux



Figure 4.1 : Le campement se trouvait sur une plage de sable à la pointe nord de l'île Hauniqtalik, une surface parfaite pour l'atterrissage d'avions Twin Otter (Photo : T. Boyer, Parcs Canada; 89Mo8929EF).

Nom	Organisme d'appartenance
Marc-André Bernier	Gestionnaire, Parcs Canada
Ryan Harris	Responsable de projet, Parcs Canada
Jonathan Moore	Parcs Canada
Charles Dagneau	Parcs Canada
Thierry Boyer	Parcs Canada
Joe Boucher	Parcs Canada
Mark Ullikataq	Programme des gardiens
Brandon Qirqqut	Programme des gardiens
Jimmy Pauloosie Jr.	Programme des gardiens
Raymond Niaqunnuaq	Programme des gardiens

Tableau 4.1 : Liste des participants aux travaux sur le terrain d'août à septembre 2017 et de leur organisme d'appartenance.



Figure 4.3 : Archéologues de l'EAS et gardiens s'appêtant à se rendre sur le site de l'épave du HMS *Erebus* à bord de deux embarcations pneumatiques. De gauche à droite : J. Pauloosie Jr., T. Boyer, R. Harris, J. Moore, J. Boucheret C. Dagneau (Photo : M.-A. Bernier, Parcs Canada; 89Mo9068EF).

premières heures le 31 août 2017 (figure 4.3). Cette courte période de travail de reconnaissance n'a permis que des observations générales et une documentation photographique limitée. L'équipe a utilisé son équipement de plongée habituel ainsi que deux embarcations pneumatiques dotées de moteur hors-bord pour réaliser les travaux sous-marins.

Quatre membres de l'EAS ont quitté le campement le 1er septembre pour participer au Festival des épaves (*Umiyaqtutt*) à Gjoa Haven, qui avait lieu la semaine suivante. Les deux autres membres de l'EAS sont retournés à Cambridge Bay, laissant les quatre gardiens aux commandes du campement jusqu'au retour de l'EAS le 9 septembre. En effet, il était prévu de se remobiliser afin d'accueillir un groupe de visiteurs de l'*Ocean Endeavour* du croisiériste Adventure Canada. Cette activité de sensibilisation a cependant dû être annulée en raison d'une tempête. Le campement a été immédiatement démantelé et le site évacué le 9 septembre. La majeure partie du matériel a été transportée par avion à Cambridge Bay, tandis que les gardiens et une partie de l'équipement ont été ramenés par bateau à Gjoa Haven.

5. RÉSULTATS ARCHÉOLOGIQUES

D'après les observations générales et les photos prises au cours des trois plongées sur l'épave, il semble que la structure de la coque soit restée sensiblement la même depuis 2016, à l'exception de quelques petites pièces de bois libres. Les tempêtes auraient pu causer des dommages



Figure 5.1 : Nouvelle végétation aquatique sur la structure du pont supérieur de la poupe du HMS *Erebus* (Photo : T. Boyer, Parcs Canada; 89Mo9140EF).



Figure 5.2 : Un horizon artificiel au mercure reposant directement sur le pont inférieur, à l'avant d'un lit dans la sous-opération 40/42J (Photo : T. Boyer, Parcs Canada; 89Mo9204EF).

considérables à certaines structures exposées des ponts supérieur et inférieur. Ce ne fut apparemment pas le cas, et c'est certainement le résultat le plus important des travaux de cette saison. Les archéologues ont de plus remarqué que le varech avait commencé à repousser dans certaines zones qui avaient été nettoyées en 2015 et 2016. Cela était particulièrement évident sur le bordé extérieur de la coque. Par ailleurs, des plantes aquatiques de moindre importance ont recouvert la majeure partie du pont supérieur (figure 5.1).

Quelques artefacts jusqu'alors invisibles ont été localisés et photographiés sur le pont inférieur. En effet, un groupe de 10 ou 11 bouteilles à vin se trouvait à l'avant de la claire-voie du carré des officiers à bâbord (sous-opération 44K), en partie sous les structures effondrées du pont supérieur. Juste en avant d'un lit situé dans les sous-opérations

40/42J, le couvercle d'un petit horizon artificiel au mercure a été trouvé reposant directement sur le plancher du pont inférieur (figures 5.2 et 5.3). Étant donné que cet artefact assez léger reposait bien en vue mais n'avait jamais été observé auparavant, il est fort possible qu'il ait été déplacé par l'action des vagues, comme d'autres l'ont été par le passé (Moore *et al.*, 2017:123). D'autres artefacts observés pour la première fois en 2017 forment un groupe de petits artefacts sur le pont inférieur de l'*Erebus*, à bâbord de la cuisine, dans les sous-opérations 28/30K. Ce groupe comprend huit ou neuf boutons ordinaires en alliage de cuivre, ainsi que deux boutons de fusiliers marins en étain, semblables à ceux déjà retrouvés dans cette zone (89M99X1-9 et 10). Quelques fragments de verre vert foncé, des clous et une étiquette ovale en laiton portant l'inscription « 44 » font également partie de ce groupe

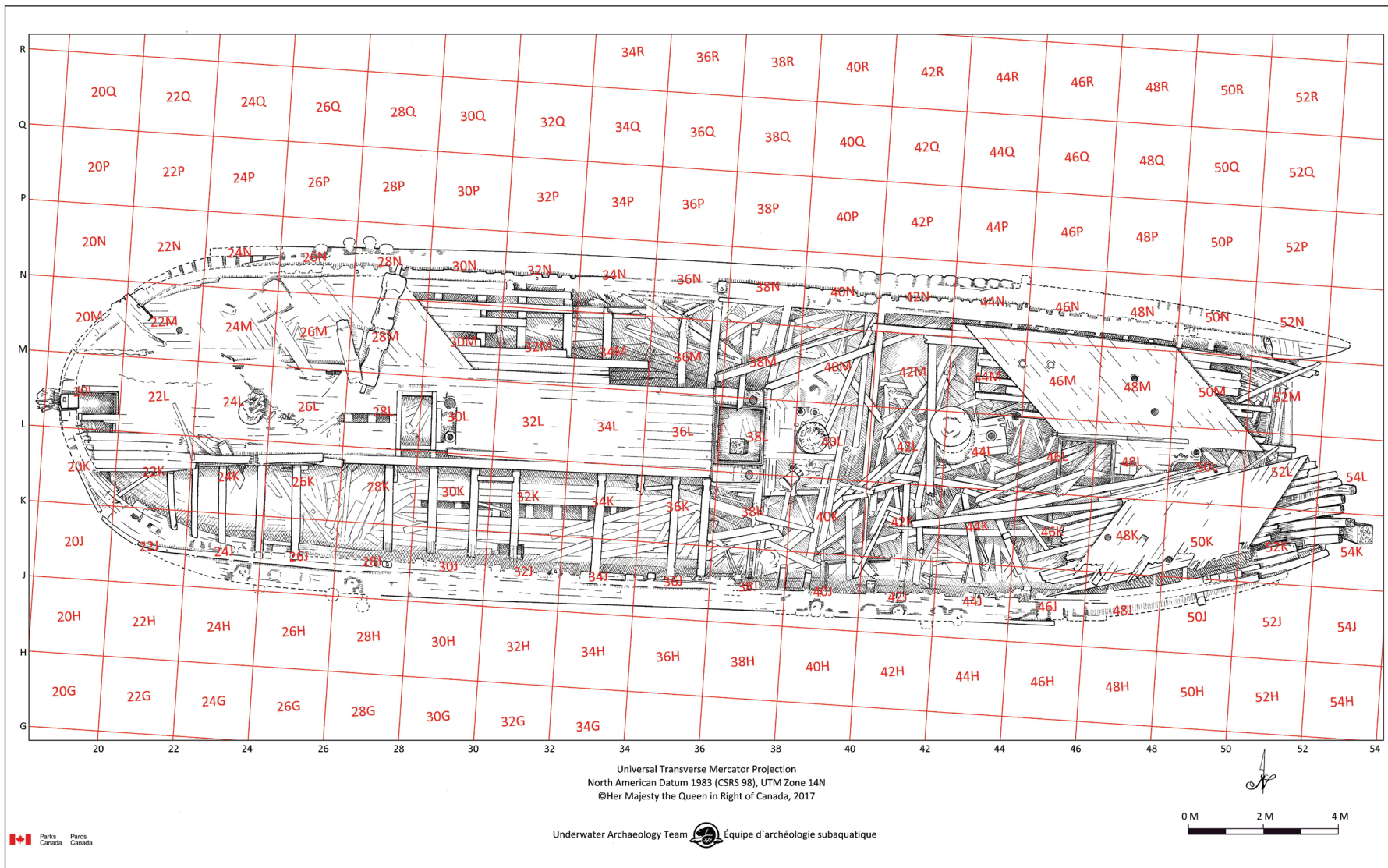


Figure 5.3 : Grille de provenance du site superposée au plan du pont supérieur du HMS *Erebus* de 216 (Imagerie : B. Lockhart, Parcs Canada; Dessin : C. Pillar, Parcs Canada; 89M-2017- 101-1).



Figure 5.4 : Groupement d'artefacts comprenant deux boutons en étain de fusiliers marins, une étiquette en laiton portant la mention « 44 » et d'autres petits objets dans les sous-opérations 28/30K (Photo : T. Boyer, Parcs Canada; 89Mo9195EF).

d'artefacts (figure 5.4). Seule l'étiquette avait été repérée dans le passé, mais à un endroit légèrement différent (à moins d'un mètre de distance) (Moore *et al.*, 2017:68). Aucun de ces artefacts n'a été documenté, cartographié ou relevé au cours de cette opération.

6. CONCLUSION

Ce rapport décrit les travaux de l'EAS sur l'épave du HMS *Erebus* effectués en août et septembre 2017. L'objectif général était de surveiller l'état de l'épave et de poursuivre son étude et sa documentation. Compte tenu de l'absence du navire principal et de la barge de l'EAS, ainsi que des conditions météorologiques maritimes difficiles, les résultats consistent en des observations générales et une documentation photo limitée. Quelques artefacts inédits ont été trouvés et documentés par des photographies. Malgré une croissance importante de varech dans les zones précédemment dégagées, la coque semble être dans le même état qu'en 2016, à l'exception de quelques petits morceaux de bois libres et artefacts qui ont apparemment bougé.

Les recherches et les fouilles du HMS *Erebus* et du HMS *Terror* devraient se poursuivre pendant plusieurs années. La saison prochaine (2018), l'EAS bénéficiera d'infrastructures de soutien de surface plus importantes, notamment le NR *David Thompson* récemment acquis par Parcs Canada et la barge de soutien de plongée *Qiniqtiryuaq* qui permettront d'entreprendre des études archéologiques et des travaux de fouille plus approfondis.

7. REMERCIEMENTS

L'EAS remercie avant tout les membres de l'équipe de Gjoa Haven : Mark Ullikataq, Brandon Qirrqut, Jimmy Pauloosie Jr. et Raymond Niaqunnuaq. Elle tient également à remercier les membres du Comité consultatif provisoire sur l'expédition de Franklin, de l'Association inuite de Kitikmeot et de l'Association des chasseurs et trappeurs de Kitikmeot; le hameau de Gjoa Haven, le gouvernement du Nunavut et la compagnie aérienne Kenn Borek Air. Enfin, l'EAS remercie tout particulièrement ses nombreux collègues et amis au sein de l'Agence Parcs Canada qui travaillent souvent en coulisses, notamment Jarred Picher, Jenna Boon, Tamara Tarasoff, Leanna Ellsworth, Travis Halliday, et les employés invisibles, mais toujours présents du Centre de répartition d'urgence de Jasper.

BIBLIOGRAPHIE

Cyriax, Richard J.

1939 *Sir John Franklin's Last Arctic Expedition: A Chapter in the History of the Royal Navy*. Methuen, London.

Dagneau, Charles et Jonathan Moore

2017 HMS Terror Underwater Archaeological Survey April 2017. Wrecks of HMS Erebus and HMS Terror National Historic Site of Canada. Équipe d'archéologie subaquatique, Parcs Canada, Ottawa.

Harris, Ryan et Thierry Boyer

2016 Remote Sensing Search 2015. Wrecks of HMS Erebus and HMS Terror National Historic Site of Canada. Équipe d'archéologie subaquatique, Parcs Canada, Ottawa.

Moore, Jonathan et Charles Dagneau

2017 HMS Terror Remote Sensing Search and Shipwreck Identification Confirmation 2016. Wrecks of HMS Erebus and HMS Terror National Historic Site of Canada. Équipe d'archéologie subaquatique, Parcs Canada, Ottawa.

Moore, Jonathan, Charles Dagneau, Marc-André Bernier, Ryan Harris, Thierry Boyer, Filippo Ronca, Brandy Lockhart et Joe Boucher

2017 HMS Erebus Underwater Archaeological Surveys 2015 and 2016. Wrecks of HMS Erebus and HMS Terror National Historic Site of Canada. Équipe d'archéologie subaquatique, Parcs Canada, Ottawa.

Stenton, Douglas R.

2014 « A Most Inhospitable Coast: The Report of Lieutenant William Hobson's 1859 Search for the Franklin Expedition on King William Island ». *Arctic* 67.4:511-522.

Stenton, Douglas R., Anne KEENLEYSIDE et Robert W. PARK

2015 « The "Boat Place" Burial: New Skeletal Evidence from the 1845 Franklin Expedition ». *Arctic* 68.1: 32-44.

Woodman, David C.

1991 *Unravelling the Franklin Mystery: Inuit Testimony*. Presses de l'Université McGill-Queen, Montréal.