



INVENTAIRE ARCHÉOLOGIQUE (2011 et 2012)

Direction du Bas-Saint-Laurent–Gaspésie–Îles-de-la-Madeleine

Direction générale des territoires



PROLONGEMENT DE L'AUTOROUTE 20
Projet MTQ n° 154-90-0100
Site CIEi-12

ethnoscop

Mars 2013

INVENTAIRE ARCHÉOLOGIQUE (2011 et 2012)

Direction du Bas-Saint-Laurent–Gaspésie–Îles-de-la-Madeleine

Direction générale des territoires

PROLONGEMENT DE L'AUTOROUTE 20

Projet MTQ n° 154-90-0100

Site CIEi-12

Rapport préparé par :

Ethnoscop inc.

88, rue De Vaudreuil, local 3

Boucherville (Québec) J4B 5G4

Téléphone : 450 449-1250

Télécopieur : 450 449-0253

Adresse de courriel : ethnoscop@qc.aira.com

Permis de recherche archéologique au Québec :

11-PLOM-03

Réalisé pour le ministère des Transports du Québec

Numéro de contrat : 850809100 (numéro de dossier : 6501-11-AD01)

Mars 2013

TABLE DES MATIÈRES

LISTE DES FIGURES.....	iii
LISTE DES TABLEAUX	iv
LISTE DES PHOTOGRAPHIES	v
LISTE DES PLANS	vii
ÉQUIPE DE RÉALISATION	viii
INTRODUCTION.....	1
1.0 MANDAT	3
2.0 IDENTIFICATION DU PROJET ROUTIER	4
3.0 MÉTHODES ET TECHNIQUES D'INVENTAIRE	5
3.1 Recherches documentaires	5
3.2 Repérage des sites archéologiques.....	5
3.3 Évaluation d'un site archéologique	6
4.0 RÉSULTATS DE L'INVENTAIRE ARCHÉOLOGIQUE.....	7
4.1 Projet n° 154-90-0100, prolongement de l'autoroute 20, construction d'une chaussée à deux voies contiguës	7
4.1.1 État des connaissances en archéologie.....	7
4.1.2 Inventaire archéologique	11
4.1.3 Résultats	12
4.1.3.1 Inventaire archéologique	12
4.1.3.2 Site CIEi-12	36
CONCLUSION ET RECOMMANDATIONS.....	57
OUVRAGES ET DOCUMENTS CONSULTÉS.....	58
ANNEXES	
ANNEXE A :	Catalogues des photographies
ANNEXE B :	Inventaire des artefacts du site CIEi-12
ANNEXE C :	Fiche du site archéologique CIEi-12
ANNEXE D :	Rapport de LVM-Technisol
ANNEXE E :	Chaîne de titres

LISTE DES FIGURES

Figure 1	Localisation générale du projet routier inventorié	2
Figure 2	Localisation du projet n° 154-90-0100 (6501-11-AD01), des sites archéologiques connus et des inventaires archéologiques déjà réalisés dans la zone d'étude du projet	26
Figure 3	Localisation sur photographie satellite du projet n° 154-90-0100	27
Figure 4	Carte de comté du Québec à l'échelle de 1/63 360, plan du comté de Témiscouata d'après le cadastre, extrait, 1937	47
Figure 5	Vue du système de convoyage, de chargement de wagons et de mise en pile du bois	47
Figure 6	Système de convoyage et de mise en pile, et pile de bois	48
Figure 7	Système de chargement du bois dans les wagons	48
Figure 8	Vue aérienne du site de transbordement en 1925 avec quelques éléments significatifs	49
Figure 9	Superposition d'une mosaïque de photographie aérienne de 1925, de l'emprise de l'autoroute 20 et des vestiges découverts	49
Figure 10	Glissière de l'Isle-Verte	50
Figure 11	«La construction d'une écluse à caisson»	50
Figure 12	Superposition d'une photographie aérienne de 1963 et de l'emprise de l'autoroute 20 et des vestiges découverts	51
Figure 13	Superposition d'une photographie aérienne actuelle (GoogleEarth) et de l'emprise de l'autoroute 20 et des vestiges découverts	52
Figure 14	Localisation du site de transbordement par rapport au village de L'Isle-Verte	53
Figure 15	Plan annexé à la vente d'un terrain à la Brown Corporation, 15 septembre 1915	54

LISTE DES TABLEAUX

Tableau 1	Description du projet n° 154-90-0100 et résultat de l'inventaire archéologique	4
Tableau 2	Sites archéologiques connus localisés à proximité du projet n° 154-90-0100	7
Tableau 3	Inventaire archéologique – Synthèse des activités – Projet n° 154-90-0100	25

LISTE DES PHOTOGRAPHIES

Page couverture	Chaînage 19 + 840, vue générale de la moitié sud de l'emprise, direction nord (154-90-0100-11-NUM1-26)	
Photo 1	Secteur 1, chaînage 90 + 400, vue générale du chemin du Coteau-du-Tuf, direction nord-est (154-90-0100-11-NUM1-52)	15
Photo 2	Secteur 2, chaînage 12 + 200, vue générale de l'extrémité nord de l'emprise, direction sud (154-90-0100-11-NUM1-1)	16
Photo 3	Secteur 2, chaînage 12 + 215, extrémité nord de l'emprise, profil de sondage, direction nord (154-90-0100-11-NUM1-2)	16
Photo 4	Secteur 3, chaînage 12 + 680, vue générale de la moitié nord de l'emprise, direction sud-est (154-90-0100-11-NUM1-7)	17
Photo 5	Secteur 3, chaînage 12 + 700, profil de sondage (154-90-0100-11-NUM1-9)	17
Photo 6	Secteur 3, chaînage 12 + 730, vue générale de la moitié nord de l'emprise, direction est (154-90-0100-11-NUM1-11)	18
Photo 7	Secteur 3, chaînage 12 + 730, extrémité nord de l'emprise, profil de sondage, direction nord (154-90-0100-11-NUM1-12)	18
Photo 8	Secteur 4, chaînage 16 + 840, vue générale de l'extrémité sud de l'emprise, direction sud (154-90-0100-11-NUM1-56)	19
Photo 9	Secteur 4, chaînage 16 + 800, vue générale de l'extrémité nord de l'emprise, rive gauche de la rivière à Girard, direction est (154-90-0100-11-NUM1-54)	19
Photo 10	Secteur 4, chaînage 16 + 800, extrémité nord de l'emprise, rive gauche de la rivière à Girard, profil de sondage, direction nord (154-90-0100-11-NUM1-55)	20
Photo 11	Secteur 5, chaînage 18 + 700, vue générale de la ligne de centre, direction est-nord-est (154-90-0100-11-NUM1-44)	20
Photo 12	Secteur 5, chaînage 18 + 320, ligne de centre, profil de sondage, direction nord (154-90-0100-11-NUM1-46)	21
Photo 13	Secteur 5, chaînage 18 + 300, alignement de pierres, direction sud-est (154-90-0100-11-NUM1-47)	21
Photo 14	Secteur 6, chaînage 19 + 840, vue générale de la moitié sud de l'emprise, direction nord (154-90-0100-11-NUM1-26)	22

LISTE DES PHOTOGRAPHIES

Photo 15	Secteur 6, chaînage 21 + 300, vue générale de la moitié nord de l'emprise, direction ouest (154-90-0100-11-NUM1-31)	22
Photo 16	Secteur 6, chaînage 20 + 180, extrémité sud de l'emprise, profil de sondage, direction nord (154-90-0100-11-NUM1-28)	23
Photo 17	Secteur 6, chaînage 21 + 140, ligne de centre, profil de sondage, direction nord (154-90-0100-11-NUM1-33)	23
Photo 18	Secteur 7, chaînage 60 + 000, vue générale du côté ouest de la route du 1 ^{er} -Rang, direction nord-ouest (154-90-0100-11-NUM1-38)	24
Photo 19	Secteur 7, chaînage 60 + 020, côté ouest de la route du 1 ^{er} -Rang, profil de sondage, direction nord (154-90-0100-11-NUM1-39)	24
Photo 20	Site CIEi-12, chaînage 13 + 167, vue de la structure de béton localisée à proximité de la rupture de pente et de la limite sud de l'emprise, direction ouest (CIEi-12-11-NUM1-3)	42
Photo 21	Site CIEi-12, chaînage 13 + 163, vue du coin sud-ouest des fondations d'un bâtiment, direction nord-est (CIEi-12-11-NUM1--4)	42
Photo 22	Site CIEi-12, base de béton avec les boulons de fixation (CIEi-12-11-NUM1-14)	43
Photo 23	Site CIEi-12, chaînage 13 + 165, profil stratigraphique d'un sondage localisé vis-à-vis du centre du bâtiment (CIEi-12-11-NUM1-2)	43
Photo 24	Site CIEi-12, chaînage 13 + 150, pièce de bois immergée dans la rivière (CIEi-12-11-NUM1-17)	44
Photo 25	Site CIEi-12, chaînage 13 + 100, amoncellement de pierres formant un aménagement déstructuré partiellement recouvert de végétation. Les rubans marquent l'emplacement des tiges de métal (CIEi-12-11-NUM1-24)	45
Photo 26	Site CIEi-12, amas de pierres sur les deux rives de la rivière Verte (CIEi-12-11-NUM1-23)	46

LISTE DES PLANS

Plan 1	Localisation des secteurs inventoriés et découpage des feuilletés	28
Plan 2	Secteurs 1, 2 et 3 (partie)	29
Plan 3	Secteurs 2 (partie) et 3	30
Plan 4	Secteurs 3 (partie) et 4 (partie)	31
Plan 5	Secteur 4 (partie)	32
Plan 6	Secteurs 4 (partie) et 5 (partie)	33
Plan 7	Secteurs 5 (partie), 6 (partie) et 7	34
Plan 8	Secteur 6 (partie)	35
Plan 9	Localisation des sondages et des vestiges du site CIEi-12	55
Plan 10	Détail des vestiges du site CIEi-12	56

ÉQUIPE DE RÉALISATION

Ministère des Transports du Québec

Direction générale des territoires
Direction de la programmation, des ressources et des opérations
Service de la coordination des affaires autochtones, de l'archéologie
et du développement nordique

Ghislain Gagnon Archéologue, responsable de projets

Isabelle Bêty Archéologue, responsable de projets

Ethnoscop inc.

Laurence Johnson Coordonnatrice, historienne et rédaction

Michel Plourde Archéologue préhistorien, chargé de projet, rédaction

Patrice Angéli Assistant archéologue en archéologie historique

David Beaumier Technicien archéologue

Étienne Brien Technicien archéologue

Marc Lamarche Technicien archéologue

Louis-Carl Pouliot-Bolduc Technicien archéologue

Vincent Rousseau Technicien archéologue

Tommy-Simon Pelletier Technicien et assistant archéologue, rédaction

Liliane Carle Géographe cartographe

Armelle Ménard Adjointe administrative et chargée d'édition

Isabelle Hade Édition

Virginie Rompré Révisseuse linguistique

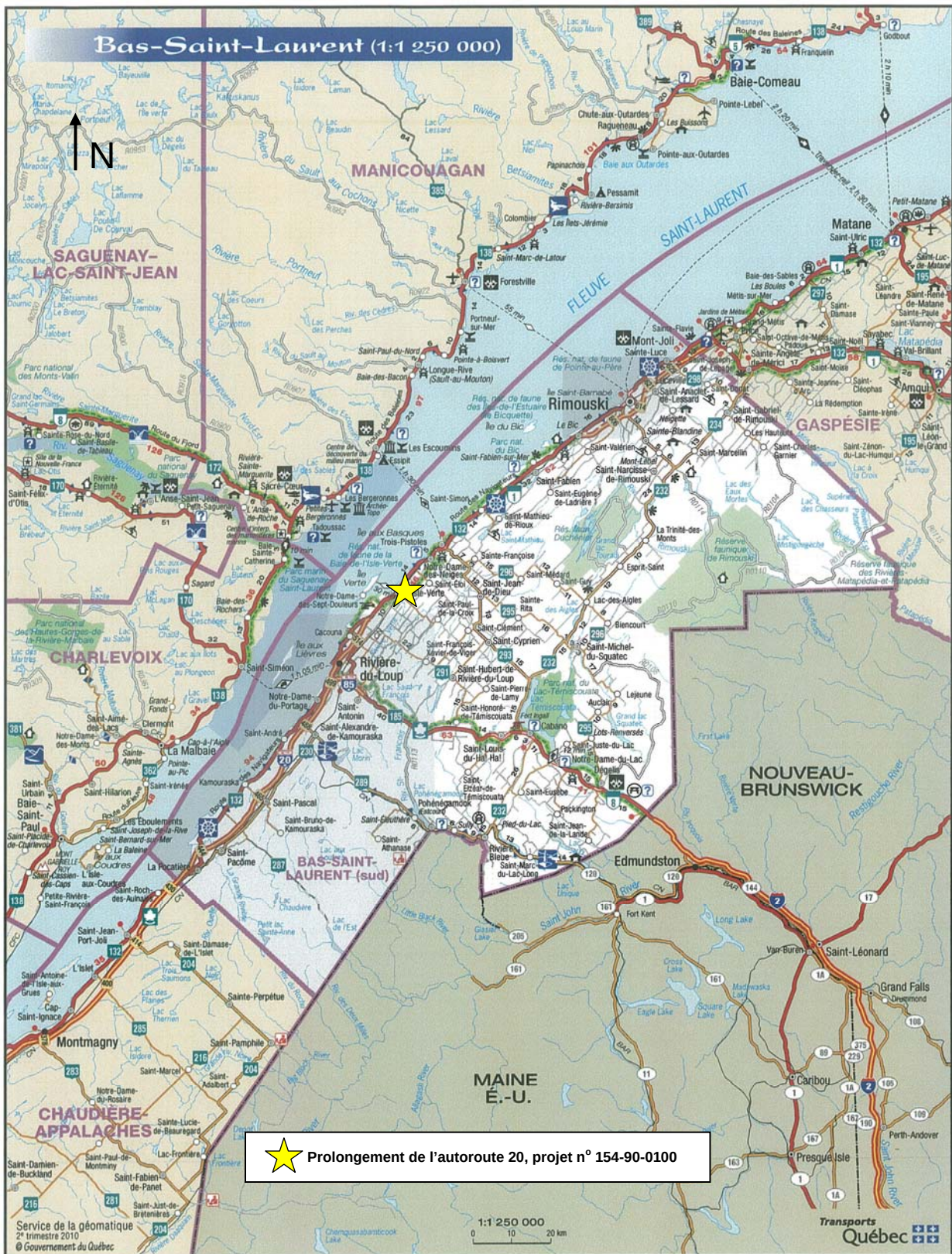
INTRODUCTION

Ce rapport présente les résultats d'un inventaire archéologique réalisé au cours de l'été 2011 dans l'emprise du projet de construction de l'autoroute 20 du ministère des Transports du Québec (MTQ), dans les municipalités de Cacouna, de Notre-Dame-des-Neiges, de L'Isle-Verte et de Saint-Éloi, sur le territoire de la direction territoriale du Bas-Saint-Laurent–Gaspésie–Îles-de-la-Madeleine (figure 1).

Cet inventaire avait pour objectifs de vérifier la présence ou l'absence de sites archéologiques dans l'emprise du projet de construction et, advenant la présence de sites, de localiser, de délimiter et d'évaluer les sites archéologiques dont l'intégrité pourrait être menacée par d'éventuels travaux d'aménagement routier effectués sous la responsabilité du MTQ.

Un site archéologique historique (CIEi-12) découvert lors de l'inventaire a également fait l'objet d'une inspection visuelle en février 2012 et de relevés supplémentaires en mai 2012. Les résultats de ces interventions sont également présentés.

La première partie du rapport décrit le mandat confié à la firme Ethnoscop ainsi que les méthodes et les techniques utilisées pour atteindre les objectifs. La section suivante expose les résultats de l'inventaire archéologique, en commençant par l'état des connaissances en archéologie pour une zone d'environ 10 km autour de l'emprise du projet routier. L'information relative aux interventions archéologiques (inventaire archéologique et inspection visuelle) et au site archéologique CIEi-12 est par la suite présentée, accompagnée de tableaux, de figures, de photographies et de plans illustrant les limites des secteurs inventoriés. Un résumé des travaux d'archéologie réalisés en 2011 et 2012 ainsi que des recommandations figurent en conclusion.



1.0 MANDAT

Le mandat confié à la firme Ethnoscop est défini comme suit :

- effectuer, préalablement à l'inventaire archéologique, les recherches documentaires ayant trait à la présence de sites archéologiques préhistoriques et historiques connus à proximité et dans l'emprise du projet de construction;
- effectuer, préalablement à l'inventaire archéologique, les recherches documentaires ayant trait à la période historique, tant euroquébécoise qu'amérindienne, à des fins de compréhension d'éventuelles découvertes de vestiges d'occupation humaine et d'intégration du contexte culturel dans le rapport d'inventaire archéologique;
- effectuer, préalablement à l'inventaire archéologique, les recherches documentaires permettant la reconstitution théorique de la paléogéographie relative à l'occupation humaine;
- effectuer un inventaire archéologique comprenant une inspection visuelle systématique et, le cas échéant, l'excavation de sondages à l'intérieur des limites de l'emprise déterminées par le MTQ ainsi que dans les emplacements des sources d'approvisionnement en matériaux susceptibles d'être utilisées pour la réalisation du projet;
- localiser, délimiter et évaluer de manière qualitative et quantitative les sites archéologiques éventuellement découverts lors de l'inventaire ou connus antérieurement dans l'emprise du projet inventorié;
- si des sites archéologiques sont découverts dans les limites de l'emprise du projet inventorié, proposer des mesures de protection, de sauvetage, de fouille et de mise en valeur du patrimoine archéologique en tenant compte des caractéristiques de ces sites et de la menace représentée par d'éventuels travaux de construction réalisés par le MTQ ou pour le compte de celui-ci;
- produire un rapport sur l'inventaire archéologique.

2.0 IDENTIFICATION DU PROJET ROUTIER

Le projet consiste à construire une chaussée d'autoroute à deux voies contiguës qui traverse les municipalités de Cacouna, de Notre-Dame-des-Neiges, de L'Isle-Verte et de Saint-Éloi, au sud de la route 132 (tableau 1).

Tableau 1 : Description du projet n° 154-90-0100 et résultat de l'inventaire archéologique

Numéro de projet	Municipalités	Emplacement	Nature des travaux	Date de l'inventaire archéologique	Nombre de sondages	Résultat
154-90-0100	Cacouna, Notre-Dame-des-Neiges, L'Isle-Verte et Saint-Éloi	Autoroute 20, de Cacouna à Saint-Éloi, au sud de la route 132	Construction d'une chaussée d'autoroute à deux voies contiguës	Du 27 septembre au 4 octobre 2011 Le 23 février 2012 Le 15 mai 2012	720	Négatif
					4	Positif
					724	

3.0 MÉTHODES ET TECHNIQUES D'INVENTAIRE

Les méthodes et techniques utilisées lors des inventaires archéologiques sont conformes aux directives méthodologiques prescrites dans les stipulations du contrat. Les techniques d'intervention ont pu varier selon l'état des lieux, la topographie et la nature des dépôts en place.

3.1 Recherches documentaires

Les recherches documentaires relatives à la présence de sites archéologiques dans la zone d'étude, à la nature du patrimoine historique euroquébécois et autochtone et à la compréhension du paléoenvironnement ont été effectuées. Ces données ont été obtenues en consultant l'*Inventaire des sites archéologiques du Québec* (ISAQ) et la *Cartographie des interventions archéologiques du Québec* du ministère de la Culture et des Communications (MCC) ainsi que les rapports et publications disponibles pour la région. L'information relative aux études de potentiel archéologique déjà réalisées a été colligée en interrogeant la base de données du *Répertoire québécois des études de potentiel archéologique* (RQEPa).

3.2 Repérage des sites archéologiques

L'inventaire archéologique débute par une inspection visuelle systématique de l'emprise du projet d'aménagement routier. Cette inspection permet de repérer les secteurs présentant une surface relativement horizontale et où l'état des lieux se prête à la réalisation de sondages archéologiques exploratoires. Les secteurs qui ne sont pas propices à la réalisation de sondages sont exclus (affleurements rocheux, marécages, lieux dont le sol est perturbé par des aménagements anthropiques, etc.). L'inspection visuelle permet également de repérer des vestiges archéologiques qui pourraient reposer à la surface du sol.

Les sondages archéologiques mesurent minimalement 900 cm² et sont excavés à la pelle. Les horizons organiques de surface sont d'abord enlevés et, par la suite, les horizons minéraux ou organiques enfouis sont systématiquement décapés à l'aide d'une truelle. La profondeur de chaque sondage est déterminée par l'atteinte d'un niveau naturel ne présentant aucune trace d'activités humaines. La densité des sondages est d'environ un sondage tous les 15 m, le long d'alignements eux-mêmes espacés les uns des autres d'environ 15 m.

Les observations effectuées au cours de l'inventaire sont consignées dans un carnet de notes puis transférées sur des fiches standardisées. Ces fiches regroupent les données géographiques et archéologiques qui seront utilisées ultérieurement pour la présentation des résultats. Les plans fournis pour la réalisation de l'inventaire indiquaient des espaces contaminés par des métaux et des débris. Le port de gants a été appliqué comme mesure de protection dans ce secteur.

3.3 Évaluation d'un site archéologique

Lorsqu'un site archéologique est mis au jour au moyen de sondages ou par inspection visuelle, une procédure d'évaluation est entreprise afin de mieux comprendre la valeur des données qu'il peut contenir. L'évaluation du site doit comprendre les étapes suivantes :

- délimiter la superficie en effectuant de nouveaux sondages plus rapprochés, tous les 5 m, et de plus grande dimension (0,50 m sur 0,50 m);
- procéder à des relevés stratigraphiques dans les sondages les plus représentatifs;
- prélever les artefacts et, le cas échéant, des échantillons de sol ou de tout autre matériau utile à sa compréhension;
- relever les caractéristiques géographiques et géomorphologiques;
- analyser le type d'occupation du site archéologique;
- proposer des mesures de protection, de sauvetage, de fouille et de mise en valeur.

4.0 RÉSULTATS DE L'INVENTAIRE ARCHÉOLOGIQUE

4.1 Projet n° 154-90-0100, prolongement de l'autoroute 20, construction d'une chaussée à deux voies contiguës

4.1.1 État des connaissances en archéologie

Trois études de potentiel archéologique dont les aires d'étude sont localisées à proximité de l'aire d'intervention du présent projet ont déjà été réalisées dans la région (Ethnoscop, 1980, 1983 et 1990). De plus, 17 inventaires archéologiques ont aussi été effectués dans un rayon de 10 km autour du projet (Arsenault, 1992; Bilodeau, 1997; Duchaine, 2011; Dumais, 1979; Ethnoscop, 1992 et 2011; Laforte, 1994a et 1994b; Lalande, 1987; Patrimoine Experts, 2003; Pintal, 1998, 2003, 2007 et 2008; Rousseau, 2002; Ruralys, 2009 et 2011a) (figure 2). Aucun des inventaires cités précédemment ne recoupe l'emprise du projet. Enfin, l'examen du registre de l'ISAQ du MCC indique la présence de 26 sites archéologiques actuellement connus dans les limites de cette même zone (figure 2 et tableau 2).

Tableau 2 : Sites archéologiques connus localisés à proximité du projet n° 154-90-0100

Site	Distance du centre du projet	Identification culturelle	Fonction du site	Localisation informelle	Bassin hydrographique	Altitude (m)	Références
CIEi-11	6 km au nord-ouest	Amérindien préhistorique indéterminé (12 000 ans AA à 450 ans AA)	Indéterminée	Dans la partie sud de l'île Verte	Saint-Laurent	15	Gaumont, M., 1965; Martijn, C. A., 1964
DaEh-1	9 km au nord-est	Amérindienne préhistorique Sylvicole moyen (2400 ans AA à 1000 ans AA)	Indéterminée	À l'extrémité ouest de l'île-aux-Basques, sur la rive sud, près du « Banc Leclerc », à l'endroit nommé « Le Pré »	Saint-Laurent	5	Auger, R. et al, 1992, 1993; Daviau, M.-H., 2008; Fitzgerald, W. et al, 1997; Martijn, C.-A., 1965, 1969; Taillon, H et G. Barré, 1987; Tremblay, R., 1998
		Amérindienne préhistorique Sylvicole supérieur (1000 ans AA à 450 ans AA)	Indéterminée				
		Amérindienne préhistorique Sylvicole supérieur tardif (650 ans AA à 450 ans AA)	Indéterminée				
		Euroquébécois 1608-1759 1760-1799 1800-1899	Indéterminée				

Site	Distance du centre du projet	Identification culturelle	Fonction du site	Localisation informelle	Bassin hydrographique	Altitude (m)	Références
DaEh-2	6 km à l'est	Amérindienne préhistorique indéterminée (12 000 ans AA à 450 ans AA)	Indéterminée	Sur la rive nord à l'embouchure de la rivière Trois-Pistoles	Trois-Pistoles	30	Desrosiers, P., 1985; Rousseau, G., 1972
DaEh-3	4 km au nord-est	Amérindienne préhistorique indéterminée (12 000 ans AA à 450 ans AA)	Indéterminée	Rive sud à l'embouchure de la rivière Trois-Pistoles, près de la pointe du Loup	Trois-Pistoles	15	Desrosiers, P., 1985; Rousseau, G., 1972
DaEh-5	9,5 km au nord-est	Historique indéterminée	Indéterminée	Sur le versant centre sud de l'île aux Basques, à l'ouest de l'Anse-Qui-Pue	Saint-Laurent	2	Lalande, D., 1991
DaEh-8	9,5 km au nord-est	Euro-qubécois 1800-1899 1900-1950	Indéterminée	Extrémité sud-ouest de l'île-aux-Basques	Saint-Laurent	ND	Auger, R. et al, 1992
DaEh-9	9,5 km au nord-est	Euroqubécois	Indéterminée	Au sud-ouest de l'île-aux-Basques, près de la source qui se déverse dans le lac Salé	Saint-Laurent	9	Auger, R. et al, 1993
DaEi-1	7 km au nord	Amérindien préhistorique indéterminé (12 000 ans AA à 450 ans AA)	Indéterminée	Grande Anse, à environ 1 km à l'ouest du Bout d'en Bas	Saint-Laurent	15	Rousseau, G., 1973; Gaumond, M., 1965; Martijn, C. A., 1964 et 1970; Chapdelaine, C., 1990 et 1995; Tremblay, R., 1991, 1993 et 1998; Fontaine, P.-H., 1964; Chalifoux, É., et autres, 1998
DaEi-2	7 km au nord	Amérindien préhistorique indéterminé (12 000 ans AA à 450 ans AA)	Indéterminée	Côte nord de l'île Verte, à l'ouest de la Grande Anse	Saint-Laurent	ND	Martijn, C. A., 1964; Tremblay, R., 1991
DaEi-3	7 km au nord	Amérindien préhistorique indéterminé (12 000 ans AA à 450 ans AA)	Artisanale : atelier de taille	Côte nord de l'île Verte	Saint-Laurent	15	Rousseau, G., 1973; Martijn, C. A., 1964; Tremblay, R., 1991

Site	Distance du centre du projet	Identification culturelle	Fonction du site	Localisation informelle	Bassin hydrographique	Altitude (m)	Références
DaEi-4	5 km au nord-ouest	Amérindien préhistorique indéterminé (12 000 ans AA à 450 ans AA)	Indéterminée	Côte sud de l'île Verte	Saint-Laurent	15	Martijn, C. A., 1964
DaEi-5	3 km au nord-est	Amérindien préhistorique indéterminé (12 000 ans AA à 450 ans AA)	Indéterminée	Au nord de l'embouchure de la rivière Verte, au sud de la route 10	Trois-Pistoles	45	Martijn, C. A., 1964
DaEi-6	7 km au nord	Euroquébécois Amérindien préhistorique Sylvicole supérieur (1000 ans AA à 450 ans AA) Sylvicole moyen tardif (1500 ans AA à 1000 ans AA)	Indéterminée	Anse à la Vache, au nord-est de l'île Verte, derrière l'anse du Bout d'en bas	Saint-Laurent	6	Gaumont, M., 1965; Chapdelaine, C., 1990, 1991 et 1995; Tremblay, R., 1991, 1995 et 1998; Chalifoux, É., et autres, 1998; Martijn, C. A., 1964 et 1970; Tremblay, R., et J.-B. Vaillancourt, 1994; Chapdelaine, C., et G. G. Kennedy, 1990
DaEi-8	7 km au nord	Euroquébécois Amérindien préhistorique Sylvicole supérieur tardif (650 ans AA à 450 ans AA) Sylvicole supérieur ancien (1000 ans AA à 650 ans AA) Sylvicole moyen tardif (1500 ans AA à 1000 ans AA) Sylvicole moyen ancien (2400 ans AA à 1500 ans AA)	Indéterminée	Sur l'île Verte, au sud-est de l'anse aux Fraises	Saint-Laurent	7	Chapdelaine, C., 1990 1991 et 1995; Tremblay, R., 1991, 1993, 1995 et 1998; Chalifoux, É., et autres, 1998; Chalifoux, É., et A. Burke, 1995; Martijn, C. A., 1964 et 1970; Tremblay, R., et J.-B. Vaillancourt, 1994

Site	Distance du centre du projet	Identification culturelle	Fonction du site	Localisation informelle	Bassin hydrographique	Altitude (m)	Références
DaEi-9	6 km au nord-ouest	Amérindien préhistorique Archaïque (9500 ans AA à 3000 ans AA)	Indéterminée	Au sud de l'île Verte, sur la terre d'Henri Fraser	Saint-Laurent	ND	Gaumont, M., 1965
DaEi-10	5 km au nord	Amérindien préhistorique indéterminé (12 000 ans AA à 450 ans AA)	Indéterminée	Grande Anse, à environ 1 km à l'ouest du Bout d'en Bas.	Saint-Laurent	ND	Martijn, C. A., 1964
DaEi-11	1 km au nord	Amérindien préhistorique Archaïque (9500 ans AA à 3000 ans AA)	Indéterminée	Sur la rive droite de la rivière Verte, près de son embouchure	Saint-Laurent	6	Rousseau, G., 1972
DaEi-12	0,5 km au nord	Euroquébécois 1900-1950	Technologique : forge, manufacture, distillerie, mine, four	Du côté nord, à l'embouchure de la rivière Verte	Trois-Pistoles	ND	Proulx, A., 1973
DaEi-13	2,5 km au nord-ouest	Euroquébécois 1800-1899 Amérindien préhistorique indéterminé (12 000 ans AA à 450 ans AA)	Domestique Indéterminée	Embouchure de la rivière Verte, rive ouest	Trois-Pistoles	ND	Bélanger, R., 1987
DaEi-14	2 km au nord	Euroquébécois 1800-1899	Indéterminée	Rivière des Vases, au sud de l'îlet de l'Habenaria	Du Loup	ND	Bélanger, R., 1987
DaEi-15	4 km au nord-ouest	Euroquébécois 1900-1950	Navale et portuaire	Dans la zone de l'estran à 660 m au nord du quai de Cacouna-Est à l'île Verte	Saint-Laurent	ND	Rousseau, G., et autres, 1985
DaEi-16	7 km au nord	Amérindien préhistorique Sylvicole supérieur (1000 ans AA à 450 ans AA)	Indéterminée	Île Verte, à l'est de l'anse à la Vache sur un replat abrité au nord-ouest et au sud-est par un affleurement rocheux	Saint-Laurent	ND	Chapdelaine, C., 1991; Tremblay, R., 1991, 1995 et 1998; Tremblay, R., et J.-B. Vaillancourt, 1994
DaEi-17	7 km au nord	Amérindien préhistorique indéterminé (12 000 ans AA à 450 ans AA)	Indéterminée	À l'ouest du Bout d'en Bas, du côté sud-est de l'île Verte	Saint-Laurent	7	Chapdelaine, C., 1991; Tremblay, R., 1991

Site	Distance du centre du projet	Identification culturelle	Fonction du site	Localisation informelle	Bassin hydrographique	Altitude (m)	Références
DaEi-18	5 km au nord-ouest	Amérindien préhistorique indéterminé (12 000 ans AA à 450 ans AA)	Indéterminée	Côté sud-est de l'île Verte, à l'ouest du Bout d'en Bas et à 5 km au sud-ouest de DaEi-17	Saint-Laurent	15	Tremblay, R., 1991
DaEi-19	7 km au nord	Euroquébécois 1608-1759 Amérindien préhistorique Sylvicole supérieur (1000 ans AA à 450 ans AA) Sylvicole moyen ancien (2400 ans AA à 1500 ans AA)	Indéterminée	Extrémité nord-est de l'île Verte, aux abords du chemin principal	Saint-Laurent	5	Tremblay, R., 1993, 1995 et 1998; Chalifoux, É., et autres, 1998; Tremblay, R., et J.-B. Vaillancourt, 1994
DaEi-20	1,5 km au nord-ouest	Euroquébécois 1800-1899	Première maison Louis-Bertrand	Sur le terrain de l'actuelle maison Louis-Bertrand, classée monument historique, au 168, rue Saint-Jean-Baptiste	Saint-Laurent	15	Ruralys, 2011a

ND : information non disponible

4.1.2 Inventaire archéologique

Cet inventaire archéologique a été réalisé préalablement aux travaux de construction de l'autoroute 20, dans les municipalités de Cacouna, de Notre-Dame-des-Neiges, de L'Isle-Verte et de Saint-Éloi, au sud de la route 132 (figure 3). L'emprise de ce nouveau tronçon d'autoroute traverse un secteur relativement plat, dans un axe est-ouest, et croise la rivière Verte, la rue Notre-Dame et la route du 1^{er} Rang. Cette emprise a une longueur totale de 8 580 m. Elle s'étend entre les chaînages 12 + 200 et 21 + 300 et sa largeur se situe généralement autour de 100 m. À ce tracé principal de l'autoroute s'ajoutent les emprises de deux routes transversales qui totalisent une distance supplémentaire d'environ 1,7 km.

L'inventaire a été réalisé par une équipe de huit personnes dirigée par un archéologue-préhistorien chargé de projet. Celui-ci était accompagné d'un assistant

spécialisé en archéologie historique ainsi que de six techniciens archéologues. Les travaux sur le terrain ont eu lieu du 27 septembre au 4 octobre 2011. Par la suite, deux visites au terrain ont été réalisées par le responsable de projet du MTQ. La première en compagnie du chargé de projet, en février 2012 et la seconde, en compagnie de l'assistant archéologue Tommy-Simon Pelletier en mai 2012, date à laquelle des relevés supplémentaires ont été effectués.

Les travaux ont été réalisés en une seule phase, puisque les acquisitions avaient toutes été complétées au moment de faire l'inventaire. L'étude des cartes pédologiques et de photographies aériennes a permis de déterminer que l'inventaire archéologique allait être effectué en fonction de certaines divisions naturelles (pédologie) ou artificielles (secteurs compris entre des croisements avec des routes ou des rangs). Dans la plupart des secteurs, l'inventaire archéologique s'est effectué sous forme d'allers-retours, mais toujours avec le souci de couvrir chacune des superficies à inventorier.

L'emprise totale du projet a été subdivisée en sept secteurs, y compris les routes transversales (plan 1). L'emprise traverse essentiellement deux types de couvert végétal, soit des champs en culture et des superficies boisées, qui occupent, chacun, environ la moitié de la superficie totale. La nature des dépôts meubles varie grandement tout le long de l'emprise. Des matrices de sol argileux, argilo-limoneux et parfois même tourbeux (composés essentiellement de matières organiques végétales en décomposition) caractérisent en général les secteurs mal drainés et les champs situés à l'extrémité est de l'emprise. Des matrices de sol sableux caractérisent plutôt les champs à l'extrémité ouest de l'emprise. On observe un seul secteur où affleure le roc en place, soit tout juste à l'ouest de la route du 1^{er} Rang.

4.1.3 Résultats

4.1.3.1 Inventaire archéologique

Les sept secteurs inventoriés sont numérotés d'ouest en est, sauf le secteur 7, qui croise perpendiculairement le secteur 6. La synthèse des activités de terrain est présentée au tableau 3.

Le secteur 1 correspond à l'emprise actuelle du chemin du Coteau-du-Tuf, entre les chaînages 89 + 867 et 90 + 745 (plan 2). Il s'agit d'un secteur plat d'une vingtaine de mètres de large qui est occupé par la route et les fossés de drainage (photo 1). Les sols y sont décapés et une inspection visuelle y a été réalisée.

Le secteur 2 est compris entre les chaînages 12 + 200 et 12 + 700 et couvre les abords de la rivière Verte (plan 2). La section située entre les chaînages 12 + 200 et 12 + 320 traverse un champ en friche et en pente douce vers l'est (photo 2); Trente-huit sondages systématiques y ont été réalisés. Les sols de cette section sont composés de loam sablo-graveleux (IRDA, 2009) à forte teneur en matière organique et labouré sur 20 à 25 cm d'épaisseur, superposé à un loam sableux gris

se prolongeant jusqu'à la base des sondages, soit à environ 40 cm sous la surface du sol (photo 3). Le drainage y est bon. La section comprise entre les chaînages 12 + 320 et 12 + 460 a été décapée pour la construction d'un chemin de fer et d'une voie de desserte; une inspection visuelle y a été effectuée. Dix-huit sondages pratiqués sur les rives de la rivière Verte, vis-à-vis du chaînage 12 + 440, ont révélé un loam argileux brunâtre de 20 à 60 cm d'épaisseur. Dans la section située entre les chaînages 12 + 500 et 12 + 700, une zone marécageuse sépare le bas de la terrasse et la rivière Verte; une inspection visuelle y a été réalisée. La portion nord de l'emprise a conservé les traces de l'exploitation d'une gravière. Une dizaine de sondages effectués dans une petite zone subhorizontale nichée au sommet de la terrasse, vis-à-vis du chaînage 12 + 550, ont révélé des sols loameux organiques décapés. Le reste de la surface comporte des pentes fortes toutes orientées vers la rivière, soit en direction ouest et sud-ouest.

Le secteur 3 se trouve entre les chaînages 12 + 700 et 14 + 200 et traverse une section plane dont la superficie est couverte en majorité par un boisé (plan 3). Le sous-secteur compris entre les chaînages 12 + 700 et 12 + 750 est en friche. Deux lignes de sondages espacés de 5 m les uns des autres ont été réalisées perpendiculairement à l'axe longitudinal de l'emprise, vis-à-vis du chaînage 12 + 700 (photo 4). Cet espace nous apparaissait particulièrement propice à une occupation humaine ancienne en raison de sa proximité du rebord de la terrasse surplombant la rivière Verte et de la composition du sol. En effet, un sable graveleux observé sur 40 cm d'épaisseur, a été rencontré à cet endroit et le drainage y était bon (photo 5). La section située entre les chaînages 12 + 700 et 12 + 740 traverse un secteur boisé (photo 6) dont le sol correspond à un mélange de terre noire et de loam sableux d'une épaisseur minimale de 30 cm (photo 7) (IRDA, 2009). Les huit sondages pratiqués dans cet espace ont permis de constater que le drainage y est imparfait et une inspection visuelle y a de plus été réalisée.

Les vestiges d'un site de transbordement de bois ont été découverts dans la portion sud de l'emprise, vis-à-vis du chaînage 13 + 165 (plan 3). Ce site, auquel le code Borden CIEi-12 a été attribué, sera décrit dans la section 4.1.3.2.

Le secteur 4 est compris entre les chaînages 14 + 700 et 17 + 300 et traverse une zone à topographie plane et boisée (plans 4, 5 et 6 et photo 8). Le sol y est composé d'argile et de terre noire dont le drainage est imparfait. Une inspection visuelle de l'ensemble du secteur a été réalisée et 46 sondages ont été excavés sur la rive gauche de la rivière à Girard, vis-à-vis du chaînage 16 + 820 (photo 9). D'une épaisseur minimale de 20 cm, un sol argileux très compact caractérise ce sous-secteur (photo 10). Douze autres sondages ont été réalisés ponctuellement à travers ce secteur, là où les sols paraissaient les mieux drainés. Le sol était alors composé d'une couche de terre noire très meuble de 10 à 20 cm d'épaisseur et superposée à un sable argileux grisâtre compact d'au moins 10 cm d'épaisseur.

Le secteur 5 se trouve entre les chaînages 17 + 300 et 19 + 220 et traverse une zone boisée à topographie plane (plans 6 et 7 et photo 11). Le sol y est composé de

loam sablo-pierreux et d'affleurements rocheux (IRDA, 2009) qui se concentrent à l'extrémité est du secteur. La section comprise entre les chaînages 17+300 et 18+400 est caractérisée par une tourbière forestière et a fait l'objet d'une inspection visuelle seulement. Des sondages ponctuels ont été réalisés entre les chaînages 18 + 400 et 18 + 600, là où la nature du couvert végétal indiquait la présence de sols relativement bien drainés, soit un sable grossier dont l'épaisseur atteignait 20 cm (photo 12). Un amas de pierres résultant probablement de l'épierrement des champs a été rencontré vis-à-vis du chaînage 18 + 300; celui-ci forme un alignement orienté dans un axe nord-nord-ouest – sud-sud-est (photo 13). Il pourrait vraisemblablement s'agir d'une limite de lot. La section comprise entre les chaînages 18+600 et 19+220 est caractérisée par une tourbière forestière et a fait l'objet d'une inspection visuelle seulement.

Le secteur 6 est compris entre les chaînages 19 + 220 et 21 + 300 (plans 7 et 8). Celui-ci traverse une zone très plane couverte de champs où alternent des zones en culture (photo 14) et en friche (photo 15). Trois cent vingt-quatre sondages ont été réalisés dans les portions en culture, alors qu'une inspection visuelle a été faite dans celles en friche, car celles-ci sont mal drainées et donc peu propices à l'installation humaine. On observe trois types de sols dans ce secteur (IRDA, 2009) : Un loam sablo-graveleux relativement bien drainé couvre le sous-secteur compris entre les chaînages 19 + 220 et 20 + 000 (photo 16). Entre les chaînages 20 + 000 et 20 + 600, le sol est caractérisé par un sable loameux au drainage moyen, alors que de la terre noire et du sable loameux constituent la matrice du sol entre les chaînages 20 + 600 et 21 + 300 (photo 17).

Le secteur 7 est situé entre les chaînages 60 + 000 et 60 + 860 et correspond à un élargissement de la route du 1^{er}-Rang, qui croise l'emprise principale perpendiculairement (plan 7 et photo 18). Le sous-secteur compris entre les chaînages 60 + 500 et 60 + 860 correspond au sommet d'une terrasse. Un loam sablo-graveleux bien drainé caractérise le sol de ce sous-secteur (photo 19). Soixante-seize sondages ont été réalisés tous les 10 m le long de deux axes répartis de chaque côté de la route. La portion comprise entre les chaînages 60 + 500 et 60 + 600 est en pente modérée; une inspection visuelle y a été effectuée. Enfin, le bas de la terrasse réparti entre les chaînages 60 + 500 et 60 + 000 offre une surface plane caractérisée par de la terre noire labourée sur 30 cm et dont le drainage est imparfait. Vingt-et-un sondages espacés de 15 m ont été réalisés, soit dix du côté ouest et onze du côté est du rang.



Photo 1 : Secteur 1, chaînage 90 + 400, vue générale du chemin du Coteau-du-Tuf, direction nord-est (154-90-0100-11-NUM1-52)



Photo 2 : Secteur 2, chaînage 12 + 200, vue générale de l'extrémité nord de l'emprise, direction sud (154-90-0100-11-NUM1-01)



Photo 3 : Secteur 2, chaînage 12 + 215, extrémité nord de l'emprise, profil de sondage, direction nord (154-90-0100-11-NUM1-02)



Photo 4 : Secteur 3, chaînage 12 + 680, vue générale de la moitié nord de l'emprise, direction sud-est (154-90-0100-11-NUM1-07)



Photo 5 : Secteur 3, chaînage 12 + 700, profil de sondage (154-90-0100-11-NUM1-09)



Photo 6 : Secteur 3, chaînage 12 + 730, vue générale de la moitié nord de l'emprise, direction est (154-90-0100-11-NUM1-11)



Photo 7 : Secteur 3, chaînage 12 + 730, extrémité nord de l'emprise, profil de sondage, direction nord (154-90-0100-11-NUM1-12)



Photo 8 : Secteur 4, chaînage 16 + 840, vue générale de l'extrémité sud de l'emprise, direction sud (154-90-0100-11-NUM1-56)



Photo 9 : Secteur 4, chaînage 16 + 800, vue générale de l'extrémité nord de l'emprise, rive gauche de la rivière à Girard, direction est (154-90-0100-11-NUM1-54)



Photo 10 : Secteur 4, chaînage 16 + 800, extrémité nord de l'emprise, rive gauche de la rivière à Girard, profil de sondage, direction nord (154-90-0100-11-NUM1-55)



Photo 11 : Secteur 5, chaînage 18 + 700, vue générale de la ligne de centre, direction est-nord-est (154-90-0100-11-NUM1-44)



Photo 12 : Secteur 5, chaînage 18 + 320, ligne de centre, profil de sondage, direction nord (154-90-0100-11-NUM1-46)



Photo 13 : Secteur 5, chaînage 18 + 300, alignement de pierres, direction sud-est (154-90-0100-11-NUM1-47)



Photo 14 : Secteur 6, chaînage 19 + 840, vue générale de la moitié sud de l'emprise, direction nord (154-90-0100-11-NUM1-26)



Photo 15 : Secteur 6, chaînage 21 + 300, vue générale de la moitié nord de l'emprise, direction ouest (154-90-0100-11-NUM1-31)



Photo 16 : Secteur 6, chaînage 20 + 180, extrémité sud de l'emprise, profil de sondage, direction nord (154-90e-0100-11-NUM1-28)



Photo 17 : Secteur 6, chaînage 21 + 140, ligne de centre, profil de sondage, direction nord (154-90-0100-11-NUM1-33)



Photo 18 : Secteur 7, chaînage 60 + 000, vue générale du côté ouest de la route du 1^{er}-Rang, direction nord-ouest (154-90-0100-11-NUM1-38)

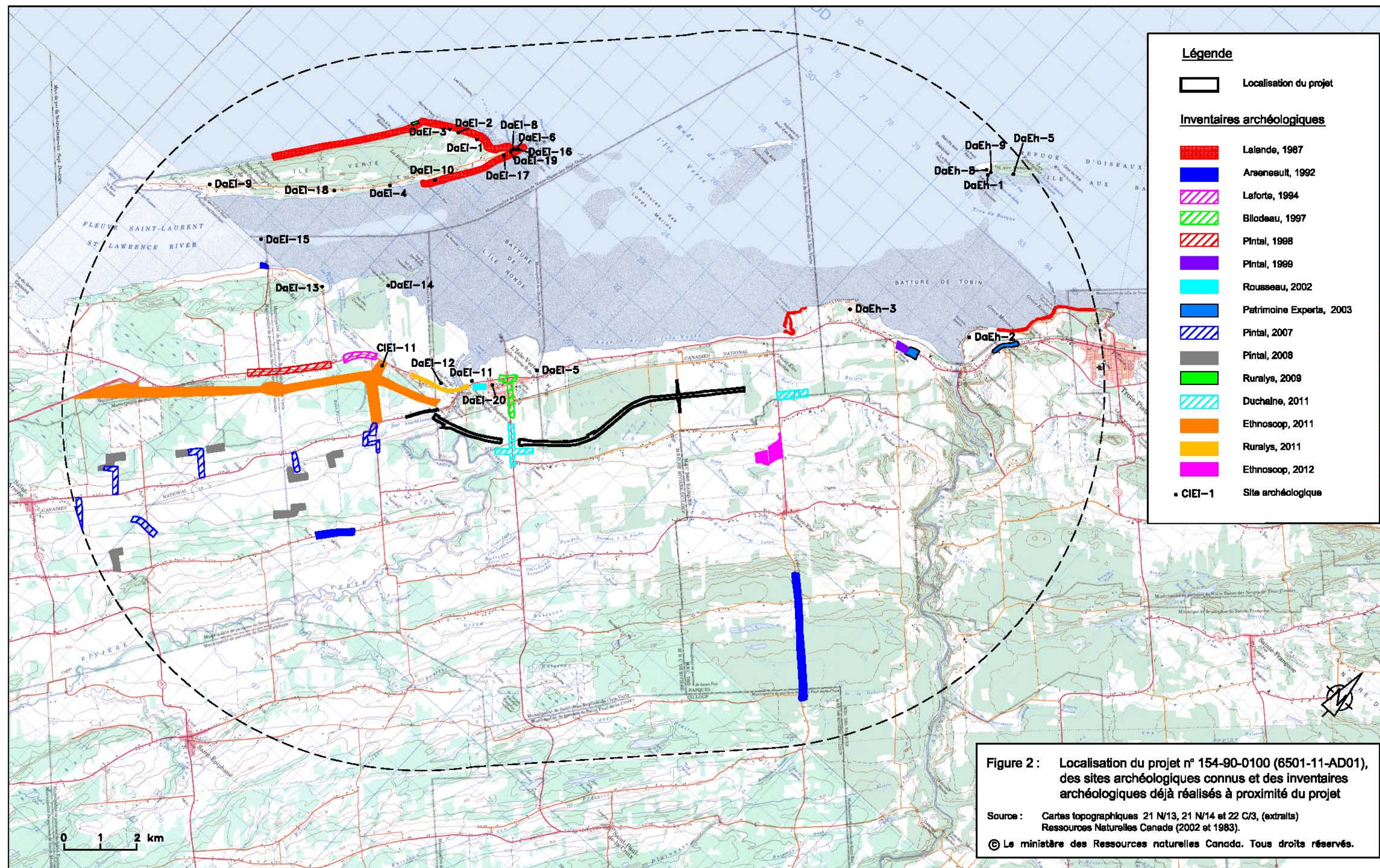


Photo 19 : Secteur 7, chaînage 60 + 020, côté ouest de la route du 1^{er}-Rang, profil de sondage, direction nord (154-90-0100-11-NUM1-39)

Tableau 3 Inventaire archéologique – Synthèse des activités – Projet n° 154-90-0100

Secteur	Localisation					Technique inventaire	N ^{bre} de sondages		Topographie	Stratigraphie	Remarques
	Début (chaînage)	Fin (chaînage)	Long. max. (m)	Larg. max. (m)	Superficie approx. (m ²)		+	-			
1	89 + 867	90 + 745	878	60	17 560	Iv	0	0	Plane	Indéterminée	Secteur aménagé correspondant au tracé actuel du chemin du Coteau-du-Tuf avec ses fossés de drainage.
2	12 + 200	12 + 700	500	130	50 000	Iv + Sp + Sa	0	92	Plane, avec pentes faibles	Loam sablo-graveleux, drainage moyen	Les abords de la rivière ont été bouleversés par la construction d'un pont pour la voie ferrée et l'exploitation d'une gravière.
3	12 + 700	14 + 200	1500	100	150 000	Iv+ Sp + Sa	4	73	Plane, surface moutonnée	Terre noire et loam sableux, drainage imparfait	La majorité de la surface de ce secteur est occupée par une tourbière forestière. Un site archéologique a été découvert vis-à-vis du ch. 13 + 165.
4	14 + 700	17 + 300	2600	160	260 000	Iv+ Sa	0	58	Plane, surface moutonnée	Argile et terre noire, drainage imparfait	La majorité de la surface de ce secteur est occupée par une tourbière forestière.
5	17 + 300	19 + 220	1900	100	190 000	Iv+ Sa	0	84	Plane et accidentée, surface moutonnée	Loam sablo-pierreux et affleurements rocheux	La majorité de la surface de ce secteur est occupée par une tourbière forestière. Certains secteurs en surplomb correspondent à des affleurements rocheux couverts d'une mince couche de sédiments.
6	19 + 220	21 + 300	2080	100	208 000	Iv + Sp + Sa	0	324	Plane, surface labourée et ponctuée d'imposants canaux de drainage	Loam sablo-graveleux, sable loameux et terre noire	Le secteur a été découpé par de nombreux canaux de drainage afin de permettre l'agriculture dans une matrice caractérisée par de la terre noire initialement mal drainée.
7	60 + 000	60 + 860	860	60	25 800	Iv + Sa	0	89	Plane et pente modérée	Loam sablo-graveleux et terre noire	Abords de la route du 1 ^{er} -Rang labourés et occupés par les fossés actuels.
Total	-	-	-	-	901 360	-	4	720	-	-	-

Légende : Iv : Inspection visuelle ; Sp : sondages ponctuels ; Sa : sondages alternés



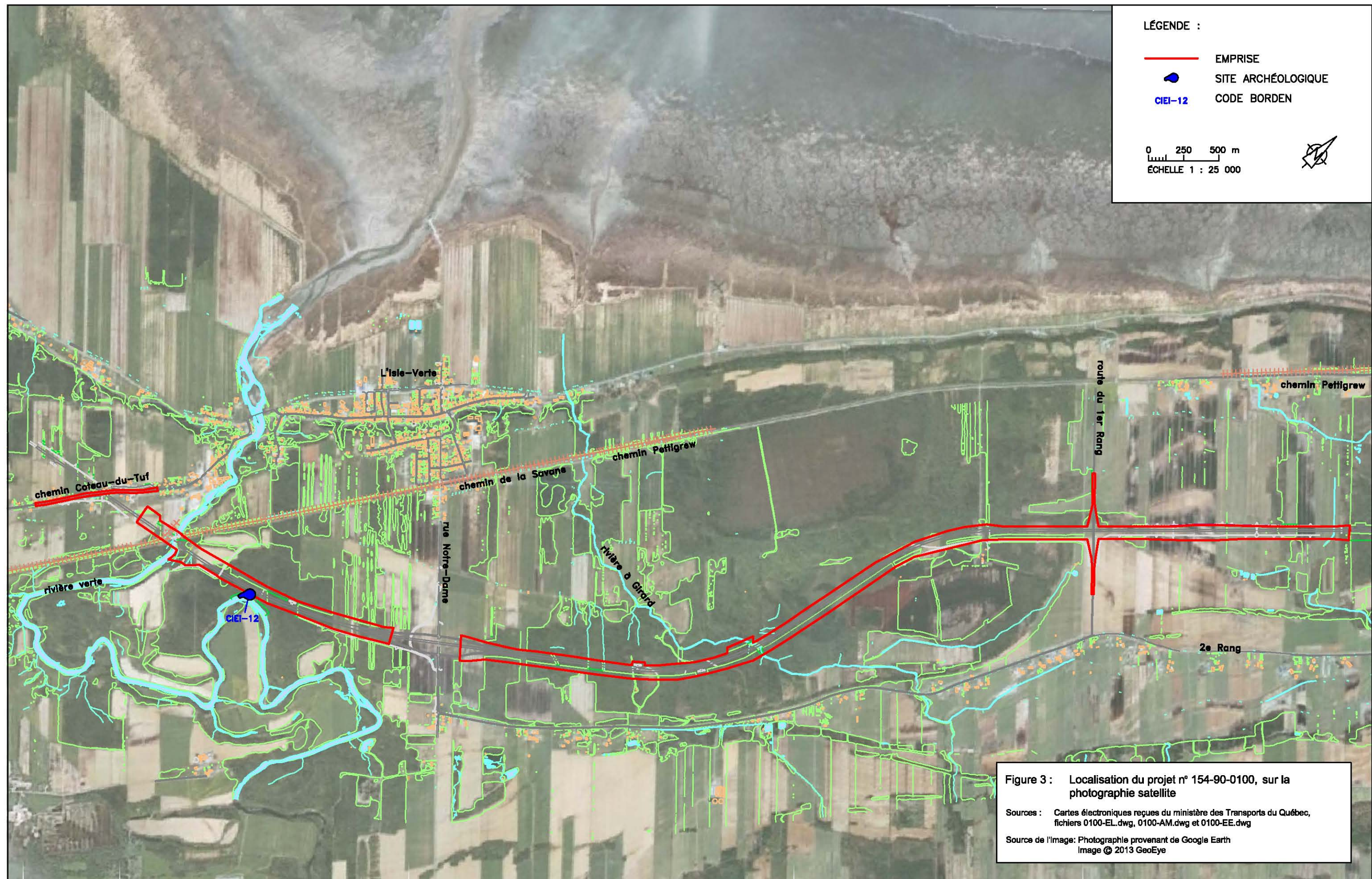
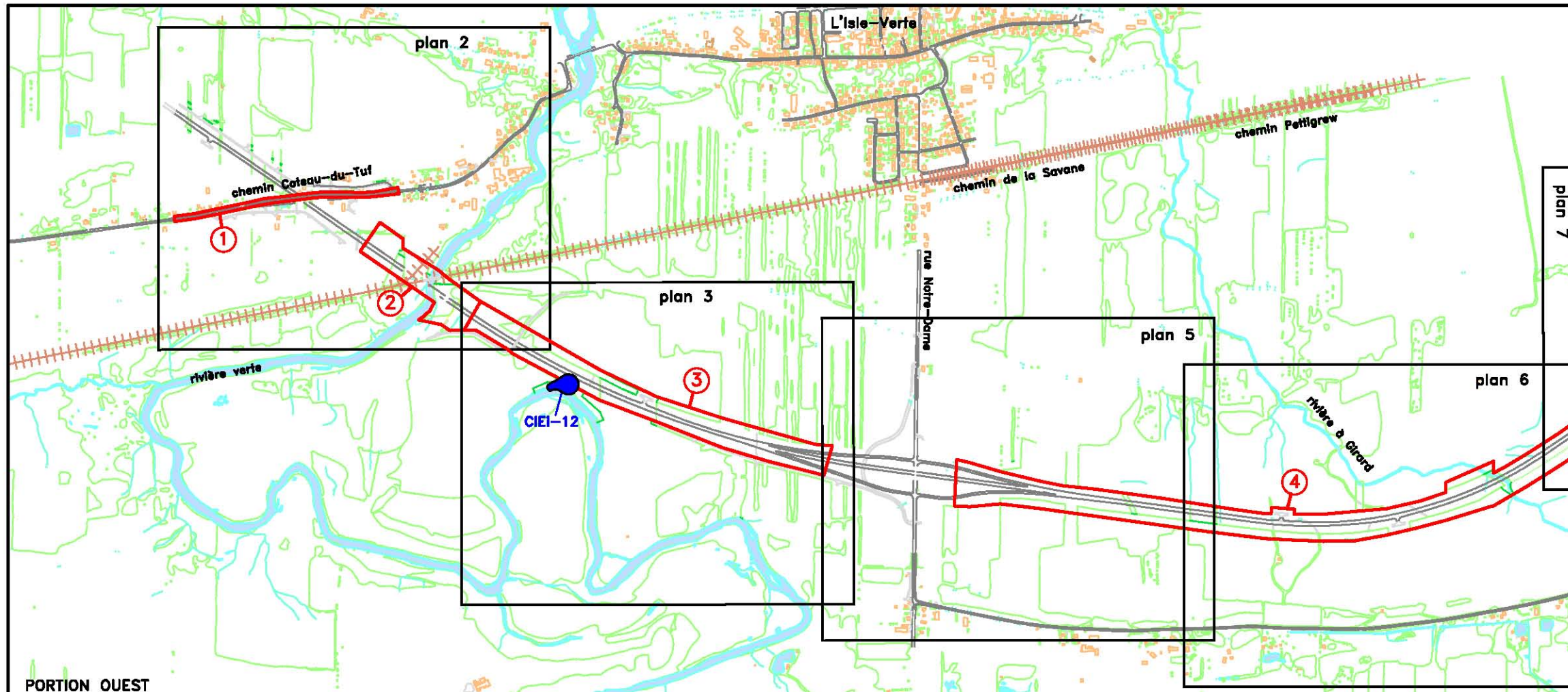


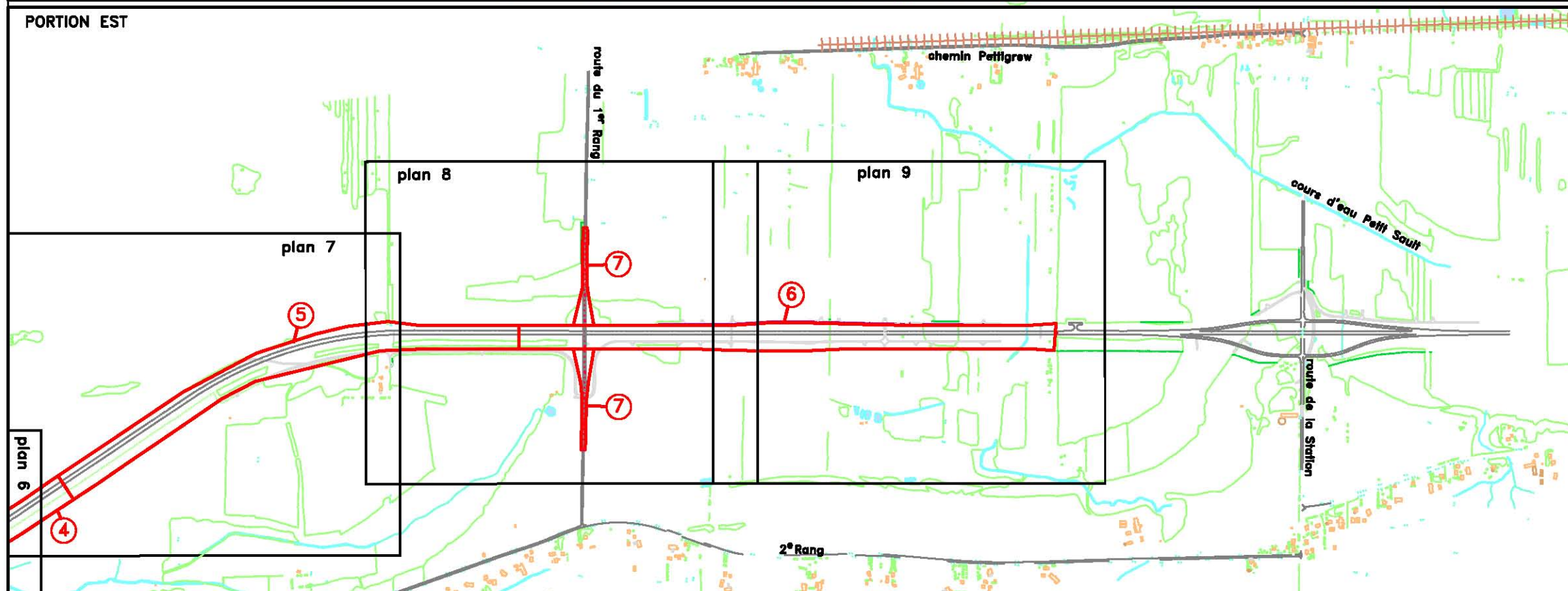
Figure 3 : Localisation du projet n° 154-90-0100, sur la photographie satellite

Sources : Cartes électroniques reçues du ministère des Transports du Québec, fichiers 0100-EL.dwg, 0100-AM.dwg et 0100-EE.dwg

Source de l'image: Photographie provenant de Google Earth
Image © 2013 GeoEye



PORTION OUEST



PORTION EST

CONSTRUCTION DE LA CHAUSSEE DE
L'AUTOROUTE 20
TRONÇON ROUTE DU CÔTEAU-DES-
ÉRABLES À LA ROUTE DE LA STATION
Projet MTQ n° 154-90-0100
(6501-11-AD01)

INVENTAIRE ARCHÉOLOGIQUE
LOCALISATION DES SECTEURS INVENTORIÉS
ET DÉCOUPAGE DES FEUILLETS

PLAN 1

- EMPRISE
- ① IDENTIFICATION DE SECTEUR
- SITE ARCHÉOLOGIQUE
- CIEI-12 CODE BORDEN

0 250 500 m
ÉCHELLE 1 : 20 000



Sources : Cartes électroniques reçues du ministère des Transports
du Québec, fichiers 0100-EL.dwg, 0100-AM.dwg et
0100-EE.dwg

ethnoscop

MTQ1123

CONSTRUCTION DE LA CHAUSSÉE DE
L'AUTOROUTE 20
TRONÇON ROUTE DU CÔTEAU-DES-
ÉRABLES À LA ROUTE DE LA STATION
Projet MTQ n° 154-90-0100
(6501-11-AD01)

INVENTAIRE ARCHÉOLOGIQUE
SECTEURS 1, 2 ET 3 (partie)

PLAN 2

- EMPRISE
- ① IDENTIFICATION DE SECTEUR
- 12+200 CHAÎNAGE
- PONT
- ++++ VOIE FERRÉE

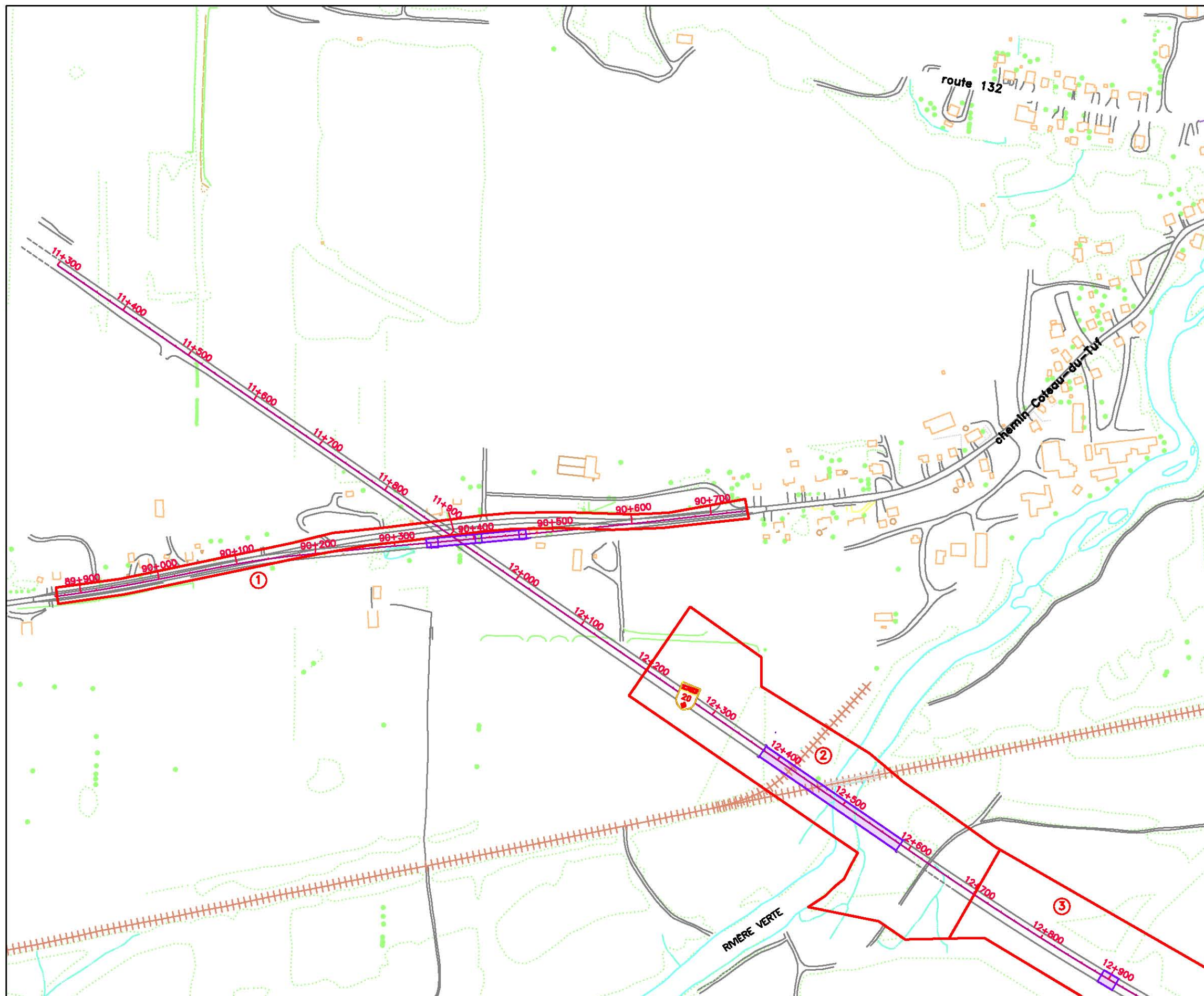
0 50 100 m
ÉCHELLE 1 : 5 000



Sources : Cartes électroniques reçues du ministère des Transports
du Québec, fichiers 0100-EL.dwg, 0100-AM.dwg et
0100-EE.dwg

ethnoscop

MTQ1123



CONSTRUCTION DE LA CHAUSSÉE DE
L'AUTOROUTE 20
TRONÇON ROUTE DU CÔTEAU-DES-
ÉRABLES À LA ROUTE DE LA STATION
Projet MTQ n° 154-90-0100
(6501-11-AD01)

INVENTAIRE ARCHÉOLOGIQUE
SECTEURS 2 (partie) ET 3

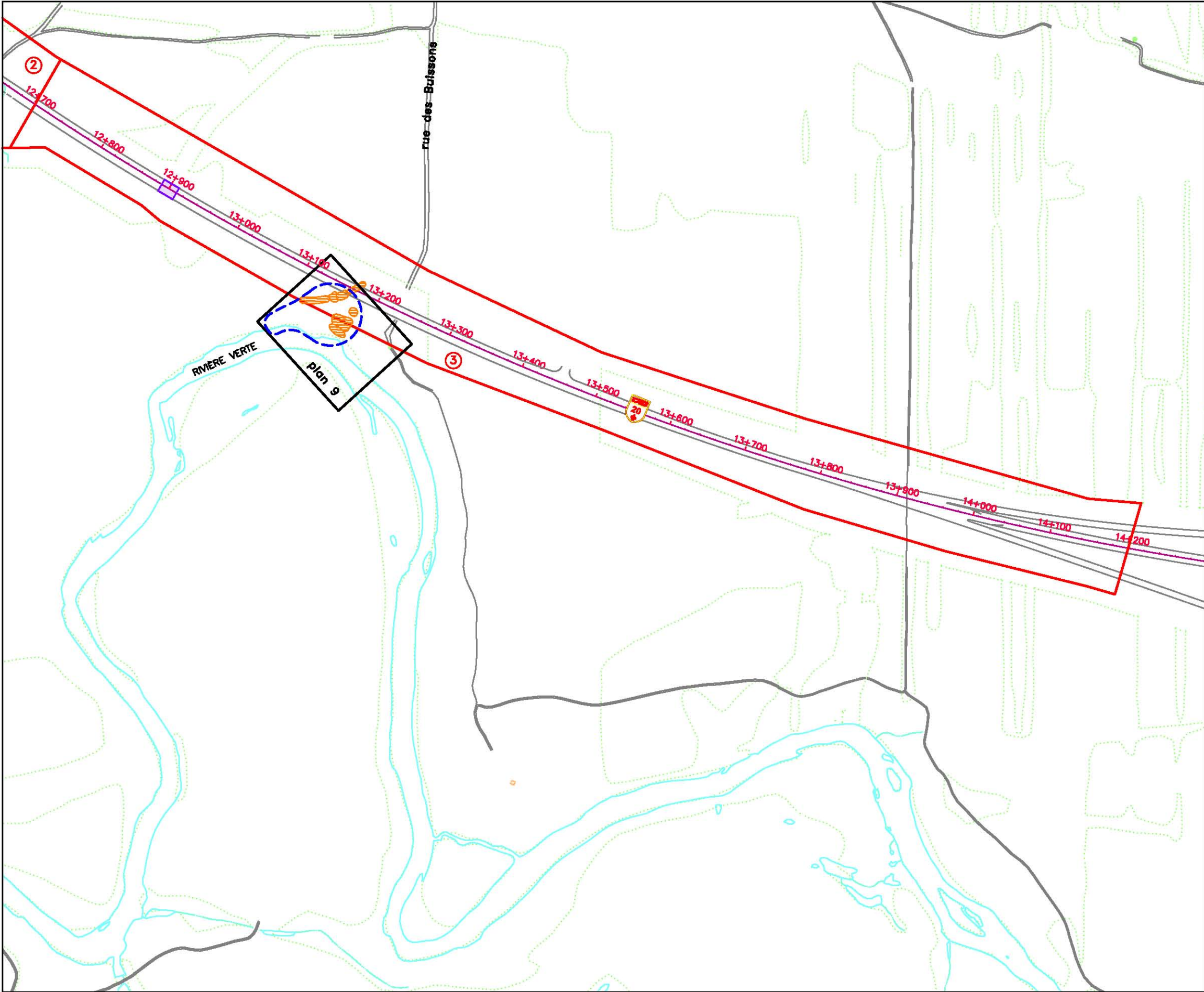
PLAN 3

- EMPRISE
- IDENTIFICATION DE SECTEUR
- SITE CIEI-12
- SOL CONTAMINÉ
- CHAINAGE
- PONT

0 50 100 m
ÉCHELLE 1 : 5 000



Sources : Cartes électroniques reçues du ministère des Transports
du Québec, fichiers 0100-EL.dwg, 0100-AM.dwg et
0100-EE.dwg



CONSTRUCTION DE LA CHAUSSÉE DE
L'AUTOROUTE 20
TRONÇON ROUTE DU CÔTEAU-DES-
ÉRABLES À LA ROUTE DE LA STATION
Projet MTQ n° 154-90-0100
(6501-11-AD01)

INVENTAIRE ARCHÉOLOGIQUE
SECTEURS 3 ET 4 (parties)

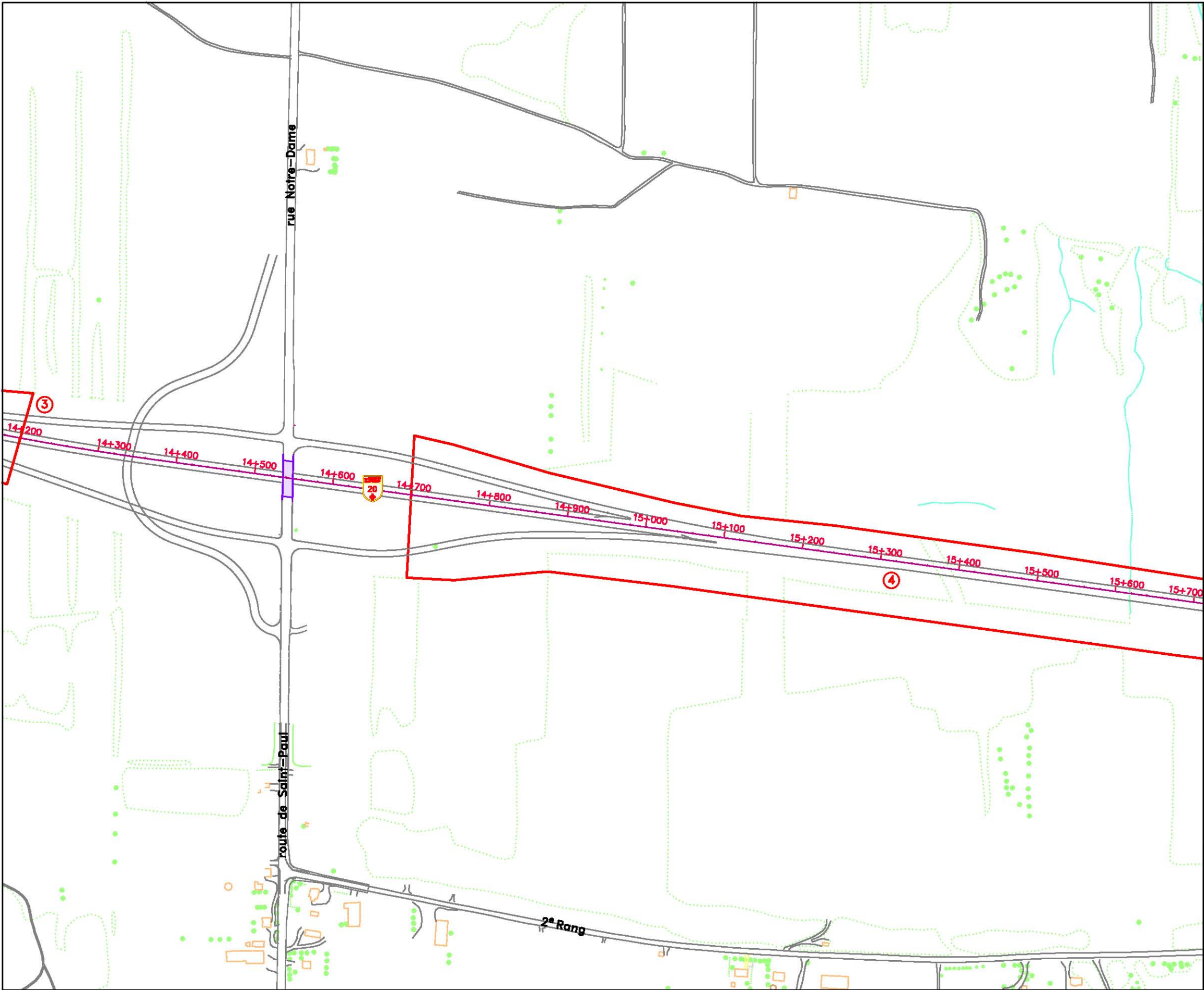
PLAN 4

- EMPRISE
- ③ IDENTIFICATION DE SECTEUR
- 14+200 CHAÎNAGE
- PONT

0 50 100 m
ÉCHELLE 1 : 5 000



Sources : Cartes électroniques reçues du ministère des Transports
du Québec, fichiers 0100-EL.dwg, 0100-AM.dwg et
0100-EE.dwg



CONSTRUCTION DE LA CHAUSSÉE DE
L'AUTOROUTE 20
TRONÇON ROUTE DU CÔTEAU-DES-
ÉRABLES À LA ROUTE DE LA STATION
Projet MTQ n° 154-90-0100
(6501-11-AD01)

INVENTAIRE ARCHÉOLOGIQUE
SECTEUR 4 (partie)

PLAN 5

- EMPRISE
④ IDENTIFICATION DE SECTEUR
15+600 CHAÎNAGE

0 50 100 m
ÉCHELLE 1 : 5 000



Sources : Cartes électroniques reçues du ministère des Transports
du Québec, fichiers 0100-EL.dwg, 0100-AM.dwg et
0100-EE.dwg

CONSTRUCTION DE LA CHAUSSÉE DE
L'AUTOROUTE 20
TRONÇON ROUTE DU CÔTEAU-DES-
ÉRABLES À LA ROUTE DE LA STATION
Projet MTQ n° 154-90-0100
(6501-11-AD01)

INVENTAIRE ARCHÉOLOGIQUE
SECTEURS 4 ET 5 (parties)

PLAN 6

- EMPRISE
- ④ IDENTIFICATION DE SECTEUR
- 17+100 CHAÎNAGE

0 50 100 m
ÉCHELLE 1 : 5 000



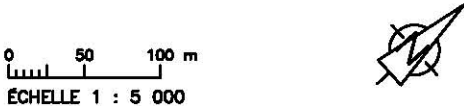
Sources : Cartes électroniques reçues du ministère des Transports
du Québec, fichiers 0100-EL.dwg, 0100-AM.dwg et
0100-EE.dwg

CONSTRUCTION DE LA CHAUSSÉE DE
L'AUTOROUTE 20
TRONÇON ROUTE DU CÔTEAU-DES-
ÉRABLES À LA ROUTE DE LA STATION
Projet MTQ n° 154-90-0100
(6501-11-AD01)

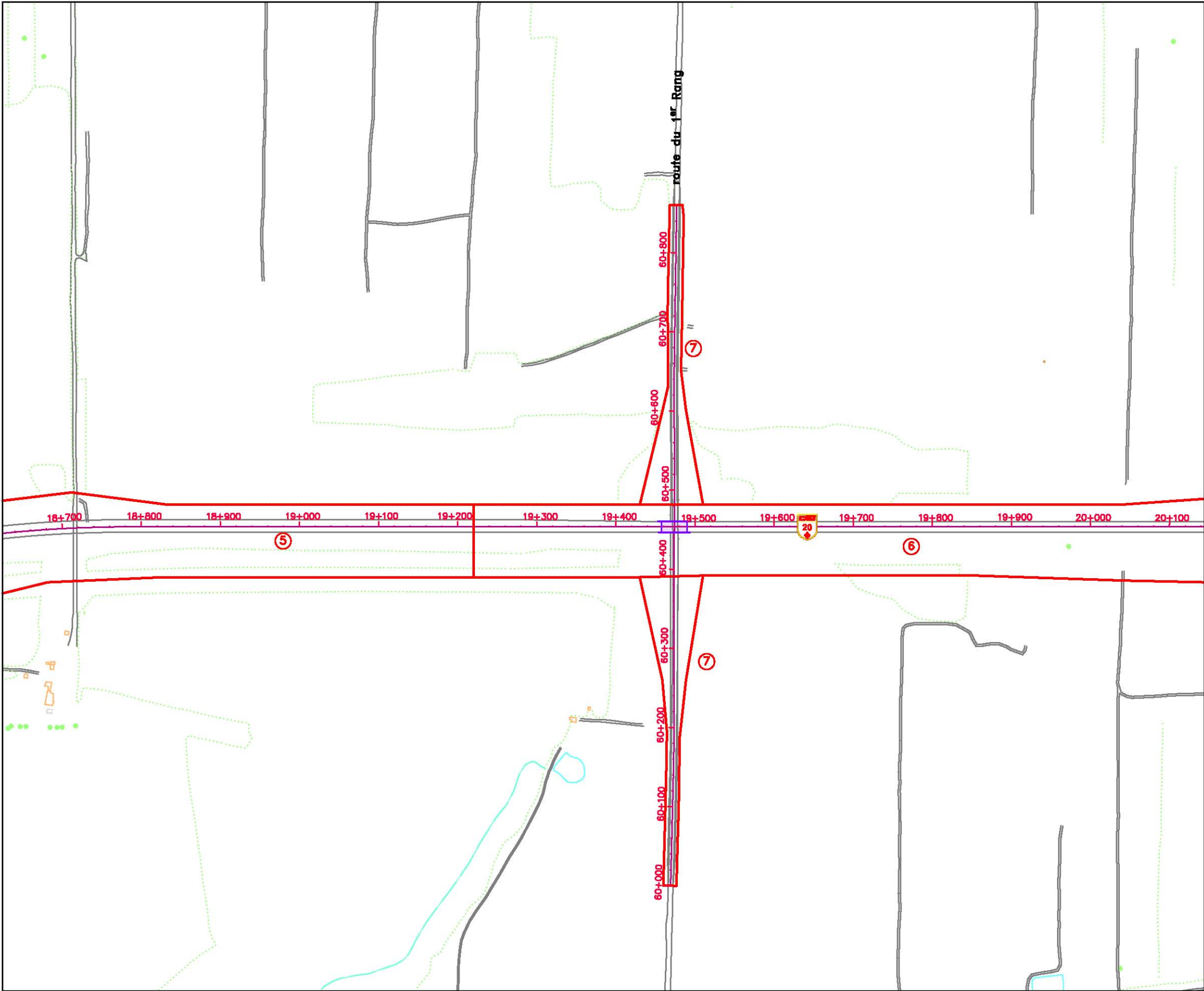
INVENTAIRE ARCHÉOLOGIQUE
SECTEURS 5 ET 6 (parties) ET 7

PLAN 7

- EMPRISE
- ⑤ IDENTIFICATION DE SECTEUR
- 18+700 CHAÎNAGE
- PONT



Sources : Cartes électroniques reçues du ministère des Transports
du Québec, fichiers 0100-EL.dwg, 0100-AM.dwg et
0100-EE.dwg

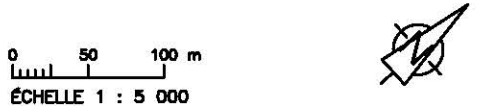


CONSTRUCTION DE LA CHAUSSÉE DE
L'AUTOROUTE 20
TRONÇON ROUTE DU CÔTEAU-DES-
ÉRABLES À LA ROUTE DE LA STATION
Projet MTQ n° 154-90-0100
(6501-11-AD01)

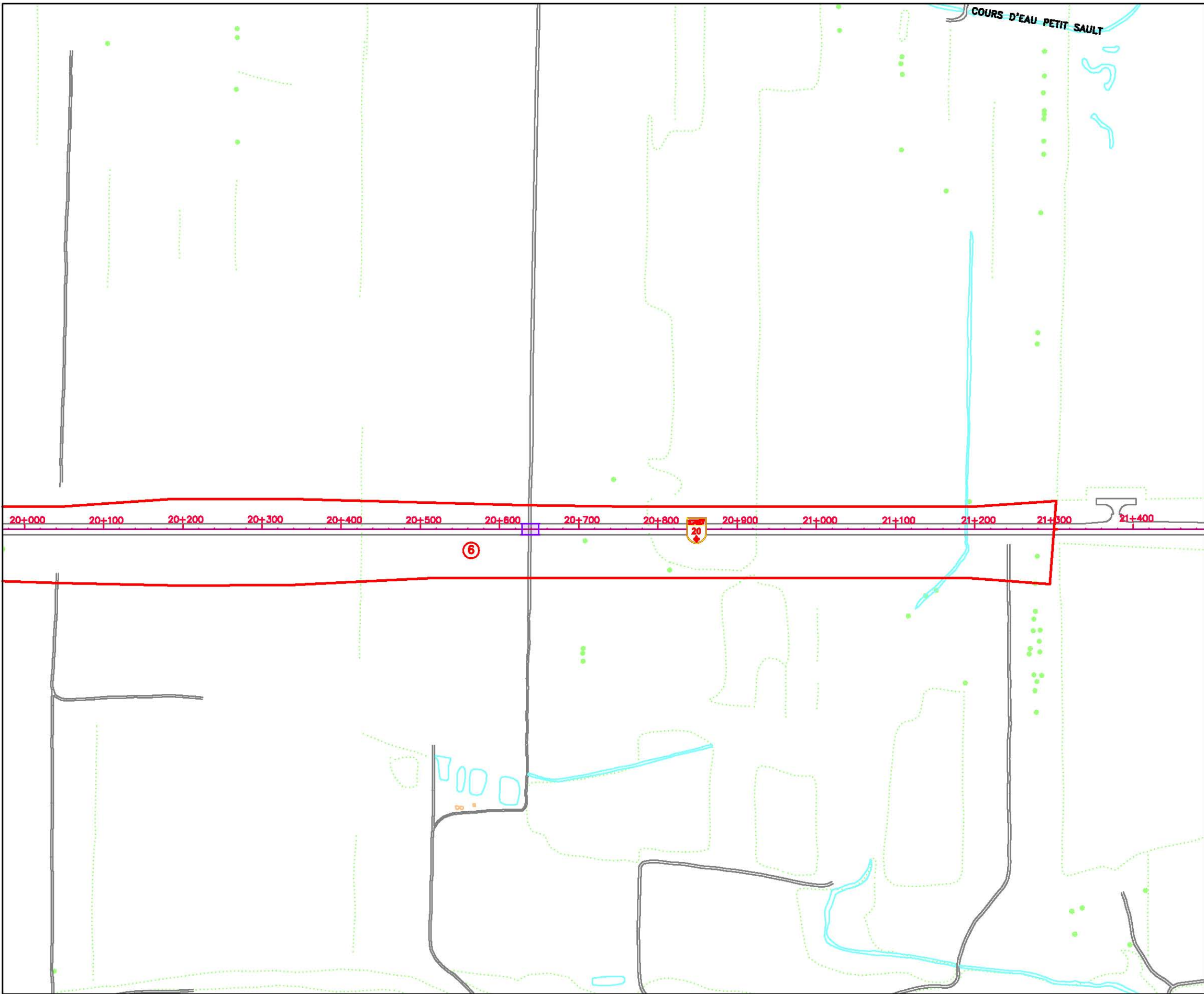
INVENTAIRE ARCHÉOLOGIQUE
SECTEUR 6 (partie)

PLAN 8

- EMPRISE
- ⑥ IDENTIFICATION DE SECTEUR
- 20+000 CHAÎNAGE
- PONT



Sources : Cartes électroniques reçues du ministère des Transports
du Québec, fichiers 0100-EL.dwg, 0100-AM.dwg et
0100-EE.dwg



4.1.3.2 Site CIEi-12

Localisation

Le site archéologique CIEi-12 est localisé à environ 1,5 km au sud-ouest du village de L'Isle-Verte, au nord d'un méandre de la rivière verte, sur le rebord d'une terrasse à surface horizontale plane de la rive droite (plan 3). Ce secteur avait fait l'objet d'un déboisement quelques mois avant l'inventaire archéologique (photo 20). On y accède par le prolongement de la rue des Buissons à L'Isle-Verte. Selon le plan de construction du MTQ intitulé *État des lieux autoroute 20 / 12 + 500 à 13 + 700*, des zones contaminées par des métaux et des débris ont été observées dans un rayon maximal de 150 m à partir d'une base de béton localisée vis-à-vis du chaînage 13 + 165, le long de la limite sud de l'emprise. Au moment de l'inventaire, le sol était couvert d'une épaisse couche (0,30 m et plus) de copeaux de bois laissés lors du déboisement ainsi que d'arbustes de 1 à 2 m de hauteur. Ces zones contaminées seraient associées, comme on le verra, aux activités ayant eu cours à cet endroit.

Répartition spatiale des vestiges

À partir des inspections visuelles et des résultats de la douzaine de sondages pratiqués autour d'une base de béton (plan 10), il a été possible de confirmer la présence d'une structure, probablement un ancien bâtiment construit sur une fondation en maçonnerie de pierres liées au ciment (photo 21). Ses dimensions au sol sont de 10 m de longueur, dans un axe est-ouest et de 5 m de largeur, dans un axe nord-sud. Fortement déstructurée par le passage de machinerie lourde, il n'a pas été possible de déterminer la largeur de la maçonnerie des fondations. La base de béton de 2 m de longueur sur 0,80 m de largeur et 0,60 m de hauteur se trouvait dans la moitié est du bâtiment. Huit tiges métalliques filetées servant à fixer de la machinerie étaient ancrées au sommet de cet élément (photo 22). Un amas de briques gisait à 1 m à l'est du périmètre de la structure et représente les restes d'une base de cheminée comme on le verra un peu plus loin dans le présent rapport.

Une dalle de ciment jaunâtre, dont les dimensions exactes n'ont pu être déterminées malgré le rapprochement des sondages à cet endroit, était visible sur le flanc ouest des fondations. Tous les sondages pratiqués en périphérie immédiate des fondations se sont avérés négatifs et étaient caractérisés par une couche de litière de 10 à 25 cm d'épaisseur surmontant une terre organique noire. Un seul d'entre eux, réalisé à environ 5 m au nord du centre des fondations, était positif et contenait du mortier désagrégé et des scories. Il s'agirait vraisemblablement de restes du bâtiment répandus sur le sol après son abandon ou sa destruction. Un sondage réalisé au centre du bâtiment a montré une couche de litière de 10 cm d'épaisseur surmontant un niveau de mortier très compact ayant probablement servi de matériau grossier pour un plancher (photo 23). Selon les observations réalisées sur le terrain, la superficie occupée par le bâtiment serait minimalement de 50 m². Quelques

artefacts plus récents (bouteilles, canette, pot en plastique) ont également été observés et photographiés sur le site (voir annexe B).

Le 23 février 2012, l'auteur du rapport s'est rendu sur le site CIEi-12 en compagnie de M. Ghislain Gagnon du MTQ afin de vérifier l'état des lieux et l'avancement des travaux de construction de l'autoroute. Au moment de notre passage, environ un mètre de neige recouvrait le secteur et l'emprise du projet avait été excavée dans son ensemble, sauf vis-à-vis des zones contaminées. Aucune autre structure que l'assise de béton identifiée lors de notre première visite des lieux, le 28 septembre 2011, n'était visible. Bien qu'à l'extérieur de l'emprise, la pente séparant la rivière Verte du replat a fait l'objet d'une inspection visuelle et nous y avons constaté la présence de pierres de forme arrondie et de plus de 30 cm de diamètre vis-à-vis de la berge, à environ 90 m en aval de l'assise de béton. Ces dernières formaient une bande de 2 à 3 m de large aménagée perpendiculairement au lit de la rivière et se prolongeant jusque vers le milieu de la pente. Cet aménagement se trouvait d'ailleurs vis-à-vis de l'emplacement d'un barrage visible sur des photographies aériennes datant de 1925 et de 1964. Il s'agirait probablement des restes d'assises non liées au mortier et qui pouvaient supporter une structure installée pendant la saison chaude, soit celle pendant laquelle le bois était flotté sur la rivière. Une inspection de la rive nord de la rivière sur près de 200 m de part et d'autre du point central du site CIEi-12 a permis de constater que toutes les surfaces planes étaient vulnérables aux crues et n'étaient donc pas propices à l'installation humaine.

Lors de la visite sur le terrain le 15 mai 2012, cinq sondages ont été réalisés à l'est du secteur où les structures ont été observées, dont une partie à l'extérieur de l'emprise inventoriée, mais sur une propriété excédentaire nouvellement acquise par le MTQ (plan 9). Ces sondages avaient pour objectif de vérifier la présence d'indices additionnels d'occupation à cet endroit en lien avec la présence potentielle d'une habitation. Au chaînage 13 + 230, trois sondages ont révélé quelques artefacts et écofacts (clou tréfilé, os de gros mammifère, tube en verre). Sous la litière forestière, on a observé un contexte stratigraphique hétérogène où alterne tantôt un sable grossier jaunâtre caillouteux de 5 à 10 cm d'épaisseur, tantôt une litière de sphaigne d'environ 7 cm d'épaisseur suivie d'un niveau loameux d'une dizaine de centimètres qui se superpose à une matrice argileuse. Ceci laisse croire que du sable a été apporté et étendu sur place.

Certaines anomalies sur la berge nord de la rivière Verte étaient perceptibles dans une zone qui sera enrochée dans le cadre des travaux de construction. Dans ce secteur, la pente est généralement abrupte alors que vis-à-vis de deux amas de pierres, situés à la hauteur des chaînages 13 + 100 et 13 + 150, l'inclinaison de la pente y est sensiblement plus douce, suggérant un aménagement anthropique. Il s'agit de pierres de gneiss, de granit et de grès, de forme subanguleuse à arrondie et dont le diamètre varie entre 10 et 80 cm. Ces amas de pierres représentent d'anciennes structures qui seront d'abord décrites et suivies par des interprétations. Des croquis sommaires et le relevé d'arpentage réalisés le 15 mai 2012 rendent compte de ces éléments qui figurent sur le plan 9.

L'amas de pierres situé le plus à l'est (chaînage 13 + 150) mesure environ 6 m de largeur (axe nord-sud) et une trentaine de mètres de longueur (axe est-ouest). Cinq pièces de bois équarries sont partiellement ensevelies sous ces roches et se prolongent dans la rivière (photo 24, plan 9). Elles sont espacées d'environ 3 m (entre 2,5 m et 3,20 m), mis à part deux d'entre elles qui sont accolées. Leur extrémité submergée présente d'ailleurs des cassures. Les pièces de bois mesurent entre 0,10 à 0,19 m de largeur, entre 0,04 à 0,15 m d'épaisseur et leur longueur varie entre 0,28 m et plus de 1 m.

L'amoncellement de pierres à l'ouest (chaînage 13 + 100; photo 25), qui correspondrait au remplissage intérieur d'une structure de bois aujourd'hui disparue, s'étend sur une dizaine de mètres de largeur (le long de la berge) et sur une quinzaine de mètres de longueur (de la berge jusqu'au milieu de la pente dans un axe nord-ouest/sud-est). L'aménagement ne semble pas se prolonger dans la rivière, mais il se poursuit dans la pente de manière plus structurée sur une distance d'une dizaine de mètres, devenant diffus à son extrémité. Plus large à sa base, cet aménagement est composé de pierres et de terre et mesure environ 2 m de haut et 3 m de large. La dense végétation recouvrant la partie nord a empêché la prise de photographies adéquates, mais a cependant favorisé la préservation partielle de la structure en maintenant le remplissage en place, même une fois le bois décomposé, ceci contrairement à la portion située en contrebas qui est déstructurée (remplissage éparpillé; photo 25). Aucune pièce de bois n'a été relevée, mais plus d'une quinzaine de tiges en fer (forgé et usiné; mesurant entre 24 et 32 cm de longueur) ont été trouvées en surface et sans agencement, à proximité de ce qui semble être la limite est de cette ancienne structure. Comme on le verra plus loin, cet aménagement anthropique est localisé à l'emplacement d'un ancien barrage visible sur différentes photographies aériennes. La localisation de l'ouvrage et sa configuration particulière dans la pente, ainsi que la présence de tiges en fer permettent ainsi de proposer l'hypothèse d'une structure associée au barrage.

Mentionnons d'autre part l'existence d'un amas de pierres visible sur la rive sud de la rivière, vis-à-vis du chaînage 13 + 150, et qui est comparable aux deux autres répertoriés sur la rive nord (photo 26).

Interprétations

Les vestiges découverts lors de la présente intervention archéologique témoignent de la présence d'un site de transbordement du bois opéré par la compagnie Brown Corporation, qui fut propriétaire du lieu de 1915 à 1948. Cette compagnie exploitait un centre de transbordement du bois qui avait été préalablement dravé dans le bassin versant de la rivière Verte. On y trouvait un quai et un barrage flottant (estacade) qui devaient être retirés à l'automne (LVM-Technisol¹, 2008 : 6). On trouvait aussi, sur la propriété de la compagnie, une voie de desserte ferroviaire avec un système d'aiguillage (figure 4), un système de halage du bois hors de l'eau, un convoyeur permettant de faire la mise en pile du bois (figure 5), deux systèmes

¹ Les informations et photographies obtenues par LVM-Technisol proviennent d'une entrevue avec Mme Doris Topping, fille du surintendant de la compagnie Brown. Le rapport de LVM-Technisol est reproduit en annexe du présent rapport.

de chargement des wagons, une aire d'empilement du bois (figures 6 et 7) et une résidence (figures 5 et 8). Les systèmes liés aux activités de la compagnie fonctionnaient avec de la machinerie dont la source d'énergie était probablement le charbon, qu'on utilisait à l'époque pour produire de l'électricité. La figure 5 montre d'ailleurs une haute cheminée dominant les installations. De plus, on effectuait sur les lieux des tâches d'entretien et de réparation des locomotives (LVM-Technisol 2008 : 3). À ce sujet, on remarque que certaines des zones de contamination indiquées sur les plans du MTQ sont alignées et semblent suivre le tracé de la voie de desserte (figures 8 et 9).

En plus du terrain acheté en 1915, la compagnie Brown Corporation avait obtenu un bail de vingt ans pour un droit de passage sur une lisière de 10 pieds (3 mètres) de large le long de la rivière Verte sur les lots 211 et 410, ainsi qu'un privilège pour y installer des estacades (Foisy 1915a). Par ailleurs, l'index aux immeubles et des indices rattachés à certains des actes notariés consultés permettent de penser que la compagnie Quebec & Saint-Maurice Industrial Company (QSMIC) avait été la première à s'implanter à L'isle-Verte. En effet, le bail (Foisy 1915a) pour un droit de passage sur une lisière de 10 pieds le long de la rivière Verte avait d'abord été octroyé à la QSMIC en 1913 (Gauvreau 1913). Cette compagnie avait par ailleurs obtenu la permission de faire construire une voie d'évitement (glissière) pour le transport du bois qui permettait un raccourci entre l'emplacement du barrage et l'aval de la rivière (Gauvreau 1913). Les figures 3 et 4 permettent en effet de constater que la rivière Verte fait un long détour en aval de l'emplacement du site de transbordement. Une photographie de la glissière en bois fait partie du lot de photographies anciennes provenant de la Brown Corporation, mais elle ne permet pas de la localiser (figure 10). On peut proposer, bien qu'aucun contrat n'ait été retracé à cet effet, que les installations de la QSMIC ont été achetées par la Brown Corporation, mais que cette dernière aurait opté pour la construction d'une voie de chemin de fer desservant le site de transbordement plutôt que l'utilisation d'une glissière.

Le bâtiment qui abritait la machinerie servant à haler le bois hors de la rivière est visible sur une photographie ancienne (figure 5). Une imposante cheminée, probablement en fer blanc, est située sur le flanc est du bâtiment et les observations sur le terrain attestent qu'elle reposait sur une base de briques rouges. Les activités du centre de transbordement auraient cessé en 1924, alors qu'un incendie aurait détruit la pile de bois et les installations de la compagnie (LVM-Technisol 2008 : 3). Toutefois, la chaîne de titres réalisée (annexe E) montre que la compagnie est demeurée propriétaire du lot jusqu'en 1948 (Foisy 1915b ; Belzile 1948). Très active dans la région de La Tuque, la Brown Corporation a également possédé des installations dans le Bas-Saint-Laurent, comme à Trois-Pistoles et dans la vallée de la Matapédia (Fortin et Lechasseur 1993 : 403 ; 407).

Sur la photographie de la figure 5, la configuration de la pente menant à la rivière permet de confirmer que la vue a été prise en direction est et laissait voir un bâtiment fenêtré, sans doute une habitation dont on peut deviner l'emplacement sur une photographie aérienne datant de 1925 (figure 8). La superposition des données

relatives à l'emprise du MTQ, aux vestiges découverts et aux zones de contamination sur cette photographie de 1925 (figure 9) place ce bâtiment près de la limite sud de l'emprise. Les sondages réalisés dans le secteur du chaînage 13 + 230 en mai 2012 ont permis de démontrer la présence d'une aire d'occupation dans ce secteur, mais il n'a pas été possible de localiser de traces du bâtiment visible en arrière-plan sur la figure 5.

Les vestiges observés le long de la rivière ne sont aujourd'hui que des amas de pierres généralement déstructurés, mais certains éléments, comme des tiges métalliques et des pièces de bois, la forme générale de la structure dans la pente au chaînage 13 + 100 ainsi que les données historiques nous renseignent sur leur aspect original et leur fonction.

De par sa localisation face aux installations situées sur la rive, la structure à l'est, qui avait un vis-à-vis sur l'autre rive, constitue vraisemblablement les restes de la structure ayant servi à maintenir en place une estacade qui permettait de retenir le bois flotté dans la rivière. Les données historiques mentionnent également un quai (LVM-Technisol 2008 : 6) qui offrait sans doute aux employés une surface sur la rive pour charger le bois. À la suite de l'arrêt des activités à cet endroit, ces structures ont pu être démolies ou se seraient affaissées et déstructurées avec le temps ou sous l'effet des crues de la rivière.

Il est suggéré que la structure à l'ouest se composait peut-être de caissons de bois assemblés par des tiges de fer et remplis de pierres et de terre, une technique couramment employée au début du XX^e siècle (Côté 1999 : 191-192; Poiré 1952 : 22). La photographie de la figure 11, illustrant un barrage à caisson, évoque le type de structure qui a pu être mise en place. Il est probable que les pierres provenaient du dérochement des terres environnantes. Le vestige de pierres situé plus à l'ouest, encore en partie visible sous la forme d'une structure allongée et surélevée, pourrait correspondre aux restes de l'ancien barrage (figures 9 et 12). Ce genre d'infrastructure était important, car il servait à contrôler la taille du bassin de rétention du bois dravé, mais aussi à garantir un niveau d'eau permettant le bon fonctionnement des installations (Côté 1999 : 192-195; Poiré 1952 : 26-27). Aucun vestige équivalent n'est toutefois visible sur la berge sud de la rivière.

Le barrage est cependant visible jusque dans les années 1960. La superposition des données vectorielles a également été réalisée sur une photo aérienne de 1963 et sur l'imagerie actuelle de Google Earth (figures 12 et 13). Sur la première, on distingue encore une structure traversant la rivière Verte. On note que, comme en 1925, le tracé du méandre en 1963 est très différent de celui d'aujourd'hui, suggérant que la démolition du barrage a entraîné ces changements dans le cours de la rivière Verte. Sur la photo de 1963, on constate également qu'une grande superficie de terrain a été déboisée. Il s'y trouve des structures au centre de la zone déboisée vis-à-vis le barrage, mais qui sont toutefois difficiles à identifier. En effet, comparativement aux habitations et bâtiments que l'on peut voir dans le village de L'Isle-Verte (figure 14), ces structures sont de petites dimensions et pourraient simplement être composées de bois cordé. Elles sont situées au nord d'une voie de

circulation (voie de desserte abandonnée), alors que les activités du site industriel se concentraient entre cette voie et la rivière, dans le secteur des vestiges découverts. Ceci tend à démontrer que les activités de déboisement des années 1960 représentent une autre phase d'exploitation à cet endroit, peut-être pour profiter de la voie de circulation. Aucun vestige relatif à ces petites structures n'a été découvert au cours de l'inventaire. Si l'hypothèse du bois cordé est correcte, celui-ci aurait été transporté ailleurs. La photo aérienne actuelle montre d'ailleurs que ce secteur est complètement reboisé (figure 13).

Les résultats de la recherche historique (LVM-Technisol 2008; chaîne de titres) appuient le fait que les vestiges découverts à l'occasion de cette intervention archéologique s'inscrivent à l'intérieur d'un vaste ensemble qui comprenait une estacade sur la rivière, un système de halage du bois reliant la rivière à la terrasse supérieure, des aires d'empilement du bois et une voie de desserte permettant d'acheminer le bois vers la ligne de chemin de fer principale.

La compagnie Brown Corporation avait une propriété d'une superficie de 49 arpents, et on peut en voir les limites sur un plan annexé à l'acte de vente de 1915 (figure 15). Les activités de transbordement se concentraient cependant près des vestiges découverts, où se trouvaient les installations de halage, près de l'emplacement de l'estacade qui retenait le bois, et près de la voie de desserte, où les wagons étaient chargés. Il est ainsi permis de proposer des limites approximatives du site CIEi-12 en lien avec les activités de transbordement de bois (plan 9). Le site comprend également les vestiges du barrage, mais celui-ci semble avoir continué à servir peut-être jusqu'aux années 1960. Les sondages positifs situés près de l'emplacement présumé d'une habitation où logeait le surintendant sont cependant exclus du site.

Selon les informations historiques citées plus haut, le site de transbordement de bois flotté a été exploité sur la rivière Verte entre 1915 et 1924 par la Brown Corporation. La compagnie Quebec & Saint-Maurice Industrial Company aurait cependant été la première à s'installer sur le site et a possiblement mis en place une partie des installations. Cette dernière aurait fait construire une glissière pour court-circuiter le détour de la rivière Verte alors que la Brown Corporation opta pour une exploitation de transbordement sur place dans des wagons de train.

Un tel site répond ainsi aux critères du MCC pour l'attribution d'un code Borden. L'évaluation de ce site et la recherche historique ont permis d'en recueillir les éléments les plus importants, d'en connaître la fonction, de le dater et de proposer une aire pour les activités de transbordement. Les vestiges découverts demeurent tenus et il est connu que certaines des installations ainsi que les piles de bois ont été détruites par un incendie. Il n'est ainsi pas recommandé d'y réaliser des interventions archéologiques supplémentaires ou d'appliquer de quelconques mesures de protection.



Photo 20 : Site CIEi-12, chaînage 13 + 167, vue de la structure de béton localisée à proximité de la rupture de pente et de la limite sud de l'emprise, direction ouest (CIEi-12-11-NUM1-3)



Photo 21 : Site CIEi-12, chaînage 13 + 163, vue du coin sud-ouest des fondations d'un bâtiment, direction nord-est (CIEi-12-11-NUM1-4)



Photo 22 : Site CIEi-12, base de béton avec les boulons de fixation (CIEi-12-11-NUM1-14)



Photo 23 : Site CIEi-12, chaînage 13 + 165, profil stratigraphique d'un sondage localisé vis-à-vis du centre du bâtiment (CIEi-12-11-NUM1-2)



Photo 24 : Site CIEi-12, chaînage 13 + 150, pièce de bois immergée dans la rivière (CIEi-12-11-NUM1-17)



Photo 25 : Site CIEi-12, chaînage 13 + 100, amoncellement de pierres formant un aménagement déstructuré partiellement recouvert de végétation. Les rubans marquent l'emplacement des tiges de métal (CIEi-12-11-NUM1-24)

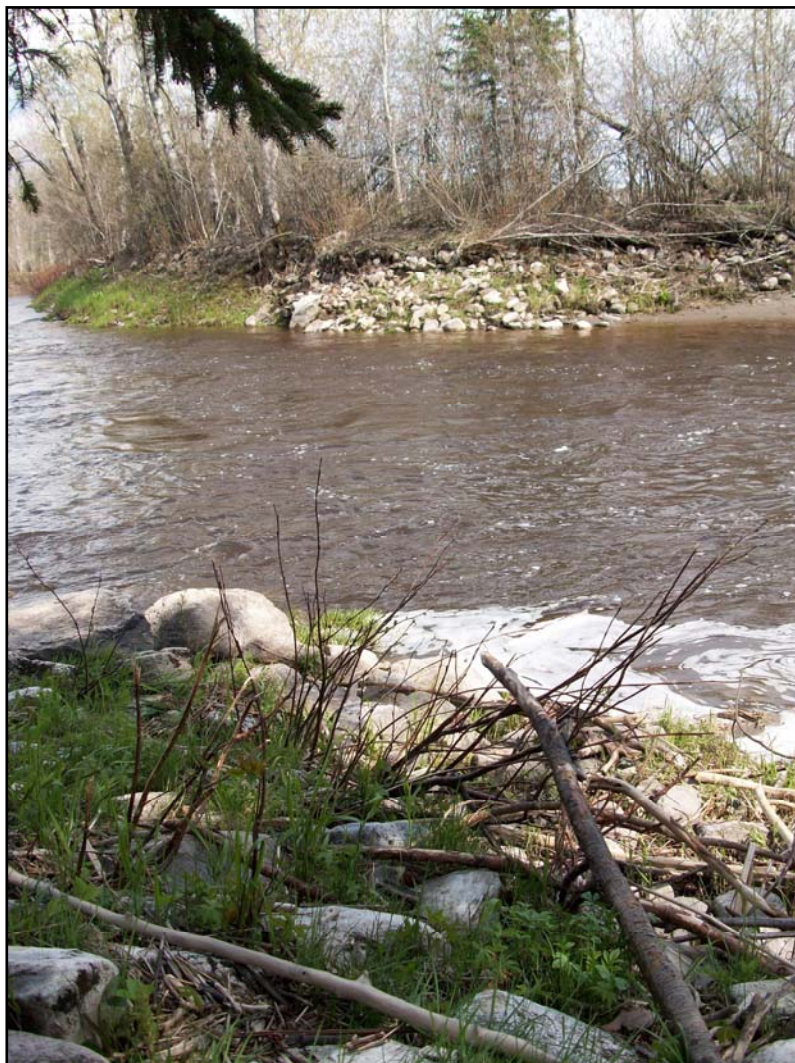


Photo 26 : Site CIEi-12, amas de pierres sur les deux rives de la rivière Verte (CIEi-12-11-NUM1-23)



Figure 4 : Carte de comté du Québec à l'échelle de 1/63 360, plan du comté de Témiscouata d'après le cadastre, extrait, 1937 (Bibliothèque et Archives nationales du Québec, G 3453 s63 C37 Témiscouata 1937 DCA). Le carré rouge indique la voie de desserte se rendant au site de transbordement.



Figure 5 : Vue du système de convoyage, de chargement de wagons et de mise en pile du bois, vue vers l'est (Technisol, 2008 : 4)



Figure 6 : Système de convoyage et de mise en pile, et pile de bois, vue vers le nord-est (LVM-Technisol, 2008 : 5)



Figure 7 : Système de chargement du bois dans les wagons, direction inconnue (LVM-Technisol, 2008 : 5)



Figure 8 : Vue aérienne du site de transbordement en 1925 avec quelques éléments significatifs (Compagnie aérienne franco-canadienne, 1925).

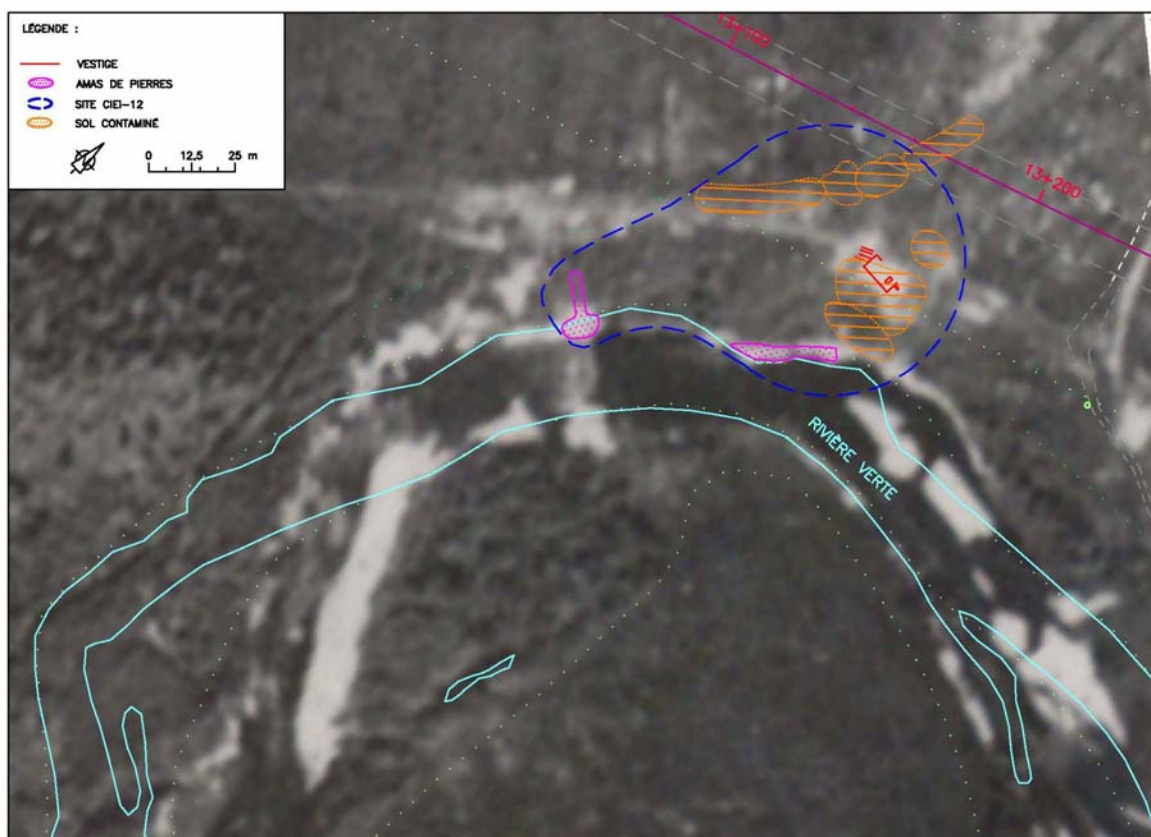


Figure 9 : Superposition d'une mosaïque de photographies aériennes de 1925 et de l'emprise de l'autoroute 20 et des vestiges découverts (Compagnie aérienne franco-canadienne, 1925)



Figure 10 : Glissière de l'Isle-Verte (collection Doris Topping, LVM-Technisol 2008)



Figure 11 : « La construction d'une écluse à caisson »
(Source : Société historique du Lac-Saint-Jean, F21, Fonds Price)

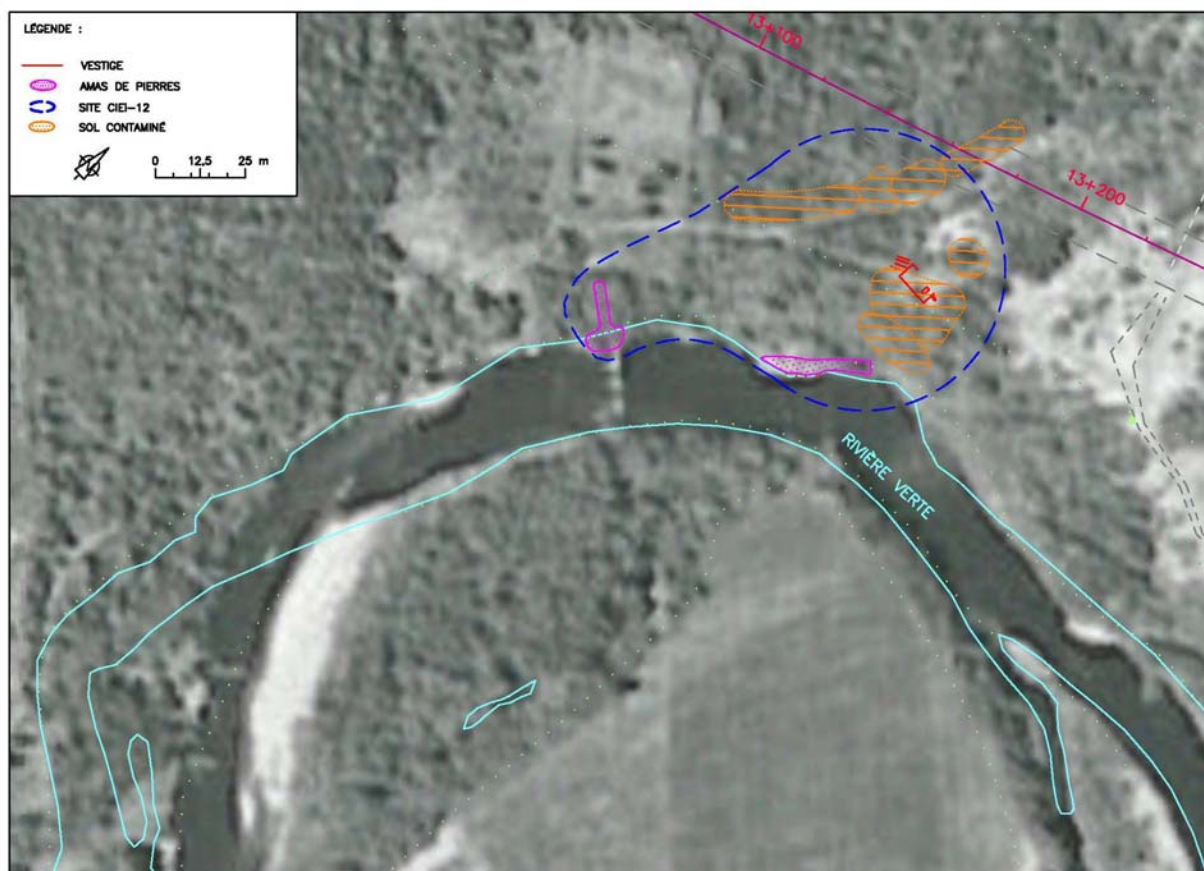


Figure 12 : Superposition d'une photographie aérienne de 1963 et de l'emprise de l'autoroute 20 et des vestiges découverts

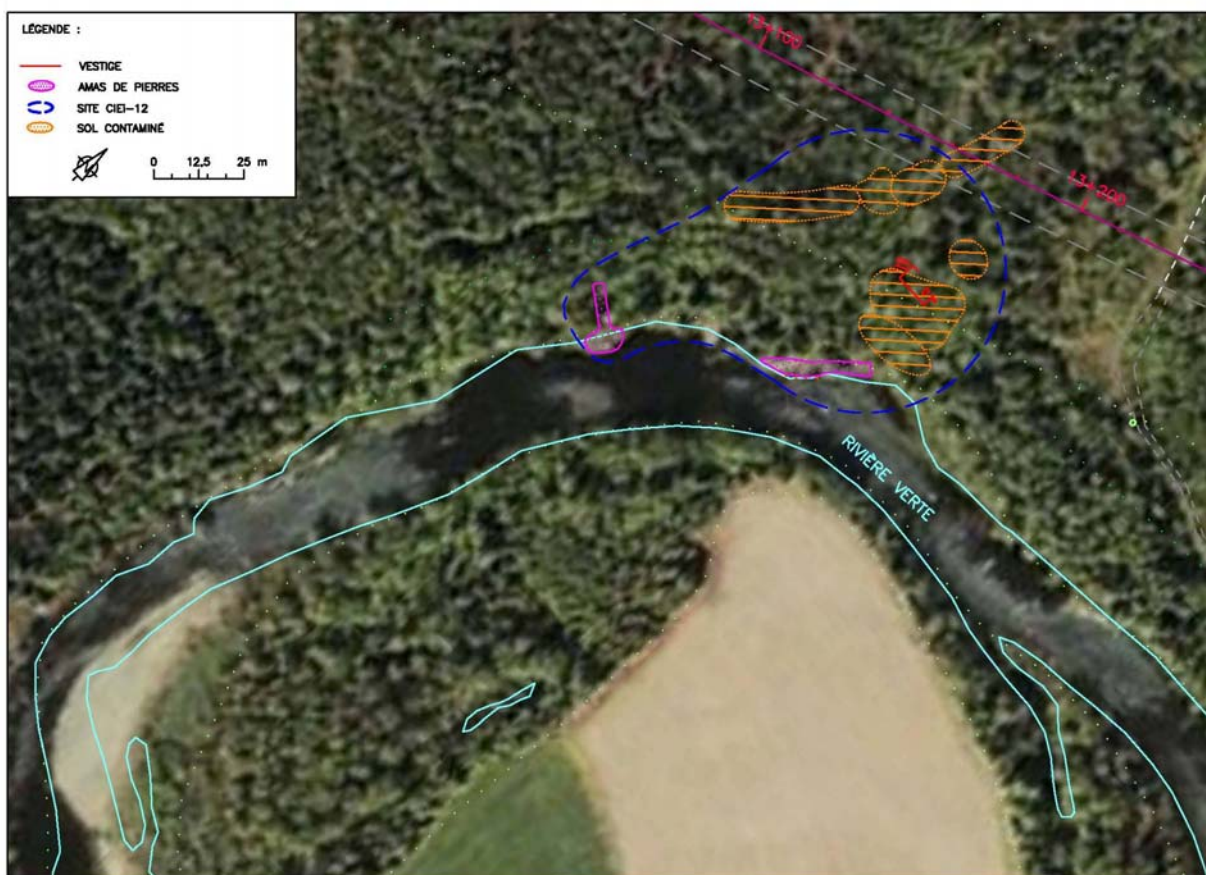


Figure 13 : Superposition d'une photographie aérienne actuelle (GoogleEarth) et de l'emprise de l'autoroute 20 et des vestiges découverts

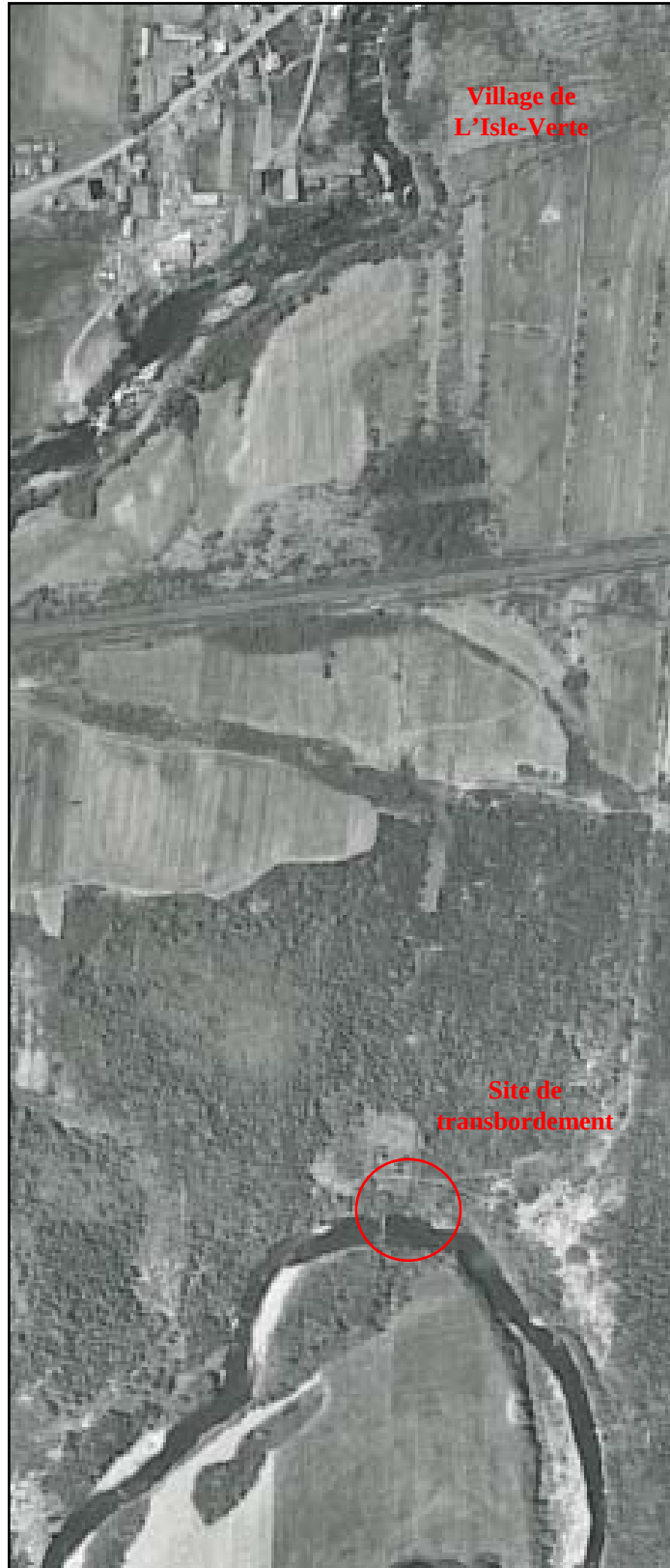


Figure 14 : Localisation du site de transbordement par rapport au village de L'Isle-Verte



Figure 15 : Plan annexé à la vente d'un terrain à la Brown Corporation, 15 septembre 1915 (Foisy 1915)

CONSTRUCTION DE LA CHAUSSEE DE
L'AUTOROUTE 20
TRONÇON ROUTE DU CÔTEAU-DES-
ÉRABLES À LA ROUTE DE LA STATION
Projet MTQ n°154-90-0100
(6501-11-AD01)

INVENTAIRE ARCHÉOLOGIQUE
LOCALISATION DES SONDAGES ET DES
VESTIGES DU SITE CIEi-12

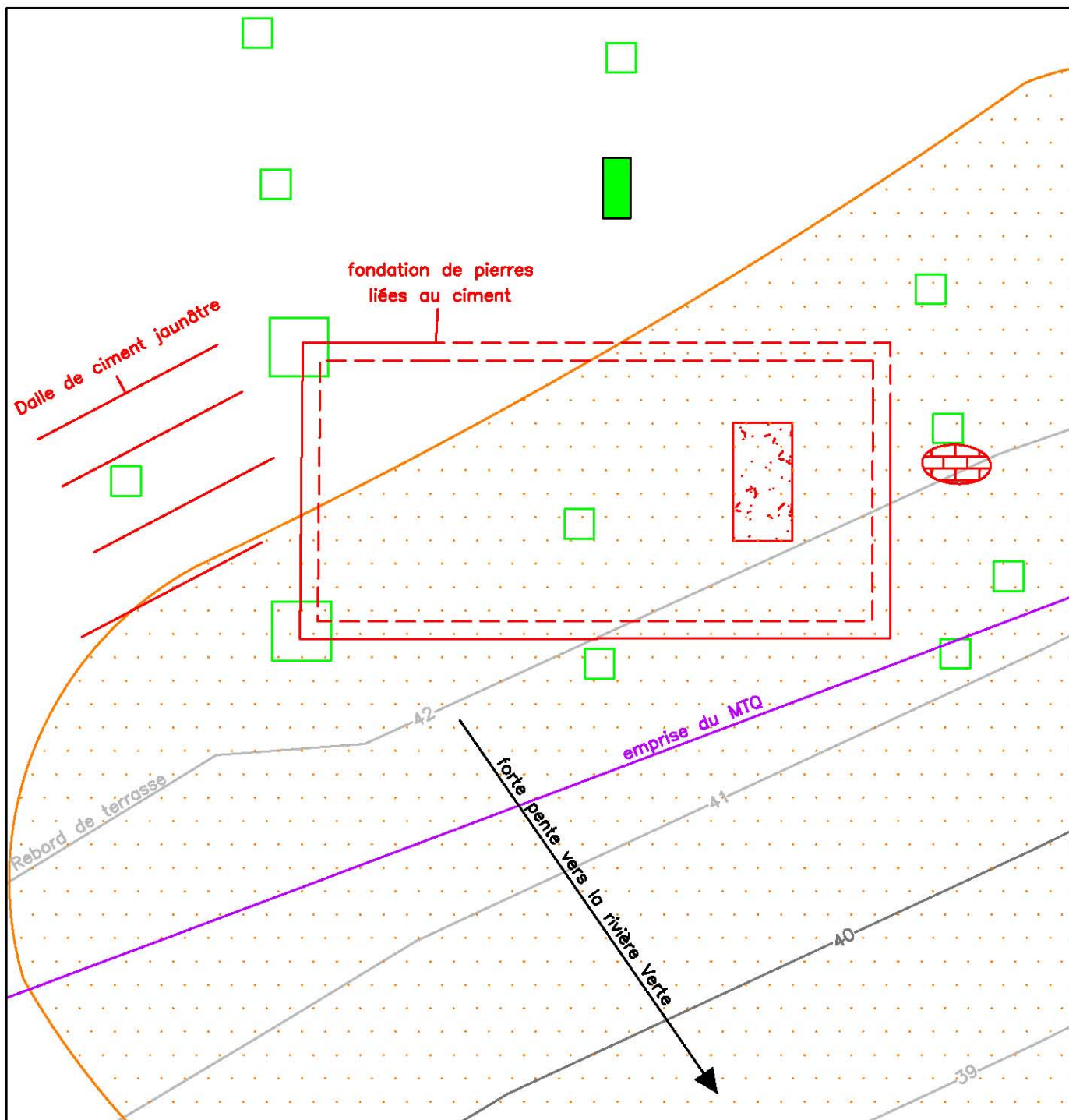
PLAN 9

- 13+100 EMPRISE DU MTQ ET CHÂINAGE
- 13+120 LIGNE DE CENTRE ET CHÂINAGE
- SONDAGE POSITIF
- SONDAGE NÉGATIF
- VESTIGE
- AMAS DE PIERRES
- PLANCHE DE BOIS
- - - EXTRAPOLATION DE VESTIGE
- SITE CIEi-12
- SOL CONTAMINÉ

0 5 10 m
ÉCHELLE 1 : 500



Sources : Cartes électroniques reçues du ministère des Transports
du Québec, fichiers 0100-EL.dwg, 0100-AL.dwg et
0100-EE.dwg



CONSTRUCTION DE LA CHAUSSÉE DE L'AUTOROUTE 20, TRONÇON ROUTE DU CÔTEAU-DES-ÉRABLES
À LA ROUTE DE LA STATION – Projet MTQ n° 154-90-0100 (6501-11-AD01)

INVENTAIRE ARCHÉOLOGIQUE
DÉTAILS DES VESTIGES DU SITE CIEi-12
PLAN 10

- | | | | |
|--|-----------------|--|--------------------------|
| | SONDAGE POSITIF | | AMAS DE BRIQUE |
| | SONDAGE NÉGATIF | | EXTRAPOLATION DE VESTIGE |
| | VESTIGE | | SOL CONTAMINÉ |
| | BÉTON | | |

0 1 2 m
ÉCHELLE : 1:100



MTQ1123

ethnoscop

Source : Cartes électroniques reçues du ministère des Transports du Québec,
fichiers 0100-AL.dwg et 0100-EL.dwg

CONCLUSION ET RECOMMANDATIONS

Un projet routier du MTQ situé sur le territoire de la Direction du Bas-Saint-Laurent–Gaspésie–Îles-de-la-Madeleine a nécessité un inventaire archéologique au cours de l'été 2011, ainsi qu'une inspection visuelle le 23 février 2012 et un relevé des structures en mai 2012. Ce projet couvrait une emprise de 10,3 km de longueur dans laquelle des inspections visuelles et des sondages archéologiques ont été réalisés. Au total, 724 sondages ont été excavés dans l'emprise du projet; ils ont mené à la découverte d'un site archéologique qui a été évalué et auquel le code Borden CIEi-12 a été attribué. Celui-ci correspond à un site de transbordement de bois entre la rivière Verte et un chemin de fer attenant. La compagnie forestière Brown Corporation aurait exploité ces équipements de 1915 à 1924.

Nous considérons que l'évaluation de ce site et la recherche historique ont permis d'en recueillir les éléments les plus importants, d'en connaître la fonction et de le dater. L'inventaire n'a permis la découverte d'aucun autre site archéologique, donc aucune intervention supplémentaire n'est jugée nécessaire. Le MTQ peut par conséquent procéder aux travaux de construction prévus, sans contrainte du point de vue de l'archéologie.

OUVRAGES ET DOCUMENTS CONSULTÉS

ARSENAULT, Daniel

- 1992 *Inventaire archéologique, héliport Saint-Georges-de-Cacouna, chemin Coteau-des-Érables, etc.*, Ministère des Transports du Québec. Rapport inédit.

BÉLANGER, René

- 1987 *Rivière des Vases, inventaire archéologique*, Ministère des Affaires culturelles, 90 p. Rapport inédit.

BELZILE, Eusèbe

- 1948 Vente de la Brown Corporation à Jean-Marie Bertrand, 7 février 1948, Greffe Eusèbe Belzile, Registre foncier du Québec, District de Témiscouat, enregistrement n° 106255.

BILODEAU, Robert

- 1997 *Inventaires archéologiques de différents projets d'infrastructures routières en Gaspésie, Bas-Saint-Laurent, Mauricie, à Québec et au Lac-Saint-Jean, juin-septembre 1996*, Ministère des Transports du Québec. Rapport inédit.

CHALIFOUX, Éric, et Adrian BURKE

- 1995 « L'occupation préhistorique du Témiscouata (est du Québec), un lieu de portage entre deux grandes voies de circulation », dans BALAC, Anne-Marie, et autres (dir.), *Archéologies québécoises*, Montréal, Recherches amérindiennes au Québec, p. 237-270. (Paléo-Québec; 23).

CHALIFOUX, Éric, Adrian L. BURKE et Claude CHAPDELAINE

- 1998 *La préhistoire du Témiscouata : occupations amérindiennes dans la haute vallée de Wolastokuk*, Montréal, Recherches amérindiennes au Québec, 155 p. (Paléo-Québec; 26).

CHAPDELAINE, Claude

- 1995 « Les Iroquoiens de l'est de la vallée du Saint-Laurent », dans BALAC, Anne-Marie, et autres (dir.), *Archéologies québécoises*, Montréal, Recherches amérindiennes au Québec, p. 161-184. (Paléo-Québec; 23).
- 1991 *Rapport d'évaluation de sites préhistoriques du Témiscouata*, Ministère des Affaires culturelles. Rapport inédit.
- 1990 *La région du lac Témiscouata, un carrefour préhistorique à l'ombre des grandes voies de communication*, Université de Montréal, Département d'anthropologie. Rapport inédit.

OUVRAGES ET DOCUMENTS CONSULTÉS

CHAPDELAINE, Claude, et Greg. G. KENNEDY

1990 « The identity of the prehistoric occupants of the Temiscouata area », *Papers of the Twenty-First Algonquian Conference*, Ottawa Carleton University, p. 72-83.

CÔTÉ, Dany

1999 *Histoire de l'industrie forestière du Saguenay – Lac-Saint-Jean : au cœur de l'économie régionale depuis plus de 150 ans 1838-1988*, Alma, Société d'histoire du Lac-Saint-Jean.

DUCHAINE, Désirée-Emmanuelle

2011 *Inventaires archéologiques (été 2009). Direction du Bas-Saint-Laurent–Gaspésie–Îles-de-la-Madeleine*, Ministère des Transports du Québec. Rapport inédit.

DUMAIS, Pierre

1979 *Les schèmes d'établissement préhistoriques au sud de l'estuaire du Saint-Laurent*, Mémoire, Université de Montréal, Département d'anthropologie, 340 pages.

DUVAL, Michel

1971 *Compte rendu de la prospection de l'est de la péninsule gaspésienne, années 1969-1970*, Ministère des Affaires culturelles. Rapport inédit.

ETHNOSCOP

2011 *Projet construction de l'autoroute 20, tronçon Saint-Georges-de-Cacouna–L'Isle-Verte. Inventaire archéologique (2007)*, Ministère des Transports du Québec, Direction du Bas-Saint-Laurent–Gaspésie–Îles-de-la-Madeleine, Direction générale de Québec et de l'Est. Rapport inédit.

1992 *Inventaire archéologique, poste Cacouna à 120-125 kV et dérivation à 120 kV, poste Causapscal à 120-25 kV et remplacement de la ligne Amqui/Causapscal*, Hydro-Québec. Rapport inédit.

1990 *Nouveau poste St-Arsène à 120 kV et sa ligne d'alimentation : étude de potentiel archéologique*, Hydro-Québec, région Matapédia.

1983 *Étude de potentiel et inventaire archéologiques. Projet d'interconnexion avec le Nouveau-Brunswick, ligne à 315 kV, Rivière-du-Loup–Madawasca–Nouveau-Brunswick*, Hydro-Québec, 4 cartes, 2 vol., 129 pages.

1980 *Gros Cacouna. Évaluation du potentiel archéologique, automne 1979*, Musées nationaux du Canada. Rapport inédit.

OUVRAGES ET DOCUMENTS CONSULTÉS

FOISY, Joseph-Alyre

1915a Bail de Joseph Têtu Bertrand à la compagnie Brown Corporation pour une lisière de 10 pieds sur la rivière Verte, 15 septembre 1915, Greffe Joseph-Alyre Foisy, Registre foncier du Québec, District de Témiscouata, enregistrement n° 51676.

FOISY, Joseph-Alyre

1915b Vente Joseph Têtu Bertrand à la compagnie Brown Corporation, 15 septembre 1915, Greffe Joseph-Alyre Foisy, Registre foncier du Québec, District de Témiscouata, enregistrement n° 51677.

FONTAINE, P.-H.

1964 *Inventaire de la collecte de surface de 1964 sur le site DaEi-1*, [manuscrit], Ministère de la Culture et des Communications, n. p.

FORTIN, Jean-Charles et Antonio LECHASSEUR

1993 *Histoire du Bas-Saint-Laurent*, Québec, Institut québécois de recherche sur la culture.

GAUMOND, Michel

1965 *Notes de terrain manuscrites de 1959 à 1965*, [manuscrit], Ministère des Affaires culturelles, n. p.

GAUVREAU, Charles A.

1913 *Option pour la construction d'une voie d'évitement à la rivière Verte, de Joseph Têtu Bertrand à Quebec & St. Maurice Industrial Company*, 6 décembre 1913, Greffe Charles A. Gauvreau, Registre foncier du Québec, District de Témiscouata, enregistrement n° 49070.

(IRDA) INSTITUT DE RECHERCHE ET DE DÉVELOPPEMENT EN AGROENVIRONNEMENT

1999 *Carte pédologique 21N14-201*. Format PDF.

LAFORTE, Esther

1994a *Inventaire archéologique Bas-Saint-Laurent, Gaspésie, Saguenay–Lac-Saint-Jean*, Ministère des Transports du Québec, Direction des études environnementales Est. Rapport inédit.

1994b *Inventaire archéologique Bas-Saint-Laurent et Gaspésie, été 1994*, Ministère des Transports du Québec, Direction générale de l'Est, Service du support technique. Rapport inédit.

OUVRAGES ET DOCUMENTS CONSULTÉS

LALANDE, Dominique

1991 *Fouilles archéologiques sur les sites historiques de l'île aux Basques, DaEh-4 et DaEh-5, 1990*. Université Laval, Québec, CELAT, 80 pages. Rapport inédit.

1987 *Inspection visuelle de la baie de Gaspé, de la région de Trois-Pistoles et de celle de Tadoussac, été 1987*, Québec, Université Laval, Centre interuniversitaire de recherche sur les lettres, les arts et les traditions (CELAT). Rapport inédit.

LVM-TECHNISOL

2008 « Rapport – Évaluation environnementale. Autoroute 20 – L'Isle-Verte », Correspondance avec M. Pierre Beaudoin, Ministère des Transports, 26 février 2008, 14 pages.

MARTIJN, Charles A.

1970 *Reconnaissance archéologique des îles du Bas-Saint-Laurent*, [manuscrit], Ministère des Affaires culturelles, n. p.

1964 *Preliminary Report: An Archaeological Reconnaissance in the Temiscouata Region of South-East Québec*, Ministère des Affaires culturelles. Rapport inédit.

PATRIMOINE EXPERTS

2003 *Inventaires archéologiques (été 2002), Direction de la Côte-Nord, Direction générale de Québec et de l'Est*, Ministère des Transports du Québec. Rapport inédit.

PINTAL, Jean-Yves

2008 *Inventaire archéologique. Projet de parc éolien MRC de Rivière-du-Loup*, SNC-Lavalin. Rapport inédit.

2007 *Inventaire archéologique. Projet de parc éolien dans la MRC de Rivière-du-Loup*, SNC-Lavalin. Rapport inédit.

2003 *Interventions archéologiques, Direction du Bas-Saint-Laurent–Gaspésie–Îles-de-la-Madeleine (été 2002)*, Ministère des Transports du Québec, Service du soutien technique. Rapport inédit.

1998 *Inventaires archéologiques, directions Bas-Saint-Laurent–Gaspésie–Îles-de-la-Madeleine, Saguenay–Lac-Saint-Jean, Côte-Nord*, Ministère des Transports du Québec. Rapport inédit.

OUVRAGES ET DOCUMENTS CONSULTÉS

PROULX, André

- 1973 *Rapport de reconnaissances archéologiques et ethnologiques du comté de Rivière-du-Loup, du 15 septembre au 1^{er} novembre 1973*, Rivière-du-Loup, Musée d'archéologie de l'Est-du-Québec. Rapport inédit.

ROUSSEAU, Gilles

- 2002 *Cour de circuit de l'Isle-Verte, lieu historique national du Palais-de-justice-de-l'Isle-Verte, sondages archéologiques 1998 et surveillance archéologique 2000*, Fondation du patrimoine de l'Isle-Verte. Rapport inédit.

- 1973 *Notes de terrain manuscrites, sites CkEk-1, DaEi-1, DaEi-8*, [manuscrit], Ministère des Affaires culturelles, n. p.

- 1972 *Rapport de reconnaissances archéologiques du tronçon de la route transgaspésienne entre l'Isle-Verte et Le Bic*, Société d'archéologie de Rivière-du-Loup. Rapport inédit.

ROUSSEAU, Gilles, et autres

- 1985 *Projet de l'île Verte, inventaire archéologique dans le cadre de l'étude d'impact sur l'environnement*, Hydro-Québec. Rapport inédit.

RURALYS

- 2011a *Inventaire et surveillance archéologique Maison Louis-Bertrand, l'Isle-Verte (DaEi-20)*, Université du Québec à Rimouski, 36 pages. Rapport inédit.

- 2011b *Inventaires archéologiques (2010). Direction du Bas-Saint-Laurent–Gaspésie–Îles-de-la-Madeleine*, Ministère des Transports du Québec. Rapport inédit.

- 2009 *Projet d'enfouissement des réseaux câblés de distribution dans le secteur du phare, Île Verte. Surveillance archéologique (printemps 2009)*, Hydro-Québec. Rapport inédit.

TREMBLAY, Roland

- 1998 « Le site de l'anse à la Vache et le mitan du Sylvicole supérieur dans l'estuaire du Saint-Laurent », dans TREMBLAY, Roland (dir.), *L'éveilleur et l'ambassadeur : essais archéologiques et ethnohistoriques en hommage à Charles A. Martijn*, Montréal, Recherches amérindiennes au Québec, p. 91-125. (Paléo-Québec; 27).

- 1995 *Rapport des activités archéologiques menées à l'île Verte, été 1994*. MCCQ, 52 pages. Rapport inédit.

OUVRAGES ET DOCUMENTS CONSULTÉS

1993 *Rapport des activités archéologiques menées à l'île Verte, été 1992*, Université de Montréal, Département d'anthropologie. Rapport inédit.

1991 *Rapport des activités archéologiques menées à l'île Verte, été 1991*, Ministère des Affaires culturelles, ms.

TREMBLAY, Roland, et J.-B. VAILLANCOURT

1994 *Rapport des activités archéologiques menées sur les îles du Bas-Saint-Laurent, été 1993*, Université de Montréal, Département d'anthropologie. Rapport inédit.

Annexe A
Catalogue des photographies

Projet : MTQ, Direction du Bas-Saint-Laurent-Gaspésie-Îles-de-la-Madeleine, Prolongement de l'autoroute 20

Archéologue : Michel Plourde

Film n° : 154-90-0100-11-NUM1

Type de film : Numérique

Date	Cliché	Négatif	Identification	Description	Orientation
28-09-2011	1		154-90-0100-001	Ch. 12 + 200, extrémité nord de l'emprise, vue générale	S.
28-09-2011	2		154-90-0100-002	Ch. 12 + 215, extrémité nord de l'emprise, profil de sondage	N.
28-09-2011	3		154-90-0100-003	Ch. 12 + 300, moitié nord de l'emprise, vue générale	S.
28-09-2011	4		154-90-0100-004	Ch. 12 + 420, sabot de Denver sur rail	-
28-09-2011	5		154-90-0100-005	Ch. 12 + 240, voie ferrée de desserte	N.
28-09-2011	6		154-90-0100-006	Ch. 12 + 240, extrémité nord de l'emprise, vue générale. Pont de chemin de fer enjambant la rivière Verte	E.
28-09-2011	7		154-90-0100-007	Ch. 12 + 680, moitié nord de l'emprise, vue générale	S.-E.
28-09-2011	8		154-90-0100-008	Ch. 12 + 680, centre-ligne, profil de sondage	N.
28-09-2011	9		154-90-0100-009	Ch. 12 + 680, centre-ligne, profil de sondage	N.
28-09-2011	10		154-90-0100-010	Ch. 12 + 680, moitié sud de l'emprise, vue générale	E.-N.-E.
28-09-2011	11		154-90-0100-011	Ch. 12 + 730, moitié nord de l'emprise, vue générale	E.
28-09-2011	12		154-90-0100-012	Ch. 12 + 730, extrémité nord de l'emprise, profil de sondage	N.
28-09-2011	13		154-90-0100-013	Ch. 12 + 900, extrémité nord de l'emprise, vue générale de la desserte ch. 392 + 500	N.
28-09-2011	14		154-90-0100-021	Ch. 12 + 600, extrémité sud de l'emprise, vue générale	S.
28-09-2011	15		154-90-0100-022	Ch. 12 + 560, extrémité nord de l'emprise, vue générale	N.
28-09-2011	16		154-90-0100-023	Ch. 14 + 400, centre-ligne, vue générale	O.
28-09-2011	17		154-90-0100-024	Ch. 13 + 600, centre-ligne, aperçu de la surface du sol (copeaux de bois déchiqueté)	-
28-09-2011	18		154-90-0100-025	Ch. 13 + 750, centre-ligne, vue générale	N.
28-09-2011	19		154-90-0100-026	Ch. 13 + 750, centre-ligne, profil de sondage	N.
28-09-2011	20		154-90-0100-027	Ch. 13 + 850, centre-ligne, vue générale	O.
28-09-2011	21		154-90-0100-028	Pause	-
28-09-2011	22		154-90-0100-029	Ch. 13 + 420, centre-ligne, vue générale	O.
29-09-2011	23		154-90-0100-030	Ch. 19 + 500, centre-ligne, vue générale	O.-N.-O.
29-09-2011	24		154-90-0100-031	Ch. 19 + 500, moitié sud de l'emprise, vue générale	E.-N.-E.
29-09-2011	25		154-90-0100-032	Ch. 19 + 500, extrémité sud de l'emprise, profil de sondage	N.
29-09-2011	26		154-90-0100-033	Ch. 19 + 840, moitié sud de l'emprise, vue générale	N.
29-09-2011	27		154-90-0100-034	Ch. 19 + 855, extrémité sud de l'emprise, profil de sondage	N.
29-09-2011	28		154-90-0100-035	Ch. 20 + 180, extrémité sud de l'emprise, profil de sondage	N.
29-09-2011	29		154-90-0100-036	Ch. 20 + 380, moitié sud de l'emprise, vue générale	O.
29-09-2011	30		154-90-0100-037	Ch. 19 + 500, moitié nord de l'emprise, vue générale	S.
29-09-2011	31		154-90-0100-038	Ch. 21 + 300, moitié nord de l'emprise, vue générale	O.
29-09-2011	32		154-90-0100-039	Ch. 21 + 140, moitié sud de l'emprise, vue générale	O.-N.-O.
29-09-2011	33		154-90-0100-040	Ch. 21 + 140, centre-ligne, paroi de sondage	N.
29-09-2011	34		154-90-0100-041	Ch. 18 + 720, traversée d'un ponceau	-

Date	Cliché	Négatif	Identification	Description	Orientation
29-09-2011	35		154-90-0100-042	Ch. 18 + 780, moitié nord de l'emprise, vue générale	O.
29-09-2011	36		154-90-0100-043	Ch. 18 + 780, moitié nord de l'emprise, vue générale	N.-O.
30-09-2011	37		154-90-0100-044	Ch. 19 + 370, extrémité nord de l'emprise, vue générale	S.-O.
30-09-2011	38		154-90-0100-045	Ch. 60 + 000, côté ouest route du 1 ^{er} -Rang, vue générale	N.-O.
30-09-2011	39		154-90-0100-046	Ch. 60 + 020, côté ouest route du 1 ^{er} -Rang, profil de sondage	N.
30-09-2011	40		154-90-0100-047	Ch. 60 + 860, côté est route du 1 ^{er} -Rang, vue générale	S.-E.
30-09-2011	41		154-90-0100-048	Ch. 60 + 540, côté est route du 1 ^{er} -Rang, vue générale	O.
30-09-2011	42		154-90-0100-049	Ch. 60 + 860, côté ouest route du 1 ^{er} -Rang, vue générale	S.-E.
30-09-2011	43		154-90-0100-050	Ch. 60 + 860, côté ouest route du 1 ^{er} -Rang, profil de sondage	N.
30-09-2011	44		154-90-0100-051	Ch. 18 + 700, centre-ligne, vue générale	E.-N.-E.
30-09-2011	45		154-90-0100-052	Ch. 18 + 700, centre-ligne, vue générale	O.-S.-O.
30-09-2011	46		154-90-0100-053	Ch. 18 + 320, centre-ligne, profil de sondage	N.
30-09-2011	47		154-90-0100-054	Ch. 18 + 300, alignement de pierres	S.-E.
30-09-2011	48		154-90-0100-055	Ch. 18 + 120, centre-ligne, vue générale	S.-O.
30-09-2011	49		154-90-0100-056	Pause. De gauche à droite : D. Beaumier, P. Angéli, M. Lamarche, E. Brien, V. Rousseau, L.-C. P.-Bolduc, T. Pelletier	-
30-09-2011	50		154-90-0100-057	Ch. 17 + 800, moitié nord de l'emprise, vue générale	O.
30-09-2011	51		154-90-0100-058	Ch. 90 + 400, chemin du Coteau-du-Tuf, vue générale	S.-O.
30-09-2011	52		154-90-0100-059	Ch. 90 + 400, chemin du Coteau-du-Tuf, vue générale	N.-E.
01-10-2011	53		154-90-0100-060	Ch. 16 + 169, moitié nord de l'emprise, vue générale	N.-E.
01-10-2011	54		154-90-0100-061	Ch. 16 + 800, extrémité nord de l'emprise, rive gauche de la rivière à Girard, vue générale	E.
01-10-2011	55		154-90-0100-062	Ch. 16 + 800, extrémité nord de l'emprise, rive gauche de la rivière à Girard, profil de sondage	N.
01-10-2011	56		154-90-0100-063	Ch. 16 + 840, extrémité sud de l'emprise, vue générale	S.
01-10-2011	57		154-90-0100-064	Ch. 16 + 840, extrémité sud de l'emprise, vue générale	N.
01-10-2011	58		154-90-0100-065	Traversée de la rivière à Girard, E. Brien	-
01-10-2011	59		154-90-0100-066	Traversée de la rivière à Girard, E. Brien	-
01-10-2011	60		154-90-0100-067	Traversée de la rivière à Girard, M. Lamarche	-
01-10-2011	61		154-90-0100-068	Traversée de la rivière à Girard, M. Lamarche	-
01-10-2011	62		154-90-0100-069	Ch. 17 + 240, vue générale	S.
01-10-2011	63		154-90-0100-070	Ch. 17 + 240, vue générale	N.
01-10-2011	64		154-90-0100-071	Ch. 14 + 700, vue générale	E.
01-10-2011	65		154-90-0100-072	Ch. 15 + 180, centre-ligne, profil de sondage	N.
04-10-2011	66		154-90-0100-073	Ch. 15 + 360, vue générale	S.-O.
04-10-2011	67		154-90-0100-074	Ch. 15 + 380, profil de sondage	N.
04-10-2011	68		154-90-0100-075	Ch. 15 + 380, profil de sondage	N.
04-10-2011	69		154-90-0100-076	Ch. 15 + 790, centre-ligne, vue générale	N.
04-10-2011	70		154-90-0100-077	Ch. 15 + 410, vue générale, rive droite de la branche Guay	S.-O.

Projet : MTQ, Direction du Bas-Saint-Laurent-Gaspésie-Îles-de-la-Madeleine, Prolongement de l'autoroute 20

Archéologue : Michel Plourde
Tommy-Simon
Pelletier

Film n° : CIEi-12-11-NUM1

Type de film : Numérique

Date	Cliché	Négatif	Identification	Description	Orientation
28-09-2011	1		154-90-0100-014	Ch. 13 + 100, extrémité nord de l'emprise, vue générale	E.
28-09-2011	2		154-90-0100-015	Ch. 13 + 175, extrémité sud de l'emprise, vue en plan oblique d'un sondage au centre d'un vestige de maçonnerie (moulin?)	-
28-09-2011	3		154-90-0100-016	Ch. 13 + 175, vue d'une structure vis-à-vis du rebord d'une terrasse surplombant la rivière Verte	O.
28-09-2011	4		154-90-0100-017	Ch. 13 + 175, vue du coin sud-ouest d'une structure vis-à-vis du rebord d'une terrasse surplombant la rivière Verte	N.-E.
28-09-2011	5		154-90-0100-018	Ch. 13 + 175, vue du coin sud-ouest d'une structure vis-à-vis du rebord d'une terrasse surplombant la rivière Verte	N.-O.
28-09-2011	6		154-90-0100-019	Ch. 13 + 175, assise de béton avec ancrages en fer fileté	E.
28-09-2011	7		154-90-0100-020	Ch. 13 + 175, coin nord-ouest de la structure?	O.
15-05-2012	8		100-2040	Ch. 13 + 175, coin sud-ouest du bâtiment avec plancher de béton	N.
15-05-2012	9		100-2041	id. détail du plancher	N.
15-05-2012	10		100-2042	Coupe stratigraphique à l'est du bâtiment	O.
15-05-2012	11		100-2043	Coupe stratigraphique à l'est du bâtiment	O.
15-05-2012	12		100-2044	Coupe stratigraphique à l'est du bâtiment	O.
15-05-2012	13		100-2045	Divers artefacts recueillis sur le site	-
15-05-2012	14		100-2046	Base de béton pour encrenir une machine	O.
15-05-2012	15		100-2047	Détail d'une attache coulée dans le béton	O.
15-05-2012	16		100-2048	Amas de pierre Est ; pièce de bois immergée dans la rivière	O.
15-05-2012	17		100-2049	Amas de pierre Est ; pièce de bois immergée dans la rivière	S.
15-05-2012	18		100-2050	Amas de pierre Est ; pièce de bois immergée dans la rivière	S.
15-05-2012	19		100-2051	Amas de pierre sur la rive sud, vis-à-vis celui à l'est	S.
15-05-2012	20		100-2052	Deux pièces de bois submergées (amas est)	S.
15-05-2012	21		100-2053	Deux pièces de bois submergées (amas est)	S.
15-05-2012	22		100-2054	Amas de pierre Est, rive nord	E.
15-05-2012	23		100-2055	Amas de pierre Est, rives sud et nord	S.
15-05-2012	24		100-2056	Amas de pierre Ouest ; les rubans marquent des tiges de fer	N.-N.-E.
15-05-2012	25		100-2057	Détail des tiges de fer bouleversées à travers les pierres	O.
15-05-2012	26		100-2058	Amas de pierre ouest	N.-E.
15-05-2012	27		100-2059	Rive sud de la rivière vis-à-vis l'amas de pierre Ouest	S.
15-05-2012	28		100-2060	Vue de l'amas de pierre Est à partir de celui à l'Ouest	E.

Annexe B
Inventaire des artefacts
du site ClEi-12

Inventaire des artefacts et écofacts

Site : Autoroute 20
Code : MTQ1123

Archéologue : Michel Plourde
Analyste : Isabelle Hade

Date : janvier 2012
Collection :

Lot	Code mat.	Matériau	Objet	No. frag.	No. obj.	Code fonction	Fonction	Intégrité	Commentaires	No. Bte	No. Photo-Annexe
km 13+175	1.1.1.3	TCG sans glaçure	brique	3	3	4.7.1.2	Matériaux de base-divers	Frag	Fragments à pâte orangée dont une est plus pâle. Un fragment de 10 cm de largeur sur 6 cm de hauteur avec un losange en creux sur une face. Un fragment de 7 cm de hauteur avec une marque en relief dans un creux sur une face: «[...]BERT». Un fragment plus pâle de 10 cm de largeur sur 7 cm de hauteur avec une inscription en creux sur une face: «CAST[...]». Non conservé.		A
km 13+175	4.4.3	Scories	scorie	5	-	7.4	Témoins de combustion	Frag	Fragments. Non conservé.		B
km 13+175	3.2.2	Métal étamé	canette de boisson gazeuse	1	1	4.1.4	Alimentation, conservation	Comp	Canette cylindrique avec le dessin d'un citron de chaque côté. Inscription: John Collins-284 ml- L'aristocrate de bossin gazeuse-Canasda St-Jean Québec. Inscription en relief sur le dessus: SVP la canette vide a la poubelle- Please do not litter. Non conservé.		C
km 13+175	2.2.1.1	Verre teinté rég. vert	bouteille de boisson gazeuse	8	1	4.1.4	Alimentation, conservation	Comp	Fragments jointifs de bouteille avec lèvre à capsule, 24 cm de hauteur, PEPSI COLA moulé en relief sur la paroi. Non conservé.		D
S21	2.2.1.1	Verre teinté rég. vert	Tube de verre	2	1	7.1	Indéterminé	Frag	Tube moulé fragmentaire de 7,1 cm de long, possédant un diamètre extérieur de 1,5 cm et un intérieur de 1 cm. Non conservé.		E
S23	5.1.1	Os	Os grand mammifère	1	1	6.1.1.1	Mammifère	Comp	Os complet sans marque de boucherie apparente. Non conservé.		F
S22	3.1.1.13	Fer tréfilé	Clou	1	1	4.7.2.3	Fixation-clou	Comp	15,3 cm de long. Non conservé.		G
Barrage	3.1.1.11	Fer forgé	Tige	1	1	7.1	Indéterminé	Comp	Tige de métal. Peut-être pour fixer des pièces de bois. 24,5 cm de longueur. Non conservé.		H
Barrage	3.1.1.13	Fer tréfilé	Clou	1	1	4.7.2.3	Fixation-clou	Comp	Clou de gros format. 33 cm de longueur. Style «spike». Non conservé.		I





Divers artefacts retrouvés sur le site CIEi-12 mais non conservés (CIEi-12-11-NUM1-13).

Annexe C
Fiche du site archéologique ClEi-12

Nom attribué au site : Aucun Code Borden : CIEi-12
Date de la découverte (jj/mm/aa) : 28/09/11
Longitude : 47° 59' 59.0' N. Latitude : 69° 20' 01.3' O.
Technique de localisation : GPS ☒ Arpentage ☒ Autre : _____
N° photo aérienne : Q04118_078 Échelle : 1;15000 Année : 2004
N° carte topographique : 21 N/14 Échelle : 1/50 000 Année : Ind.
Municipalité : L'Isle-Verte MRC : Rivière-du-Loup
Canton : Seigneurie de L'Isle-Verte Lot : 211P
Nom du propriétaire : Ministère des Transports
Adresse du propriétaire : _____
Altitude/mer : 32,0 (m) Altitude/cours/plan d'eau : 4,0 (m) Nom : Rivière Verte
Nom bassin hydrographique : Fleuve Saint-Laurent

DESCRIPTION

Statut légal : Oui ☐ Non ☒ Catégorie : _____
Superficie du site (m²) : Plus de 30 000 Dimensions (m) : Inconnues
Nombre d'aires d'occupation : Inconnu
Position du site dans le sol : Stratifié ☒ Surface ☐
Identification culturelle/chronologique :
1. Euroquébécois 1900-1950 2. _____
3. _____ 4. _____
Datation du site : 1913-1924 Absolue ☐ Relative ☒ Référence : Archives
État du site : Intact : Oui ☐ Non ☒ Perturbé (%) : 25,0? Détruit (%) : 75,0
Inventorié (%) : 10,0? Fouillé (%) : 0,0
Intérêt du site : État ☐ App. cult. ☒ Rareté ☒
Vulnérabilité ☐ Recherche ☐ Autre : _____
Numéro des photographies au catalogue : _____

DESCRIPTION (suite)

1. Description de l'environnement naturel et anthropique :

Secteur relativement plat, localisé dans un coude de la rive nord de la rivière Verte. Une photographie aérienne datant de 1925 permet de constater la présence d'éclaircies et de bâtiments entourés d'une forêt. Une photo aérienne datant de 1963 permet de voir un barrage dans la rivière.

2. Description des points de repère géographiques ou anthropiques :

Le site se trouve dans l'axe de la rue des Buissons à L'Isle-Verte, au sud du village.

3. Position stratigraphique :

Les sondages ont montré une épaisse couche organique (15 à 30 cm d'épaisseur) superposée à un sable graveleux mal drainé.

4. Description des artefacts :

Objets domestiques tels que terre cuite grossière sans glaçure, métal étamé, scories et verre de bouteille vert.

5. Description des structures :

Fondation en maçonnerie de pierres liées au ciment fortement déstructurée. On trouve à l'intérieur du bâtiment, une dalle de ciment avec tiges métalliques filetées servant à fixer de la machinerie. Reste d'une cheminée de briques rouges vis-à-vis du mur est de la structure. Amas de pierres avec bois et tiges de métal (anciens quai et barrage)

6. Interprétations (type de site, saison d'occupation, fonction, associations, contexte historique, etc.) :

Site de transbordement de bois exploité de 1913 à 1924 par la compagnie forestière Quebec & Saint-Maurice Industrial Company puis par la Brown Corporation. Les vestiges découverts lors de l'inventaire correspondraient à un bâtiment abritant de la machinerie assurant le fonctionnement d'un convoyeur transportant le bois vers un train. On trouve également les vestiges d'un barrage.

7. Description des moyens de protection temporaires mis en œuvre :

Aucun.

8. Autres commentaires :

Les vestiges mis au jour lors de l'inventaire, les recherches documentaires et les relevés du MTQ de zones contaminées révèlent assez un bon portrait du site. Comme il s'agit de l'unique site de ce type dans un rayon de 50 km et qu'il témoigne d'une facette particulière de l'industrie locale du début du XX^e siècle, nous avons demandé qu'un code Borden lui soit attribué.

RECOMMANDATIONS

Protection :	Oui ☐	Non ☒	Moyens :	_____
Inventaire :	Oui ☐	Non ☒	Superficie :	_____
Fouille :	Oui ☐	Non ☒	Superficie :	_____

Rimouski, le 26 février 2008

Monsieur Pierre Beaudoin, ing., M.Ing.
Ministère des Transports du Québec
Centre régional
46, 1^{re} Rue Est
Rimouski (Québec) G5L 2G1

MINISTÈRE DES TRANSPORTS DIRECTION TERRITORIALE	
VOIR	VU
31-23	
DIRECTION	
INV. ET PLANS	
PROJET	
GESTION	
PERS. AMEL.	
LIANS	
03 MARS 2008	
Dossier	
REBUT	

OBJET : Rapport - Évaluation environnementale
Autoroute 20 – L'Isle-verte
V/Réf. : Projet no° 154-900-100 / Mandat no° 6501-07-KZ01
N/Réf. : P014711.0141

Monsieur,

LVM-Technisol a été mandatée par le ministère des Transports du Québec (MTQ) pour effectuer une évaluation des risques de contamination des emprises du MTQ dans le cadre du projet d'aménagement de l'autoroute 20 à L'Isle-Verte.

Cette étude a comporté en des recherches historiques ainsi qu'en une visite du secteur afin d'identifier, le cas échéant, les situations qui induisent des risques de contamination des emprises des travaux projetés ainsi qu'un rapport colligeant l'ensemble des informations recueillies.

Les recherches ont consistées en l'étude des photographies aériennes antérieures et récentes, en la consultation de divers documents incluant des titres de propriété, des rôles d'évaluations, des rapports et cartes géologiques et géotechniques, des dossiers d'entreprises, des rapports environnementaux antérieurs, des inventaires environnementaux et autres informations réglementaires disponibles, la consultation des dossiers environnementaux provinciaux et municipaux ainsi que l'inventaire concernant l'entreposage des produits pétroliers de la Régie du Bâtiment du Québec (RBQ).

De plus, des visites du secteur ont été effectuées entre le 29 janvier et le 7 février 2008 afin d'obtenir une description des propriétés, des bâtiments et des activités se déroulant dans le secteur à l'étude, incluant la prise de photographies pertinentes, l'inventaire des matières dangereuses et des réservoirs de stockage qui pourraient induire des risques de contamination des emprises. Il est à noter qu'au moment des visites un couvert de neige recouvrait le sol. Des entrevues avec des personnes-ressources possédant une connaissance historique du secteur ont été réalisées. Les informations recueillies lors de la visite des terrains ont été consignées dans une liste de contrôle et ont permis de vérifier, corroborer et/ou compléter les renseignements obtenus lors de la revue des dossiers.

DESCRIPTION DU SECTEUR À L'ÉTUDE

Le secteur à l'étude est composé des emprises du MTQ du tracé projeté de la future autoroute 20 à L'Isle-Verte et des routes et bretelles connexes. La figure 1, présentée en annexe, montre en bleu le tracé de l'autoroute et les routes connexes projetées qui feront l'objet de travaux.

À la lumière des recherches et investigations réalisées dans le secteur à l'étude, deux (2) zones présentant des risques de contamination plus élevés et nécessitant des investigations plus poussées ont été identifiées. La localisation de ces zones est présentée aux figures 2 et 3. La première zone est située dans le secteur des installations de la compagnie *Tourbière Réal Michaud et fils inc.* (lot 73, 75, 78 et 79) et de l'autoroute 20 et son emprise projeté incluant aussi une voie de desserte. La deuxième zone est située à proximité de la Rivière Verte sur le lot 211-P.

ZONE 1 (Secteur des installations de la compagnie *Tourbière Réal Michaud et fils inc.*)

La zone 1 (voir figure 2) est située dans le secteur des installations de la compagnie *Tourbière Réal Michaud et fils inc.* et concerne les lots 73, 75, 78 et 79. Ce secteur se retrouve en bordure d'un site d'extraction de la tourbe et sera occupé en partie par la future emprise de l'autoroute 20 et d'une voie de desserte. Les chaînages approximatifs, pour les tronçons visés sont respectivement pour l'autoroute 20 et la voie de desserte, 18+720 et 348+680. Sur le site des opérations de la compagnie, on retrouve divers petits bâtiments servant aux activités de l'entreprise. Ceux-ci sont situés en amont hydraulique de la future emprise de l'autoroute 20 et de la voie de desserte, dont le plus près se situe à environ 20 mètres au sud-est celle-ci. Selon les informations obtenues lors de la visite du site, cette entreprise est en opération, sur ce site, depuis trois générations, soit depuis 1947. Les propriétaires du site ont confirmés effectuer de la maintenance mécanique de tracteurs sur le site, près des bâtiments de service. De plus, on retrouve également plusieurs réservoirs de produits pétroliers sur le site, toujours près des bâtiments de service. Certains indices de contaminations de surface des sols, avec des produits pétroliers, ont aussi été observés lors de la visite du site. Des photos montrant les installations de la compagnie *Tourbière Réal Michaud et fils inc.* sont présentées en annexe.

À la lumière de ces informations, la zone 1 présente un risque modéré à élevé de contamination des sols et de l'eau souterraine dans l'emprise du MTQ. Si des travaux d'excavation sont prévus dans ce secteur, nous recommandons de procéder à une caractérisation environnementale des sols et de l'eau souterraine au préalable.

Enfin, vous retrouverez sur le plan de la figure 2, la localisation d'une zone de remblai composé essentiellement de souches et de racines d'arbres récoltés sur les champs de tourbe exploités. L'emplacement exact de ce remblai se situerait dans la partie nord de la cour d'entreposage de matériaux sec la compagnie *Tourbière Réal Michaud et fils inc.*, entre les chaînages 18+670 et 18+720. Ce remblai, dans sa partie nord, aurait une épaisseur maximale approximative de 4 mètres de hauteur. La présence de ce remblai est une préoccupation d'un point de vue géotechnique plus que d'un point de vue environnemental.

ZONE 2 (Secteur du lot 211-P près de la Rivière Verte)

La zone 2 (voir figure 3) est située sur le lot 211-P près de la Rivière Verte dans l'emprise projeté de l'autoroute 20 (chaînages approximatifs : entre 13+000 et 13+270). Selon les informations obtenues, ce lot a été la propriété de la compagnie forestière *Brown Corporation* de 1915 à 1948. Cette compagnie opérait sur ce site un centre de transbordement dans des wagons de bois qui avait été préalablement dravé dans le bassin versant de la Rivière Verte. On retrouvait sur ce site, une voie de desserte ferroviaire avec un système d'aiguillage, un système de halage du bois hors de l'eau, un convoyeur permettant de faire la mise en pile du bois, deux systèmes de chargement des wagons, un aire d'empilement de bois et une résidence. Les systèmes reliés aux activités de la compagnie semblaient fonctionner avec des moteurs dont la source d'énergie était probablement des produits pétroliers. Des photos montrant les équipements présents à l'époque sont présentées en annexe. Elles nous ont été fournies par Mme Doris Topping, fille du surintendant de la compagnie Brown Corporation à l'époque. Les activités de la compagnie sur ce site auraient cessées en 1924 au moment où un feu aurait détruit la pile de bois et les installations de la compagnie.

La visite de terrain n'a pas permis de trouver d'anciens vestiges des infrastructures mais selon certaines informations obtenues, des blocs de béton servant de pilier seraient encore présents sur le lot, en haut de talus, sur les rives de la Rivière Verte.

À la lumière de ces informations, ce site de transbordement de bois présente un risque modéré à élevé de contamination des sols et de l'eau souterraine dans l'emprise du MTQ. De plus, nous sommes d'avis qu'une des activités réalisées sur ce site est listée à l'annexe III du Règlement sur la protection et la réhabilitation des terrains (Code SCIAN no. 48821; Activités de soutien au transport ferroviaire). Tout changement d'utilisation du terrain est visé par la LQE.

AUTRES SECTEURS

Le long du Chemin du Coteau-de-tuf et de la Route de la Station, environ une quinzaine de poteaux devront être déplacés. Comme il est possible que ces poteaux soient traités au créosote ou au pentachlorophénol, les sols en contact avec ces poteaux risquent d'être contaminés. Habituellement, les volumes associés à ce type de contamination sont très faibles mais la gestion de ces sols, s'ils sont contaminés, doit être réalisés en respect de la réglementation en vigueur.

Finalement, toutes les investigations de même que les visites du tronçon à l'étude n'ont pas permis de localiser d'autres secteurs à risques pour la qualité environnementale des sols et de l'eau souterraine à l'intérieur des emprises du MTQ. En effet, le secteur investigué est plutôt à vocation agro-forestière, mise à part le secteur du Chemin du Coteau-de-Tuf qui est occupé par quelques résidences et quelques bâtiments de ferme et le secteur du lot 254-P qui fait partie de l'ancienne scierie *Produit forestier Dubé inc.* D'ailleurs, ce dernier secteur fait l'objet d'une caractérisation environnementale en vertu d'un autre mandat. Selon les recherches, les visites et les entrevues réalisées, aucune autre activité à risque d'un point de vue environnemental n'a été exercée le long ou à l'emplacement de l'autoroute et ouvrages connexes projetées.

CONSIDÉRATIONS LÉGALES

Changement d'utilisation du terrain visé par la LQE

L'article 31.53 de la Loi sur la qualité de l'environnement (LQE) stipule que quiconque projette de changer l'utilisation d'un terrain où s'est exercée une activité industrielle ou commerciale appartenant à l'une des catégories désignées par règlement du gouvernement est tenu, préalablement, de procéder à une étude de caractérisation du terrain. Ce rapport de caractérisation devra être attesté par un expert et être communiqué au ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs (MDDEP). Constitue un changement d'utilisation d'un terrain le fait d'y exercer une activité différente de celle qui était exercée antérieurement. De plus, l'article 31.54 précise que tout changement d'utilisation d'un terrain visé à l'article 31.53 est subordonné à l'approbation par le ministre (MDDEP) d'un plan de réhabilitation lorsque sont présents dans le terrain des contaminants dont la concentration excède les valeurs limites réglementaires.

Selon les informations recueillies dans le cadre des recherches historiques, les activités qui ont eu lieu dans la zone 2 est une activité désignée énumérée à l'annexe III (Code SCIAN no. 48821) du *Règlement sur la protection et la réhabilitation des terrains* (RPRT), mars 2003. Or, nous sommes d'avis que dans le cadre du projet de construction de l'autoroute 20 dans le secteur de L'Isle-Verte, une étude de caractérisation environnementale attestée par un expert devra être réalisée sur le site où a lieu les activités de la compagnie *Brown Corporation* en raison du changement d'activité projeté sur cette propriété.

CONCLUSION

LVM-Technisol a été mandatée par le ministère des Transports du Québec (MTQ) pour effectuer une évaluation des risques de contamination des emprises du MTQ dans le cadre du projet d'aménagement de l'autoroute 20 à L'Isle-Verte.

Cette étude a comporté en des recherches historiques ainsi qu'en une visite du secteur afin d'identifier, le cas échéant, les situations qui induisent des risques de contamination des emprises des travaux projetés ainsi qu'un rapport colligeant l'ensemble des informations recueillies.

À la lumière des informations obtenues dans le cadre de cette étude, deux zones, présentent des risques modérés à élevés de contamination des sols et de l'eau souterraine de l'emprise du MTQ. Ces deux zones sont situées dans la municipalité de L'Isle-Verte.

La zone 1 est située dans le secteur des *Tourbière Réal Michaud et fils inc.* L'entreposage de produits pétroliers et la maintenance de la machinerie depuis trois générations induisent des risques de contamination des sols et de l'eau souterraine des futures emprises du MTQ dans ce secteur. Nous recommandons donc de procéder à une caractérisation environnementale des sols et de l'eau souterraine dans ce secteur afin de préciser le type de gestion approprié des sols et de l'eau lors des travaux d'excavation.

La zone 2 est située sur le lot 211-P près de la Rivière-Verte dans l'emprise projeté de l'autoroute 20. À la lumière de nos recherches, il a été identifié que le lot 211-P a été utilisé entre les années 1915 et 1948 par la compagnie Brown Corporation comme centre de transbordement du bois, entre la Rivière Verte et un chemin de fer présent sur le site. Cette activité est selon nous une activité visée à l'annexe III du RPRT ce qui implique que tout changement d'activité sur ce lot est assujéti par la loi sur la qualité de l'environnement. L'article 31.53 de cette loi précise qu'une caractérisation environnementale attestée par un expert doit être réalisée et transmises au MDDEP s'il y a un changement d'utilisation projeté.

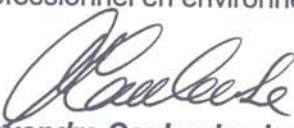
Outre ces secteurs, l'évaluation environnementale a permis de déterminer que des poteaux potentiellement traités au créosote ou au pentachlorophénol qui seront déplacés peuvent avoir induit une contamination des sols en contact avec ces poteaux. Une vérification ponctuelle des sols en contact avec ces poteaux est recommandée.

Nous espérons le tout à votre entière satisfaction et demeurons à votre disposition pour tout renseignement additionnel qui pourrait vous être utile. Veuillez agréer, monsieur Beaudoin, nos salutations distinguées.

LVM-TECHNISOL

par 
Régis Lamy, B.Sc.

Professionnel en environnement / Rimouski


Alexandre Coulombe, ing.

Chef d'équipe – Géo-environnement / Rimouski

RL/AC/jp

p.j.



LVM
TECHNISOL

QUÉBEC.....☐
BOUCHERVILLE.....☐
RIMOUSKI.....☐
MONTREAL.....☐

CLIENT:
MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC

PROJET:
ÉVALUATION ENVIRONNEMENTALE
PROLONGEMENT DE L'AUTOROUTE 20
L'ISLE-VERTE, QUÉBEC

TITRE:
FIGURE 1
PLAN DE SITUATION

LÉGENDE

DESSINÉ: A.COULOMBE	APPROUVÉ: A.COULOMBE	ECHELLE: 1:10 000	DATE: 20-02-2008
DOSSIER NO.:	LOT:	MOD.:	DESSIN No.:
P101147111	1141	01010	011010



CLIENT: MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC	DESSINÉ PAR: D. CHENARD	DATE: 15-02-2008	SCALA:
	VÉRIFIÉ PAR: R. LAMY	ÉCHELLE: 1 : 2 000	
	APPROUVÉ PAR: A. COULOMBE Ing.		
PROJ.: 01713	PROJET: 114711	LOT: 101141	DATE-LOT: 0101010
		INCH: 0101010	INCH: 0101010

CLIENT: MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC
PROJET: ÉVALUATION ENVIRONNEMENTALE PROLONGEMENT DE L'AUTOROUTE 20 ZONE 1, SECTEUR DES INSTALLATIONS DE LA COMPAGNIE TOURBIÈRE RÉAL MICHAUD ET FILS INC., L'ISLE-VERTE, QC
TITRE: FIGURE 2 PLAN DE LOCALISATION

LVM TECHNISOL	QUÉBEC ☐ ROCHERVILLE ☐ RIMOUSKI ☐ MONTREAL ☐
LEGENDE	



CLIENT:	MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC		
PROJET:	ÉVALUATION ENVIRONNEMENTALE PROLONGEMENT DE L'AUTOROUTE 20 ZONE 2, SECTEUR DU LOT 211-P, PRÈS DE LA RIVIÈRE VERTE, L'ISLE-VERTE, QC		
TITRE:	FIGURE 3 PLAN DE LOCALISATION		
DESIGNÉ PAR:	D. CHENARD	DATE:	15-02-2008
VERIFIÉ PAR:	R. LAMY	ÉCHELLE:	1 : 2 500
APPROUVÉ PAR:	A. COULOMBE Ing.	SOUS-LOT:	0101010
REV. MATR.	PROJET:	LOT:	0101010
01713	P101147111	01141	0101010
NOU.	0101010	NOU.	0101010

LVM TECHNISOL	QUÉBEC..... ☐
	BROUHAÏLE..... ☐
	RIPOUSK..... ☐
	MONTREAL..... ☐
LÉGENDE	



Photo 1 : Hangar désuet sans plancher ou dalle de béton pour l'entreposage actuel de diesel et d'huile mécanique usée (3 réservoirs de 205 L. en métal) avec tache noire au sol et également lieu d'entreposage d'essence dans le passé (Tourbière Réal Michaud et Fils inc.).



Photo 2 : Site d'entreposage extérieur d'huile hydraulique (2 réservoirs de 205 L. en métal) avec tache noire au sol (Tourbière Réal Michaud et Fils inc.).



Photo 3 : Site d'entreposage extérieur d'huile hydraulique (2 réservoirs de 205 L. en métal)
(Tourbière Réal Michaud et Fils inc.).

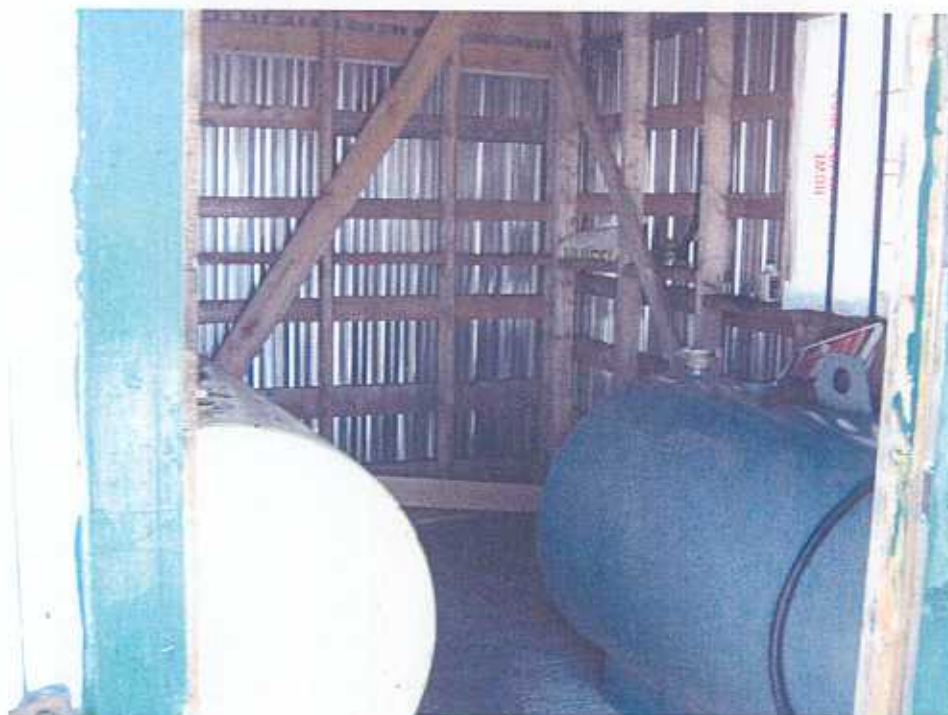


Photo 4 : Site d'entreposage intérieur sur dalle de béton d'essence et de diesel
(3 réservoirs de 1130 L. en métal) (Tourbière Réal Michaud et Fils inc.).

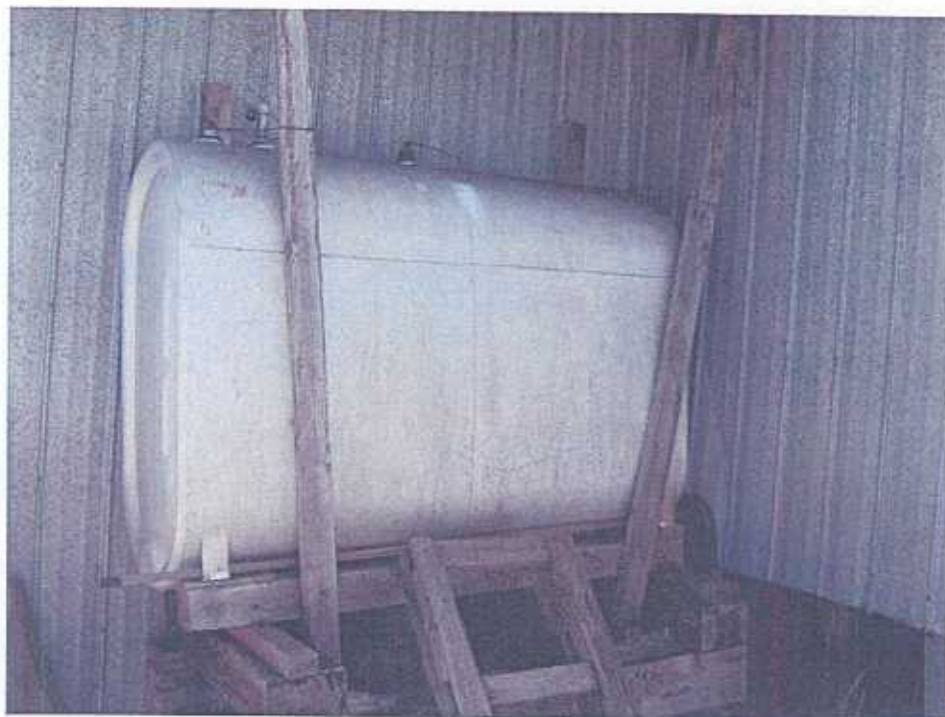


Photo 5 : Site d'entreposage extérieur d'huile à chauffage (1 réservoir de 1 130 L. en métal) avec tache noire au sol (*Tourbière Réal Michaud et Fils inc.*).



Photo 8 : Système de convoyage, de mise en pile et pile de bois (Lot-211-P)

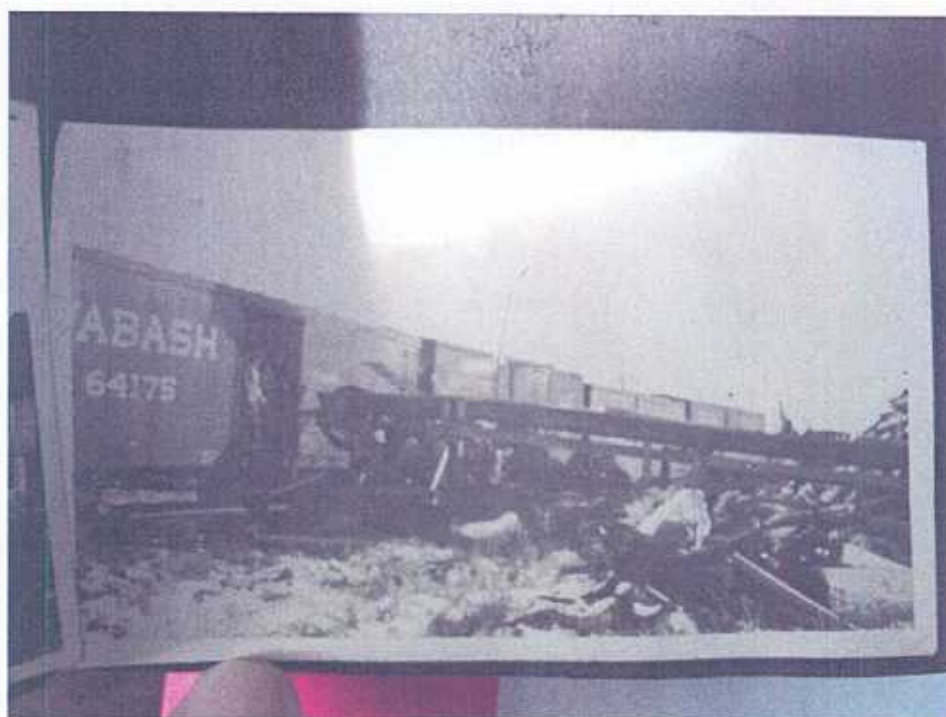


Photo 9 : Système de chargement du bois dans les wagons (Lot-211-P)

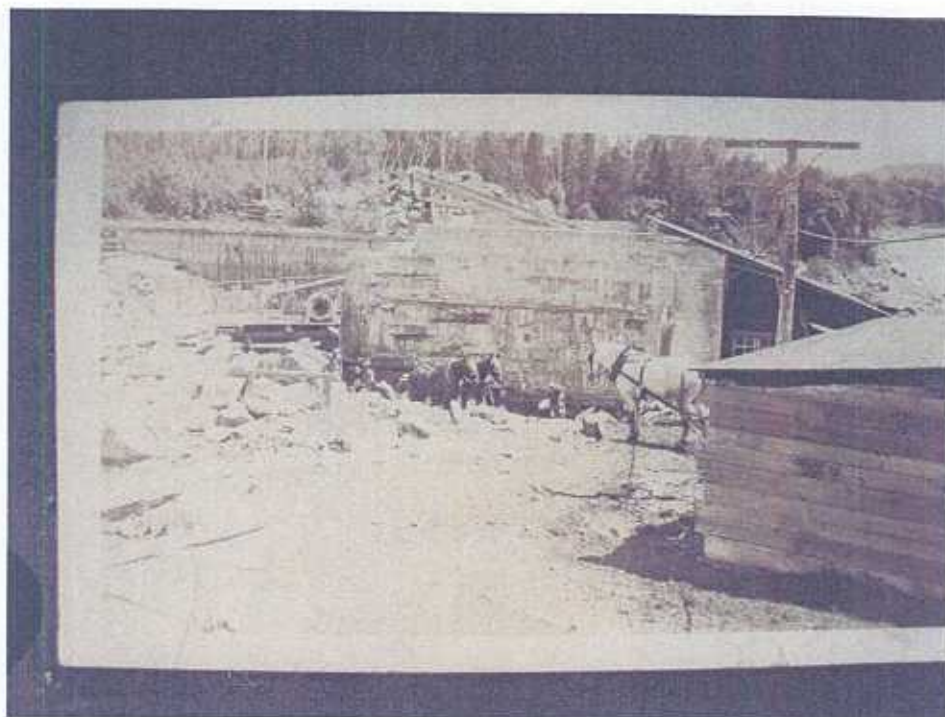


Photo 6 : Système de halage du bois hors de l'eau (Compagnie *Brown Corporation* à L'Isle-Verte sur les rives de la Rivière Verte, Lot 211-P)



Photo 7 : Système de convoyage, de chargement de wagon et de mise en pile du bois (Lot-211-P)

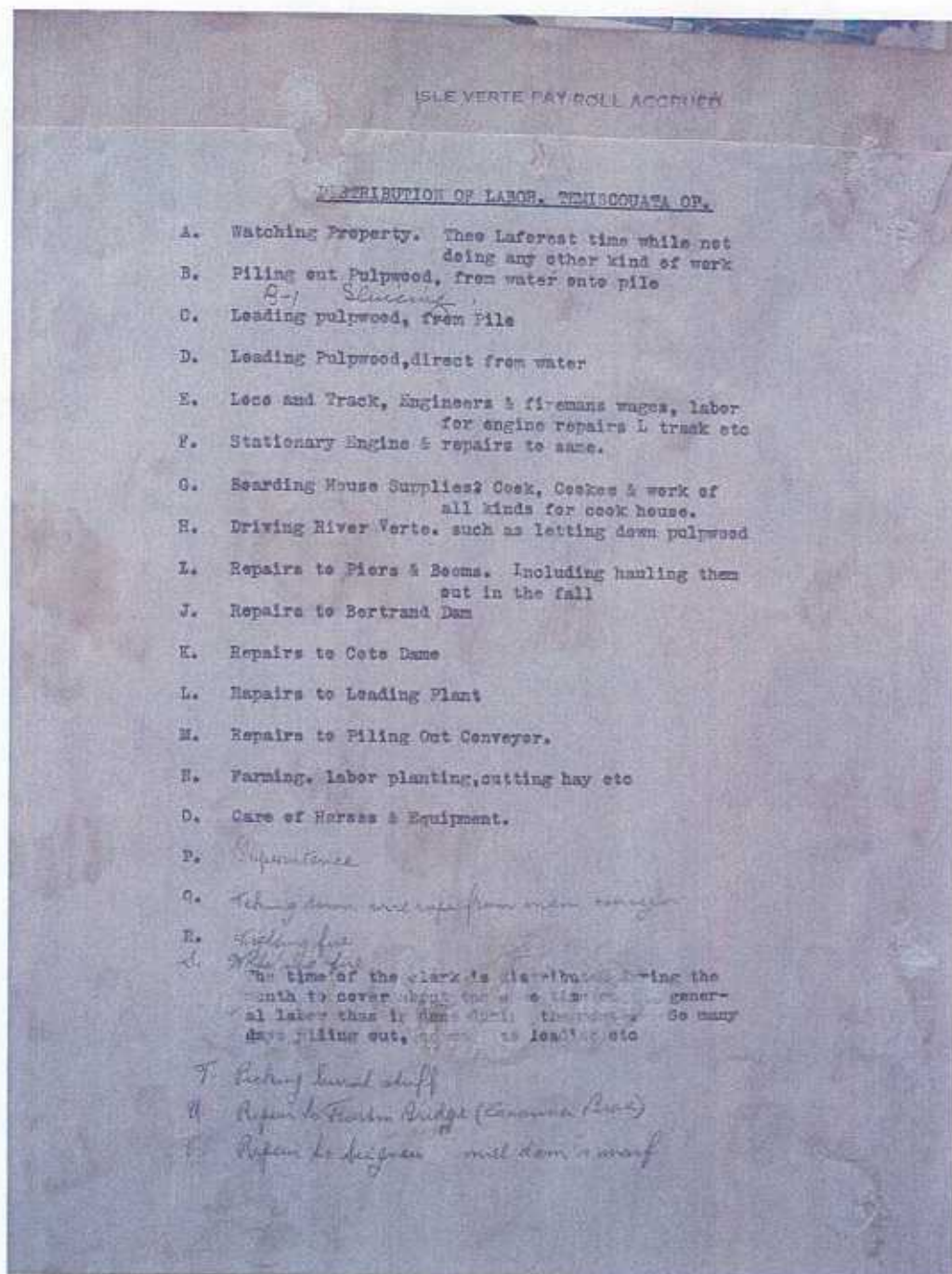


Photo 10 : Liste des tâches au site de la compagnie Brown Corporation sur le lot 211-P

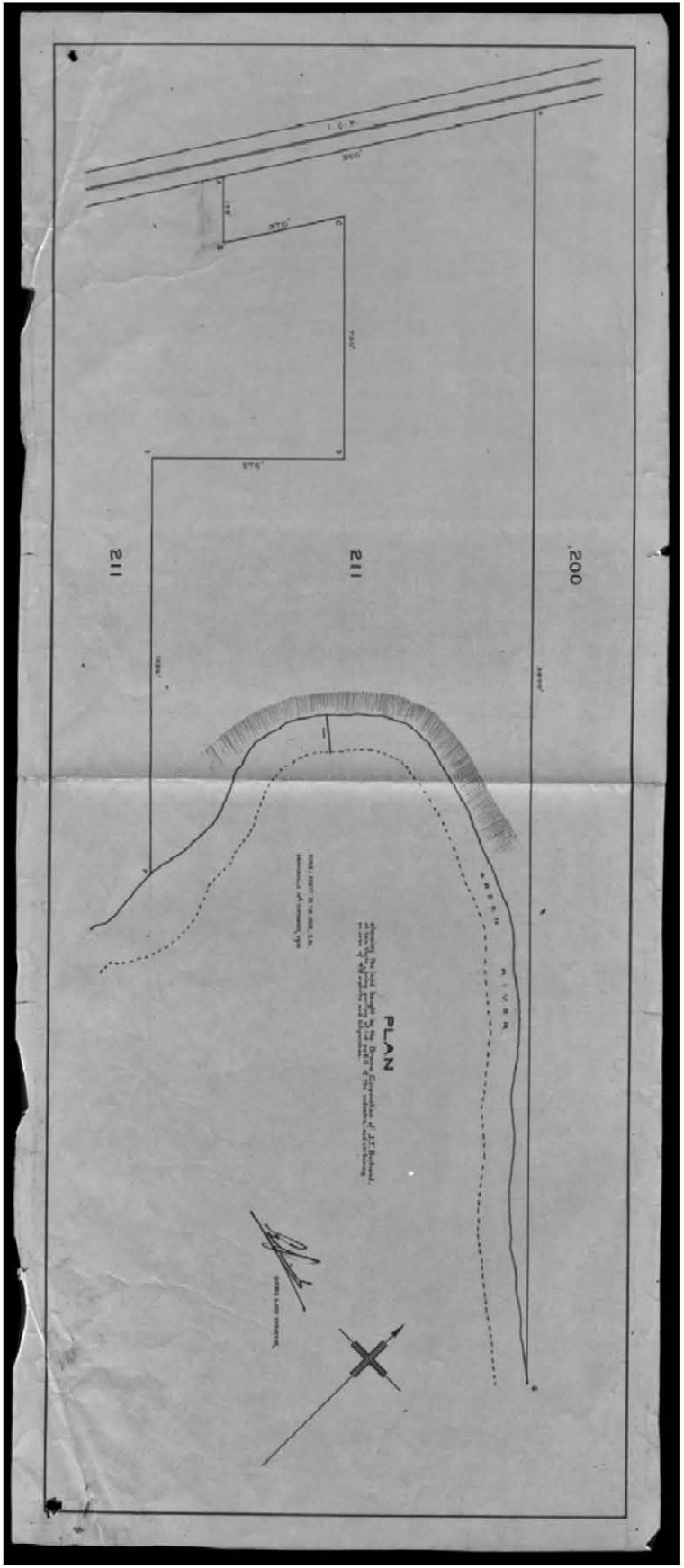
Annexe E
Chaîne de titres

Chaîne de titres partielle du lot n° 211 (partie concernant le site industriel)

Enregistrement	49070
Type de contrat	Vente d'option
De	Joseph Tetu Bertrand, ingénieur civil de l'Isle Verte
À	The Quebec & St Maurice Industrial Company, représenté par H.B" Fletcher, son agent
Date	06-12-1913
Notaire	Charles A. Gauvreau
Description	...sur une terre de l'Isle Verte, connue au cadastre de la dite paroisse sous le numéro 211, pour y placer, ériger et construire pour leur besoin une voie d'évitement ou siding, ladite option étant pour la durée de leurs opérations ; la siding ou voie d'évitement devant partir à un point quelconque sur la rivière verte, en bas, et se rendre jusqu'à la rivière Verte en haut de la terre, traversant le chemin de fer ICR ou bien elle pourra être construite que d'un côté ou de l'autre, ou des deux côtés, à la fois, nord et sud, du chemin de fer susdit. En second lieu, le dit Joseph Tetu Bertrand déclare louer et bailler et promet de faire jouir à la dite compagnie acceptant comme dit est, savoir : une lisière de terrain tout le long de la rivière verte, dans le premier rang de la dite paroisse, du côté nord-est de la dite rivière, partant d'un point en haut du pont de l'ICR, à la ligne de Mad. Vve Georges Levesque, et descendant le long de la dite rivière jusqu'à la pointe de terre lui appartenant, en bas du pont municipal, une distance d'environ 40 arpents de parcours, sur une épaisseur de dix pieds à partir de la plus haute crue des eaux du printemps, faisant partie de la terre connue au cadastre de l'Isle Verte, sous les nos 211, 208
Note	

Enregistrement	51676
Type de contrat	Vente
De	Joseph Têtu Bertrand, civil engineer of l'Isle Verte
À	Brown Corporation, représenté par Simmons Brown, its agent
Date	15-09-1915
Notaire	Joseph Alary Foisy
Description	Part of cadastral number 211 of the parish of St Jean Baptiste of l'Isle-Verte in the cunty of Temiscouata said district, measuring 49 arpents and 20 perches in superficies, said piece of land being of irregular form and bounded north eastward by the cadastral number 200, northwestward by the [I.C.]Railway, southwestward by the vendor and wouth eastward by the Riviere Verte, as the said land herin sold is moreover described and designated by letter A.B.C.D.E.F.G.H. in a plan drawn up by Geo Ouimet Quebec land surveyour, annexed to the minute of these presents dated this day. The vendor further agrees to sell to the verdee whatever portion of land may be required by the engineer of the ICR railroad for the loation of a siding under the same condition of this deed. said additional land not to be less than one arpent
Note	Sont compris différents droits de passage pour animaux, clause pour le drainage, les clôtures, ligne de téléphone

Enregistrement	51677
Type de contrat	Vente droit de passage
De	Joseph Tetu Bertrand, civil engineer of l'Isle Verte
À	Brown Corportaion, représenté par Mr. Simmons Brown, its agent
Date	15-09-1915
Notaire	Joseph Alyre Foisy
Description	The shore-right, that is to seay, the right of passage & booming privileges, on ten feet of land measured from ordinary water mark on the lots or cadastral number 410 and 211a, of the parish of St Jean Baptiste of l'Isle Verte said right being along the right hand side bank of Riviere Verte. The said right not to enclude or interfere with right already granted to the city of Fraserville ... for so long a period as the company shall operate on said green river
Note	
Enregistrement	106255
Type de contrat	Vente
De	Brown Corporation, représenté par James Vincent Perrin, assistant au vice-président en charge des opérations forestières
À	Jean Marc Bertrand, cultivateur
Date	07-02-1948
Notaire	Eusèbe Belzile
Description	Partie du lot 211, du cadastre officiel pur la paroisse de l'Isle Verte, c'est-à-dire un terrain mesurant 49 arpents et vingt perches en superficie, le tout plus ou moins, tel que délimité et borné au nord-est par le lot numéro 200, au nord-ouest par le terrain du chemin de fer, au sud-ouest à la terre de l'acquéreur, et au sud-est par la rivière Verte. De plus, la venderesse transporte à l'acquéreur, le droit qu'elle avait suivant l'acte de vente mentionné plus bas, lequel droit de passage, passe sur la terre de l'acquéreur, pour communiquer au chemin public au terrain vendu... Le terrain vendu appartient à la venderesse, suivant un acte de vente par J. A. Bertrand, reçu par le notaire J. A. Foisy, le 15 septembre 1915, enregistré no 51676
Note	



Bend Ind-ville Indiana

LOT 210 Range 7

No.	DATE OF TRANSFER		REFERENCE TO PAGE, VOLUME	SPECIAL NOTE	REMARKS
	BY	TO			
11518	9 June 1914	10 June 1914	10	10	10
11519	10 June 1914	11 June 1914	11	11	11
11520	11 June 1914	12 June 1914	12	12	12
11521	12 June 1914	13 June 1914	13	13	13
11522	13 June 1914	14 June 1914	14	14	14
11523	14 June 1914	15 June 1914	15	15	15
11524	15 June 1914	16 June 1914	16	16	16
11525	16 June 1914	17 June 1914	17	17	17
11526	17 June 1914	18 June 1914	18	18	18
11527	18 June 1914	19 June 1914	19	19	19
11528	19 June 1914	20 June 1914	20	20	20
11529	20 June 1914	21 June 1914	21	21	21
11530	21 June 1914	22 June 1914	22	22	22
11531	22 June 1914	23 June 1914	23	23	23
11532	23 June 1914	24 June 1914	24	24	24
11533	24 June 1914	25 June 1914	25	25	25
11534	25 June 1914	26 June 1914	26	26	26
11535	26 June 1914	27 June 1914	27	27	27
11536	27 June 1914	28 June 1914	28	28	28
11537	28 June 1914	29 June 1914	29	29	29
11538	29 June 1914	30 June 1914	30	30	30
11539	30 June 1914	1 July 1914	31	31	31
11540	1 July 1914	2 July 1914	32	32	32
11541	2 July 1914	3 July 1914	33	33	33
11542	3 July 1914	4 July 1914	34	34	34
11543	4 July 1914	5 July 1914	35	35	35
11544	5 July 1914	6 July 1914	36	36	36
11545	6 July 1914	7 July 1914	37	37	37
11546	7 July 1914	8 July 1914	38	38	38
11547	8 July 1914	9 July 1914	39	39	39
11548	9 July 1914	10 July 1914	40	40	40
11549	10 July 1914	11 July 1914	41	41	41
11550	11 July 1914	12 July 1914	42	42	42
11551	12 July 1914	13 July 1914	43	43	43
11552	13 July 1914	14 July 1914	44	44	44
11553	14 July 1914	15 July 1914	45	45	45
11554	15 July 1914	16 July 1914	46	46	46
11555	16 July 1914	17 July 1914	47	47	47
11556	17 July 1914	18 July 1914	48	48	48
11557	18 July 1914	19 July 1914	49	49	49
11558	19 July 1914	20 July 1914	50	50	50
11559	20 July 1914	21 July 1914	51	51	51
11560	21 July 1914	22 July 1914	52	52	52
11561	22 July 1914	23 July 1914	53	53	53
11562	23 July 1914	24 July 1914	54	54	54
11563	24 July 1914	25 July 1914	55	55	55
11564	25 July 1914	26 July 1914	56	56	56
11565	26 July 1914	27 July 1914	57	57	57
11566	27 July 1914	28 July 1914	58	58	58
11567	28 July 1914	29 July 1914	59	59	59
11568	29 July 1914	30 July 1914	60	60	60
11569	30 July 1914	31 July 1914	61	61	61
11570	31 July 1914	1 Aug 1914	62	62	62
11571	1 Aug 1914	2 Aug 1914	63	63	63
11572	2 Aug 1914	3 Aug 1914	64	64	64
11573	3 Aug 1914	4 Aug 1914	65	65	65
11574	4 Aug 1914	5 Aug 1914	66	66	66
11575	5 Aug 1914	6 Aug 1914	67	67	67
11576	6 Aug 1914	7 Aug 1914	68	68	68
11577	7 Aug 1914	8 Aug 1914	69	69	69
11578	8 Aug 1914	9 Aug 1914	70	70	70
11579	9 Aug 1914	10 Aug 1914	71	71	71
11580	10 Aug 1914	11 Aug 1914	72	72	72
11581	11 Aug 1914	12 Aug 1914	73	73	73
11582	12 Aug 1914	13 Aug 1914	74	74	74
11583	13 Aug 1914	14 Aug 1914	75	75	75
11584	14 Aug 1914	15 Aug 1914	76	76	76
11585	15 Aug 1914	16 Aug 1914	77	77	77
11586	16 Aug 1914	17 Aug 1914	78	78	78
11587	17 Aug 1914	18 Aug 1914	79	79	79
11588	18 Aug 1914	19 Aug 1914	80	80	80
11589	19 Aug 1914	20 Aug 1914	81	81	81
11590	20 Aug 1914	21 Aug 1914	82	82	82
11591	21 Aug 1914	22 Aug 1914	83	83	83
11592	22 Aug 1914	23 Aug 1914	84	84	84
11593	23 Aug 1914	24 Aug 1914	85	85	85
11594	24 Aug 1914	25 Aug 1914	86	86	86
11595	25 Aug 1914	26 Aug 1914	87	87	87
11596	26 Aug 1914	27 Aug 1914	88	88	88
11597	27 Aug 1914	28 Aug 1914	89	89	89
11598	28 Aug 1914	29 Aug 1914	90	90	90
11599	29 Aug 1914	30 Aug 1914	91	91	91
11600	30 Aug 1914	31 Aug 1914	92	92	92
11601	31 Aug 1914	1 Sept 1914	93	93	93
11602	1 Sept 1914	2 Sept 1914	94	94	94
11603	2 Sept 1914	3 Sept 1914	95	95	95
11604	3 Sept 1914	4 Sept 1914	96	96	96
11605	4 Sept 1914	5 Sept 1914	97	97	97
11606	5 Sept 1914	6 Sept 1914	98	98	98
11607	6 Sept 1914	7 Sept 1914	99	99	99
11608	7 Sept 1914	8 Sept 1914	100	100	100
11609	8 Sept 1914	9 Sept 1914	101	101	101
11610	9 Sept 1914	10 Sept 1914	102	102	102
11611	10 Sept 1914	11 Sept 1914	103	103	103
11612	11 Sept 1914	12 Sept 1914	104	104	104
11613	12 Sept 1914	13 Sept 1914	105	105	105
11614	13 Sept 1914	14 Sept 1914	106	106	106
11615	14 Sept 1914	15 Sept 1914	107	107	107
11616	15 Sept 1914	16 Sept 1914	108	108	108
11617	16 Sept 1914	17 Sept 1914	109	109	109
11618	17 Sept 1914	18 Sept 1914	110	110	110
11619	18 Sept 1914	19 Sept 1914	111	111	111
11620	19 Sept 1914	20 Sept 1914	112	112	112
11621	20 Sept 1914	21 Sept 1914	113	113	113
11622	21 Sept 1914	22 Sept 1914	114	114	114
11623	22 Sept 1914	23 Sept 1914	115	115	115
11624	23 Sept 1914	24 Sept 1914	116	116	116
11625	24 Sept 1914	25 Sept 1914	117	117	117
11626	25 Sept 1914	26 Sept 1914	118	118	118
11627	26 Sept 1914	27 Sept 1914	119	119	119
11628	27 Sept 1914	28 Sept 1914	120	120	120
11629	28 Sept 1914	29 Sept 1914	121	121	121
11630	29 Sept 1914	30 Sept 1914	122	122	122
11631	30 Sept 1914	1 Oct 1914	123	123	123
11632	1 Oct 1914	2 Oct 1914	124	124	124
11633	2 Oct 1914	3 Oct 1914	125	125	125
11634	3 Oct 1914	4 Oct 1914	126	126	126
11635	4 Oct 1914	5 Oct 1914	127	127	127
11636	5 Oct 1914	6 Oct 1914	128	128	128
11637	6 Oct 1914	7 Oct 1914	129	129	129
11638	7 Oct 1914	8 Oct 1914	130	130	130
11639	8 Oct 1914	9 Oct 1914	131	131	131
11640	9 Oct 1914	10 Oct 1914	132	132	132
11641	10 Oct 1914	11 Oct 1914	133	133	133
11642	11 Oct 1914	12 Oct 1914	134	134	134
11643	12 Oct 1914	13 Oct 1914	135	135	135
11644	13 Oct 1914	14 Oct 1914	136	136	136
11645	14 Oct 1914	15 Oct 1914	137	137	137
11646	15 Oct 1914	16 Oct 1914	138	138	138
11647	16 Oct 1914	17 Oct 1914	139	139	139
11648	17 Oct 1914	18 Oct 1914	140	140	140
11649	18 Oct 1914	19 Oct 1914	141	141	141
11650	19 Oct 1914	20 Oct 1914	142	142	142
11651	20 Oct 1914	21 Oct 1914	143	143	143
11652	21 Oct 1914	22 Oct 1914	144	144	144
11653	22 Oct 1914	23 Oct 1914	145	145	145
11654	23 Oct 1914	24 Oct 1914	146	146	146
11655	24 Oct 1914	25 Oct 1914	147	147	147
11656	25 Oct 1914	26 Oct 1914	148	148	148
11657	26 Oct 1914	27 Oct 1914	149	149	149
11658	27 Oct 1914	28 Oct 1914	150	150	150
11659	28 Oct 1914	29 Oct 1914	151	151	151
11660	29 Oct 1914	30 Oct 1914	152	152	152
11661	30 Oct 1914	31 Oct 1914	153	153	153
11662	31 Oct 1914	1 Nov 1914	154	154	154
11663	1 Nov 1914	2 Nov 1914	155	155	155
11664	2 Nov 1914	3 Nov 1914	156	156	156
11665	3 Nov 1914	4 Nov 1914	157	157	157
11666	4 Nov 1914	5 Nov 1914	158	158	158
11667	5 Nov 1914	6 Nov 1914	159	159	159
11668	6 Nov 1914	7 Nov 1914	160	160	160
11669	7 Nov 1914	8 Nov 1914	161	161	161
11670	8 Nov 1914	9 Nov 1914	162	162	162
11671	9 Nov 1914	10 Nov 1914	163	163	163
11672	10 Nov 1914	11 Nov 1914	164	164	164
11673	11 Nov 1914	12 Nov 1914	165	165	165
11674	12 Nov 1914	13 Nov 1914	166	166	166
11675	13 Nov 1914	14 Nov 1914	167	167	167
11676	14 Nov 1914	15 Nov 1914	168	168	168
11677	15 Nov 1914	16 Nov 1914	169	169	169
11678	16 Nov 1914	17 Nov 1914	170	170	170
11679	17 Nov 1914	18 Nov 1914	171	171	171
11680	18 Nov 1914	19 Nov 1914	172	172	172
11681	19 Nov 1914	20 Nov 1914	173	173	173
11682	20 Nov 1914	21 Nov 1914	174	174	174
11683	21 Nov 1914	22 Nov 1914	175	175	175
11684	22 Nov 1914	23 Nov 1914	176	176	176
11685	23 Nov 1914	24 Nov 1914	177	177	177
11686	24 Nov 1914	25 Nov 1914	178	178	178
11687	25 Nov 1914	26 Nov 1914	179	179	179
11688	26 Nov 1914	27 Nov 1914	180	180	180
11689	27 Nov 1914	28 Nov 1914	181	181	181
11690	28 Nov 1914	29 Nov 1914	182	182	182
11691	29 Nov 1914	30 Nov 1914	183	183	183
11692	30 Nov 1914	1 Dec 1914	184	184	184
11693	1 Dec 1914	2 Dec 1914	185	185	185
11694	2 Dec 1914	3 Dec 1914	186	186	186
11695	3 Dec 1914	4 Dec 1914	187	187	187
11696	4 Dec 1914	5 Dec 1914	188	188	188
11697	5 Dec 1914	6 Dec 1914	189	189	189
11698	6 Dec 1914	7 Dec 1914	190	190	190
11699	7 Dec 1914	8 Dec 1914	191	191	191
11700	8 Dec 1914	9 Dec 1914	192	192	192
11701	9 Dec 1914	10 Dec 1914	193	193	193
11702	10 Dec 1914	11 Dec 1914	194	194	194
11703	11 Dec 1914	12 Dec 1914	195	195	195
11704	12 Dec 1914	13 Dec 1914	196	196	196
11705	13 Dec 1914	14 Dec 1914	197	197	197
11706	14 Dec 1914	15 Dec 1914	198	198	198
11707	15 Dec 1914	16 Dec 1914	199	199	199
11708	16 Dec 1914	17 Dec 1914	200	200	200
11709	17 Dec 1914	18 Dec 1914	201	201	201
11710	18 Dec 1914	19 Dec 1914	202	202	202
11711	19 Dec 1914	20 Dec 1914	203	203	203
11712	20 Dec 1914	21 Dec 1914	204	204	204
11713	21 Dec 1914	22 Dec 1914	205	205	205
11714	22 Dec 1914	23 Dec 1914	206	206	206
11715	23 Dec 1914	24 Dec 1914	207	207	207
1171					

INDEX DES IMMEUBLES

Feuillet N° 0000 / destiné au N° 211
 du cadastre *provisoire de St-Jean Baptiste de*
 de l'index des immeubles pour le Bureau de la Division d'enregistrement
 de Jémiscouata
 Attesté à *St-J.* le 11 NOV. 1982 19
 Par *J. P. P.* Régistrateur
 Devant *J. P. P.* Protonotaire

No 211

Déposé: le

de r. 2 p. 450

NOMS DES PARTIES	TITRE DE L'ACTE	ENREGISTREMENT		REMARQUES	RADIATION
		DATE	N°		
<i>1. Filature de</i>	<i>à la Filature de M. G. G. G.</i>	<i>Vente</i>	<i>1985-02-05</i>	<i>265994</i>	<i>Acte de 16757</i>
<i>2. Filature de M. G. G. G. et la Filature de M. G. G. G.</i>	<i>à la Filature de M. G. G. G.</i>	<i>Convention</i>	<i>1985-02-18</i>	<i>266077</i>	<i>Acte de 16757</i>
<i>3. Filature de M. G. G. G.</i>	<i>à la Filature de M. G. G. G.</i>	<i>Convention</i>	<i>1985-05-08</i>	<i>280993</i>	<i>Acte de 16757</i>
<i>4. Filature de M. G. G. G.</i>	<i>à la Filature de M. G. G. G.</i>	<i>Convention</i>	<i>1985-05-08</i>	<i>280994</i>	<i>Acte de 16757</i>
<i>5. Filature de M. G. G. G.</i>	<i>à la Filature de M. G. G. G.</i>	<i>Convention</i>	<i>1987-09-19</i>	<i>284395</i>	<i>Acte de 16757</i>
<i>6. Filature de M. G. G. G.</i>	<i>à la Filature de M. G. G. G.</i>	<i>Convention</i>	<i>1987-12-21</i>	<i>286256</i>	<i>Acte de 16757</i>
<i>7. Filature de M. G. G. G.</i>	<i>à la Filature de M. G. G. G.</i>	<i>Convention</i>	<i>1987-12-21</i>	<i>286256</i>	<i>Acte de 16757</i>
<i>8. Filature de M. G. G. G.</i>	<i>à la Filature de M. G. G. G.</i>	<i>Convention</i>	<i>1987-12-21</i>	<i>286260</i>	<i>Acte de 16757</i>
<i>9. Filature de M. G. G. G.</i>	<i>à la Filature de M. G. G. G.</i>	<i>Convention</i>	<i>1987-12-22</i>	<i>286300</i>	<i>Acte de 16757</i>
<i>10. Filature de M. G. G. G.</i>	<i>à la Filature de M. G. G. G.</i>	<i>Convention</i>	<i>1988-01-11</i>	<i>27504</i>	<i>Acte de 16757</i>
<i>11. Filature de M. G. G. G.</i>	<i>à la Filature de M. G. G. G.</i>	<i>Convention</i>	<i>1988-06-05</i>	<i>314369</i>	<i>Acte de 16757</i>
<i>12. Filature de M. G. G. G.</i>	<i>à la Filature de M. G. G. G.</i>	<i>Convention</i>	<i>1992-06-08</i>	<i>314391</i>	<i>Acte de 16757</i>
<i>13. Filature de M. G. G. G.</i>	<i>à la Filature de M. G. G. G.</i>	<i>Convention</i>	<i>92-06-23</i>	<i>221042</i>	<i>Acte de 16757</i>
<i>14. Filature de M. G. G. G.</i>	<i>à la Filature de M. G. G. G.</i>	<i>Convention</i>	<i>94-10-27</i>	<i>328060</i>	<i>Acte de 16757</i>
<i>15. Filature de M. G. G. G.</i>	<i>à la Filature de M. G. G. G.</i>	<i>Convention</i>	<i>95-11-23</i>	<i>333054</i>	<i>Acte de 16757</i>
<i>16. Filature de M. G. G. G.</i>	<i>à la Filature de M. G. G. G.</i>	<i>Convention</i>	<i>1996-11-17</i>	<i>341363</i>	<i>Acte de 16757</i>
<i>17. Filature de M. G. G. G.</i>	<i>à la Filature de M. G. G. G.</i>	<i>Convention</i>	<i>1996-11-17</i>	<i>347364</i>	<i>Acte de 16757</i>
<i>18. Filature de M. G. G. G.</i>	<i>à la Filature de M. G. G. G.</i>	<i>Convention</i>	<i>1996-11-17</i>	<i>347364</i>	<i>Acte de 16757</i>

Index aux immeubles



2002386603