



Gouvernement du Québec  
Ministère des Transports  
Service de l'Environnement

## **INVENTAIRE ARCHÉOLOGIQUE**

**Héliport, Saint-Georges-de-Cacouna**

**Chemin Côteau-des-Érables, Saint-Jean-Baptiste-de-l'Île-Verte**

**Route de la Station, Saint-Éloi**

**du Troisième rang ouest, Saint-Fabien**

**du Quatrième rang, Saint-Eugène-de-Ladrière**

CANQ  
TR  
GE  
CA  
419  
V.1

**logue consultant**

**Daniel Arsenault**

**Rapport final  
Mars 1992**

532580

MINISTÈRE DES TRANSPORTS  
DIRECTION DE L'OBSERVATOIRE EN TRANSPORT  
SERVICE DE L'INNOVATION ET DE LA DOCUMENTATION  
700, Boul. René-Lévesque Est, 21<sup>e</sup> étage  
Québec (Québec) G1R 5H1



CANQ  
TR  
GE  
CA  
419  
V.1

## INVENTAIRE ARCHÉOLOGIQUE

Héliport, Saint-Georges-de-Cacouna

Chemin Côteau-des-Érables, Saint-Jean-Baptiste-de-l'Île-Verte

Route de la Station, Saint-Éloi

Chemin du Troisième rang ouest, Saint-Fabien

Chemin du Quatrième rang, Saint-Eugène-de-Ladrière

Archéologue consultant  
Daniel Arsenault

Rapport final  
Mars 1992

---

**TABLE DES MATIERES**

---

ÉQUIPE DE TRAVAIL.....	III
LISTE DES PHOTOGRAPHIES.....	IV
LISTE DES FIGURES.....	V
CARTES ET PHOTOGRAPHIES AÉRIENNES.....	VI
INTRODUCTION.....	1
1.0. CADRE GÉOGRAPHIQUE.....	2
1.1. Localisation générale.....	2
1.2. Géologie et géomorphologie.....	2
1.3. Historique tardiglaciaire et post-glaciaire.....	3
2.0. CADRE THÉORIQUE ET MÉTHODE DE L'EXPERTISE.....	6
2.1. Cadre théorique.....	6
2.2. Méthode.....	6
3.0. DONNÉES PRÉHISTORIQUES ET HISTORIQUES ACTUELLES.....	8
4.0. RÉSULTATS DE L'INVENTAIRE ARCHÉOLOGIQUE.....	12
5.0. CONCLUSIONS ET RECOMMANDATIONS.....	41
OUVRAGES CONSULTÉS.....	42
ANNEXE 1: fiches techniques et plans.....	44

---

---

**ÉQUIPE DE TRAVAIL**

---

- Daniel Arsenault :** Archéologue consultant, chargé de projet
- Frédéric Bernier :** Archéologue assistant
- Annie Quesnel :** Archéologue assistante
- François Vigneault :** Archéologue assistant
- Chantal Perreault :** Architecte-cartographe
- Esther Laforte :** Responsable du projet, ministère des Transports du Québec
- François Morneau :** Géomorphologue conseiller, ministère des Transports du Québec
-

---

**LISTE DES PHOTOGRAPHIES**


---

<b>Photo 1:</b>	<b>Vue des secteurs #3 et #4, route de la Station, Saint-Éloi, vers le sud.....</b>	<b>13</b>
<b>Photo 2:</b>	<b>Sondages en cours dans le secteur #2, route de la Station, Saint-Éloi, vers le nord.....</b>	<b>13</b>
<b>Photo 3:</b>	<b>Vue de la partie bétonnée de la structure #2, secteur #2, route de la Station, Saint-Éloi, vers l'est.....</b>	<b>19</b>
<b>Photo 4:</b>	<b>Sondages en cours dans le secteur #3, chemin Côteau-des-Érables, Saint-Jean-Baptiste-de-l'Isle-Verte, vers l'est.....</b>	<b>19</b>
<b>Photo 5:</b>	<b>Coupe stratigraphique du mur ouest du sondage #22, secteur #2, chemin Côteau-des-Érables, Saint-Jean-Baptiste-de-l'Isle-Verte, vers l'ouest.....</b>	<b>24</b>
<b>Photo 6:</b>	<b>Vue du secteur #1, entre le Km 0+000 et le Km 0+250, chemin du troisième rang ouest, Saint-Fabien, vers l'ouest.....</b>	<b>24</b>
<b>Photo 7:</b>	<b>Sondages en cours dans le secteur #6, chemin du troisième rang ouest, Saint-Fabien, vers le nord-ouest.....</b>	<b>28</b>
<b>Photo 8:</b>	<b>Coupe stratigraphique du mur est du sondage #44, secteur #3, chemin du troisième rang ouest, Saint-Fabien, vers l'est.....</b>	<b>28</b>
<b>Photo 9:</b>	<b>Sondages en cours dans le secteur #4, chemin du quatrième rang, Saint-Eugène-de-Ladrière, vers l'ouest.....</b>	<b>32</b>
<b>Photo 10:</b>	<b>Sondages en cours dans le secteur #3, chemin du quatrième rang, Saint-Eugène-de-Ladrière, vers l'est.....</b>	<b>32</b>
<b>Photo 11:</b>	<b>Coupe stratigraphique du mur est du sondage #256, secteur #6, chemin du quatrième rang, Saint-Eugène-de-Ladrière, vers l'est.....</b>	<b>35</b>
<b>Photo 12:</b>	<b>Sondages en cours à l'héliport de Cacouna-Est, Saint-Georges-de-Cacouna, vers le nord.....</b>	<b>35</b>
<b>Photo 13:</b>	<b>Coupe stratigraphique du mur nord du sondage #14, Héliport de Cacouna-Est, Saint-Georges-de-Cacouna, vers le nord.....</b>	<b>39</b>

---

---

**LISTE DES FIGURES**

---

<b>Figure 1:</b>	<b>Profil stratigraphique du mur nord, sondage #83, Secteur 5 (Km 4+080), Route de la Station, Saint-Éloi.....</b>	<b>18</b>
<b>Figure 2:</b>	<b>Profil stratigraphique du mur ouest, sondage #22, Secteur 2 (Km 5+070), Chemin Côteau-des-Érables, Saint-Jean-Baptiste-de-l'Isle-Verte.....</b>	<b>23</b>
<b>Figure 3:</b>	<b>Profil stratigraphique du mur est, sondage #44, Secteur 3 (Km 0+480), Chemin du Troisième Rang Ouest, Saint-Fabien.....</b>	<b>27</b>
<b>Figure 4:</b>	<b>Profil stratigraphique du mur ouest, sondage #256, Secteur 6 (Km 3+490), Chemin du Quatrième Rang, Saint-Eugène-de-Ladrière.....</b>	<b>33</b>
<b>Figure 5:</b>	<b>Profil stratigraphique du mur ouest, sondage #3, Héliport de Cacouna-Est, Saint-Georges-de-Cacouna.....</b>	<b>40</b>
<b>Plan 1:</b>	<b>Structures #1, 2, 3 et 4 du secteur 2, Route de la Station, Saint-Éloi.....</b>	<b>14</b>

---

---

**CARTES ET PHOTOGRAPHIES AÉRIENNES**

---

<b>Carte 22 C/3 : Aire de l'inventaire archéologique, Route de la Station, Saint-Éloi.....</b>	<b>11</b>
<b>Photo aérienne A : Aire de l'inventaire archéologique (section Nord-Ouest), Route de la Station, Saint-Éloi.....</b>	<b>15</b>
<b>Photo aérienne B : Aire de l'inventaire archéologique (section Sud-Est), Route de la Station, Saint-Éloi.....</b>	<b>16</b>
<b>Carte 21 N/14 : Aire de l'inventaire archéologique, Ch. Côteau-des-Érables, Saint-Jean Baptiste-de-l'Isle-Verte.....</b>	<b>20</b>
<b>Photo aérienne : Aire de l'inventaire archéologique, Chemin Côteau-des-Érables, Saint-Jean Baptiste-de-l'Isle-Verte.....</b>	<b>21</b>
<b>Carte 22 C/7 : Aire de l'inventaire archéologique, Chemin du troisième rang ouest, Saint-Fabien.....</b>	<b>25</b>
<b>Photo aérienne : Aire de l'inventaire archéologique, Chemin du troisième rang ouest, Saint-Fabien.....</b>	<b>26</b>
<b>Carte 22 C/7 : Aire de l'inventaire archéologique, Chemin du quatrième rang, Saint-Eugène-de-Ladrière.....</b>	<b>25</b>
<b>Photo aérienne A : Aire de l'inventaire archéologique (section Sud-Ouest), Chemin du quatrième rang, Saint-Eugène-de-Ladrière.....</b>	<b>30</b>
<b>Photo aérienne B : Aire de l'inventaire archéologique (section Nord-Est), Chemin du quatrième rang, Saint-Eugène-de-Ladrière.....</b>	<b>31</b>
<b>Carte 21 N/14 : Aire de l'inventaire archéologique, Héliport de Cacouna-Est, Saint-Georges-de-Cacouna.....</b>	<b>36</b>
<b>Photo aérienne : Aire de l'inventaire archéologique, Héliport de Cacouna-Est, Saint-Georges-de-Cacouna.....</b>	<b>37</b>

---

---

## INTRODUCTION

En septembre 1991, le ministère des Transports du Québec confiait à Daniel Arsenault, archéologue consultant, la réalisation d'un inventaire archéologique dans les emprises de cinq projets de construction localisés dans diverses municipalités des circonscriptions électorales provinciales (C.E.P.) de Rimouski et Rivière-du-Loup.

Plus spécifiquement, l'inventaire archéologique s'est effectué à l'emplacement du futur hélicoptère dans la municipalité de Saint-Georges-de-Cacouna, sur le chemin Côteau-des-Érables dans la municipalité de Saint-Jean-Baptiste-de-l'Isle-Verte et sur la route de la Station dans la municipalité de Saint-Eloi, C.E.P. de Rivière-du-Loup, puis sur le chemin du troisième rang Ouest dans la municipalité de Saint-Fabien et sur le chemin du quatrième rang dans la municipalité de Saint-Eugène-de-Ladrière, C.E.P. de Rimouski.

Les objectifs de l'inventaire sont les suivants : mettre au jour des sites archéologiques, tant historiques que préhistoriques, dans les limites des emprises des projets telles que précisées dans le devis technique du Ministère. Le cas échéant, évaluer les dimensions du site, récupérer les artefacts et écofacts et formuler des recommandations pertinentes quant aux interventions archéologiques ultérieures (fouilles d'urgence ou de sauvetage, mise en valeur, etc.). L'inventaire archéologique a été effectué par l'archéologue consultant et une équipe de trois archéologues assistants pendant sept jours consécutifs, du mercredi 25 septembre au mardi 1er octobre 1991.

Sur un total projeté de 560 puits de sondages, 533 puits de sondages ont été réalisés. Seules quelques rares contraintes environnementales (terre marécageuse) et certaines perturbations anthropiques (terrains aménagés, présence d'un chemin de terre de profondeur et de largeur importantes) ont empêché la réalisation de certains sondages. Aucun site archéologique n'a été mis au jour.



---

## **1.0. CADRE GÉOGRAPHIQUE LOCAL**

### **1.1. Localisation générale**

Les régions de Rivière-du-Loup et de Rimouski, dans lesquelles se situent les secteurs d'inventaire, font partie de la région du Bas Saint-Laurent. Le territoire couvert par ces régions est constitué par une plaine côtière qui délimite le piémont de l'extrémité nord des Appalaches. Ce territoire est marqué notamment par des petits butons, des terrasses et des deltas, ainsi que par des avancés rocheux situés principalement dans le parc du Bic. Plus spécifiquement, les cinq projets désignés pour l'inventaire archéologique sont situés à près de deux cents kilomètres en aval de la ville de Québec, sur la rive sud du Saint-Laurent.

### **1.2. Géologie et géomorphologie**

Le territoire couvert par les régions de Rivière-du-Loup et de Rimouski est situé en bordure septentrionale de l'unité physiographique des Appalaches. Il comprend le littoral actuel et la portion du territoire qui fut envahie par la mer de Goldthwait. Ce territoire se distingue par un «relief faible, marqué seulement par les escarpements des terrasses et les buttes de roche qui percent la couverture des dépôts marins et littoraux» (Martineau 1980: 2). Plus spécifiquement, les cinq zones à l'étude s'inscrivent à l'intérieur d'une bande littorale orientée du sud-ouest au nord-est qui s'étend sur environ 30 kilomètres de longueur et atteint une largeur d'environ 10 kilomètres. Le sous-sol de ce territoire est composé de roches de fond sédimentaires, principalement des variétés de grès et de pélites (cf. Vallières 1977: 2-4; aussi Locat 1978: 5; Martineau 1980: 2). Ce substratum est recouvert de dépôts meubles d'origine marine (argiles), principalement sur le plateau, et fluvio-glaciaire (sables et graviers littoraux), surtout dans les vallées (Locat 1978: 6), ainsi que de sédiments organiques formant tourbières et marécages (Martineau 1980: 3-6).

Sur le plan hydrographique, outre le fleuve Saint-Laurent, une chaîne de lacs et une série de petits cours d'eau drainent cette région. Parmi ces cours d'eau, on remarque notamment la rivière Verte et la rivière des Trois-Pistoles, ainsi que quelques rivières secondaires (rivière de la Gamelle, rivière des Aulnes, rivière des Vases); des lacs, dont le grand lac Malopès et le lac des Joncs, et des marécages occupent par ailleurs les dépressions de la zone des crêtes et des vallées (ibid.: 2).

---

### **1.3. Historique tardiglaciaire et post-glaciaire**

L'histoire tardiglaciaire (fin de la glaciation du Wisconsin) et post-glaciaire au sud de la vallée du Saint-Laurent montre que le retrait de l'inlandsis laurentidien, qui s'amorce à la fin du dernier stade glaciaire (14 000 ans av. auj.), est marqué par l'abandon d'une masse glaciaire (dite «appalachienne») dans les régions du Bas Saint-Laurent et de la péninsule gaspésienne. Puis, la période de déglaciation qui s'ensuit (14 000 et 12 500 ans av. auj.) entraîne la formation d'un ou plusieurs dômes glaciaires autonomes sur ce territoire, dont la fonte subséquente favorise la transgression marine (mer de Goldthwait) et la formation de deltas fluvio-glaciaires (Parent *et al.* 1985: 18-20; cf. aussi Locat 1978: 49; Martineau 1980: 7). Conséquemment, la mer de Goldthwait, qui talonne la marge glaciaire, permet de libérer des glaces à plusieurs endroits du littoral, notamment au niveau des Trois-Pistoles vers 12 500 ans av. auj. (Parent *et al.* 1985: 23). Toutefois, la bande littorale est alors submergée en raison de l'affaissement isostatique provenant de la surcharge de l'inlandsis. Pendant les phases dites «de plateau» (entre 13 000 et 12 000 ans av. auj.) et «marine» (entre 12 000 et 11 000 ans av. auj.), la mer de Goldthwait est en régression, ce qui entraîne d'abord la déposition d'argiles massives, puis leur sédimentation, ainsi que la formation des terrasses marines et fluviales les plus anciennes à des altitudes supérieures à 30 m/nam<sup>1</sup> (Locat 1978: 52-55; cf. aussi Gray *et al.* 1987: 72-75). La fonte du ou des dômes glaciaires appalachiens semble également se faire rapidement pendant ces phases; avec ce retrait accéléré des glaces vers les collines et montagnes se mettent alors en place des phases de grands épandages qui viennent alimenter la mer de Goldthwait. Entre 11 000 et 9 500 ans av. auj., la transgression goldthwaitienne se poursuit toujours d'une part. D'autre part, il subsiste sans doute encore de petites calottes glaciaires résiduelles à l'intérieur des hautes terres du Bas Saint-Laurent, mais les zones côtières et la majeure partie du territoire sont vraisemblablement dégagées et exondées et sont habitables par les humains (Parent *et al.* 1985: 25-29). Il semble par ailleurs que dès 6 400 ans av. auj. les conditions marines (taux de salinité, température de l'eau, etc.) qui prévalent alors s'apparentent déjà beaucoup aux conditions actuelles (Locat 1978: 33).

Les traces laissées sur le relief du Bas Saint-Laurent par ces divers épisodes tardiglaciaires et post-glaciaires sont notables. De la côte vers l'intérieur des terres, on constate en effet trois niveaux de terrasses marines bien définies, mais il existe également d'autres terrasses à des niveaux supérieurs - ou niveaux très anciens - à proximité des deltas (ex.: delta de St-Fabien) et des escarpements rocheux, notamment à proximité de la limite marine. Les trois niveaux de terrasses principaux sont : (1) le niveau dit «de Bic», ou niveau ancien, qui se situe entre 10-12 et 30

---

<sup>1</sup> L'acronyme m/nam signifie l'altitude en mètres par rapport au niveau actuel de la mer.

m/nam, (2) le niveau dit «de Mitis», ou niveau sub-actuel, qui se trouve entre 6 et 10-12 m/nam, et 3) le niveau dit «de Rimouski», ou niveau actuel, dont l'altitude varie entre 0 et 5-6 m/nam. Les terrasses et paléo-plages correspondant à ces niveaux ont été formées à la suite de processus d'érosion et d'accumulation de sédiments (Dumais et Rousseau 1985: 137). Par exemple, la terrasse de Bic est formée de sédiments marins et fluvio-glaciaires, celle de Mitis est constituée de sédiments littoraux et celle de Rimouski est composée de sédiments littoraux plus jeunes (Locat 1978: 10-11).

Dans les secteurs faisant l'objet du présent inventaire archéologique, l'accumulation de dépôts sédimentaires fluvio-glaciaires sur la roche de fond a produit un relief valonné de collines à pente peu prononcée (cf., par exemple, photos 1 et 6), ainsi que des kettles; on remarque aussi la présence de terrasses discontinues et de buttes qui, en raison de leur altitude (plus de 30m/nam), furent les premières à être dégagées du couvert glaciaire. La fonte des glaces entraîna également à ces endroits la création de cours d'eau qui vont alimenter les dépressions existantes, favorisant ainsi la formation de lacs, ou encore de marais et de tourbières. C'est surtout dans ces dépressions (fond de vallées, kettles) que se sont déposés les sédiments fluvio-glaciaires (sables et graviers), constituant ainsi un sol où le drainage varie de bon à mauvais. En raison de leur altitude correspondant aux niveaux ancien et très anciens (plus de 10-12 m/nam), les secteurs de Saint-Éloi, de Saint-Jean-Baptiste-de-l'Isle-Verte, de Saint-Fabien et de Saint-Eugène-de-Ladrière furent exondés beaucoup plus tôt (sans doute entre 11 000 et 9 500 ans av. auj.) que le secteur de Cacouna-Est, qui se trouve en bordure du fleuve Saint-Laurent.

Après la déglaciation, les régions de Rimouski et de Rivière-du-Loup connaissent trois phases de recolonisation végétale. Pendant la phase la plus ancienne (avant 10 800 ans av. auj.) dite de «végétation non forestière», le paysage végétal est sans doute celui caractéristique d'un désert périglaciaire, c'est-à-dire un paysage où subsistent quelques plantes herbacées et des lichens, mais qui ne peut supporter de couverture végétale continue. Selon Richard (1985: 45), en effet, les conditions spécifiques au climat périglaciaire empêchent probablement la colonisation végétale des terres et des eaux. Cependant, vers 10 800 ans av. auj., le climat s'adoucissant sensiblement, il se forme un paysage de toundra herbeuse dans les zones exondées en marge de la mer de Goldthwait. À la phase suivante, dite «d'afforestation» (entre 10 800 et 9 500 ans av. auj.), il y a une plus grande variété de paysages végétaux. Cette phase est ainsi marquée par le remplacement progressif de la toundra herbeuse par une toundra arborée, puis par une taïga, où dominent l'épinette noire et

---

l'aulne crispée. C'est vraisemblablement au début de cette phase que plusieurs espèces animales, terrestres et marines, font leur apparition dans le Bas Saint-Laurent. Avec le temps, la diversité grandissante des paysages végétaux et la multiplication des variétés floréales, les différentes espèces animales alors disponibles (notamment le caribou, le morse et quelques variétés de phoque), de même que les matières premières présentes dans ce territoire récemment libéré des glaces et des eaux de la mer de Goldthwait, durent concourir à attirer les premiers groupes humains en quête de nouvelles ressources à exploiter. Dans une phase ultime, dite «forestière», la forêt s'installe et il semble que les paysages végétaux, tels qu'ils se présentent encore de nos jours, sont en place définitivement vers 7 000 - 6000 av. auj. (cf. Richard 1985; aussi Gray *et al.* 1987: 32). De nouvelles espèces animales, comme l'ours noir, l'orignal et certains petits mammifères (porc-épic, castor, lièvre, renard roux) composent l'essentiel de la faune terrestre dès le début de cette phase et soutiennent sans doute, avec les ressources marines toujours disponibles, les groupes humains nomades, sans doute plus nombreux, qui occupent alors le Bas Saint-Laurent (Dumais et Rousseau 1985: 138-139). Il faut souligner toutefois que la chronologie de l'implantation végétale, terrestre et aquatique, dans la région du Bas Saint-Laurent, ainsi que les connaissances au sujet de la faune associée aux étapes de la colonisation végétale, sont encore matière à enrichissement (Chapdelaine et Bourget 1992: 30).



---

## **2.0. CADRE THÉORIQUE ET MÉTHODE DE L'EXPERTISE**

### **2.1. Cadre théorique**

Les objectifs spécifiques de l'inventaire archéologique étaient les suivants:

- 1) Effectuer des recherches documentaires préalablement à la réalisation de l'inventaire archéologique afin, d'une part, de prendre connaissance de toutes les études archéologiques et/ou historiques réalisées dans la région comprise entre les municipalités de Rivière-du-Loup et de Rimouski et, d'autre part, de permettre la reconstitution paléogéographique pertinente à l'occupation humaine.
- 2) Accomplir un inventaire archéologique à l'intérieur des limites des emprises de cinq projets de construction routière. Cet inventaire comprenait à la fois une inspection visuelle et l'exécution de sondages. De plus, dans le secteur #2 de la route de la Station, à St-Éloi, une évaluation des structures architecturales présentes devait être accompli. Dans l'éventualité de la mise au jour de vestiges archéologiques, il était nécessaire d'en faire la localisation, la délimitation approximative et l'évaluation, et, le cas échéant, de formuler des recommandations pertinentes quant à toute intervention archéologique ultérieure.
- 3) Produire, suite à la réalisation de l'inventaire, les rapports d'étape et final.

### **2.2. Méthode**

La méthode utilisée pour la réalisation de cet inventaire archéologique est spécifiée au devis technique du ministère des Transports du Québec. En détail, il s'agit de:

- 1) La réalisation d'une inspection visuelle méticuleuse pour l'ensemble des secteurs à inventorier.
  - 2) L'exécution méticuleuse et systématique de sondages archéologiques, d'une superficie minimale de 900 cm<sup>2</sup>, à intervalles réguliers dans les secteurs délimités. Ces intervalles devaient consister en la mise en place de puits de sondages disposés à tous les 15 mètres sur une seule ligne de sondages. Afin d'établir soigneusement la ligne de sondages et d'assurer une disposition précise des sondages sur cette ligne, un ruban métrique (30 mètres) fut constamment utilisé. La profondeur de chaque puits devait être déterminée par la nature des couches de sol identifiées. Les sondages devaient être effectués à la pelle, avec une inspection adéquate à la truelle du contenu de chaque puits en cours d'exécution (cf. photos 4 et 7). Après l'excavation des puits de sondage, ceux-ci devaient être
-

---

obligatoirement remblayés. Les secteurs à inventorier s'étendaient sur un total de 9,28 kilomètres de longueur.

3) Dans l'éventualité de la découverte de vestiges archéologiques (en surface ou dans un puits de sondage), des sondages supplémentaires (de 2 500 cm<sup>2</sup>) devaient être effectués en périphérie de la zone positive, à une distance maximale de cinq mètres, afin d'évaluer l'importance et l'étendue du site mis au jour. Le cas échéant, chaque objet-témoin devait être localisé soigneusement par rapport à la couche de sol de référence, et, plus spécifiquement, pour les outils et fragments d'outils, selon leur position horizontale et verticale précise dans cette couche. Les éclats et déchets de taille devaient être localisés par quadrant. Pour les artefacts historiques, ceux-ci devaient être identifiés individuellement ou en lots selon leur nombre et leur importance à l'intérieur de chaque puits. Cette procédure de localisation exigeait un enregistrement méticuleux et précis de toutes les données artefactuelles et écofactuelles au moyen de fiches-sondage et fiches-environnement, notes, plans (croquis et dessins) et photographies (diapositives couleurs). Enfin, des échantillons de sol, de charbon de bois ou de toute autre matière organique devaient être prélevés, si nécessaire.

4) La préparation d'un plan de l'emplacement des sondages dans chacun des secteurs d'inventaire, de même que des relevés photographiques sous forme de diapositives illustrant l'environnement et le déroulement des travaux devaient être effectués. Des croquis relatifs aux éventuelles structures archéologiques mises au jour devaient aussi être produits.

5) Advenant la découverte de vestiges (artefacts, écofacts), ceux-ci devaient être soumis à une procédure de laboratoire, comprenant le nettoyage, le traitement approprié, le catalogage (identification, marquage et enregistrement), l'emballage, ainsi que l'interprétation relative au contexte archéologique.



### 3.0. DONNÉES PRÉHISTORIQUES ET HISTORIQUES ACTUELLES

Les recherches archéologiques entreprises dans les régions de Rivière-du-Loup et de Rimouski depuis plus de vingt ans ont permis de mettre au jour plusieurs sites préhistoriques et historiques. La découverte de ces sites archéologiques attestent une occupation humaine du territoire qui remonte vraisemblablement à près de 9 000 ans. A la lumière des données recueillies à ce jour, il est donc possible d'esquisser une séquence chronologique de cette occupation humaine et d'avoir un aperçu de la culture matérielle correspondant à chaque époque culturelle, ce qui permet d'inférer les modes de subsistance propres à chacune de ces populations préhistoriques et historiques (cf. tableau synthèse en page 2).

1) Le Palé Indien récent (9 500? - 7 000 ans av. auj.). Les vestiges lithiques livrés par le site DcEd-1, situé près de Rimouski et qui fut occupé vers 8 150 ans av. auj. (cf. Bilodeau 1991 et Chapdelaine et Bourget 1992), attestent la présence sur ce territoire de groupes humains dès cette époque. Trois autres sites (DcEe-14, 15 et 16), découverts à la fin des années 1970 dans le parc provincial du Bic, auraient également été occupés à cette époque (Dumais et Rousseau 1985). Disposant d'une technologie essentiellement lithique propre à un mode de vie nomade, ces groupes font vraisemblablement des incursions dans ces régions afin d'exploiter les ressources animales et végétales qui s'y sont développées depuis la période d'afforestation (entre 10 500 et 9 000 ans av. auj.), ainsi que pour chercher des sources locales de matière première, notamment le chert et le quartzite. Les lieux propices à leur établissement temporaire, comme en témoigne la situation des sites DcEd-1 (établi sur une flèche littorale à une altitude de 86 m/nam) et DcEe-14 à 16 (situés tous les trois à plus de 80 m/nam), devaient alors être les terrasses exondées et les paléo-plages se trouvant à une altitude de plus de 30 mètres par rapport au niveau actuel de la mer (Bilodeau 1991: 12; aussi Chapdelaine et Bourget 1992: 29-30; Dumais et Rousseau 1985: 144).

2) L'Archaïque (7 000 - 2 000 ans av. auj.). Les transformations du milieu naturel, qui surviennent conjointement aux modifications climatiques dans le Bas Saint-Laurent, sont marquées par l'apparition de nouvelles espèces végétales et animales que de nouveaux groupes nomades exploiteront de façon plus intensive. En effet, les populations humaines de l'Archaïque se distinguent de leurs prédécesseurs paléindiens non seulement par un outillage lithique sensiblement différent,

---

mais également par l'exploitation d'une plus grande variété de ressources animales (terrestres et aquatiques) et végétales, souvent différentes de celles du Paléoindien récent. Avec l'abaissement du niveau marin, les terrasses et paléo-plages, situées à une altitude de six à douze mètres plus élevée que le niveau actuel, offrent alors les lieux les plus adéquats pour l'aménagement de campements temporaires (Bilodeau 1991: 13).

3) Le Sylvicole (2 000 - 400 ans av. auj.). Alors que les conditions environnementales demeurent sensiblement les mêmes pendant toute cette période, et que le niveau actuel de la mer est atteint, les populations humaines connaissent des changements substantiels sur le plan de la culture matérielle, notamment par l'apparition de la poterie et des modifications importantes de l'outillage lithique. Ces modifications matérielles sont vraisemblablement significatives de changements dans le mode de subsistance : ces populations devaient en effet compléter leurs activités halieutiques et cynégétiques par des pratiques horticoles. Il semble cependant que les groupes occupant le Bas Saint-Laurent, plutôt que de se sédentariser, aient continué leur nomadisme, exploitant les ressources disponibles sur une base saisonnière, voire sporadiquement selon les besoins, tout au long du Sylvicole (Bilodeau 1991: 13-14).

4) La période historique (1600 ans ap. J.C. à auj.). L'occupation ou, du moins, l'exploitation des régions de Rivière-du-Loup et de Rimouski par des populations amérindiennes se poursuit apparemment après l'arrivée des Européens, comme le suggèrent certains documents ethnohistoriques. Ainsi, Samuel de Champlain, puis certains Jésuites comme le Père Le Jeune, ont noté que les Etchemins (ou Malécites) parcourent fréquemment le vaste littoral compris entre Lévis et Rimouski, en quête de gibier et autres ressources locales, pendant le XVII<sup>ème</sup> siècle. Il semble que des groupes micmacs de la péninsule gaspésienne, de même que des Montagnais de la région de Tadoussac, venaient également exploiter les ressources de ces régions de façon occasionnelle, voire saisonnière, pendant les XVII<sup>ème</sup> et XVIII<sup>ème</sup> siècles (ibid.: 14; cf. aussi Ferdais et Cossette 1983: 23).

L'implantation euro-québécoise dans ces régions paraît se produire relativement tardivement, soit vers le premier quart du XIX<sup>ème</sup> siècle. L'installation d'une population euro-québécoise au mode de vie sédentaire et à l'économie principalement agricole (mais souvent complétée par les activités halieutiques) est selon toute apparence le fruit d'une émigration locale issue des paroisses surpeuplées des régions plus à l'ouest du Bas Saint-Laurent (Bilodeau 1991: 16-17). Il faut signaler toutefois que deux ou trois siècles avant l'arrivée de ces colons, les premiers Européens à venir occuper temporairement le territoire furent les Basques, dont les témoignages matériels (les «fours basques») datant des XV<sup>ème</sup> et XVII<sup>ème</sup> siècles révèlent les pratiques de transformation des produits marins, notamment sur les îles au large des Trois-Pistoles (Lalande 1987).

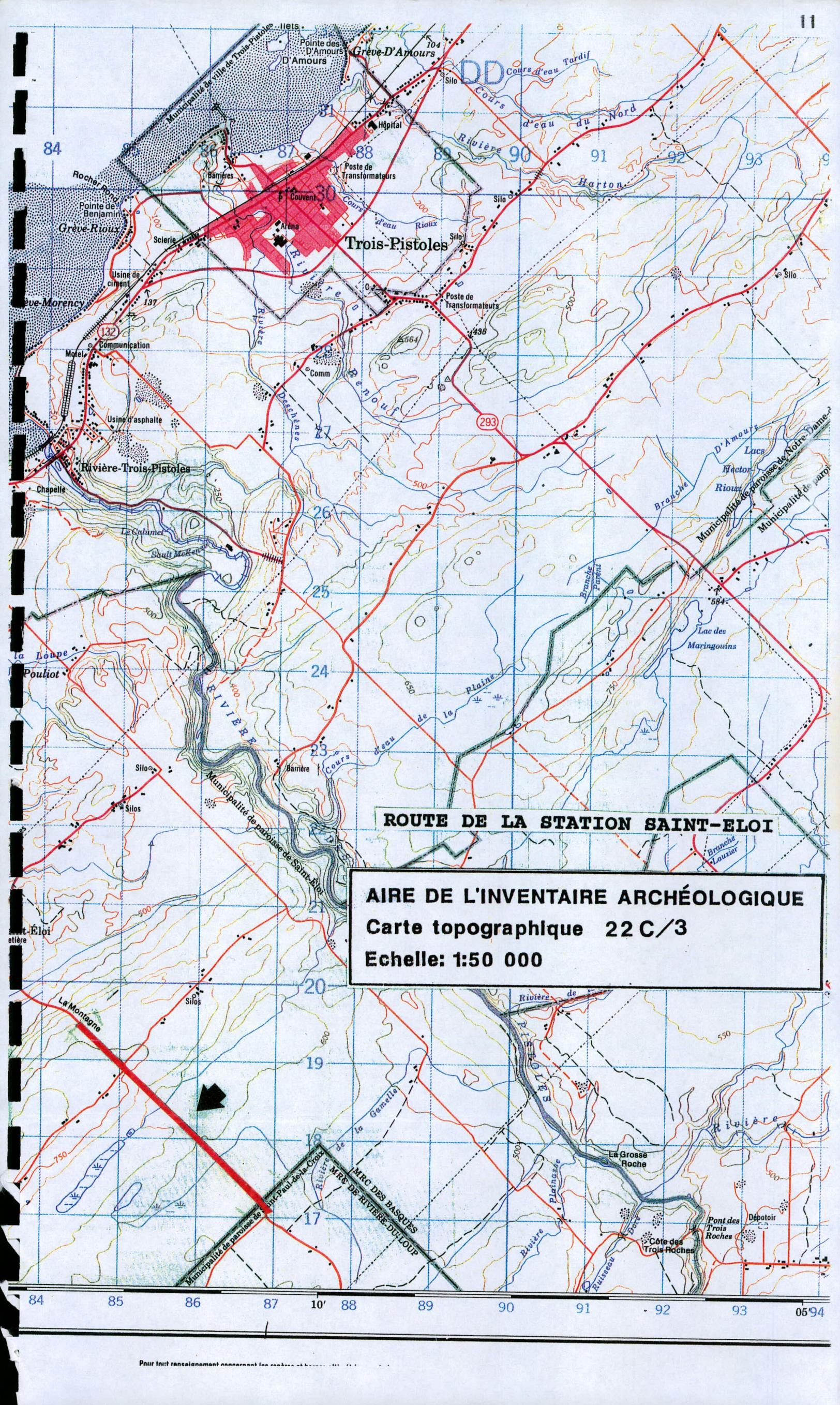
---

---

La plupart des sites préhistoriques connus dans la région à l'étude, dont quatre datant du paléoindien récent, sont localisés dans la circonscription électorale de Rimouski, plus précisément dans le parc provincial du Bic (DcEe-1), à Cap-à-l'Orignal (DcEe-2 à 13 inclusivement), à Rivière Sud-Ouest (DcEe-14, 15 et 16), à Saint-Fabien-sur-Mer (DbEf-1 à 7) (cf. Dumais 1976, 1977 et 1978; aussi Dumais et Rousseau 1985), et dans le voisinage de la municipalité de Rimouski (DcEd-1, 2 et 3) (cf. Bilodeau 1991; Chapdelaine et Bourget 1992). En revanche, seulement deux sites (CIEJ-1 et 2) datant de la période archaïque ont été découverts dans la région de Rivière-du-Loup (Benmouyal 1978; Ferdais et Cossette 1983); cependant, il se trouve également quelques sites de la période historique, dont le domaine seigneurial Taché (CIEJ-6), un établissement pour la pêche au marsouin (ChEj-1) et un four basque (CkEj-2) sur ce littoral (cf. Ferdais et Cossette 1983; Lalande 1987), et quelques autres sites préhistoriques et historiques sur les îles avoisinantes (Lalande 1987; Martijn 1970).

Au moment d'entreprendre l'inventaire archéologique, aucun site archéologique n'était connu dans les cinq aires des projets à inventorier.





**ROUTE DE LA STATION SAINT-ELOI**

**AIRE DE L'INVENTAIRE ARCHÉOLOGIQUE**  
**Carte topographique 22 C/3**  
**Echelle: 1:50 000**

Pour tout renseignement concernant les cartes et documents...

#### 4.0. RÉSULTATS DE L'INVENTAIRE ARCHÉOLOGIQUE

Voici en détail les résultats obtenus lors de l'inventaire archéologique des cinq projets de construction :

1) ROUTE DE LA STATION, ST-ÉLOI : 84 puits de sondage réalisés dans cinq secteurs à l'intérieur des limites de la nouvelle emprise (voir les carte 22 C/3 et photos aériennes nos 1-a et 1-b jointes au texte, ainsi que les plans nos 1-a à 1-e placés en annexe).

Ce projet de réaménagement et d'élargissement de la route de la Station se trouve dans la municipalité de Saint-Éloi, au sud-est du fleuve Saint-Laurent, et est traversé par deux ruisseaux sans nom. Dans ce projet, cinq secteurs ont été inventoriés (cf. photos 1 à 3), soit:

Secteur #1 - Km 1+190 au Km 1+740: 36 puits de sondage (nos 1 à 36) effectués du côté nord de la route actuelle.

Secteur #2 - Km 1+800 au Km 2+200: 23 puits de sondage (nos 37 à 59) effectués du côté nord de la route actuelle.

Secteur #3 - Km 2+420 au Km 2+520: 6 puits de sondage (nos 60 à 65) effectués du côté nord de la route actuelle.

Secteur #4 - Km 2+620 au Km 2+780: 10 puits de sondage (nos 66 à 75) effectués du côté nord de la route actuelle.

Secteur #5 - Km 3+940 au Km 4+100: 9 puits de sondage (nos 76 à 84) effectués du côté nord de la route actuelle.

Dans chacun des secteurs d'inventaire, les sondages ont été disposés sur une seule ligne, à une équidistance de 15 mètres d'un puits de sondage à l'autre (cf. photo 2). Au total, quatre-vingt-quatre (84) puits de sondage ont été réalisés. Cependant, un sondage supplémentaire (no 37, Km 1+920) a été effectué dans le secteur #2, aux abords des structures architecturales à relever, afin de vérifier la présence d'artefacts associés; en revanche, un sondage n'a pu être fait dans une zone particulière du secteur #5 en raison d'un affleurement rocheux étendu. Aucun vestige n'a été mis au jour.

Par ailleurs, le secteur #2 comportait des structures architecturales qui ont fait l'objet de relevés cartographiques qui ont ensuite été reportés sur un plan; la valeur patrimoniale de ces structures a également été estimée. Ainsi, quatre structures différentes ont été observées et mesurées (cf. plan 1); il s'agit de trois structures aux fondations constituées de blocs de ciment et d'une quatrième



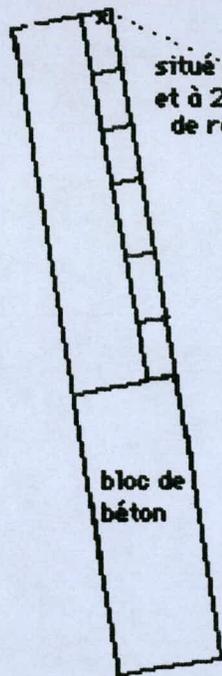
**Photo 1: Vue des secteurs #3 et #4,  
route de la Station, Saint-Éloi, vers le sud.**



**Photo 2: Sondages en cours dans le secteur #2,  
route de la Station, Saint-Éloi, vers le nord**

Route de  
la station  
St-Éloi

structure #2



situé à 7,5 mètres  
et à 298° du point  
de référence

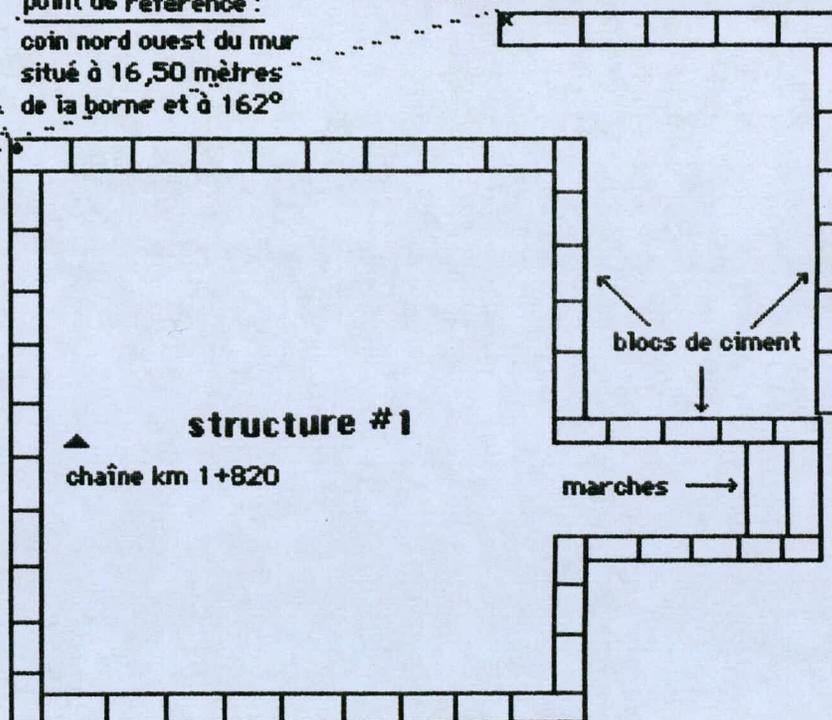
bloc de  
béton

chaîne km 1+800

point de référence :  
coin nord ouest du mur  
situé à 16,50 mètres  
de la borne et à 162°

situé à 6,2 mètres  
et à 78° du point  
de référence

structure #4



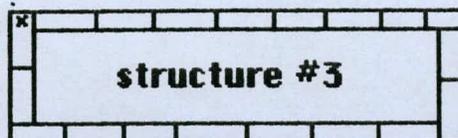
structure #1

chaîne km 1+820

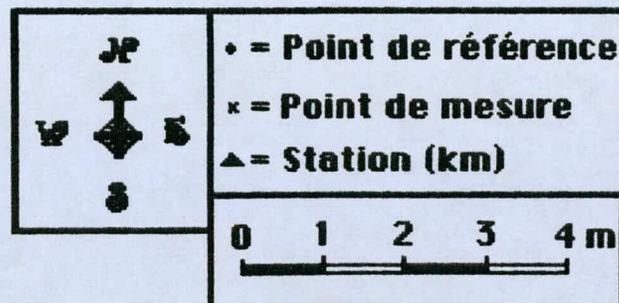
blocs de ciment

marches

situé à 6,5 mètres  
et à 215° du point  
de référence



structure #3



Plan 1 : Structures #1, 2, 3 et 4  
Secteur 2, Station Saint-Éloi

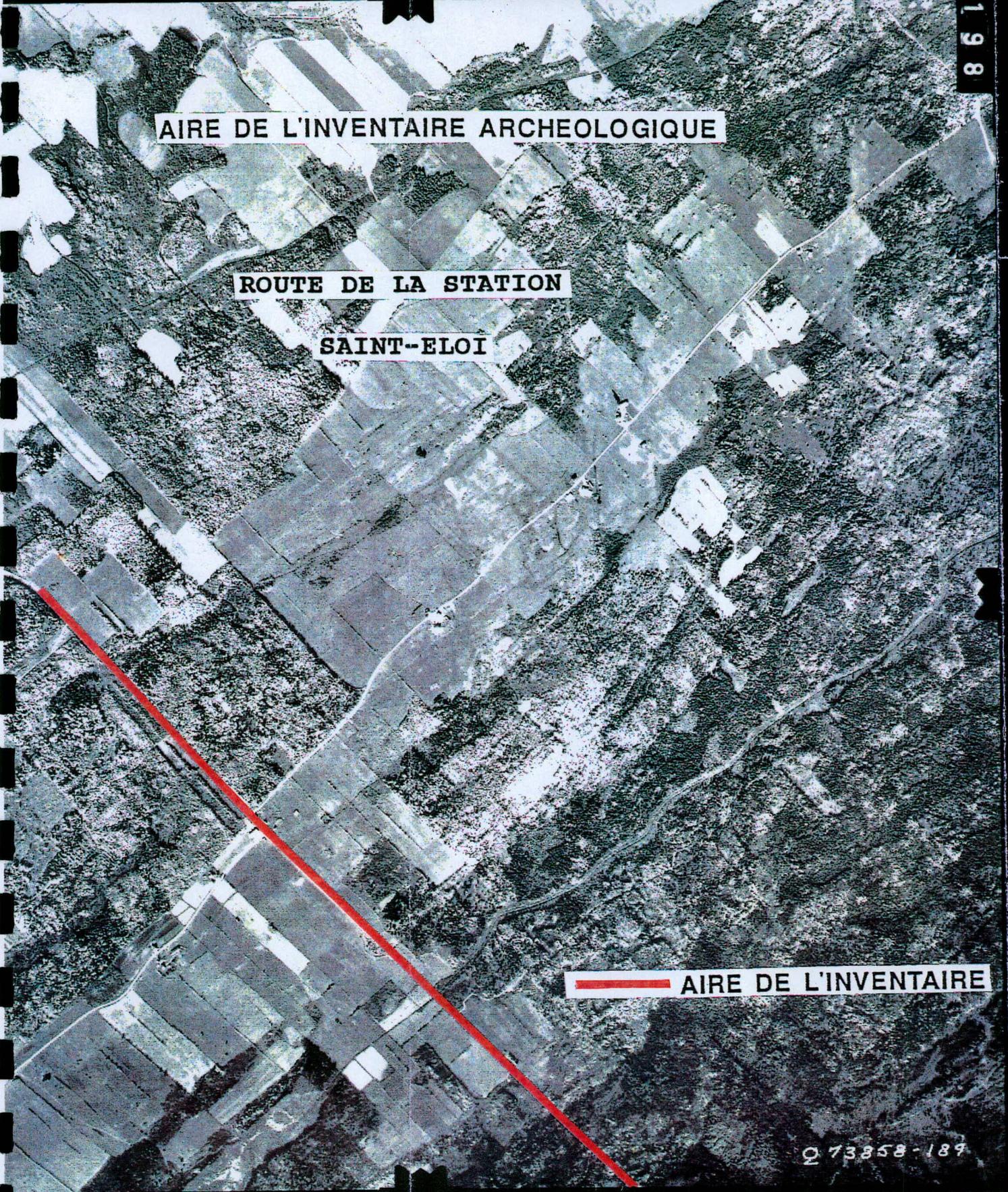
198

AIRE DE L'INVENTAIRE ARCHEOLOGIQUE

ROUTE DE LA STATION

SAINT-ELOI

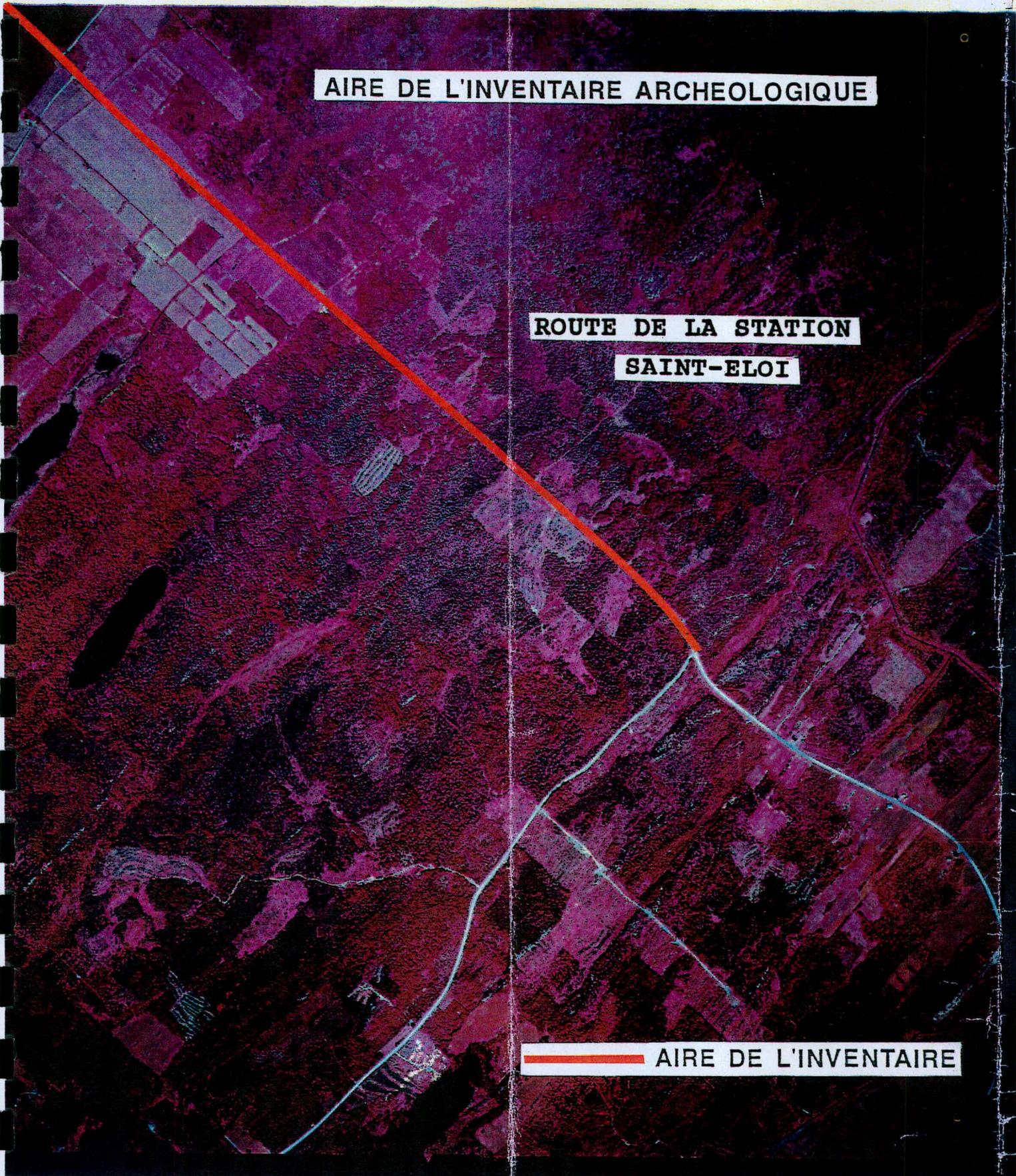
 AIRE DE L'INVENTAIRE



AIRE DE L'INVENTAIRE ARCHEOLOGIQUE

ROUTE DE LA STATION  
SAINT-ELOI

— AIR DE L'INVENTAIRE



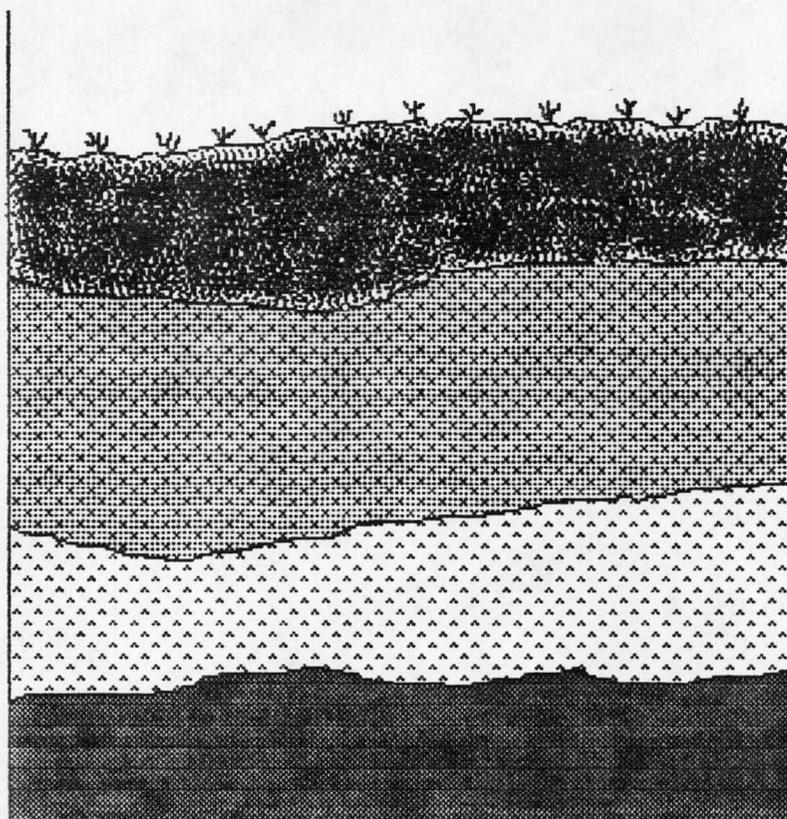
structure fabriquée en partie d'un énorme bloc de béton (cf. photo 3) et en partie de fondations en ciment; seule cette dernière structure était visible de la route de la Station, car les trois autres structures étaient entièrement couvertes de végétation. Selon un informateur local, âgé de 55 ans, ces structures constituaient les fondations d'une maison (structure #1) et de bâtiments servant à l'entreposage (structures #3 et #4), lesquels furent démolis il y a plus de vingt ans. De plus, une rampe d'accès pour le déchargement des camions était située face à la maison : le bloc de béton de la structure #2 faisait vraisemblablement partie de cette rampe. De l'avis de l'informateur, l'ancien propriétaire, un dénommé Ouellet, y aurait tenu un magasin général pendant quelques décennies avant de vendre ses bâtiments à une dame Jeanne Lévesque de l'Isle Verte, qui les aurait fait ensuite démolir.

Au cours du relevé de la stratigraphie de divers puits de sondage dans les secteurs d'inventaire, un même type de profil stratigraphique a été observé de façon constante dans les zones non perturbées (cf. figure 1). Ainsi, pour l'ensemble des secteurs, le profil stratigraphique est composé d'un humus de surface de couleur noir ou brun foncé, dont l'épaisseur varie de deux à dix centimètres selon les endroits; cette couche est suivie d'un limon de couleur brun clair mélangé de graviers de cinq à quinze centimètres d'épaisseur, puis d'une couche de limon sableux de couleur orangé sans gravier d'une épaisseur moyenne de dix centimètres; finalement, on atteint une couche d'argile de couleur grise à une profondeur de plus de 40 centimètres qui semble se poursuivre au-delà de 50 centimètres de profondeur. En revanche, le secteur #2 étant le seul à avoir subi des perturbations anthropiques majeures (ex.: terres labourées, présence de structures architecturales), le profil stratigraphique se limitait généralement à deux couches dans ce secteur, soit un sol organique de couleur brun foncé à noir de 5 à 10 centimètres d'épaisseur et, en-dessous, un limon de couleur brun moyen avec graviers d'une épaisseur de 20 à 40 centimètres.

2) CHEMIN CÔTEAU-DES-ÉRABLES, SAINT-JEAN-BAPTISTE-DE-L'ISLE-VERTE : 63 puits de sondages réalisés dans trois secteurs à l'intérieur des limites de la nouvelle emprise (voir les carte 21 N/14 et photo aérienne no 2 jointes au texte, ainsi que les plans nos 2-a et 2-b placés en annexe).

Ce projet de réaménagement du chemin Côteau-des-Érables est situé au sud du fleuve Saint-Laurent et au nord de la rivière Verte, dans la municipalité de Saint-Jean-Baptiste-de-L'Isle-Verte. Trois secteurs ont été inventoriés à l'intérieur de ce projet (cf. photos 4 et 5), soit:

Secteur #1 - Km 4+720 au Km 4+960: 16 puits de sondage (nos 1 à 16) effectués du côté nord de la route actuelle.



échelle 1 : 5cm

**Légende**



**tourbe de surface**



**humus noir organique**



**limon brun avec graviers**



**limon sableux orangé**



**argile grise**

**Figure 1 : Profil stratigraphique du mur nord, sondage #83**

**Secteur 5 (Km 4+080)**

**Route de la Station, Saint-Éloi**



**Photo 3: Vue de la partie bétonnée de la structure #2, secteur #2,  
route de la Station, Saint-Éloi, vers l'est**



**Photo 4: Sondages en cours dans le secteur #3,  
chemin Côteau-des-Érables, Saint-Jean-Baptiste-de-l'Isle-Verte, vers l'est**



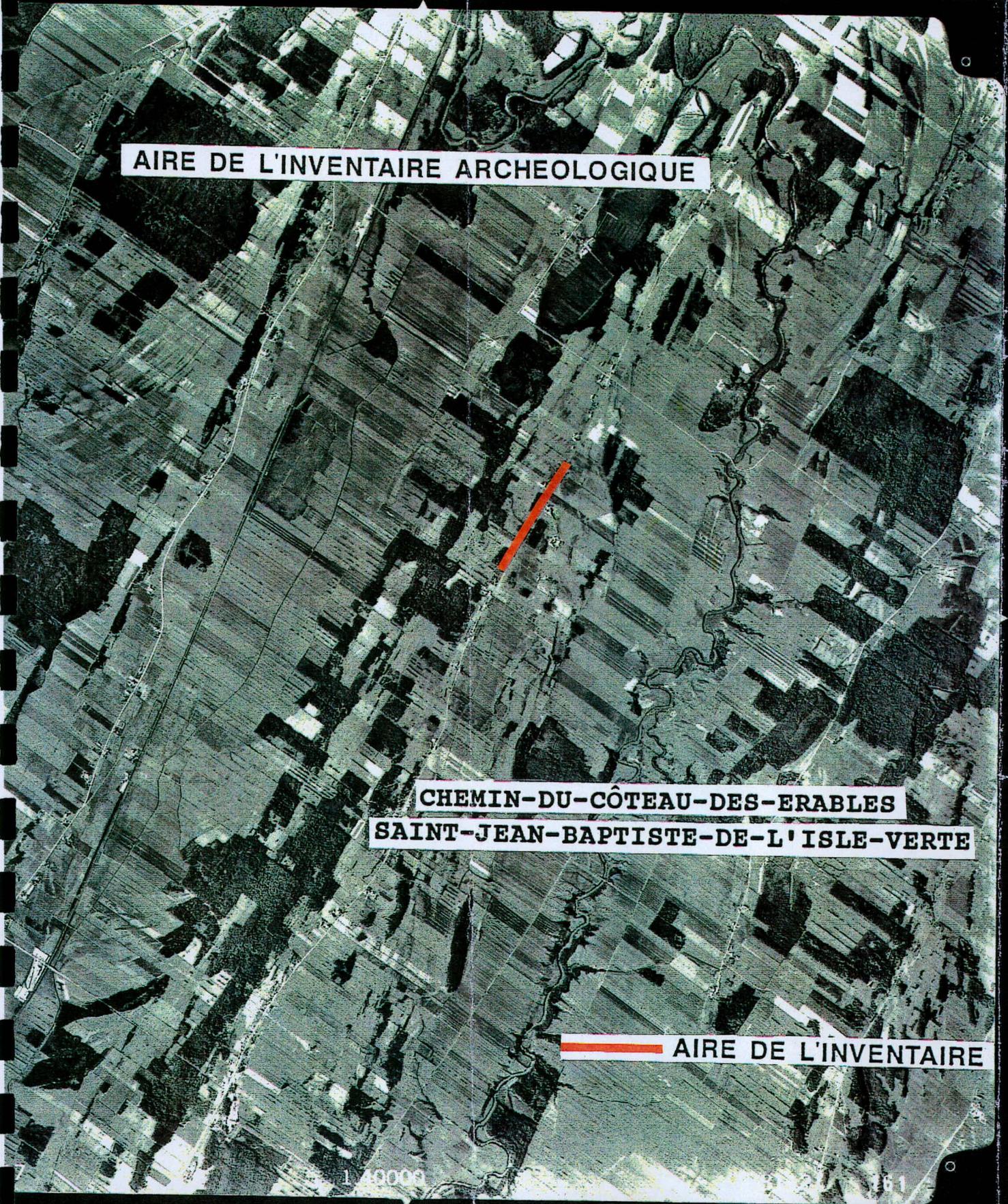
AIRE DE L'INVENTAIRE ARCHEOLOGIQUE

CHEMIN-DU-CÔTEAU-DES-ERABLES  
SAINT-JEAN-BAPTISTE-DE-L'ISLE-VERTE

 AIRE DE L'INVENTAIRE

1/40000

161



Secteur #2 - Km 4+960 au Km 5+240: 25 puits de sondage (nos 17 à 41) effectués du côté sud de la route actuelle.

Secteur #3 - Km 5+240 au Km 5+630: 22 puits de sondage (nos 42 à 63) effectués du côté sud de la route actuelle.

Dans les secteurs d'inventaire #1 et #3, les sondages ont été pratiqués sur une seule ligne, à une équidistance de 15 mètres d'un puits de sondage à l'autre (cf. photo 4). Par contre, dans le secteur #2, les sondages ont été creusés à tous les 15 mètres, mais disposés sur deux lignes parallèles distantes de douze à quinze mètres l'une de l'autre; en outre, les puits d'une ligne de sondages ont été décalés de 7,5 mètres par rapport aux puits de sondage placés sur l'autre ligne. Des contraintes environnementales et anthropiques expliquent le nombre sensiblement inférieur à celui initialement fixé par le devis technique. Dans le secteur #2, certains puits de sondage n'ont pu être effectués en raison de la présence d'un large canal servant de servitude de drainage au centre de ce secteur et d'un champ labouré dans le dernier quart est de ce même secteur. Aucun vestige n'a été mis au jour.

Dans tous ces secteurs, un même type de profil stratigraphique a été observé dans les zones non perturbées (cf. photo 5 et figure 2). Ainsi, pour l'ensemble des secteurs, le profil stratigraphique est composé d'un humus de surface de couleur noir, dont l'épaisseur varie de quinze à vingt centimètres selon les endroits; cette couche est suivie d'une argile de couleur grise de plus de quinze centimètres d'épaisseur.

3) CHEMIN DU TROISIEME RANG OUEST, SAINT-FABIEN : 82 puits de sondage réalisés dans six secteurs à l'intérieur des limites de la nouvelle emprise (voir les carte 22 C/7 et photo aérienne no 3 jointes au texte, ainsi que les plans nos 3-a et 3-b placés en annexe).

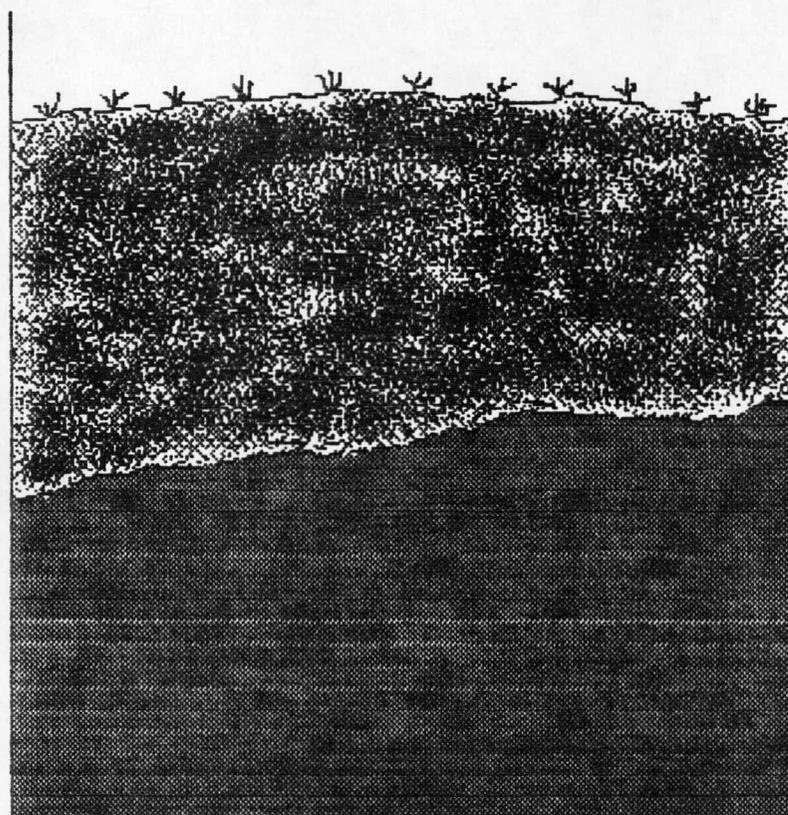
Ce projet de reconstruction du troisième rang ouest, est situé dans la municipalité de Saint-Fabien, au sud-est du grand lac Malopès. Dans ce projet, six secteurs ont été inventoriés (cf. photos 6 à 8), soit:

Secteur #1 - Km 0+000 au Km 0+570: 38 puits de sondage (nos 1 à 38) effectués du côté sud de la route actuelle.

Secteur #2 - Km 0+319 au Km 0+380: 4 puits de sondage (nos 39 à 42) effectués du côté nord de la route actuelle.

Secteur #3 - Km 0+455 au Km 0+500: 3 puits de sondage (nos 43 à 45) effectués du côté nord de la route actuelle.

Secteur #4 - Km 0+640 au Km 0+670: 2 puits de sondage (nos 46 et 47) effectués du côté nord de la route actuelle.



échelle 1 : 5cm

---

### Légende

---



tourbe de surface



humus noir organique



argile grise

---

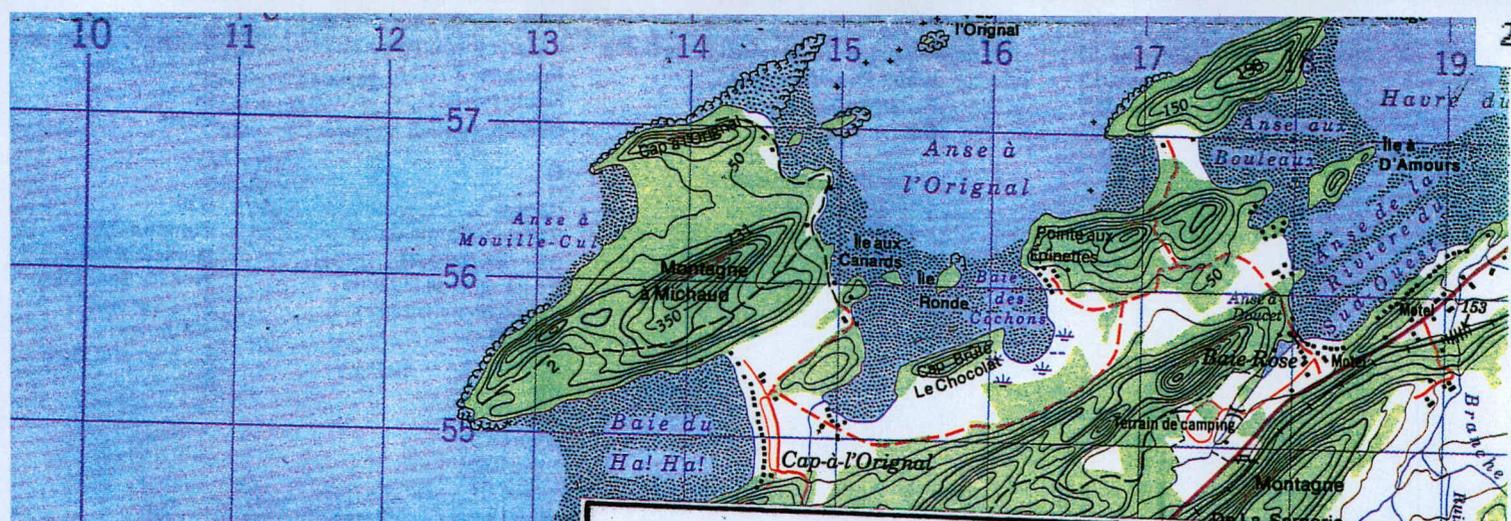
**Figure 2: Profil stratigraphique du mur ouest,  
sondage #22 du secteur #2 (Km 5+070)  
Chemin Côteau-des-Érables,  
Saint-Jean-Baptiste-de-l'Isle-Verte**



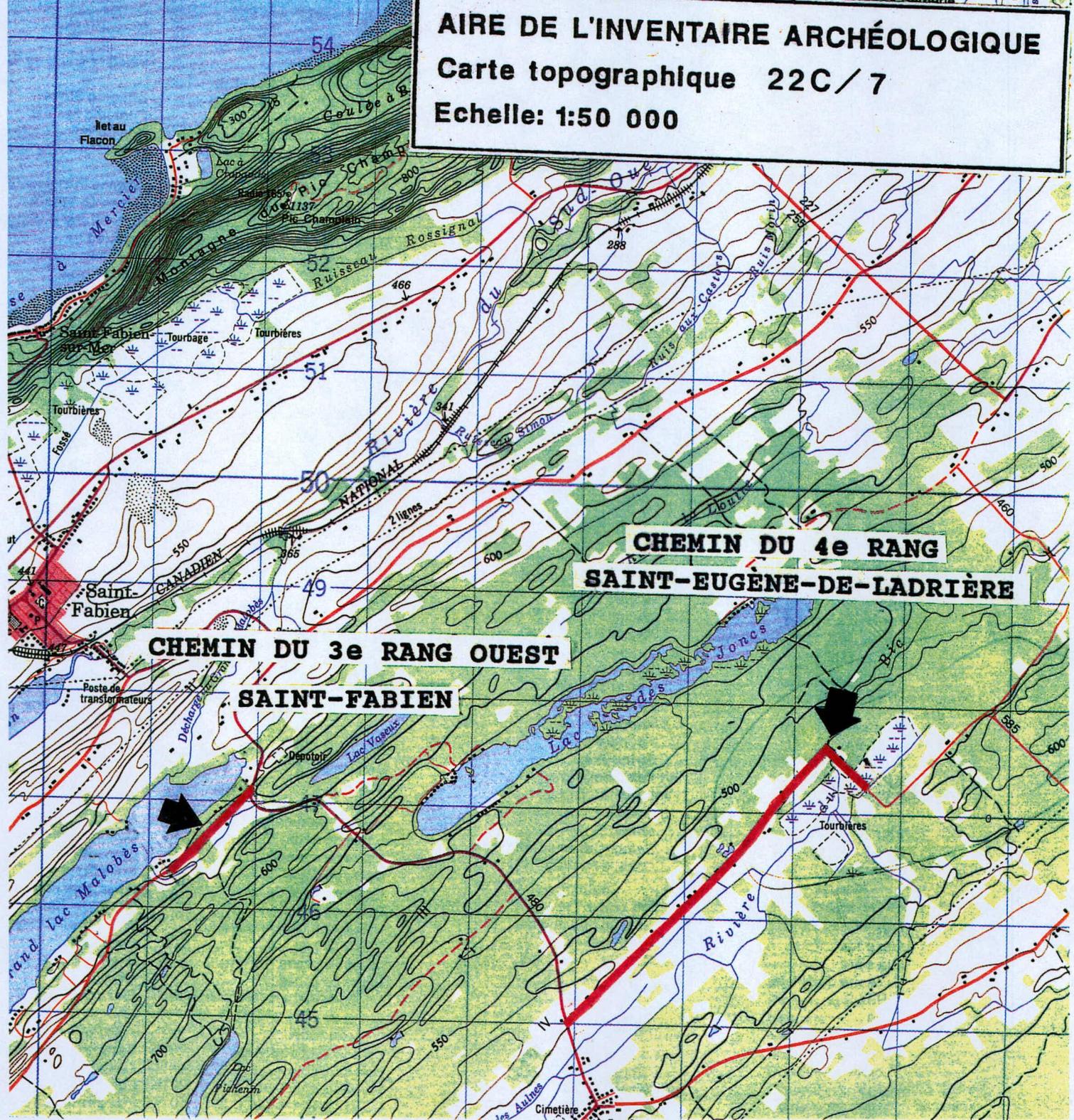
**Photo 5:** Coupe stratigraphique du mur ouest du sondage #22, secteur #2, chemin Côteau-des-Érables, Saint-Jean-Baptiste-de-l'Isle-Verte, vers l'ouest



**Photo 6:** Vue du secteur #1, entre le Km 0+000 et le Km 0+250, chemin du troisième rang ouest, Saint-Fabien, vers l'ouest



**AIRE DE L'INVENTAIRE ARCHÉOLOGIQUE**  
**Carte topographique 22C/7**  
**Echelle: 1:50 000**



**CHEMIN DU 4e RANG**  
**SAINT-EUGÈNE-DE-LADRIÈRE**

**CHEMIN DU 3e RANG OUEST**  
**SAINT-FABIEN**

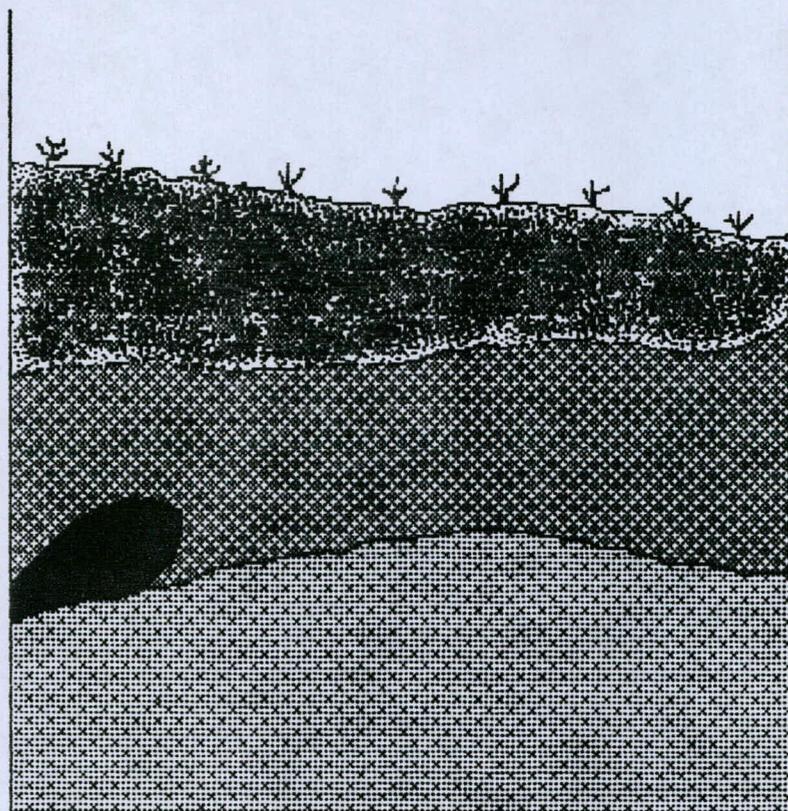
AIRE DE L'INVENTAIRE ARCHEOLOGIQUE

CHEMIN DU 3<sup>e</sup> RANG OUEST

SAINT-FABIEN

 AIRE DE L'INVENTAIRE

Q73857-68



échelle 1 : 5

### Légende

- |   |                          |
|---|--------------------------|
|  | tourbe de surface        |
|  | humus noir organique     |
|  | horizon éluvial (Ae)     |
|  | limon brun avec graviers |
|  | roche schisteuse         |

Figure 3: Profil stratigraphique du mur est,  
Sondage #44 du secteur 3 (Km 0+480)  
Chemin du troisième rang ouest, Saint-Fabien



**Photo 7: Sondages en cours dans le secteur #6,  
chemin du troisième rang ouest, Saint-Fabien, vers le nord-ouest**



**Photo 8: Coupe stratigraphique du mur est du sondage #44, secteur #3,  
chemin du troisième rang ouest, Saint-Fabien, vers l'est**

Secteur #5 - Km 0+690 au Km 1+020: 22 puits de sondage (nos 48 à 69) effectués du côté sud de la route actuelle.

Secteur #6 - Km 0+820 au Km 1+024: 13 puits de sondage (nos 70 à 82) effectués du côté nord de la route actuelle.

Tous les sondages ont été disposés sur une seule ligne, à une équidistance de 15 mètres d'un sondage à l'autre (cf. photo 7). Au total, quatre-vingt-deux (82) puits sondages ont été réalisés. Dans le secteur #1 (cf. photo 6), les puits de sondage nos 23 à 38, situés entre le Km 0+340 et le Km 0+570, ont été creusés au pied du talus de la route existante. Aucun vestige n'a été mis au jour.

La stratigraphie observée révèle un même type de profil pour l'ensemble du projet (cf. photo 8 et figure 3). Ainsi, dans tous les secteurs, le profil stratigraphique est composé d'un humus de surface de couleur brun foncé ou noir, dont l'épaisseur varie de trois à quinze centimètres selon les endroits; cette couche est suivie d'un horizon éluvial (Ae) de couleur gris et brun moyen de cinq à quinze centimètres d'épaisseur, puis d'une couche de limon de couleur brun moyen avec graviers d'une épaisseur de plus de quinze centimètres.

4) CHEMIN DU QUATRIEME RANG, SAINT-EUGENE-DE-LADRIERE : 276 puits de sondage réalisés dans neuf secteurs à l'intérieur des limites de la nouvelle emprise (voir les carte 22 C/7 et photos aériennes nos 4-a et 4-b jointes au texte, ainsi que les plans nos 4-a à 4-g placés en annexe).

Ce projet de reconstruction du chemin du quatrième rang se trouve dans la municipalité de Saint-Eugène-de-Ladrière, au sud-est du lac des Joncs. Neuf secteurs ont été inventoriés dans ce projet (cf. photos 9 à 11), soit:

Secteur #1 - Km 0+000 au Km 0+320: 21 puits de sondage (nos 1 à 21) effectués du côté nord de la route actuelle et au nord de la clôture.

Secteur #2 - Km 0+000 au Km 0+650: 40 puits de sondage (nos 22 à 61) effectués du côté sud de la route actuelle.

Secteur #3 - Km 0+320 au Km 0+380: 16 puits de sondage (nos 62 à 77) effectués du côté nord de la route actuelle.

Secteur #4 - Km 0+700 au Km 1+650: 56 puits de sondage (nos 78 à 133) effectués du côté nord de la route actuelle.

Secteur #5 - Km 1+680 au Km 2+460: 48 puits de sondage (nos 134 à 181) effectués du côté sud de la route actuelle.

Secteur #6 - Km 2+380 au Km 3+500: 75 puits de sondage (nos 182 à 256) effectués du côté nord de la route actuelle.

Secteur #7 - Km 3+500 au Km 3+600: 13 puits de sondage (nos 257 à 269) effectués dans la

**AIRE DE L'INVENTAIRE ARCHEOLOGIQUE**

**CHEMIN DU 4e RANG**

**SAINT-EUGÈNE-DE-LADRIÈRE**

**AIRE DE L'INVENTAIRE**

UAGI  
1-4-2

AIRE DE L'INVENTAIRE ARCHEOLOGIQUE

CHEMIN DU 4<sup>e</sup> RANG

SAINT-EUGÈNE-DE-LADRIÈRE

 AIRE DE L'INVENTAIRE

14

15 000

19 JUIN

Q.80534

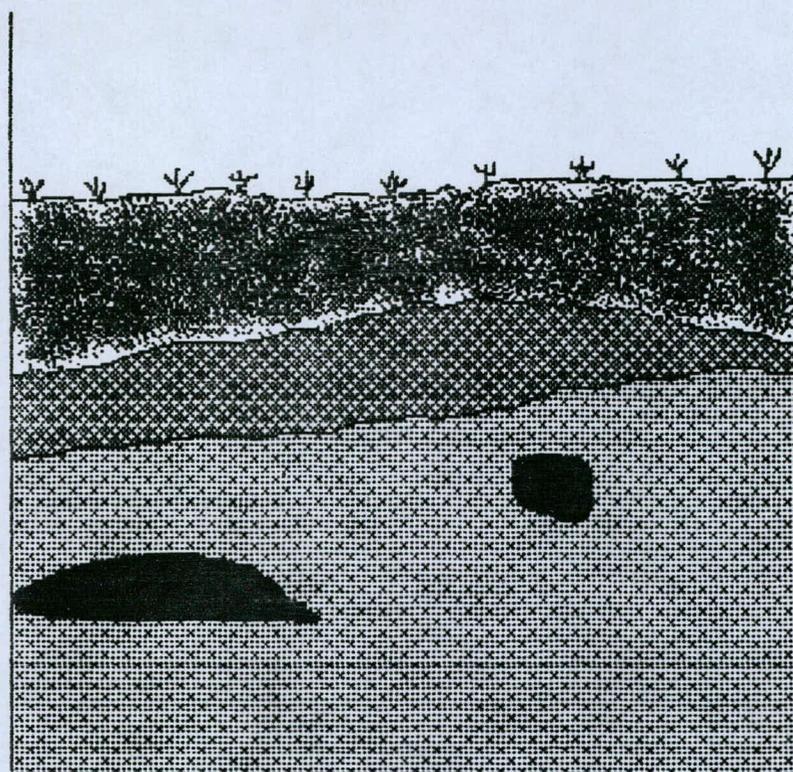
10



**Photo 9: Sondages en cours dans le secteur #4,  
chemin du quatrième rang, Saint-Eugène-de-Ladrière, vers l'ouest**



**Photo 10: Sondages en cours dans le secteur #3,  
chemin du quatrième rang, Saint-Eugène-de-Ladrière, vers l'est**



échelle 1 : 5cm

### Légende

	tourbe de surface
	humus noir organique
	horizon éluvial (Ae)
	limon brun avec graviers
	roche schisteuse

Figure 4: Profil stratigraphique du mur ouest,  
Sondage #256 du secteur 6 (Km 3+490)  
Chemin du quatrième rang, Saint-Eugène-de-Ladrière

totalité de l'emprise.

Secteur #8 - Km 3+620 au Km 3+680: 4 puits de sondage (nos 270 à 273) effectués du côté nord de la route actuelle.

Secteur #9 - Km 3+620 au Km 3+680: 3 puits de sondage (nos 274 à 276) effectués du côté sud de la route actuelle.

Dans tous les secteurs, sauf dans le secteur #7, les sondages ont été effectués sur une seule ligne, à une équidistance de 15 mètres d'un sondage à l'autre (cf. photos 9 et 10). Dans le secteur #7, les sondages ont été creusés à tous les 15 mètres, mais disposés sur deux lignes parallèles distantes de quinze mètres l'une de l'autre, les puits d'une ligne de sondages étant décalés de 7,5 mètres par rapport aux puits de sondage placés sur l'autre ligne. Le nombre légèrement inférieur de sondages effectués est imputable à des contraintes anthropiques et environnementales. Ainsi, dans le secteur #2, quarante (40) puits de sondage seulement ont été creusés au lieu des 43 initialement projetés, en raison d'un terrain fortement perturbé à l'extrémité est de ce secteur; un sondage n'a pu être exécuté, également pour la même raison, dans une partie du secteur #9. Dans le secteur #4, sept sondages n'ont pu être accomplis parce que le terrain ne s'y prêtait guère, notamment entre le Km 1+170 et le Km 1+280 et entre le Km 1+430 et le Km 1+480), à des endroits asphaltés ou fortement remaniés. Enfin, dans le secteur #5, la présence d'un large canal (entre le Km 1+920 et le Km 1+960) et d'un champ labouré (entre le Km 2+140 et le Km 2+210) a empêché la réalisation de puits de sondage. Aucun vestige n'a été mis au jour.

Un même type de profil stratigraphique a été observé dans les zones non perturbées des secteurs d'inventaire (cf. photo 11 et figure 4). Ainsi, ce profil stratigraphique est composé d'un humus de surface de couleur brun foncé à noir, dont l'épaisseur varie de sept à quinze centimètres selon les endroits; cette couche est généralement suivie d'un horizon éluvial (Ae) de couleur gris foncé et brun foncé de cinq à quinze centimètres d'épaisseur, puis d'une couche de limon d'une épaisseur de plus de quinze centimètres et de couleur brun moyen avec inclusions de graviers et, parfois, de roches schisteuses.

5) HÉLIPORT DE CACOUNA-EST, SAINT-GEORGES-DE-CACOUNA : 28 puits de sondage accomplis sur la surface totale du nouvel emplacement de l'héliport (voir les carte 21 N/14 et photo aérienne no 5 jointes au texte, ainsi que le plan no 5 placé en annexe).

Se trouvant dans la municipalité de St-Georges-de-Cacouna, ce projet de réaménagement de l'héliport de Cacouna-Est est situé plus précisément au nord-ouest du chemin de la rivière des Yases et à l'ouest de la route Grand-Maison, sur la rive sud du fleuve Saint-Laurent et en face de l'Isle Verte (cf. photo 12).



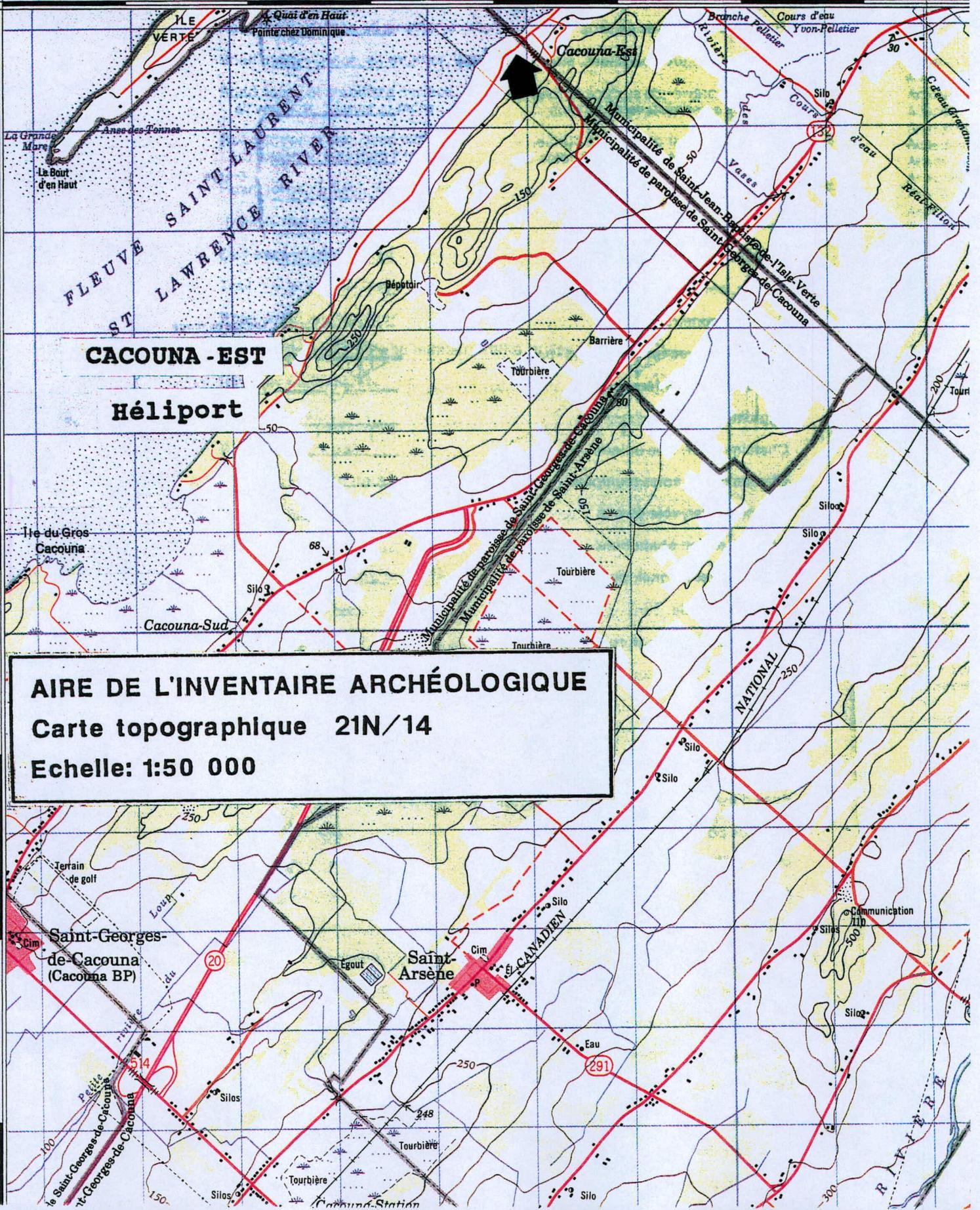
**Photo 11: Coupe stratigraphique du mur est du sondage #256, secteur #6, chemin du quatrième rang, Saint-Eugène-de-Ladrière, vers l'est**



**Photo 12: Sondages en cours à l'héliport de Cacouna-Est, Saint-Georges-de-Cacouna, vers le nord**

Municipalité de paroisse de Notre-Dame-des-Sept-Douleurs  
464000m. E.

69°30'63 65 66 67 68 25' 70 71 72



**CACOUNA - EST**  
**Héliport**

**AIRE DE L'INVENTAIRE ARCHÉOLOGIQUE**  
**Carte topographique 21N/14**  
**Echelle: 1:50 000**

5000  
4  
13  
12  
10  
9  
8  
5  
6  
05

**AIRE DE L'INVENTAIRE ARCHEOLOGIQUE**

**CACOUNA - EST  
Héliport**

**— AIRE DE L'INVENTAIRE**

1:15,000

20 JUIN

Q 79614-58



Ag 262  
**LEVÉ**  
151.91

---

Dans ce projet, les sondages ont été disposés en quinconce sur quatre lignes parallèles distantes de 15 mètres, soit sept puits par ligne de sondages; sur une ligne, chaque sondage subséquent a été creusé à équidistance de 15 mètres du précédent, mais décalé de 7,5 mètres par rapport au puits placé sur la ou les lignes de sondages adjacentes. Au total, vingt-huit (28) sondages ont été réalisés en conformité avec les indications du devis technique. Aucun vestige n'a été mis au jour.

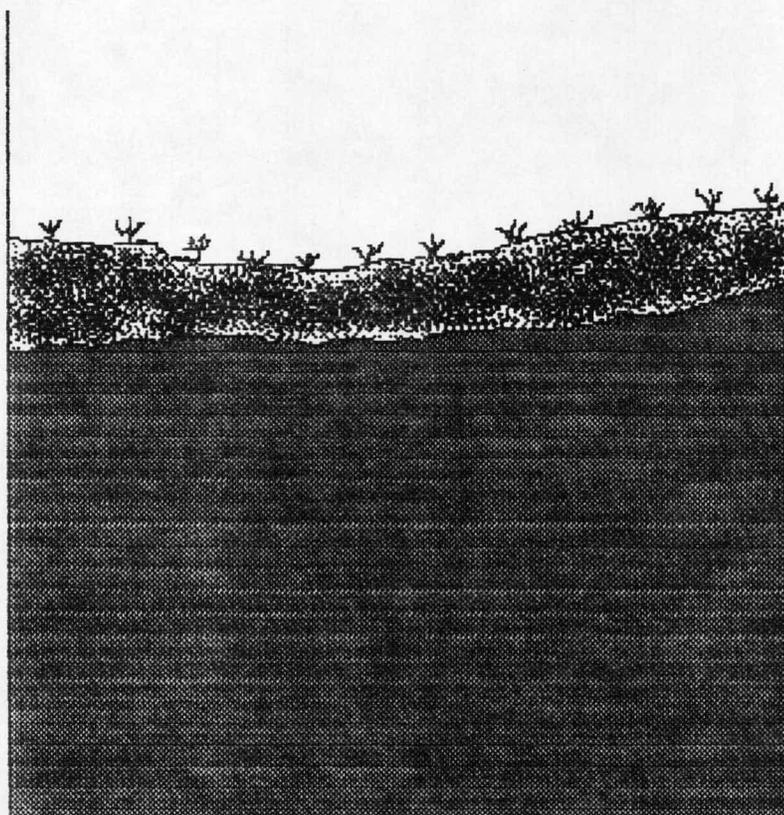
Au cours du relevé de la stratigraphie des divers puits de sondage de ce projet, le profil stratigraphique observé a toujours été le même, soit un humus de couleur noir, dont l'épaisseur varie de cinq à huit centimètres selon les endroits, suivie d'une couche d'argile bleue de plus de quarante centimètres d'épaisseur (cf. photo 13 et figure 5).





**Photo 13:** Coupe stratigraphique du mur nord du sondage #14,  
Héliport de Cacouna-Est, Saint-Georges-de-Cacouna, vers le nord

---



échelle 1 : 5cm

---

**Légende**

---



**tourbe de surface**



**humus noir organique**



**argile bleue**

---

**Figure 5: Profil stratigraphique du mur ouest,  
Sondage #3 de l'héliport de Cacouna-Est,  
Saint-Georges-de-Cacouna**

## **5.0. CONCLUSIONS ET RECOMMANDATIONS**

Le résultat final de l'inventaire archéologique est de 533 sondages effectués à l'intérieur des secteurs retenus dans les cinq nouvelles emprises délimitées. Quatre structures modernes ont été localisées dans le secteur #2 de la nouvelle emprise de la route de la Station à St-Éloi. Puisqu'il s'agit de fondations de blocs de ciment ou de béton et qu'elles n'offrent pas de valeur architecturale ou patrimoniale, aucune intervention archéologique n'est recommandée.

Par ailleurs, aucun vestige préhistorique ou historique n'a été découvert au cours des travaux d'inventaire archéologique. Or, en dépit de ces résultats négatifs, il n'est pas exclu que des vestiges soient présents dans la zone d'étude. Si tel était le cas et que des vestiges étaient mis au jour lors des travaux de construction, le responsable du chantier devrait en aviser le Service de l'environnement du ministère des Transports dans les plus brefs délais.

Dans l'ensemble, les cinq projets de construction routière visés dans le présent document ne font l'objet d'aucune recommandation de sauvegarde du patrimoine archéologique.



---

**OUVRAGES CONSULTÉS**

---

BENMOUYAL, J., 1978, Archéologie en Gaspésie. Compte rendu des activités de terrain, reconnaissance archéologique, Québec, Ministère des affaires culturelles, rapport inédit.

BILODEAU, R., 1991, Inventaire archéologique du tronçon rue Tessier, route 232 de l'autoroute 20, Rimouski, 1990 (vol. 1), Québec, Ministère des affaires culturelles, rapport inédit.

CHAPDELAINE, C. et S. BOURGET, 1992, «Un site paléolindien récent à Rimouski (DcEd-1)». // Recherches amérindiennes au Québec vol. XXII, no 1, pp. 17-32.

DUMAIS, P., 1976, Reconnaissance archéologique dans les régions du Parc provincial du Bic, comté de Rimouski, Québec, Ministère des affaires culturelles, rapport inédit.

---, 1977, Reconnaissance archéologique dans les régions du Parc provincial du Bic, comté de Rimouski, Québec, Ministère des affaires culturelles, rapport inédit.

---, 1978, Reconnaissance et fouilles archéologiques, Parc du Bic, comté de Rimouski, Québec, Ministère des affaires culturelles, rapport inédit.

DUMAIS, P. et G. ROUSSEAU, 1985, «Trois sites paléolindiens sur la côte sud de l'estuaire du Saint-Laurent». // Recherches amérindiennes au Québec vol. XV, nos 1-2, pp. 135-150.

FERDAIS, M. et E. COSSETTE, 1983, Rapport d'activité. Inventaire archéologique d'une portion de la rivière du Loup, été 1983, Québec, Ministère des affaires culturelles, rapport inédit.

GRAY, J. T. et al., 1987, Quaternary Processes and Paleoenvironments in the Gaspé Peninsula and the Lower St-Lawrence Valley, Ottawa, National Research Council of Canada, International Union for Quaternary Research, XIIth Inqua Congress Field Excursion C-4, 84 p.

LALANDE, D., 1987, Inspection visuelle de la Baie de Gaspé, de la région de Trois-Pistoles et de celle de Tadoussac, été 1987, Québec, Ministère des affaires culturelles, rapport inédit.

LOCAT, J., 1978, Le quaternaire de la région Baie-des-Sables - Trois-Pistoles, Québec, Ministère des richesses naturelles, Service de l'exploration géologique, Division du Quaternaire (DPV-605), 64 p., carte.

MARTINEAU, G., 1980, Dépôts meubles de la région de Rimouski - Trois-Pistoles, (rapport préliminaire), Québec, Ministère de l'énergie et des ressources, Direction générale de la recherche géologique et minérale, Direction des levés géoscientifiques (DPV-717), 10 p., carte.

MARTIJN, C., 1970, Reconnaissance archéologique des Iles du Bas St-Laurent, Québec, Ministère des affaires culturelles, rapport inédit.

PARENT, M., J.-M.M. DUBOIS, P. BAIL, A. LAROCQUE et G. LAROCQUE, 1985, «Paléogéographie du Québec méridional entre 12 500 et 8 000 ans BP». // Recherches amérindiennes au Québec vol. XV, nos 1-2, pp. 17-37.

RICHARD, P., 1985, «Couvert végétal et paléoenvironnements du Québec entre 12 000 et 8 000 ans

---

---

BP. L'habitabilité dans un milieu changeant». // Recherches amérindiennes au Québec vol. XV, nos 1-2, pp. 39-56.

VALLIERES, A., 1977, Géologie de la région de Cacouna à Saint-André-de-Kamouraska, (rapport préliminaire), Québec, Ministère des richesses naturelles, Direction générale des mines (DPV-513), 31 p., cartes.



**ANNEXE**

- **Fiches descriptives de l'environnement**
- **Plan général des diverses emprises inventoriées**  
(en pochette)

## **Fiche descriptive de l'environnement**

**Date:** 25 et 26 septembre 1991

**N° de carte:** 22C / 3

**Echelle:** 1 : 50 000

**Localisation géographique:** route de la Station Saint-Éloi, MRC des Basques,  
C.E.P. de Rivière-du-Loup.

**Coordonnées géographiques:** ca. 69°12' 20" W / ca. 48°02'45" N

**Photographies aériennes:** Q.73858-184 et Q.85373-105 (échelle 1 : 15 000)

**Longueur inventoriée:** 3,48 Km      **Nombre de puits de sondage:** 84

**Altitude (mer):** entre 175 et 215 mètres topographiques

**Nature de l'impact:** Réaménagement et élargissement de la route existante,  
principalement du côté nord de cette route.

**Description du milieu physique:** Collines et vallées. Dépôts sédimentaires marins  
(sils et argiles) et fluvioglaciers (sables et graviers), plus tourbières.

**Végétation:** forêt mixte (érable, bouleau jaune, sapin, épinette, etc.), végétation  
arbustive, à graminés et chardonneraie.

**Milieu hydrographique:** Deux ruisseaux sans nom traversent le projet. La rivière  
de la Gamelle, ainsi que deux tourbières, se trouvent à  
environ un kilomètre du projet.

**Intervention archéologique:** Inspection visuelle et sondages dans cinq secteurs.

**Données archéologiques:** Quatre structures modernes ont été enregistrées (dans le  
secteur #2) et cartographiées, mais aucun artefact associé n'a été découvert.

**Photographies prises:** Pellicule #1, diapositives nos 1 à 18.

## **Fiche descriptive de l'environnement**

**Date:** 26 et 27 septembre 1991

**N° de carte:** 21N / 14

**Echelle:** 1 : 50 000

**Localisation géographique:** Chemin Côteau-des-Érables, Saint-Jean-Baptiste-de-l'Isle-Verte, C.E.P. de Rivière-du-Loup.

**Coordonnées géographiques:** ca. 69°20' 30" W / ca. 47°97'30" N

**Photographie aérienne:** Q.78142-161 (échelle 1 : 40 000)

**Longueur inventoriée:** 0,92 Km      **Nombre de puits de sondage:** 63

**Altitude (mer):** entre 95 et 105 mètres topographiques

**Nature de l'impact:** Correction de courbe et élargissement de la chaussée à 20 mètres du chemin existant.

**Description du milieu physique:** Vallons et collines. Dépôts sédimentaires marins (argile massive) et fluvioglaciers (sables et graviers).

**Végétation:** forêt mixte (érable, bouleau jaune, sapin, épinette, etc.).

**Milieu hydrographique:** Rivière Verte à environ deux kilomètres du projet. Une tourbière est présente à plus d'un kilomètre du projet.

**Intervention archéologique:** Inspection visuelle et sondages dans trois secteurs.

**Données archéologiques:** Aucune.

**Photographies prises:** Pellicule #1, diapositives nos 19 à 23.

## **Fiche descriptive de l'environnement**

**Date:** 27 au 28 septembre 1991

**N° de carte:** 22C / 7

**Echelle:** 1 : 50 000

**Localisation géographique:** Chemin du troisième rang ouest, Saint-Fabien,  
C.E.P. de Rimouski

**Coordonnées géographiques:** ca. 69°50'30" W / ca. 48°16'20" N

**Photographie aérienne:** Q.73857-68 (échelle 1 : 15 000)

**Longueur inventoriée:** 1,1 Km      **Nombre de puits de sondage:** 82

**Altitude (mer):** environ 165 mètres topographiques

**Nature de l'impact:** Reconstruction et élargissement de la chaussée de la route existante.

**Description du milieu physique:** Vallons et collines aux abords du grand lac Malopès. Dépôts sédimentaires fluvio-glaciaires (sables et graviers).

**Végétation:** forêt mixte (érable, bouleau jaune, sapin, épinette, etc.).

**Milieu hydrographique:** Grand lac Malopès à ca. 4 kilomètres du projet. Le lac Vaseux se trouve à moins d'un kilomètre à l'est du projet.

**Intervention archéologique:** Inspection visuelle et sondages dans six secteurs.

**Données archéologiques:** Aucune.

**Photographies prises:** Pellicule #1, diapositives nos. 24 à 33.

## **Fiche descriptive de l'environnement**

**Date:** 28 au 30 septembre 1991

**N° de carte:** 21C / 7

**Echelle:** 1 : 50 000

**Localisation géographique:** Chemin du quatrième rang, Saint-Eugène-de-Ladrière, C.E.P. de Rimouski.

**Coordonnées géographiques:** ca. 69°47' 00" W / ca. 48°16'10" N

**Photographies aériennes:** Q.80520-158 et Q.80534-10 (échelle 1 : 15 000)

**Longueur inventoriée:** 3,67 Km      **Nombre de puits de sondage:** 276

**Altitude (mer):** environ 155 mètres topographiques

**Nature de l'impact:** Reconstruction et élargissement de la chaussée de la route existante.

**Description du milieu physique:** Terrasses et vallons. Dépôts sédimentaires fluvioglaciers (sables et graviers).

**Végétation:** forêt mixte (érable, bouleau jaune, sapin, épinette, etc.).

**Milieu hydrographique:** Tourbière présente à l'extrémité nord-est du projet. Quelques affluents de la rivière des Aulnes coulent à proximité du projet. Le lac des Jons se trouve à moins de deux kilomètres au nord du projet.

**Intervention archéologique:** Inspection visuelle et sondages dans neuf secteurs.

**Données archéologiques:** Aucune.

**Photographies prises:** Pellicule #1, diapositives nos 34 à 39;

Pellicule #2, diapositives nos 1 à 20.

## **Fiche descriptive de l'environnement**

**Date:** 1er octobre 1991

**N° de carte:** 21N / 14

**Echelle:** 1 : 50 000

**Localisation géographique:** Cacouza-Est, C.E.P. de Rivière-du-Loup

**Coordonnées géographiques:** ca. 69°25'50" W / ca. 47°59'30" N

**Photographie aérienne:** Q.79614-58 (échelle 1 : 15 000)

**Longueur inventoriée:** 110 mètres    **Nombre de puits de sondage:** 28

**Altitude (mer):** entre 5 et 10 mètres topographiques

**Nature de l'impact:** Réaménagement de l'infrastructure actuelle, soit le déplacement de l'aire de décollage et d'atterrissage pour hélicoptères et le réaménagement des autres composantes de l'héliport (bâtiment, stationnement, etc.) en fonction de la nouvelle localisation situé environ 50 mètres au sud-ouest de l'emplacement actuel.

**Description du milieu physique:** Terrasse basse en bordure du fleuve Saint-Laurent. Dépôts sédimentaires marins (argile) et littoraux (sable et graviers).

**Végétation:** plantes herbacées hydrophiles.

**Milieu hydrographique:** rivière des Vases, fleuve Saint-Laurent.

**Intervention archéologique:** Inspection visuelle et sondages

**Données archéologiques:** Aucune.

**Photographies prises:** Pellicule #2, diapositives nos 21 à 26.

MINISTÈRE DES TRANSPORTS



QTR A 128 457