

# BULLETIN DE RECHERCHES

N° 258

Mars 1978

## Archéologie sous-marine à Red Bay, au Labrador: Compte rendu de la saison de fouilles de 1985

Willis Stevens et Peter Waddell

### Introduction

L'Unité des fouilles sous-marines d'Environnement Canada – Parcs a mis fin à ses fouilles sous-marines de Red Bay (Labrador) en 1985. Ces travaux entrepris en 1978 sous la direction de Robert Grenier étaient axés sur la mise au jour d'un baleinier basque, le présumé San Juan, qui a sombré en 1565 (Barkham et Grenier, 1979: 61). Des fouilles ont également été effectuées par une équipe dirigée par James Tuck, de l'université Memorial de Terre-Neuve, dans l'île Saddle, où les Basques avaient construit de nombreux fours servant à la fonte du lard de baleines.

Au départ, l'importance du port baleinier de Red Bay échappait en partie aux chercheurs. Cependant, à mesure qu'ont progressé les recherches historiques et archéologiques, il est devenu évident que Red Bay avait joué un rôle de premier plan dans les expéditions basques de pêche à la baleine dans le Nouveau Monde. On croit aujourd'hui que 8 à 10 baleiniers pouvaient mouiller dans la rade en même temps. Les fouilles ont permis de découvrir les épaves de ce qui fut peut-être trois galions du XVI<sup>e</sup> siècle et de quatre bateaux de petites dimensions, dont trois utilisés par les Basques pour la pêche de la baleine. On a également mis au jour d'autres vestiges basques dans le secteur, surtout lors de sondages sous-marins effectués sur les fonds où s'observaient des concentrations d'objets liés à la culture matérielle basque. Ces fouilles ont permis de recueillir des détails sur les techniques de dépeçage, les méthodes d'élimination des carcasses, la pêche de la morue pratiquée à l'époque, une tonnellerie, les techniques de construction de bâtiments et un certain nombre de parties de quai.

Les objectifs de la saison 1985 étaient le réenfouissement des pièces de bois des bateaux ainsi que la fermeture permanente du chantier de Red Bay. Cependant, du fait de la découverte, les années précédentes, des épaves de ce qui fut peut-être deux autres galions du XVI<sup>e</sup> siècle, il a fallu procéder à des enregistrements limités concernant d'importantes caractéristiques comparatives de ces bateaux, à savoir, entre autres, l'archipompe et l'emplanture du mât, la partie arrière, l'ossature et les dimensions générales.

On a également terminé la prospection de la rade. Les recherches consistaient en des sondages pratiqués le long du tracé proposé pour un tuyau d'égout, en des recherches à la remorque et en l'examen des vestiges d'un quai possiblement d'origine basque.

### Réenfouissement des pièces de bois

Le désassemblage de l'épave du San Juan a pris fin en 1985. Plus de 2500 pièces de bois avaient été remontées à la surface et avaient fait l'objet d'enregistrement avant d'être réenfouies provisoirement. Le gros du travail de la saison de 1985 a donc



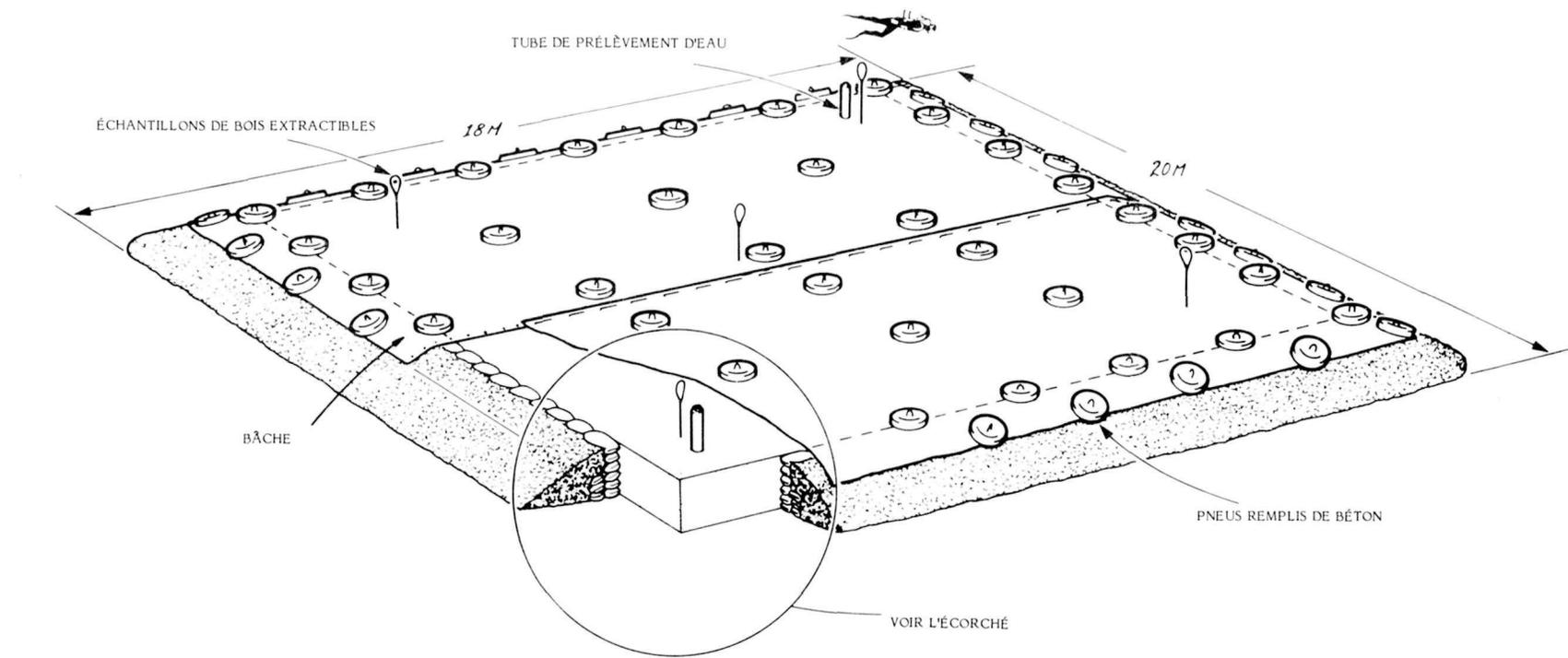
Environnement  
Canada

Environment  
Canada

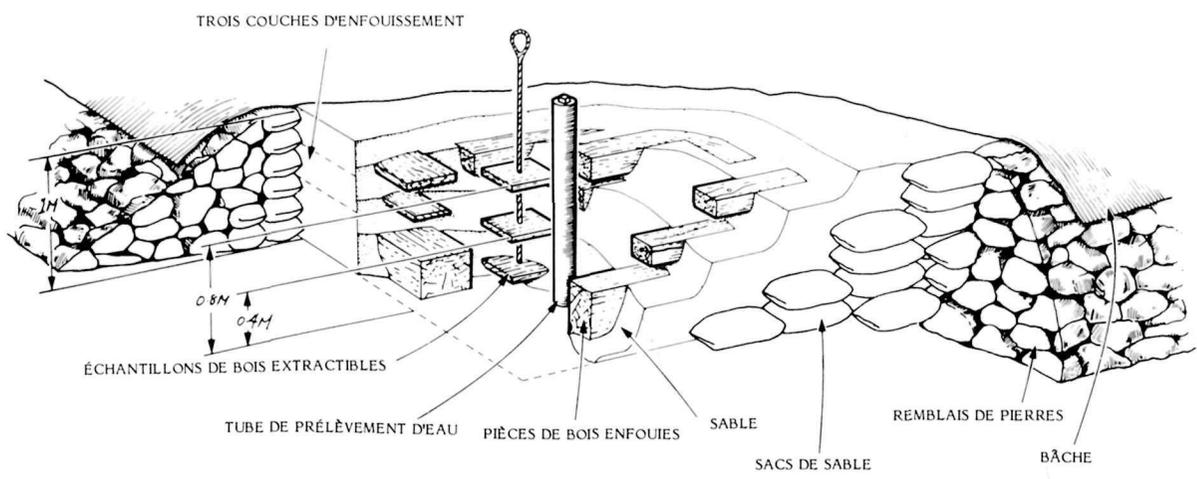
Parcs

Parks

This publication is available in English.



2



1. Fosse de réenfouissement des pièces de bois. (Dessin: N. Hart)



2. Disposition des pièces de bois dans la moitié nord de la troisième couche de réenfouissement. (Photo: D. Pagé)



3. Recouvrement de la fosse de réenfouissement au moyen de sable. (Photo: P. Waddell)

consisté à réenfouir en permanence toutes les pièces de bois. C'est la première fois qu'une opération systématique de cette envergure était tentée. L'équipe avait demandé à la Division de la conservation du Service des parcs d'Environnement Canada d'établir des lignes directrices à cet égard. Après avoir fouillé la documentation sur le sujet, tenu plusieurs séances de consultation et procédé à quelques essais, on a établi un plan de réenfouissement (Murdoch et Stewart, 1985). Il s'agissait essentiellement de constituer, de façon économique, un milieu hermétique et anaérobique destiné à l'entreposage des pièces de bois, et de recréer le milieu dans lequel se trouvaient les pièces avant les fouilles pour ce qui est des conditions d'éclairage, de température et d'exposition aux gaz.

On a d'abord mesuré le volume des pièces afin de déterminer l'espace nécessaire à leur réenfouissement, soit, après calcul, 14 m sur 16 sur 1 de hauteur, ce qui devait permettre d'empiler les pièces en trois couches séparées chacune par 20 cm de sable. Pour réduire au minimum les contacts – inévitables dans la région – avec les icebergs, il fallait que le site de réenfouissement, une fois comblé, présente le moins d'élévation possible. L'endroit tout indiqué était la cavité pratiquée pour la mise au jour du San Juan: on évitait du même coup de perturber les autres gisements archéologiques inexplorés.

Pour contenir les pièces de bois et le sable, l'équipe a élevé un muret en sacs de sable, utilisant ainsi environ 1200 sacs. Ces derniers sont des sacs en plastique conçus pour contenir du sel, mais qu'on a remplis avec quelque 36 tonnes métriques de sable (fig. 1). La mise en place des sacs s'est faite par étapes afin qu'ils puissent être soutenus par les pièces de bois et le sable, du côté intérieur, et un remblai de pierres du côté extérieur. L'érection de cette levée stable en pente s'est faite avec des matériaux facilement disponibles (roches, sable, sacs de sel). De plus, l'équipe estimait qu'il était essentiel d'avoir recours à ce type de levée en raison des icebergs susceptibles d'endommager très gravement un simple mur vertical de sacs de sable.

Le site de l'épave s'incline légèrement du sud-ouest au nord-est. Au plus profond de la fosse de réenfouissement, du côté nord, on a placé les grosses pièces de bois qui occupaient plus d'une couche: la quille (14 m), ainsi que nombre d'autres pièces maîtresses et de pièces de bois courbant. En règle générale, les pièces m'occupaient qu'une seule des trois couches. La première couche de l'enclos repose sur le fond stérile préalablement fouillé. Pour empiler le plus grand nombre possible de pièces dans chaque couche, on les a emboîtées les unes dans les autres (fig. 2). Quand on avait complété une couche, on en dressait le plan pour indiquer l'emplacement de chaque pièce. Une fois ce plan vérifié, la mise en place du sable pouvait commencer. Ce dernier était amené au-dessus du site dans un godet spécialement conçu à cet effet et d'une capacité d'environ 2 tonnes métriques (fig. 3). Après avoir comblé les vides entre les pièces, on a étendu 20 cm de sable sur la couche. Le même procédé a été utilisé pour les deux autres couches. L'ensemble achevé mesurait environ 1 m de hauteur. La première couche a contient 96 tonnes métriques de sable, la deuxième 93, la troisième 126, soit au total 315 tonnes.

Il fallait ensuite recouvrir le site d'enfouissement pour prévenir l'érosion du sable et réduire au minimum les échanges de gaz. Pour ce faire, on a utilisé une bâche en caoutchouc synthétique (polyéthylène chlorosulfoné, ou Hypalon) renforcée d'une armure. Pour simplifier sa mise en place, on l'a divisée en deux parties, que les plongeurs ont ensuite assemblées sous l'eau (fig. 1 et 4). Cette bâche de 16 m sur 18 déborde le site d'un mètre de chaque côté. Elle est retenue en place par 60 pneus remplis de béton, d'un poids total de 9 tonnes métriques.

L'opération de réenfouissement, qui visait à préserver l'épave dans les meilleures conditions possibles, constitue la plus importante jamais entreprise dans le genre. Pour déterminer l'efficacité du procédé, on a prévu l'examen d'échantillons de bois placés à trois différents niveaux. Attachés à des câbles, ceux-ci pourront être retirés du site après un certain laps de temps sans perturber les autres pièces (fig. 1)



4. Essai d'assemblage de la bâche à terre. (Photo: R. Chan)



5. Rade de Red Bay, tracé du tuyau d'égout (flèche de roche) et emplacement de l'épave 29M (plate-forme flottante). (Photo: D. Pagé)

ce qui permettra de les comparer à des échantillons témoins congelés provenant des mêmes pièces. D'autres pièces, enfouies hors du site, pourront également être utilisées pour l'évaluation du procédé. Les résultats de ces tests seront mis à profit à l'occasion d'autres fouilles sous-marines, car souvent il faut réenfouir les objets trouvés.

### Autres épaves

Outre l'épave du San Juan (24M), on a trouvé celles de deux autres gros bateaux dans la rade. La première a été repérée en 1983 et la seconde l'année suivante. La première (27M) a fait l'objet, en 1984, d'un examen partiel qui a consisté en des sondages pratiqués dans les zones de l'arrière, de l'avant, de l'emplanture du mât et de l'archipompe (Ringer 1985: 190). La deuxième (29M) a été rapidement examinée en 1984. C'est seulement en 1985 que les fouilles effectuées sur les deux chantiers ont permis l'enregistrement des détails témoignant des méthodes de construction.

#### 27M

Cette épave avait été découverte lors de fouilles menées dans des secteurs sélectionnés de la rade. On avait mis au jour des vestiges de l'arrière, du milieu et de l'avant du bateau lors de fouilles préliminaires. À la lumière d'un certain nombre de particularités comparatives, à savoir les détails de l'emplanture du mât, les cloisons triangulaires et la construction à partir d'une charpente principale, il avait été déterminé qu'il s'agissait probablement d'un bateau basque. Ce sont les extrémités des varangues émergeant du fond de la mer qui avaient signalé la présence de cette épave gisant par environ 5 m de profondeur. Des fouilles ont été effectuées en 1985 au moyen de dragues à succion dans la partie arrière et au milieu du bateau.

#### Arrière

Les fouilles effectuées dans la partie arrière visaient à permettre d'observer des éléments témoignant des méthodes de construction, et notamment de l'assemblage de l'étambot, de la courbe d'étambot ainsi que le talon. Les chercheurs ont creusé le long de la coque jusqu'au niveau de la quille, mais le bordage empêchait de bien examiner les éléments de la charpente. Sur le plan stratigraphique, l'arrière de l'épave 27M et celui de l'épave 24M présentaient peu de différences. Les dépôts culturels, qui comprenaient des coquilles de bernacles, atteignaient 40 à 45 cm d'épaisseur en moyenne et recouvraient une couche naturelle de sable gris. La plupart des objets mis au jour ont été trouvés dans ce sable. Ils comprenaient des fragments de cuir, un bout de cordage, des pièces de plomb, un fragment de boulet, deux os de mammifères non identifiés ainsi que la moitié du réa d'une petite poulie.

#### Milieu du bateau

Des fouilles effectuées antérieurement dans la partie centrale avaient permis de mettre au jour l'emplanture du mât et une partie de l'archipompe. L'équipe a poursuivi les fouilles en 1985 et achevé l'enregistrement des détails relatifs à l'archipompe et aux puisards.

L'archipompe, située à l'avant de l'emplanture du grand mât, mesurait 140 cm sur 80 cm. De construction robuste, elle était formée de planches de bois franc de 6 cm d'épaisseur retenues par quatre montants d'angle mortaisés dans le vaigrage. À titre de comparaison, l'archipompe de l'épave 24M était faite de planches de bois de résineux de 2,5 cm d'épaisseur. Les planches étaient découpées de façon à bien s'ajuster à la carlingue, aux joues de l'emplanture du mât et au vaigrage. Les puisards consistaient en deux cavités carrées, aménagées dans la paraclose. On n'a trouvé aucune trace de la pompe.

L'archipompe était remplie d'une grande quantité de pierres tassées, dont la plupart semblaient avoir eu pour fonction de servir de lest. On y a toutefois trouvé divers objets intéressants, notamment les restes d'une natte ainsi que deux tiges manifestement ouvrées. Il s'agissait sans doute des vestiges d'un panier. On a également trouvé de nombreuses noix de noyer, d'autres noix non identifiées, un petit manche de couteau ainsi que des feuilles d'une plante nommée Ruscus aculeatus en très bon état de conservation. Il s'agit d'un arbuste à feuilles persistantes de la région méditerranéenne et du centre de l'Europe, utilisé à des fins médicales comme sudorifique, désobstruant et laxatif.

### Discussion – 27M

De nombreux fragments de poterie trouvés dans l'épave 27M et notamment dans l'archipompe portaient des traces de brûlure. Plusieurs tessons de verre semblaient avoir fondu. Même si les pièces de bois ne présentaient aucune trace de brûlure, il est probable qu'une partie du bateau ait été la proie des flammes.

On a entrepris l'étude dendrochronologique de quelques grosses pièces de bois en vue d'établir une chronologie par rapport aux autres épaves et à la présence des Basques dans la région. Les travaux terminés, l'équipe a remblayé l'épave avec des sacs de sable et le tout fut recouvert de 7 tonnes métriques de sable.

### 29M

Cette épave a été découverte en 1984 à l'occasion de sondages effectués le long du tracé proposé pour la mise en place d'un tuyau d'égout. À la suite de cette découverte, on a recommandé le choix d'un autre tracé. Le tuyau a été installé en 1985 (fig. 5).

Cette épave d'un gros bateau en bois semblable à 24M et 27M se trouvait à environ 3 m de profondeur. Nombre de pièces de bois – surtout des courbes et des baux, gisaient sur le fond de la mer. Étant donné l'absence d'orientation particulière de ces pièces, l'équipe a pratiqué des sondages en 1984 pour déterminer la disposition de l'épave. En creusant à la main, les plongeurs ont pu repérer l'emplanture du mât et certains éléments de l'avant du bateau. Malgré la faible épaisseur de la couche de limon qui les recouvrait, ces parties présentaient un très bon état de préservation. En 1985, des sondages effectués au moyen d'une suceuse ont permis d'examiner plus attentivement l'arrière, le milieu et l'avant du bateau.

### Partie arrière

On a retrouvé intacte une grande partie de l'arrière du bateau. Celui-ci gisait sur son flanc tribord; le flanc babord, orienté vers le haut, se prêtait plus facilement aux enregistrements. Quatre virures étaient encore fermement retenues à l'étambot et au talon. Le bras supérieur de ce dernier ne mesurait qu'environ 25 cm. Le talon était joint à la base de l'étambot au moyen d'un écart recourbé.

Sur le plan stratigraphique, un épais manteau de limon recouvrait la coque. Ce dépôt atteignait quelque 80 cm d'épaisseur. En dessous, et sous la quille, se trouvait une couche de coquilles de bernacles écrasées, de 2 cm d'épaisseur, reposant sur du sable gris stérile. Contrairement à l'épave à 24M, celle-ci n'était pas couverte de coquilles de bernacles, ce qui laisse supposer que le bateau s'est brisé ou a été démantelé peu après le naufrage, ne laissant que peu de prise aux bernacles.

De façon générale, semblait orienté vers la proue. La partie arrière de la quille s'enfonçait, dans un angle évident, indiquant peut-être que l'écart reliant la quille au talon s'est rompu et que l'arrière s'est séparé du reste de la coque. Un deuxième sondage effectué à l'extrémité arrière de la carlingue est venu renforcer cette hypothèse. Les archéologues n'y ont en effet pas trouvé de pièces (allonges ou varangues) recouvrant la quille, ce qui laisse supposer que cette partie du bateau a subi d'importants dommages. En outre, à cet endroit, la quille gisait parallèlement au

fond de la mer et non sur la même ligne que le talon. Tout semble indiquer que le bateau s'est brisé près de l'écart entre le talon et la quille.

### **Milieu du bateau**

Les archéologues ont mis au jour l'emplanture du mât, l'archipompe, une partie du vaigrage et des serres d'empature et les extrémités des membrures (fig. 6).

L'emplanture du mât était semblable à celle de l'épave 27M. D'évidence, la construction des pièces d'appui avait fait l'objet de beaucoup de soins. On avait rainé les joues taillées en biseaux, sur leur rebord supérieur, afin que les pièces de bois s'ajustent exactement dans la mortaise.

L'archipompe se trouvait tout juste à l'arrière de l'emplanture du mât. On n'a trouvé ni planches ni montants d'angle; impossible donc de déterminer avec précision les dimensions de l'archipompe. Deux puisards circulaires avaient été découpés de chaque côté de la carlingue, entre les varangues.

Autour de l'emplanture du mât, les archéologues ont trouvé quatre pièces de bois qui ont probablement servi de grenier. Il s'agissait de moitiés ou de quarts longitudinaux de rondins qui gisaient deux par deux, alignés parallèlement, séparés par une largeur de tonneau. Ces pièces font présentement l'objet d'un examen qui permettra de déterminer si elles pourraient être utilisées pour une étude dendrochronologique des sources locales d'approvisionnement en bois. Cet examen confié à des chercheurs de l'université Laval, à Québec pourrait permettre la datation exacte du naufrage.

### **Avant du bateau**

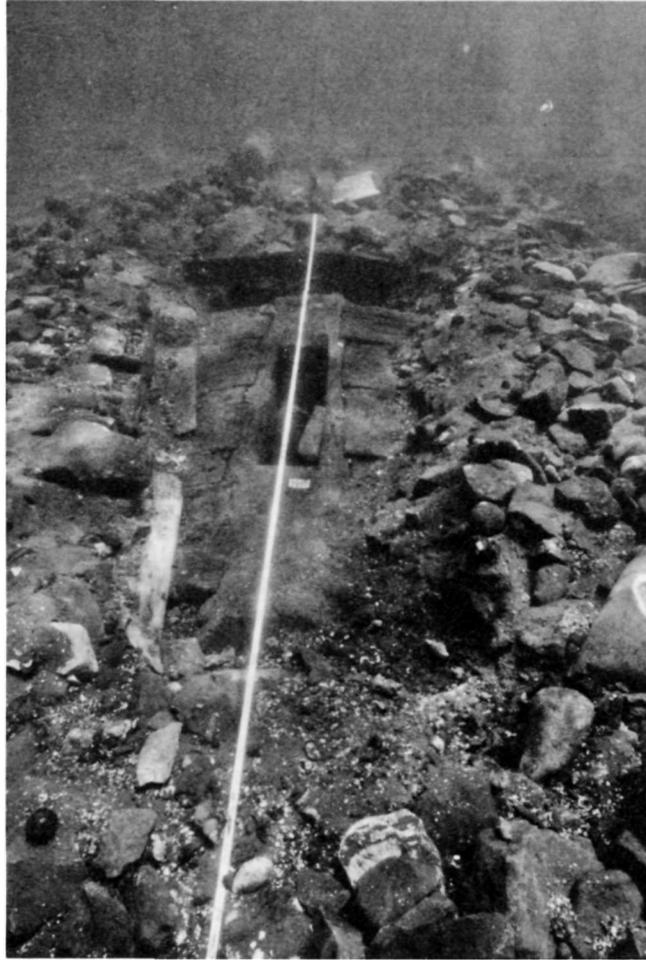
C'est en 1984, lors de sondages effectués le long du tracé proposé pour la pose d'un tuyau d'égout, qu'on avait découvert la partie avant de l'épave. Les archéologues avaient alors mis au jour une grande section intacte composée d'une série de virures, de deux préceintes et ce qui fut peut-être un serre bauquière, c'est-à-dire une grosse pièce de bois longitudinale placée à l'intérieur de la charpente et qui signale l'existence d'un pont. La présence de préceintes laisse supposer qu'à l'avant du bateau la coque s'élevait assez haut au-dessus de la ligne de flottaison. C'est la seule épave de Red Bay à présenter une section avant qui soit restée intacte. Les fouilles, dans cette partie du bateau, se sont limitées à la mise au jour de l'extrémité avant de la carlingue et de la quille.

### **Discussion -29M**

L'une des plus importantes pièces de bois à faire l'objet d'enregistrements, la carlingue, mesurait 12,31 m de longueur. L'emplanture du mât se trouvait du côté de l'arrière. Les archéologues ont procédé à un sondage à l'extrémité avant de la carlingue et constaté des dommages considérables à la structure, y compris l'absence de varangues. Ils ont également mis au jour la partie supérieure de la quille. Celle-ci était complètement brisée et gisait à environ 1 m de la carlingue. L'étendue et la nature des dommages laissent supposer que, bien que demeurée en grande partie intacte, cette partie du bateau s'est peut-être détachée du reste de la coque.

Les archéologues ont trouvé très peu d'objets (20) sur le site, y compris des restes d'animaux, et constaté l'absence de coquilles de bernacles. Cela signifie peut-être que les Basques ont récupéré une bonne partie de l'épave. Il n'est pas impensable d'imaginer qu'ils ont récupéré tous les objets réutilisables, y compris les pièces de bois, le bateau s'étant échoué à un endroit relativement peu profond.

Avant de réenfouir l'épave, les plongeurs ont prélevé de nombreux échantillons de la structure du bateau afin de les soumettre à des études dendrochronologiques. Les archéologues ajouteront ces échantillons à ceux qui proviennent des deux autres épaves en vue d'en établir la chronologie. À la fin de la saison de 1985, les puits de sondage de l'épave 29M ont été remplis au moyen de sacs de sable et l'ensemble du site recouvert de 9 tonnes métriques de sable.



6. Emplanture du mât de l'épave 29M. (Photo: D. Pagé)

## Prospection de la rade

### Sondages le long du tracé proposé pour la pose d'un tuyau d'égout

En 1985, une bonne partie des fouilles effectuées dans la rade ont consisté en un certain nombre de sondages effectués le long du tracé proposé pour la pose d'un tuyau d'égout. Ces travaux avaient été entrepris l'année précédente.

Le tuyau devait courir sur le fond de la mer, sa fixation étant assurée par un remblai de plusieurs tonnes métriques de roche aussi loin que le permettrait la pente du fond. À partir de cet endroit, le tuyau devait être maintenu en place par des manchons de béton préfabriqués. Le tuyau serait ainsi exposé sur une distance d'environ 60 m. C'est cette dernière partie du tracé qui a fait l'objet de sondages en 1985.

Les archéologues ont pratiqué 14 puits de 2 m sur 4 le long de cette ligne longue de 60 m. Les puits étaient distancés de 2 à 5 m selon l'emplacement et les résultats des sondages. Sur les 14 puits creusés, six ont révélé la présence de vestiges témoignant de l'activité de la pêche de la baleine. Quatre contenaient des amas d'ossements de baleine, tandis que les deux autres renfermaient des ossements épars provenant du même type d'animal. On n'a trouvé aucun autre objet attestant la présence des Basques.

### Recherches à la remorque

L'équipe a également prospecté la rade à la remorque. Deux plongeurs remorqués pouvaient ainsi observer une bande d'environ 25 m de largeur. Les recherches étaient chronométrées, ce qui permettait de préciser l'emplacement des objets par rapport au temps écoulé.

Ce type d'opération a été effectué dans trois secteurs. Les premières recherches, menées dans la partie nord-est du bassin, ont permis de repérer un certain nombre d'ossements épars de cétacés. Vers la fin de l'opération, on a trouvé un amas d'ossements qui se sont révélés être le squelette presque complet d'une baleine boréale. Dégagée et ramenée à terre à des fins d'analyses zoologiques, cette carcasse semi-articulée s'est avérée, après examen préliminaire, être celle d'un petit juvénile, dont il manquait la queue et les nageoires. L'absence de ces éléments renforce la théorie selon laquelle les nageoires et la queue étaient enlevées avant le dépeçage. C'était la première fois qu'on repérait une carcasse presque complète comprenant le crâne. Cette découverte permettra sans aucun doute d'élargir nos connaissances sur les techniques de dépeçage basques et les méthodes d'élimination des carcasses employées par ces pêcheurs.

La deuxième opération a été menée à partir du chaland de recherche et s'est poursuivie en ligne droite jusqu'à l'île Penney. Les plongeurs n'ont repéré qu'un fragment de maxillaire de cétacé. Ils ont toutefois perdu contact avec le fond au moment de franchir le chenal du havre.

La troisième opération s'est déroulée à l'extrémité intérieure du bassin. En raison des sédiments transportés par les ruisseaux, la visibilité se trouvait quelque peu réduite et se limitait par endroits à moins d'un mètre. La profondeur du secteur prospecté atteignait, en moyenne, 4 à 5 m. Des fosses de plus de 15 m s'ouvraient en certains endroits. Ne pouvant descendre à une telle profondeur, les plongeurs ne les ont pas explorées. Ils n'ont trouvé aucun objet basque.

### Quai

Au cours d'une saison de fouilles précédente, les chercheurs avaient dégagé partiellement les vestiges d'un quai possiblement d'origine basque (Ringer 1983: 84). Ces vestiges se trouvaient à côté de fours de fonte d'huile installés par les Basques dans l'île Saddle. Ces fours avaient été mis au jour en 1980 par James Tuck, de l'université Memorial de Terre-Neuve (Tuck 1981: 56). Les chercheurs ont poursuivi

les fouilles à l'emplacement du quai, en 1985, en vue de confirmer l'origine basque de l'ouvrage.

Il s'est avéré impossible de dégager celui-ci au complet en raison de l'épaisse couche de pierres tassées qui le recouvrait. Les vestiges mis au jour semblaient constituer la partie inférieure d'un cadre porteur formé de deux billes parallèles réunies par une pièce d'entretoise. La partie inférieure du cadre était composée de cinq billes plus petites, disposées à distance égale l'une de l'autre. Le dessus des deux troncs parallèles présentait une mortaise qui servait sans doute à retenir des pièces porteuses verticales. Des trous de tarière observés dans les angles des mortaises ont probablement servi à guider la taille de ces dernières. Détail plus important, on a trouvé des fragments de douves de baril écrasés contre les parois des deux mortaises. Il s'agissait de coins ayant servi à fixer les tenons des pièces verticales.

Bien qu'on ne puisse déterminer avec précision la fonction de cet ouvrage, sa proximité par rapport aux fours de fonte et les détails de sa construction laissent penser qu'il s'agissait d'un quai basque et, peut-être, d'une plate-forme de dépeçage.

### Résumé

Les recherches sous-marines de Red Bay sont maintenant terminées. En 1985, le gros des travaux a consisté en l'enfouissement des objets trouvés et en la fermeture du chantier.

Les fouilles ont duré huit saisons et livré nombre de renseignements inédits sur l'histoire maritime des Basques dans l'Est du Canada. Les découvertes de Red Bay ne sont pas passées inaperçues dans le monde archéologique: il est maintenant admis que la rade constitue un précieux dépôt de pièces témoignant des techniques de construction de navire du XVI<sup>e</sup> siècle et de la culture maritime basque.

Ces nombreuses années de prospection sous-marine ont fait l'objet d'une variété d'ouvrages, de revues, de bulletins et de journaux publiés à l'échelle internationale ainsi que de plus de 60 communications présentées lors de colloques internationaux et nationaux en Europe et en Amérique du Nord. Les travaux ont également été très bien décrits dans un film de 57 minutes d'Adlanut Productions, intitulé "The Basque Whalers of Labrador", qu'on peut louer de la compagnie. Des comptes rendus détaillés des fouilles ont été établis pour chaque année de prospection et on prépare actuellement leur publication. Les travaux sur la présence des Basques au Labrador se poursuivent et d'autres publications doivent paraître bientôt.

### Sources citées

**Barkham, Selma et Robert Grenier**

1979. "Divers Find Sunken Basque Galleon in Labrador". Canadian Geographic, décembre 1978/Janvier 1979: 60-63.

**Murdock, L. et Stewart, J.**

1985. "Recommendations for Reburial of Ship's Timbers". Rapport inédit, Division de la conservation, Environnement Canada – Parcs.

**Ringer, James**

1985. "A Summary of Marine Archaeological Research Conducted at Red Bay, Labrador: The 1984 Field Season". Archaeology in Newfoundland and Labrador 1984, Newfoundland Museum, Rapport annuel n° 5, St-Jean, T.-N.

---. 1982. "A Progress Report on the Marine Excavation of the Basque Whaling Vessel San Juan (1565): A Summary of the 1982 Field Season". Archaeology in

Newfoundland and Labrador 1982, Newfoundland Museum, Rapport annuel n° 3, St-Jean, T.-N.

**Tuck, James A.**

1981. "Field Work at Red Bay, Labrador". Archaeology in Newfoundland and Labrador 1981, Newfoundland Museum, Rapport annuel n° 2, St-Jean, T.-N..

**Waddell, P.**

1986. "The Disassembly of a 16th Century Galleon". Rapport en préparation, Division des recherches, Environnement Canada – Parcs.

R61-9/258F

ISSN: 0228-1236

Publié en vertu de l'autorisation  
du ministre de l'Environnement

© Ministère des Approvisionnements  
et Services Canada 1987

---

Canada