

**Ministère  
des Transports**

**Québec**



Direction générale de Québec et de l'Est

Direction de la Capitale nationale

---

**PROLONGEMENT DE L'AUTOROUTE DU VALLON  
TRONÇON AVENUE CHAUVEAU BOULEVARD BASTIEN (PHASE 2)  
INVENTAIRE ARCHÉOLOGIQUE (ÉTÉ 2005)**

---



J CANQ  
TR - Yves Pintal  
A QUE ologue consultant  
CAN  
103

Janvier 2006

932021

**MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC**  
**INVENTAIRE ARCHÉOLOGIQUE (ÉTÉ 2005)**  
**DIRECTION DE LA CAPITALE NATIONALE**

**PROLONGEMENT DE L'AUTOROUTE DU VALLON,  
TRONÇON AVENUE CHAUVEAU BOULEVARD BASTIEN (PHASE 2)**  
**(Projet 20-3972-8701-A)**

(Numéro de contrat, ministère des Transports : 3910-05-AD04)

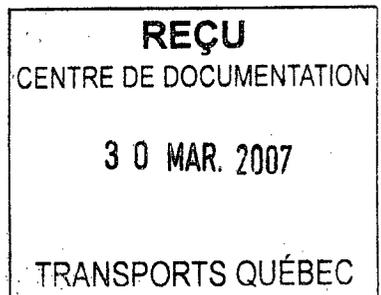
(Permis de recherche archéologique au Québec : 05-JOYC-01)

**MINISTÈRE DES TRANSPORTS**  
CENTRE DE DOCUMENTATION  
700, boul. RENÉ-LÉVESQUE EST, 21<sup>e</sup> étage  
QUÉBEC (QUÉBEC) CANADA  
G1R 5H1

**Jean-Yves Pintal, M.Sc.**

Archéologue consultant  
218, rue des Franciscains  
Québec (Québec) G1R 1J1  
Téléphone : 418.649.9802  
Télécopieur : 418.649.9638  
[jypintal@globetrotter.net](mailto:jypintal@globetrotter.net)

CANQ  
TR  
QUE  
CAN  
1.03



JANVIER 2006

## RESUME

Dans le cadre de la phase 2 du prolongement de l'autoroute du Vallon à Québec, un inventaire archéologique a été effectué dans les limites de l'emprise requise pour la réalisation des travaux. Cette emprise, qui couvre une distance de 2173 mètres linéaires, se situe entre l'avenue Chauveau au sud et le boulevard Bastien au nord. La fouille de 212 sondages exploratoires (dont 201 excavés mécaniquement et 11 manuellement), de même que l'inspection visuelle des aires érodées, n'ont pas permis d'identifier de nouveau site archéologique dans les limites de l'emprise de ce projet. Le ministère des Transports du Québec peut procéder aux travaux prévus, sans conséquence pour le patrimoine archéologique.

## TABLE DES MATIERES

RÉSUMÉ.....	ii
TABLE DES MATIÈRES.....	iii
LISTE DES FIGURES.....	iv
LISTE DES TABLEAUX.....	v
LISTE DES PHOTOGRAPHIES.....	vi
ÉQUIPE DE RÉALISATION .....	vii
<b>INTRODUCTION.....</b>	<b>1</b>
<b>1.0 MANDAT.....</b>	<b>3</b>
<b>2.0 MÉTHODES ET TECHNIQUES D'INVENTAIRE.....</b>	<b>4</b>
2.1 Les recherches documentaires.....	4
2.2 Le repérage des sites.....	4
2.3 Évaluation des sites archéologiques.....	5
<b>3.0 RÉSULTATS DE L'INVENTAIRE ARCHÉOLOGIQUE.....</b>	<b>7</b>
3.1 Prolongement de l'autoroute du Vallon, Québec, projet 20-3972-8710-A.....	7
3.1.1 État des connaissances, milieu physique.....	7
3.1.2 État des connaissances archéologiques.....	7
3.1.3 L'inventaire archéologique.....	11
<b>CONCLUSION ET RECOMMANDATION.....</b>	<b>26</b>
<b>OUVRAGES CITÉS.....</b>	<b>27</b>
<b>ANNEXE</b>	
Catalogue des photographies.....	29

## LISTE DES FIGURES

Figure 1	Localisation générale du projet 20-3972-8701-A.....	2
Figure 2	Localisation générale du projet 20-3972-8701-A, autoroute du Vallon (RNC, 21L/14).....	13
Figure 3	Localisation sur photo aérienne du projet 20-3972-8701-A, autoroute du Vallon (MER, Q02711-191).....	14
Figure 4	Localisation des secteurs d'inventaire, projet 20-3972-8701-A, autoroute du Vallon (1/5).....	15
Figure 4	Localisation des secteurs d'inventaire, projet 20-3972-8701-A, autoroute du Vallon (2/5).....	16
Figure 4	Localisation des secteurs d'inventaire, projet 20-3972-8701-A, autoroute du Vallon (3/5).....	17
Figure 4	Localisation des secteurs d'inventaire, projet 20-3972-8701-A, autoroute du Vallon (4/5).....	18
Figure 4	Localisation des secteurs d'inventaire, projet 20-3972-8701-A, autoroute du Vallon (5/5).....	19

**MINISTÈRE DES TRANSPORTS**  
CENTRE DE DOCUMENTATION  
700, boul. RENÉ-LÉVESQUE EST, 21<sup>e</sup> étage  
QUÉBEC (QUÉBEC) CANADA  
G1R 5H1

## LISTE DES TABLEAUX

Tableau 1	Projet 20-3972-8701-A, sites archéologiques connus à proximité .....	9
Tableau 2	Projet 20-3972-8701-A, autoroute du Vallon, phase 2, synthèse des activités .....	20

## LISTE DES PHOTOGRAPHIES

Photo 1	Projet 20-3972-8701-A autoroute du Vallon, phase 2, secteur 1, km 3+220 (N) .....	21
Photo 2	Projet 20-3972-8701-A autoroute du Vallon, phase 2, secteur 2, km 3+750 (NO).....	21
Photo 3	Projet 20-3972-8701-A autoroute du Vallon, phase 2, secteur 4, km 4+200 (N).	22
Photo 4	Projet 20-3972-8701-A autoroute du Vallon, phase 2, secteur 5, km 4+460 (O).	22
Photo 5	Projet 20-3972-8701-A autoroute du Vallon, phase 2, secteur 6, km 4+635 (S).	24
Photo 6	Projet 20-3972-8701-A autoroute du Vallon, phase 2, secteur 7, km 4+700 (N).	24
Photo 7	Projet 20-3972-8701-A autoroute du Vallon, phase 2, secteur 8, km 4+800 (N).	25
Photo 8	Projet 20-3972-8701-A autoroute du Vallon, phase 2, secteur 10, km 5+140 (S)	25



## INTRODUCTION

Ce rapport présente les résultats d'un inventaire archéologique effectué pour le ministère des Transports du Québec, Direction de la Capitale nationale, dans le cadre du projet de prolongement de l'axe routier de l'autoroute du Vallon à Québec, phase 2 (projet 20-3972-8701-A, figure 1). Cet inventaire avait pour objectif de vérifier la présence ou l'absence de sites archéologiques, d'identifier, de localiser, de délimiter et d'évaluer d'éventuels sites archéologiques dont l'intégrité pourrait être menacée par des travaux d'aménagements routiers. Cette approche préventive s'inscrit dans le contexte de la protection des biens archéologiques du Québec.

Ce rapport décrit le mandat confié au consultant ainsi que les méthodes et techniques utilisées pour atteindre les objectifs fixés. Les travaux de recherche effectués lors de l'inventaire sont ensuite présentés. Cette section est accompagnée de tableaux, de figures et de photographies qui localisent et résument les interventions archéologiques réalisées. La conclusion générale passe en revue les principaux points de ce rapport.

L'inventaire a été réalisé par une équipe composée de deux personnes. Les travaux de terrain ont duré quatre jours et ont été répartis entre le 20 et le 23 septembre 2005. Le mandat confié au consultant a été entièrement réalisé.

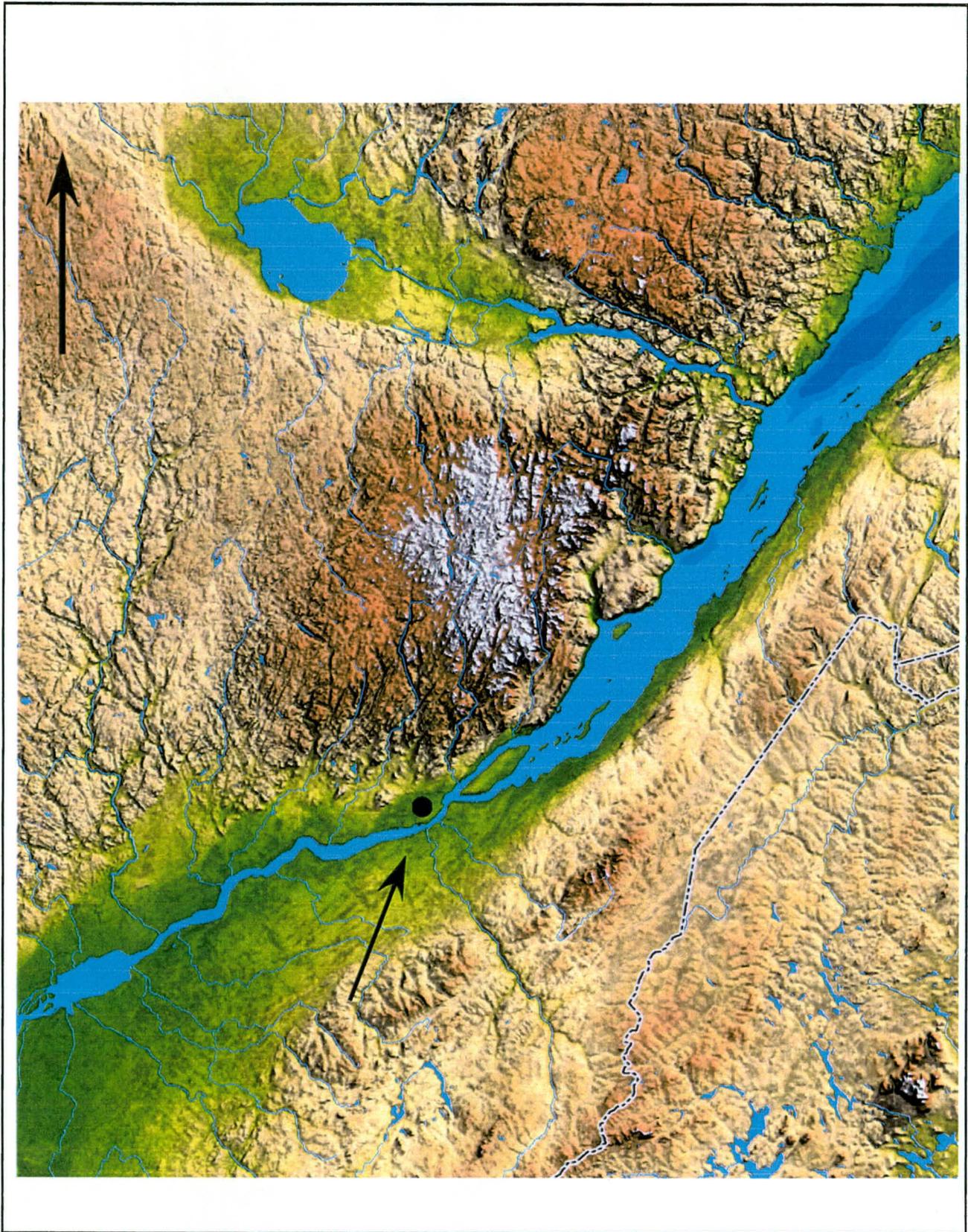


Figure 1 Localisation générale du secteur à l'étude (MRN, collection géoréférence : Le relief du Québec, 2001)

## 1.0 MANDAT

Le mandat confié au consultant était défini comme suit dans les attributions du contrat :

- Effectuer, préalablement à la réalisation des inventaires archéologiques, les recherches documentaires ayant trait à la présence de sites archéologiques préhistoriques et historiques connus à proximité et dans les emprises des projets de construction;
- Effectuer, préalablement à la réalisation des inventaires archéologiques, les recherches documentaires ayant trait à la période historique tant eurocanadienne qu'amérindienne, aux fins de compréhension d'éventuelles mises au jour de vestiges d'occupation humaine et d'intégration du contexte culturel devant être inclus aux rapports archéologiques;
- Effectuer, préalablement à la réalisation des inventaires archéologiques, les recherches documentaires permettant la reconstitution théorique de la paléogéographie pertinente à l'occupation humaine;
- Effectuer un inventaire archéologique portant sur les sites préhistoriques et historiques amérindiens et historiques eurogènes impliquant une inspection visuelle systématique et l'excavation de sondages à l'intérieur des limites des emprises déterminées par le Ministère ainsi que, le cas échéant, dans les limites des sources de matériaux qui sont susceptibles d'être utilisées pour la réalisation des projets de construction;
- Le cas échéant, procéder à la localisation, à la délimitation relative et à l'évaluation du ou des sites archéologiques découverts lors des inventaires archéologiques ou localisés antérieurement;
- Le cas échéant, proposer des mesures de protection, de sauvetage de fouille ou de mise en valeur du patrimoine archéologique identifié dans les emprises étudiées, en fonction des caractéristiques des sites archéologiques ainsi que de la menace appréhendée par la réalisation des travaux effectués par le ministère ou pour le compte de celui-ci;
- Produire les rapports archéologiques.

## 2.0 MÉTHODES ET TECHNIQUES D'INVENTAIRE

Les méthodes et techniques utilisées lors de cet inventaire sont conventionnelles pour ce genre d'expertise. Elles sont conformes aux généralités méthodologiques prescrites dans le contrat. Ces techniques ont été adaptées aux particularités de sol et de végétation du projet inventorié.

### 2.1 Les recherches documentaires

Les recherches documentaires requises ont été effectuées. Celles-ci concernaient la présence de sites archéologiques dans la région des projets à l'étude, à la nature du patrimoine historique eurocanadien et autochtone et, enfin, à la reconstitution du paléoenvironnement. Ces données ont été obtenues en consultant l'Inventaire des sites archéologiques du Québec (ISAQ 2005), le Macro-Inventaire patrimonial du ministère de la Culture et des Communications, ainsi que les divers rapports et publications disponibles pour la région. Les informations relatives aux études de potentiel ont été colligées en interrogeant la base de données du Répertoire québécois des études de potentiel archéologiques (RQÉPA 2005).

### 2.2 Le repérage des sites

Généralement, lorsque le sol n'a pas subi d'érosion naturelle ou de perturbations anthropiques, il est nécessaire d'effectuer des sondages pour vérifier la présence ou l'absence de vestiges archéologiques enfouis. Ces sondages, qui mesurent environ 40 cm de côté, sont découpés à la pelle afin d'enlever les horizons organiques de surface. Par la suite, ces horizons organiques et les sédiments minéraux ou organiques enfouis sont décapés à la truelle afin d'observer la stratigraphie du sol et de déceler toute trace culturelle ancienne. Un sondage est complété lorsque le fouilleur rencontre un sol considéré comme stérile ou encore lorsque le roc en place est atteint. Les sondages sont disposés de façon régulière sur l'emprise du projet d'aménagement ou à l'intérieur des limites de secteurs prédéterminés, selon une densité suffisante pour vérifier s'il y a présence ou absence de sites archéologiques. Pour le projet décrit dans ce rapport, la densité moyenne des sondages a été d'un sondage aux 15 m, le long de transects eux-mêmes espacés les uns des autres d'environ 15 m.

Dans le cadre de ce projet, 95 % des sondages réalisés ont été creusés à l'aide d'une petite pelle mécanique (Takeuchi 10 000 livres). Ainsi, 201 sondages de 2,00 m X 0,60 m ont été méthodiquement excavés sous supervision archéologique. Dans un premier temps, le couvert végétal était dégagé. Puis, le décapage horizontal de niveaux stratigraphiques arbitraires de 0,15 m à 0,20 m d'épaisseur fut effectué jusqu'à l'atteinte des dépôts pédologiques archéologiquement stériles. Après les enregistrements d'usage, tous les sondages étaient immédiatement remblayés et compactés.

Certains secteurs inventoriés peuvent correspondre à des emplacements dont le sol a subi une érosion marquée, des perturbations anthropiques importantes ou à l'intérieur desquels le contexte pédologique n'a permis que le développement d'un sol très mince. Ces endroits font alors l'objet de ratissages et d'examen visuels de surface systématiques afin de détecter tout objet ancien reposant en position superficielle.

Les observations faites au cours de l'inventaire sont consignées dans un carnet de terrain ou sur des fiches standardisées. Ces dernières sont conçues pour enregistrer rapidement les informations d'ordre géographique et archéologique qui servent ensuite à dresser la cartographie de l'inventaire et à résumer les résultats du travail de terrain.

### **2.3 Évaluation des sites archéologiques**

Lorsqu'un site archéologique est mis au jour par sondages ou par examen de surface, une procédure d'évaluation est entreprise afin de mieux comprendre la valeur des données qu'il peut contenir. La procédure consiste généralement à augmenter la densité des sondages, cette dernière passant à un sondage aux cinq mètres et parfois aux deux mètres, au lieu d'un sondage aux quinze mètres. Cette méthode permet de recueillir le maximum de données susceptibles de répondre aux questions qu'implique la découverte d'un site archéologique.

Ainsi, l'ancienneté relative d'un site peut être déterminée par la localisation verticale des artefacts dans les couches de sol et, le cas échéant, par son altitude absolue au-dessus du niveau actuel de la mer. Certains artefacts ou matériaux permettent aussi de situer un site archéologique dans un cadre culturel et chronologique régional. Les caractéristiques géographiques et géomorphologiques du lieu de la découverte sont aussi consignées afin de comprendre les motifs du choix de l'aire d'établissement.

Toutes ces observations sont faites pour faciliter la compréhension de la fonction du site découvert et pour permettre d'aborder les questions relatives au système d'établissement. Des fiches standardisées sont utilisées afin d'enregistrer toutes les informations. La cartographie des sites découverts s'effectue à l'aide d'un transit de poche de type Brunton ou d'un théodolite. Finalement, une couverture photographique complète accompagne les relevés de terrain.

Dans certains cas, lorsque des portions intactes d'un site sont découvertes, qu'elles sont de superficies réduites et qu'elles ne sont pas complexes, celles-ci peuvent être fouillées afin de libérer l'emprise et de faciliter la réalisation des travaux de construction. Advenant la découverte de portions intactes plus substantielles et plus complexes, des recommandations peuvent être émises afin de protéger celles-ci temporairement ou de façon permanente. Les sites sont aussi balisés afin d'indiquer aux divers intervenants leur localisation précise. Les artefacts trouvés en position superficielle dans les zones érodées sont généralement recueillis.

À la suite des travaux d'inventaire ou de fouille, les lieux sont aussi remis, en général, dans leur état original.

## 3.0 RÉSULTATS DE L'INVENTAIRE ARCHÉOLOGIQUE

### 3.1 Prolongement de l'autoroute du Vallon, Québec, projet 20-3972-8710-A

#### 3.1.1 État des connaissances, milieu physique

L'emprise se situe dans la plaine du Saint-Laurent et sa topographie varie de plane à vallonnée. Les dépôts meubles sont d'origine fluvio-marine (sable et argile) et marine (argile et coquilles de mollusque). Deux cours d'eau bordent l'emprise, il s'agit de la rivière Duberger à l'est et de la Saint-Charles à l'ouest. Il n'y a aucun bâtiment dans l'emprise. Au sud, l'emprise est principalement occupée par des champs agricoles en friche et par des chemins d'accès en terre battue. Au nord, elle comprend un pré, une portion de jeune forêt, puis un terrain en friche.

L'emprise occupe des terrasses fluvio-marines qui témoignent du retrait de la mer post-glaciaire Champlain. L'altitude de ces terrasses varie de 60 à 100 m au-dessus du niveau moyen de la mer (NMM). Des sites archéologiques ont été localisés dans ce type de contexte, notamment CeEv-5 à Saint-Augustin-de-Desmaures (110 m NMM, Pinal 2003). Ces sites témoignent du mode d'occupation de la région à l'époque où un contexte environnemental maritime prévalait.

#### 3.1.2 État des connaissances archéologiques

Un total de 72 études de potentiel archéologiques ont été effectuées jusqu'à présent dans le territoire de la Communauté urbaine de Québec. Dans la plupart des cas, ces études ont été produites en vue de la réalisation de projets d'aménagements, principalement en vertu de la Loi sur la qualité de l'environnement et de la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme. Les 72 études de potentiel archéologiques traitent à la fois des périodes préhistorique et historique et, dans la plupart des cas, elles ont été réalisées dans le cadre d'études urbaines, d'aménagements immobiliers, d'études d'immeubles et de lieux historiques, ou d'études à l'échelle d'une municipalité ou d'une MRC.

Le territoire compris à l'intérieur d'un rayon de 10 km de la zone des travaux a fait l'objet de très nombreux inventaires archéologiques depuis 1976<sup>1</sup>. Ces travaux ont été effectués à Beauport, Québec, Lévis, Saint-Romuald, Sillery, Sainte-Foy, Cap-Rouge, L'ancienne-Lorette, Loretteville, Duberger et à Charlesbourg. Ils ont été faits dans le cadre de projets d'aménagements entrepris par divers promoteurs : le ministère des Transports du Québec (Agin, 1991; Patrimoine Experts, 2000; Pinal, 1998, 1999, 2002, 2002a; Transit Analyses, 1993), Hydro-Québec (Cérane, 1993, 1994, 1997, 1998; Ethnoscop, 1990, 1992, 1993, 1996),

<sup>1</sup> Sont exclus ici les travaux effectués à l'intérieur des limites de l'arrondissement historique du Vieux-Québec.

la Ville de Québec (Larouche, 1984; Lavoie et coll., 1999), le ministère de la Culture et des Communications du Québec (Morin, 1976), une MRC (Taillon, 1991), et la Société québécoise d'assainissement des eaux (Pintal, 1997).

Le registre de l'Inventaire des Sites archéologiques du Québec (ISAQ) indique qu'aucun site archéologique n'est actuellement connu à l'intérieur de l'emprise de ce projet de construction. Cependant, dans un rayon de dix kilomètres des travaux, 66 sites archéologiques sont répertoriés. Ils témoignent des différents épisodes chronoculturels qui caractérisent l'histoire de la région. Ces sites sont présentés au tableau 1.

Selon la ou les appartenance(s) culturelle(s) identifiée(s), les 66 sites peuvent être regroupés en cinq catégories. Ainsi, on dénombre 49 sites euro-québécois, huit sites préhistoriques, les autres sont à composantes mixtes, dont sept sites préhistoriques/euro-québécois, un site préhistorique/amérindien historique, et un site amérindien historique/euro-québécois. En ce qui concerne les occupations mixtes, des vestiges archéologiques euro-québécois ont été

Tableau 1 Projet 20-3972-8701-A, sites archéologiques connus à proximité

Code Borden	Nom du site	Distance du projet (km)	Appartenance culturelle	Fonction
CfEu-1	Domaine Maizerets	7,50	Amérindien préhistorique ; Euro-québécois (1608-1950)	Agricole, domestique, Institutionnelle
CfEu-2	Loretteville	3,50	Euro-québécois	
CfEu-3	Loretteville	3,50	Euro-québécois	
CfEu-5	Rivière Saint-Charles	2,50	Euro-québécois (1760-1950)	
CfEt-1	Château Bigot	8,00	Euro-québécois (1608-1899)	Domestique
CfEt-2	Maison Girardin	9,50	Euro-québécois (1900-1950)	Domestique
CfEt-3	Moulin à tabac Douville	6,00	Euro-québécois (1760-1950)	Technologique
CfEt-4	Poterie Philippe Ampleman	4,50	Euro-québécois (1760-1799)	Artisanale
CfEt-5	Brasserie et distillerie Beauport	9,00	Euro-québécois (1760-1950)	Technologique
CfEt-7	Charlesbourg	4,50	Euro-québécois (1760-1950)	Religieuse
CfEt-8	Rivière Duberger	6,75	Euro-québécois (1800-1950)	Domestique
CfEt-9	Rivière Duberger	6,50	Euro-québécois (1760-1950)	Technologique
CfEt-10	Rivière Duberger	6,25	Euro-québécois (1800-1950)	Entreposage
CfEt-11	Moulin à allumettes	6,50	Euro-québécois (1800-1950)	Technologique
CfEt-12	Moulin Plamondon	6,50	Euro-québécois (1800-1950)	Technologique
CfEt-13	Rivière Duberger	5,75	Euro-québécois (1800-1950)	Autre
CfEt-14	Avenue Royale	8,75	Euro-québécois (1800-1899)	
CfEt-15	Moulin des Jésuites	5,00	Euro-québécois (1608-1950)	Technologique
CfEt-16	Avenue Royale	9,75	Euro-québécois	
CfEt-17	Chemin de la Canardière	7,00	Euro-québécois (1760-1899)	
CfEt-18	Maison Racey	9,00	Euro-québécois (1800-1950)	
CfEt-20	Maison Étienne-Parent	9,75	Euro-québécois (1760-1950)	
CeEu-3	Poterie Cap-Rouge	10,00	Euro-québécois (1800-1950)	Artisanale, technologique
CeEu-4	Domaine Atkinson	9,75	Euro-québécois (1800-1950)	Domestique
CeEu-9	Poterie Antoine-Dubeau	1,50	Euro-québécois (1608-1799)	Artisanale
CeEu-11	Chapelle N.-D. de Lorette	5,25	Euro-québécois (1608-1759)	Religieuse
CeEu-15	Site du Versant Nord	7,00	Amérindien préhistorique	
CeEu-16	Maison Henri-Howison	10,00	Euro-québécois (1800-1950)	

CeEu-17	Couvent de la Ste-Famille	10,00	Euro-qubécois (1608-1950)	Militaire, institutionnelle,
CeEu-18	Église Saint-Félix-de-Cap-Rouge	10,00	Euro-qubécois (1800-1950)	Religieuse
CeEu-19	Vieux Cap-Rouge	10,00	Euro-qubécois (1800-1950)	
CeEu-20	Vieux Cap-Rouge	10,00	Euro-qubécois (1800-1950)	Domestique
CeEu-21	Vieux Cap-Rouge	10,0	Euro-qubécois (1800-1950)	Domestique
CeEt-1	Sillery	7,75	Amérindien historique et préhistorique (Archaïque)	Artisanale, religieuse
CeEt-2	Boulevard Champlain, sépulture	7,50	Amérindien préhistorique (Sylvicole inférieur)	Religieuse
CeEt-3	Place-Royale : Maison Grant	8,00	Amérindien préhistorique ; Euro-qubécois	Domestique
CeEt-5	Saint-Romuald	9,50	Amérindien préhistorique (Archaïque) ; Euro-qubécois	
CeEt-20	Irving	8,25	Amérindien préhistorique (Archaïque laurentien) ; Euro-qubécois	
CeEt-22	Parc Cartier-Brébeuf	5,00	Euro-qubécois (1534-1607)	Militaire
CeEt-23	Poterie D. et W. Bell	3,25	Euro-qubécois (1800-1950)	Artisanale, technologique
CeEt-24	Poterie Dion	2,50	Euro-qubécois (1800-1950)	Artisanale

découverts sur 57 sites, des vestiges préhistoriques sur 16 sites, et des vestiges amérindiens historiques sur deux sites.

À la lumière de ces informations, il ressort que la présence amérindienne sur le territoire environnant le projet s'étend sur une période chronologique d'environ huit millénaires. En effet, parmi les 16 sites préhistoriques, certains ont livré des objets-témoins typologiquement marqueurs d'une tradition ou d'une période culturelle particulière. Ainsi, deux sites des hautes terrasses de Saint-Romuald (CeEt-481 et 482) témoignent d'occupations durant la période paléoindienne récente. Ils permettent de situer les premiers occupants vers 8000 ans avant l'actuel (AA). La période archaïque (8000 à 3000 AA) est également représentée avec quatre sites (CeEt-1 et 20 à Sillery, et CeEt-5 et 481 à Saint-Romuald). Plus tardivement, des vestiges céramiques d'occupations attribuées au Sylvicole (3000 à 450 AA) sont identifiés sur quatre sites (CeEt-2 à Sillery et CeEt-212, 470 et 481 à Saint-Romuald). L'épisode du Sylvicole inférieur (3000 à 2400 AA) est représenté au site CeEt-783 ainsi que par la sépulture du Boulevard Champlain (CeEt-2). Le site CeEt-212 est pour sa part associé au Sylvicole supérieur (1000 à 450 AA). Enfin, l'occupation autochtone est également connue à la période historique avec l'existence de deux sites à Sillery (CeEt-1 et 27).

De plus, parmi les 66 sites archéologiques connus, 57 contiennent des vestiges de la période historique attribués à des occupations euro-qubécoises datées entre 1534 et l'actuel. De ce

nombre, 25 appartiennent aux XIXe et XXe siècles, huit au milieu du XVIIIe, 13 au début du XVIIe, et un au XVIe siècle (CeEt-22). La diversité des fonctions jadis réalisées sur ces sites témoigne de différents volets socio-économiques euro-québécois. On y retrouve surtout des occupations domestiques (Domaines Atkinson et Catarauqui, Château Bigot, Maison Girardin et Grant), religieuses (chapelles N.-D. de Lorette et Sainte-Foy, Église St.-Félix-de-Cap-Rouge, couvent de la Sainte-Famille, Cimetière Holland, Mission de Sillery), technologiques (Moulins à tabac, à allumettes, Brasserie et distillerie de Beauport, Chantier naval A.C. Davie) et artisanales (Potiers Ampleman, Dion, Bell, Cap-Rouge, Antoine-Dubeau). Mentionnons également les occupations institutionnelles (Domaine Maizerets), agricoles (ferme McReady), militaires (parc Cartier-Brébeuf) et commerciales (École de New Liverpool, Maison Lambert).

Même si aucun site archéologique n'est actuellement connu à l'intérieur de l'emprise à l'étude les données archéologiques suggèrent qu'elle représente un potentiel d'occupation humaine élevé compte tenu de l'ancienneté de la présence autochtone et euro-québécoise dans la région et également des caractéristiques géomorphologique de son milieu environnant. Ce potentiel est également appuyé par les données historiques abondantes et très anciennes pour la région de Québec, berceau de la Nouvelle-France. En effet, les premières données historiques remontent au XVIe siècle, avec l'hivernement de Jacques-Cartier en 1535 au site du parc Cartier-Brébeuf sur la rivière Saint-Charles. Ce n'est par contre qu'à partir de 1603 que Samuel de Champlain amorce la colonisation euro-québécoise du territoire pour donner naissance, en 1608, à la ville de Québec. Par sa position stratégique dominant le passage des navires sur le Saint-Laurent, Québec devient rapidement un lieu convoité. En effet, parallèlement à son développement socioculturel et économique, la ville est le théâtre de conflits militaires tels l'attaque des frères Kirke en 1629, l'assaut de Phips de 1690, la bataille des Plaines d'Abraham en 1759. Plus précisément, dans les environs du secteur visé par le projet de construction routière, la présence euro-québécoise est également bien établie dès le XVIIe siècle. Par exemple, la mission jésuite de Sillery est fondée en 1640 pour l'évangélisation des Amérindiens alliés. Cette ville s'épanouira également plus tard aux XVIIIe et XIXe siècles avec le commerce industriel du bois et la construction navale. Ainsi, des villes comme Beauport, Lévis, Sainte-Foy, Cap Rouge, L'ancienne-Lorette, Loretteville, Duberger et Charlesbourg, naîtront et se développeront. Toutefois, l'emprise retenue pour ce projet, située en milieu agricole, ne semble pas avoir été un lieu où des bâtiments furent érigés au cours de la période historique.

### 3.1.2 L'inventaire archéologique

L'emprise de ce projet de construction couvre une distance de 2173 mètres. Ce projet est délimité au sud par l'avenue Chauveau et au nord par le boulevard Bastien (figures 2 et 3). L'emprise comprend le tracé principal, la jonction du tracé avec des rues de desserte

municipale (D, E, F) et le boulevard Johnny-Parent. Le ministère des Transports du Québec s'apprête à prolonger l'autoroute du Vallon vers le nord (figure 4).

La largeur des diverses composantes de l'emprise varie de 16m à 68m, bien qu'elle soit, pour ce qui est de l'infrastructure routière, généralement de 75 m. Le tracé est assez linéaire et orienté selon un axe nord-ouest/sud-est. Dans la portion sud, soit entre le km 3+247 et le km 3+840, la topographie est relativement plane et le drainage est moyen. À partir du km 3+840 jusqu'au km 5+140, le terrain est plus ondulé et il s'élève graduellement. Deux lignes électriques traversent l'emprise, à la hauteur des km 3+820 et 4+230. On y trouve aussi des services d'utilité publique enfouis aux km 4+285, du km 4+630 au km 4+680, et du km 4+980 au km 5+140.

L'emprise a été divisée en quatorze secteurs d'inventaire (tableau 2). Les dix premiers secteurs concernent le tracé principal du prolongement de l'autoroute, tandis que les quatre autres se rapportent aux raccordements avec les rues existantes.

Le premier secteur d'inventaire correspond à la partie sud du tracé principal, du km 3+247 au km 3+700. La topographie de ce secteur est plane et elle présente un drainage moyen, le couvert végétal est parfois dense et surtout composé de plantes et d'arbustes (photo 1). Soixante sondages ont été effectués à l'aide d'une excavatrice et ce secteur a fait l'objet d'une inspection visuelle d'ensemble. Le second secteur d'inventaire, du km 3+700 au km 3+840, correspond à l'emprise d'une ligne électrique sur pylônes de bois qui coupe perpendiculairement le tracé principal selon un axe est-ouest, on y trouve plusieurs fossés de drainage (photo 2). Une inspection visuelle et 19 sondages mécaniques y ont été effectués. Une cabane de chasseurs abandonnée a été localisée dans ce secteur au km 3+750. Le troisième secteur couvre la partie d'emprise localisée entre le km 3+840 et le km 4+200. La topographie est toujours plane et ce secteur est recouvert de plantes et d'arbustes. Quarante-trois sondages mécaniques et une inspection visuelle y ont été faits. Le quatrième secteur, du km 4+200 au km 4+300, correspond à la frange défrichée d'une ligne électrique sur pylônes d'acier (photo 3). Un réseau de lignes téléphoniques enfouies est aussi présent près de la limite nord de ce secteur. En plus de l'inspection visuelle, un total de 11 sondages mécaniques y a été effectué. Le cinquième secteur, du km 4+300 au km 4+630, se présente comme un terrain ondulé occupé par une dense repousse forestière (photo 4). Outre l'inspection visuelle des aires érodées, 31 sondages mécaniques ont été réalisés. Une deuxième cabane de chasseurs abandonnée a été localisée au km 4+500.

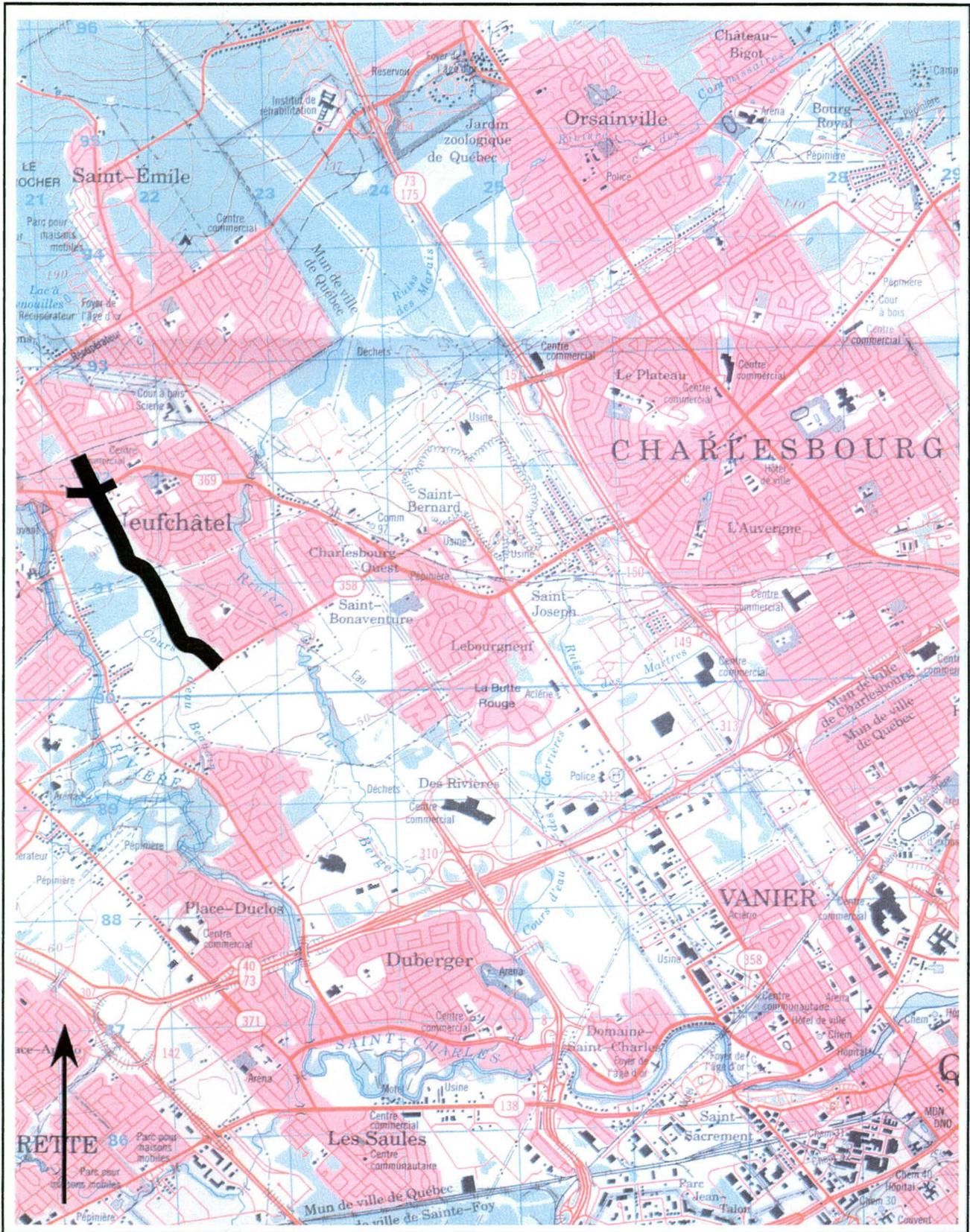


Figure 2 Localisation du projet 20-3972-8701, autoroute du Vallon (RNC, 21 L/14)

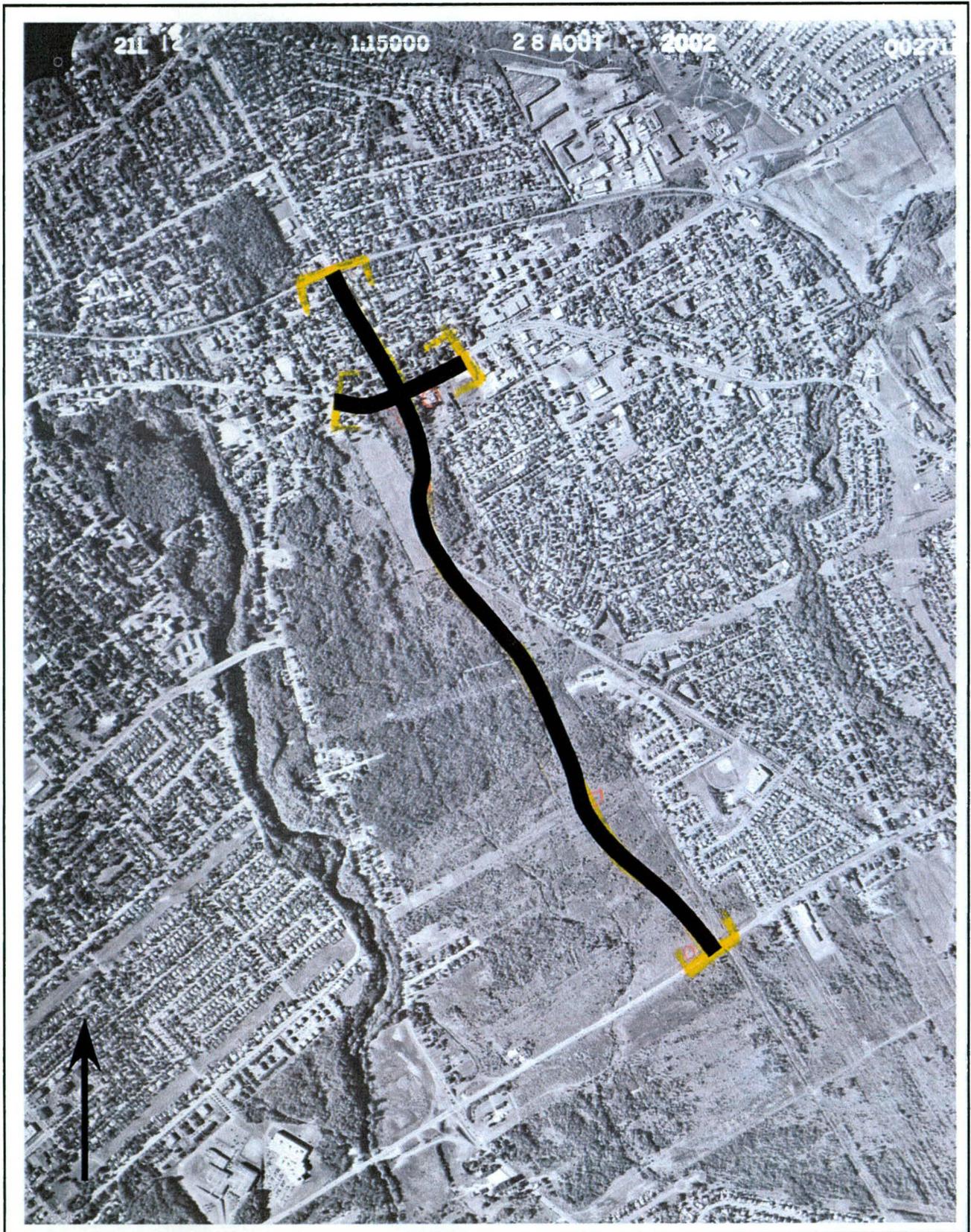


Figure 3 Localisation sur photo aérienne du projet 20-3972-8701-A, autoroute du Vallon (MER, Q02711-191)

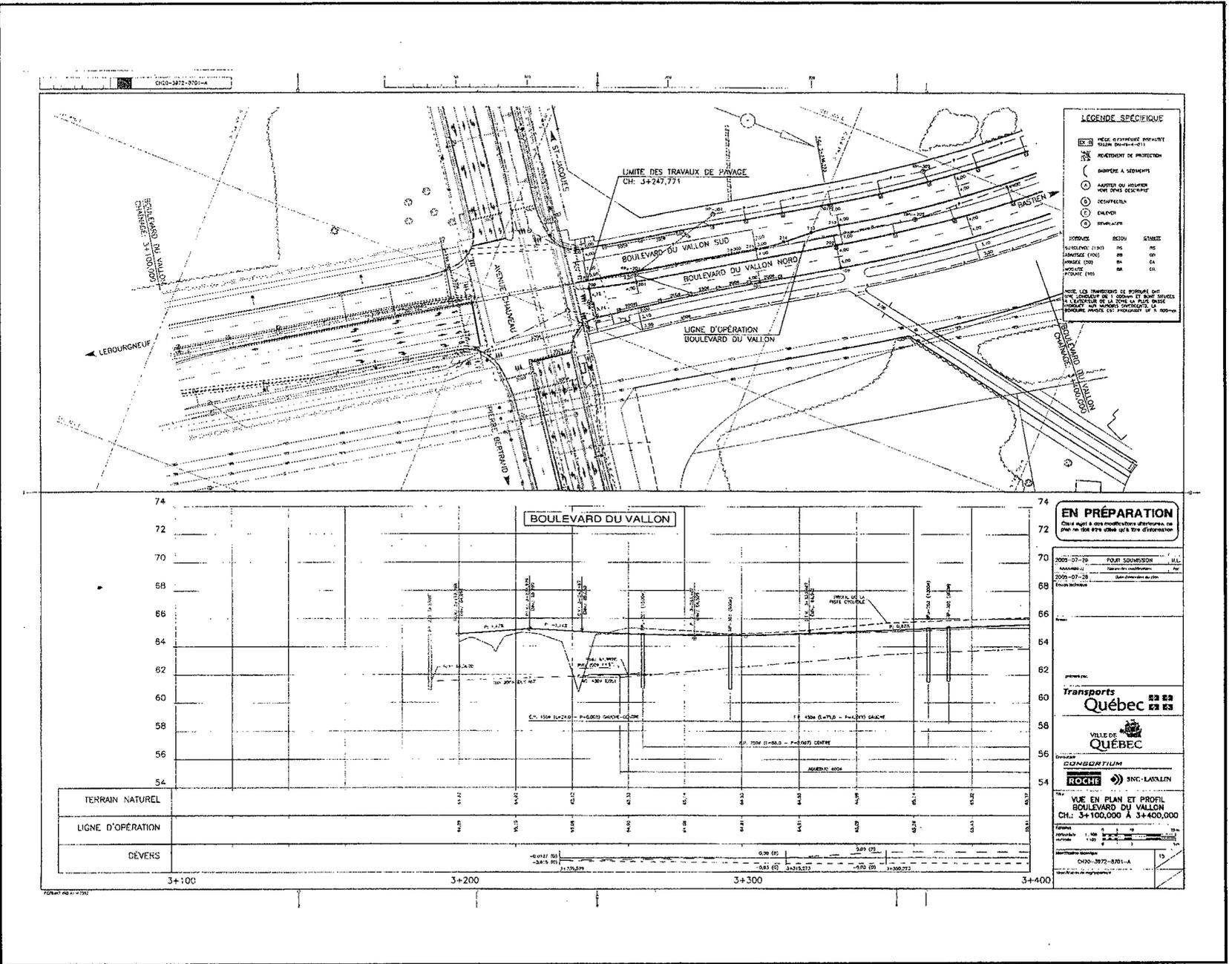


Figure 4 Localisation des secteurs d'inventaire, projet 20-3972-8701-A, autoroute du Vallon (1/5)

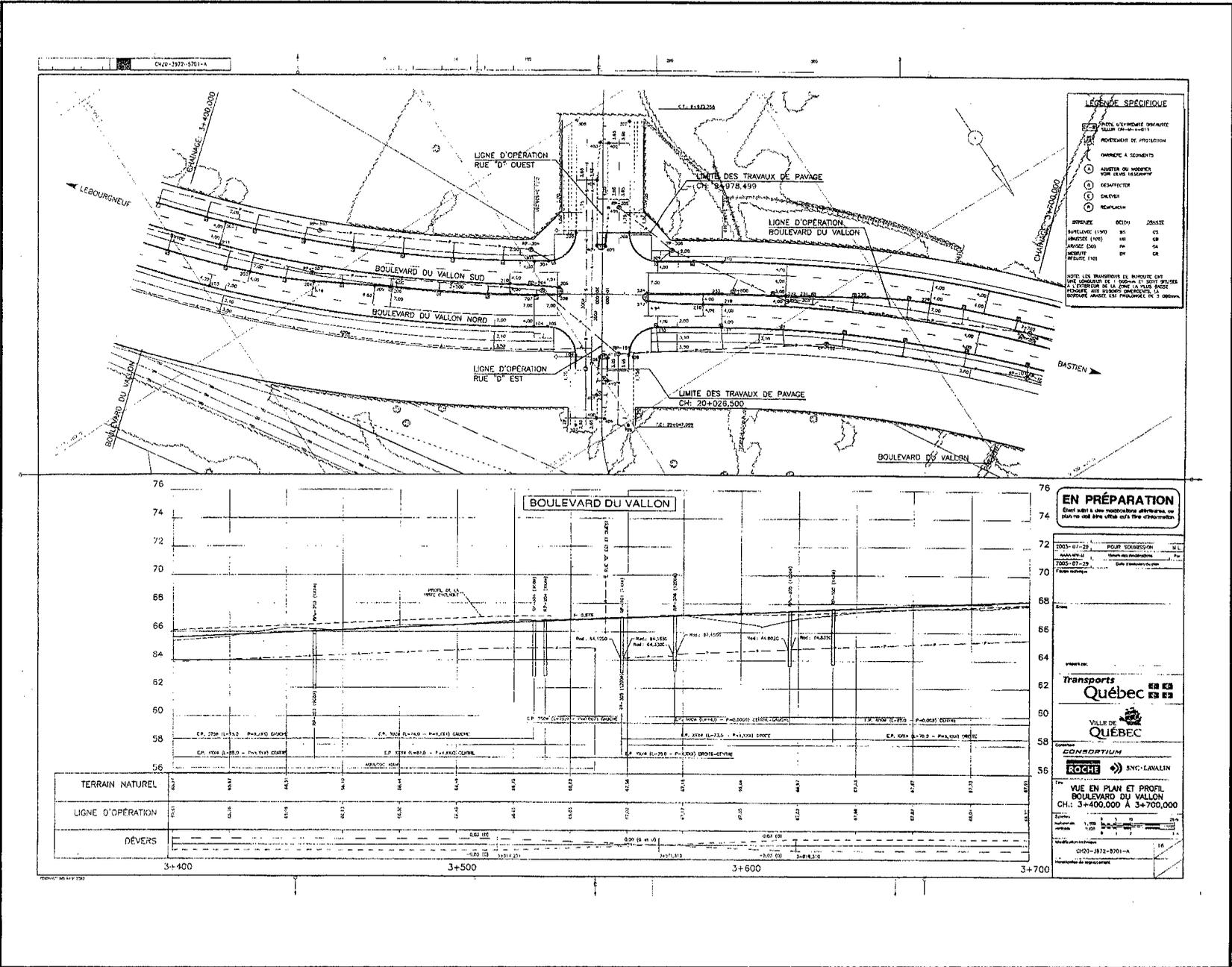


Figure 4 Localisation des secteurs d'inventaire, projet 20-3972-8701-A, autoroute du Vallon (2/5)





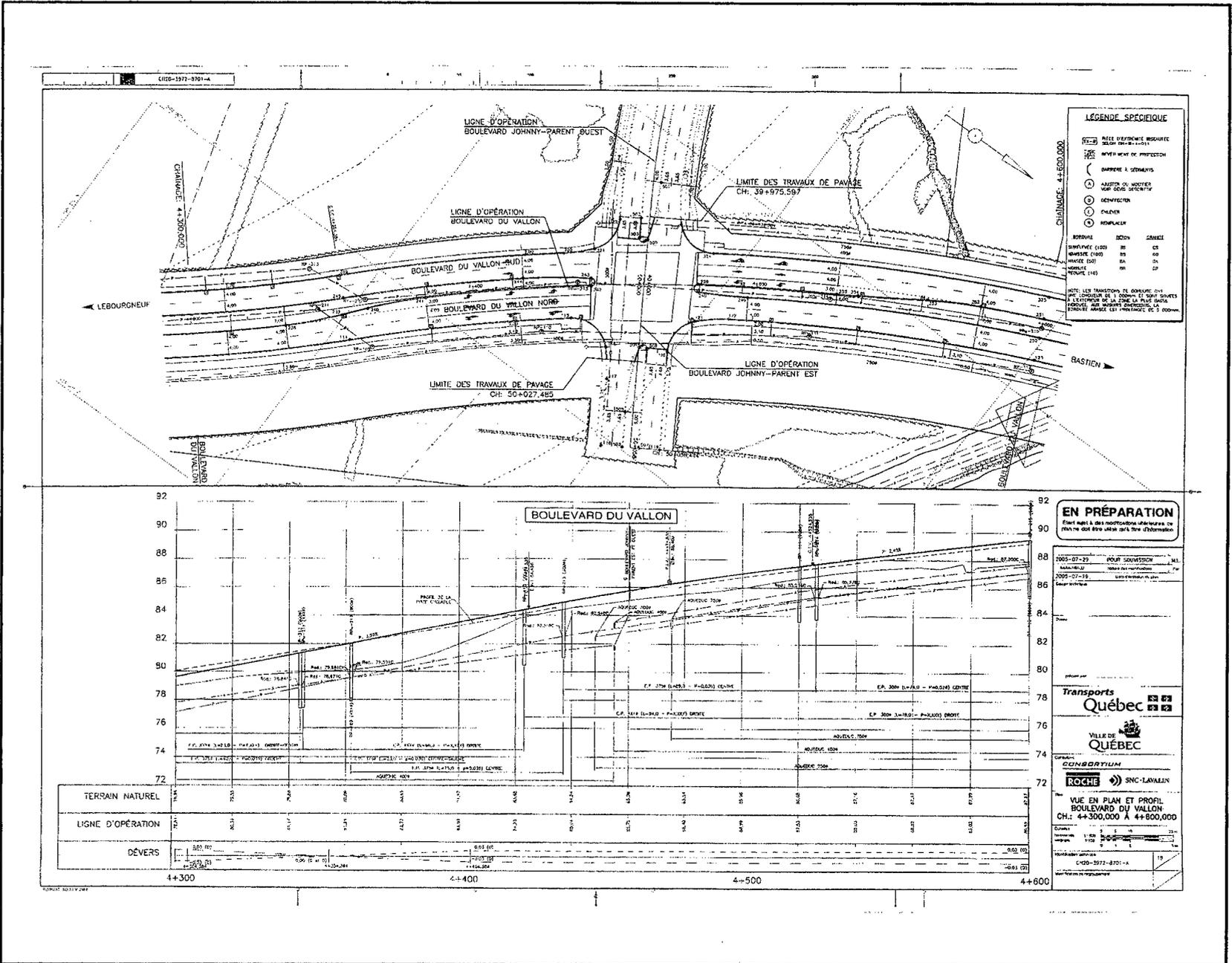


Figure 4 Localisation des secteurs d'inventaire, projet 20-3972-8701-A, autoroute du Vallon (5/5)

Tableau 2 Projet 20-3972-8701-A, autoroute du Vallon, phase 2, synthèse des activités

SECTEUR(S)	LOCALISATION				TECH. INVEN.	NOMBRE SONDAGES		TOPOGRAPHIE	CONTEXTE PÉDOLOGIQUE (dépôt)
	DÉBUT (km)	FIN (km)	LARGEUR (m)	SUPERFICIE (m <sup>2</sup> )		+	-		
1	3+247	3+700	58	26274	IV S	0	60	Plat	Limon argileux
2	3+700	3+840	58	8120	IV S	0	19	Plat	Limon argileux
3	3+840	4+200	53	19080	IV S	0	43	Ondulée	Sable limoneux
4	4+200	4+300	58	5800	IV S	0	11	Ondulée	Sable limoneux
5	4+300	4+630	58	19140	IV S	0	31	Ondulée	Sable limoneux
6	4+630	4+680	68	3400	IV S	0	0	Ondulée	-
7	4+680	4+730	68	3400	IV S	0	7	Ondulée	Sable limoneux
8	4+730	4+900	68	11560	IV S	0	18	Ondulée	Sable limoneux
9	4+900	4+980	68	5440	IV S	0	12	Ondulée	Sable sur roc
10	4+980	5+140	68	10880	IV S	0	2	Ondulée	Sable limoneux Remblais
11 Rue D	9+933	9+978	28	1260	IV S	0	2	Plat	Limon argileux
12 Rue E	29+912	29+980	20	1360	IV S	0	3	Ondulée	Sable limoneux
13 Boulevard Johnny- Parent	39+878	39+975	30	2910	IV S	0	3	Ondulée	Sable limoneux
14 Rue F	60+130	60+200	16	1120	IV S	0	1	Ondulée	Sable limoneux
Total						212			
					IV	Inspection visuelle			
Longueur totale(m)		2173			S	Sondage			

Photo 1    Projet 20-3972-8701-A, autoroute du Vallon, phase 2, secteur 1, km 3+220 (N)



Photo 2    Projet 20-3972-8701-A, autoroute du Vallon, phase 2, secteur 2, km 3+750 (NO)



Photo 3    Projet 20-3972-8701-A, autoroute du Vallon, phase 2, secteur 4, km 4+200 (N)



Photo 4    Projet 20-3972-8701-A, autoroute du Vallon, phase 2, secteur 5, km 4+460 (O)



Le secteur 6 représente la partie d'emprise occupée par quatre aqueducs enfouis entre les km 4+630 et km 4+680 (photo 5). Aucun sondage n'a été effectué dans ce secteur. Le secteur 7, du km 4+680 au km 4+730, est occupé par un champ agricole (photo 6). À partir de ce secteur, la topographie se caractérise par la présence d'une pente douce qui mène jusqu'à la limite nord des travaux. Sept sondages mécaniques ainsi qu'une inspection visuelle ont été exécutés. Le secteur 8 s'étend du km 4+730 au km 4+900, on y trouve un environnement ondulé et boisé (photo 7). En plus d'une inspection visuelle, 18 sondages mécaniques y ont été pratiqués. Du km 4+900 jusqu'au km 4+980, le secteur 9 est ondulée et recouvert de repousses arbustives, 12 sondages mécaniques et une inspection visuelle y ont été réalisés. Le secteur 10 représente la limite nord des travaux et il inclut également le boulevard Bastien du km 4+980 au km 5+140 (photo 8). Ce secteur n'a fait l'objet que d'une inspection visuelle puisqu'il a été presque entièrement perturbé par des aménagements routiers antérieurs.

Le secteur 11 réfère à la partie de l'emprise faisant jonction avec le tracé de la rue D, du km 9+933 au km 9+978. Suite à l'inspection visuelle, deux sondages manuels y ont été effectués. Le secteur 12 représente la jonction avec la rue E, du km 29+912 au km 29+980. Trois sondages manuels et une inspection visuelle ont permis d'inventorier cette partie d'emprise. Le treizième secteur couvre l'emprise prévu pour le raccordement au boulevard Johnny-Parent, du km 39+878 au km 39+975. Outre l'inspection visuelle, trois sondages manuels y ont été faits. Enfin, le secteur 14, du km 60+130 au km 60+200, correspond à la jonction avec l'emprise de la rue F. Une inspection visuelle de la surface un sondage manuel y ont été réalisés.

Le contexte stratigraphique rencontré le long du tracé correspond à des sols limono-argileux dans la portion basse au sud de l'emprise comprise entre le km 3+247 et le km 3+840. La stratigraphie de ces sols se présente en général comme suit : on rencontre d'abord un premier niveau de 0,30 m d'épaisseur de limon argileux gris à brun, assez homogène, mais ayant déjà été labouré, sur un dépôt naturel et non remanié d'argile limoneuse grise. À partir du km 3+840, jusqu'à la limite nord du tracé, la topographie s'élève et les sols deviennent plus sablonneux. En effet, les profils stratigraphiques illustrent un premier niveau, dont l'épaisseur varie de 0,30 m à 0,75 m, composé de dépôts sableux organiques bruns dont la partie supérieure est remaniée par d'anciens labours. La base de la séquence stratigraphique est composée d'un sable limoneux homogène et en place. Au-delà du km 4+700, les dépôts sablo-limoneux de surface recouvrent le roc en place observable parfois dès 0,40 m sous la surface.

La fouille de 212 sondages exploratoires, de même que l'inspection visuelle des aires érodées, n'ont pas permis de localiser de nouveaux sites archéologiques dans les limites de l'emprise de ce projet. Le ministère des Transports du Québec peut procéder aux travaux prévus, sans conséquence pour le patrimoine archéologique.

Photo 5    Projet 20-3972-8701-A, autoroute du Vallon, phase 2, secteur 6, km 4+635 (S)



Photo 6    Projet 20-3972-8701-A, autoroute du Vallon, phase 2, secteur 7, km 4+700 (N)

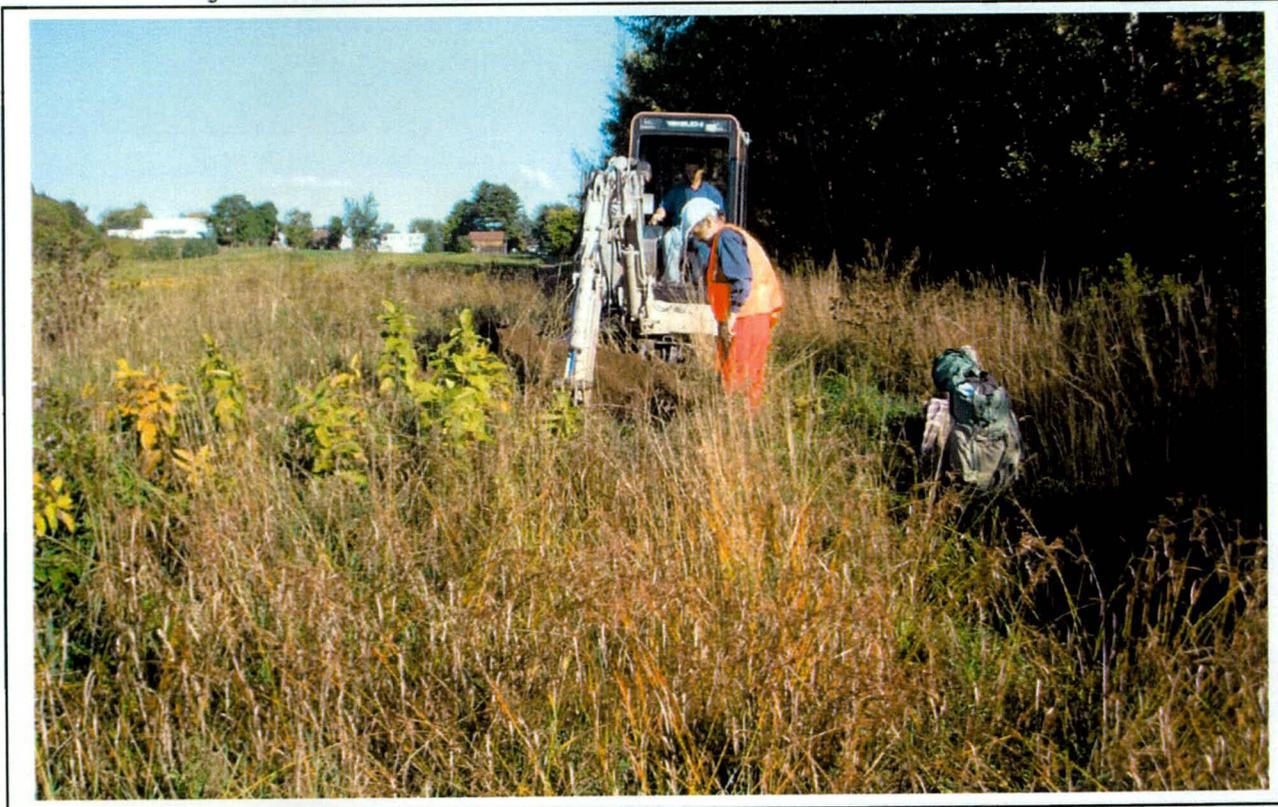


Photo 7    Projet 20-3972-8701-A, autoroute du Vallon, phase 2, secteur 8, km 4+800 (N)



Photo 8    Projet 20-3972-8701-A, autoroute du Vallon, phase 2, secteur 10, km 5+140 (S)



## CONCLUSION ET RECOMMANDATION

Le mandat confié au consultant a donné lieu à la réalisation d'un inventaire archéologique dans l'emprise du tracé proposé pour la phase 2 du prolongement de l'autoroute du Vallon à Québec. Ce projet d'aménagement routier est situé sur le territoire de la direction de la Capitale nationale du ministère des Transports du Québec.

Au total, 119 774 mètres carrés d'emprise ont été inventoriés par la réalisation de 212 sondages. De plus, la totalité de l'emprise a fait l'objet d'une inspection visuelle. Les secteurs inventoriés étaient à l'origine propices à la découverte de sites archéologiques, car les données environnementales indiquaient qu'il y avait des zones favorables à la découverte de sites archéologiques.

Aucun vestige archéologique n'a été mis au jour dans l'emprise inventoriée. Les résultats de cet inventaire archéologique permettent de confirmer au ministère des Transports du Québec que ce projet d'infrastructure routière peut être réalisé sans causer de préjudice au patrimoine archéologique.

## OUVRAGES CITÉS

- Agin, G.  
1991 Inventaire archéologique, autoroute 73 Nord, cantons unis de Stoneham et Tewksbury. MTQ, Environnement.
- Cérane  
1993 Surveillance archéologique des projets souterrains 1992, secteurs Orléans, Lévis. Hydro-Québec, Région Montmorency.
- Cérane  
1994 Surveillance archéologique des travaux d'enfouissement du réseau de distribution. Hydro-Québec, Région Montmorency.
- Cérane  
1997 Surveillance archéologique des projets souterrains 1996, secteurs Jacques-Cartier et Saint-Maurice. Hydro-Québec, Région Montmorency.
- Cérane  
1998 Surveillance archéologique des projets souterrains 1997, Territoire Montmorency, Secteurs Jacques-Cartier et Saint-Maurice. Hydro-Québec.
- Ethnoscop  
1990 Travaux d'enfouissement du réseau électrique d'Hydro-Québec dans la région Montmorency. Hydro-Québec, Région Montmorency.
- Ethnoscop  
1992 Surveillance archéologique des travaux d'enfouissement du réseau électrique d'Hydro-Québec dans la région Montmorency. Hydro-Québec, Groupe Environnement.
- Ethnoscop  
1993 Surveillance archéologique des travaux d'enfouissement du réseau électrique d'Hydro-Québec dans la région Montmorency. Hydro-Québec, Groupe Environnement.
- Ethnoscop  
1996 Surveillance archéologique dans le cadre des travaux de génie civil réalisés en 1995 sur le réseau souterrain de distribution d'électricité dans la région de Montmorency, secteur Jacques-Cartier. Hydro-Québec, Groupe Environnement.
- Larouche, C.  
1984 Inventaire archéologique. Berges des rivières Saint-Charles et Lorette, districts Duberger-Les Saules Ville de Québec, Service de l'urbanisme.
- Lavoie, C. et al.  
1999 Recherche multidisciplinaire sur la localisation du site de la chapelle Champlain à Québec. Mouvement Francité / Ville de Québec.
- Morin, B.  
1976 Reconnaissance archéologique dans la région de la rivière Chaudière, été 1975. Ministère des Affaires Culturelles du Québec.
- Patrimoine Experts  
1999 Inventaires archéologiques. Direction de Chaudière-Appalaches, novembre 2000. Ministère des Transports du Québec.

- Pintal, J.-Y.  
1997 Bernières, Charny, Saint-Nicolas et Saint-Rédempteur, assainissement des eaux usées, inventaire archéologique. La Société québécoise d'assainissement des eaux.
- Pintal, J.-Y.  
1998 Inventaires archéologiques, Direction de Québec. Ministère des transports du Québec.
- Pintal, J.-Y.  
1999 Inventaires archéologiques, Direction de Chaudières-Appalaches. Ministère des Transports du Québec.
- Pintal, J.-Y.  
2002 Inventaires archéologiques, Direction de Chaudières-Appalaches (été 2001). Ministère des Transports du Québec.
- Pintal, J.-Y.  
2002a Inventaires archéologiques, Direction de Chaudières-Appalaches (été 2001). Ministère des Transports du Québec.
- Pintal, J.-Y.  
2003 Inventaire et fouille archéologique sur le site CeEv-5. Halte routière, autoroute 40. Arrondissement laurentien, ville de Québec. Rapport inédit remis au ministère des Transports du Québec, Québec.
- Taillon, H.  
1991 Les Amérindiens sur la Chaudière, reconnaissance archéologique, été 1990. MRC Les-Chutes-de-la-Chaudière.
- Transit Analyses  
1993 Poursuite de l'inventaire archéologique, autoroute 73 Nord, cantons unis de Stoneham et Tewkesbury et ville de Charlesbourg. Ministère des Transports du Québec. Environnement.

## ANNEXE

### CATALOGUE DES PHOTOGRAPHIES DE TERRAIN

# Photo	Description de la photographie
DV2-001	Projet 20-3972-8701-A, autoroute du Vallon, phase 2, secteur 1, 3+220 (N)
DV2-002	Projet 20-3972-8701-A, autoroute du Vallon, phase 2, secteur 1, 3+220 (N)
DV2-003	Projet 20-3972-8701-A, autoroute du Vallon, phase 2, secteur 2, 3+750 (NO)
DV2-004	Projet 20-3972-8701-A, autoroute du Vallon, phase 2, secteur 2, 3+800 (N)
DV2-005	Projet 20-3972-8701-A, autoroute du Vallon, phase 2, secteur 4, 4+200 (N)
DV2-006	Projet 20-3972-8701-A, autoroute du Vallon, phase 2, secteur 5, 4+460 (O)
DV2-007	Projet 20-3972-8701-A, autoroute du Vallon, phase 2, secteur 5, 4+500 (O)
DV2-008	Projet 20-3972-8701-A, autoroute du Vallon, phase 2, secteur 7, 4+680 (S)
DV2-009	Projet 20-3972-8701-A, autoroute du Vallon, phase 2, secteur 7, 4+680 (N)
DV2-010	Projet 20-3972-8701-A, autoroute du Vallon, phase 2, secteur 10, 5+140 (S)
DV2-011	Projet 20-3972-8701-A, autoroute du Vallon, phase 2, secteur 10, 5+140 (N)
DV2-012	Projet 20-3972-8701-A, autoroute du Vallon, phase 2, secteur 2, 3+800 (N)
DV2-013	Projet 20-3972-8701-A, autoroute du Vallon, phase 2, secteur 2, 3+800 (N)
DV2-014	Projet 20-3972-8701-A, autoroute du Vallon, phase 2, secteur 2, 3+820 (S)
DV2-015	Projet 20-3972-8701-A, autoroute du Vallon, phase 2, secteur 4, 4+220 (N)
DV2-016	Projet 20-3972-8701-A, autoroute du Vallon, phase 2, secteur 10, 5+060 (S)
DV2-017	Projet 20-3972-8701-A, autoroute du Vallon, phase 2, secteur 7, 4+700 (N)
DV2-018	Projet 20-3972-8701-A, autoroute du Vallon, phase 2, secteur 7, 4+700 (E)
DV2-019	Projet 20-3972-8701-A, autoroute du Vallon, phase 2, secteur 7, 4+700 (E)
DV2-020	Projet 20-3972-8701-A, autoroute du Vallon, phase 2, secteur 1, 3+300 (N)
DV2-021	Projet 20-3972-8701-A, autoroute du Vallon, phase 2, secteur 1, 3+300 (NE)
DV2-022	Projet 20-3972-8701-A, autoroute du Vallon, phase 2, secteur 1, 3+300 (N)
DV2-023	Projet 20-3972-8701-A, autoroute du Vallon, phase 2, secteur 9, 4+915 (N)
DV2-024	Projet 20-3972-8701-A, autoroute du Vallon, phase 2, secteur 9, 4+945 (S)
DV2-025	Projet 20-3972-8701-A, autoroute du Vallon, phase 2, secteur 9, 4+945 (O)
DV2-026	Projet 20-3972-8701-A, autoroute du Vallon, phase 2, secteur 8, 4+800 (N)
DV2-027	Projet 20-3972-8701-A, autoroute du Vallon, phase 2, secteur 7, 4+700 (N)
DV2-028	Projet 20-3972-8701-A, autoroute du Vallon, phase 2, secteur 6, 4+635(S)
DV2-029	Projet 20-3972-8701-A, autoroute du Vallon, phase 2, secteur 5, 4+540 (N)
DV2-030	Projet 20-3972-8701-A, autoroute du Vallon, phase 2, secteur 5, 4+540 (N)
DV2-031	Projet 20-3972-8701-A, autoroute du Vallon, phase 2, secteur 5, 4+380(N)
DV2-032	Projet 20-3972-8701-A, autoroute du Vallon, phase 2, secteur 5, 4+500 (E)
DV2-033	Projet 20-3972-8701-A, autoroute du Vallon, phase 2, secteur 7, 4+680 (E)
DV2-034	Projet 20-3972-8701-A, autoroute du Vallon, phase 2, secteur 7, 4+680 (E)
DV2-035	Projet 20-3972-8701-A, autoroute du Vallon, phase 2, secteur 7, 4+680 (S)
DV2-036	Projet 20-3972-8701-A, autoroute du Vallon, phase 2, secteur 8, 4+760 (N)

MINISTÈRE DES TRANSPORTS



QTR A 230 716