



ÉTUDE DE POTENTIEL ARCHÉOLOGIQUE
PROLONGEMENT DE L'AUTOROUTE ROBERT-CLICHE (73)
ENTRE BEAUCEVILLE ET SAINT-GEORGES

Service des inventaires du plan
Direction de la Chaudière-Appalaches



Description de la page couverture :

Terrasses de la rivière Chaudière à Saint-Georges en 1940. M. Raoul Blanchard, Le Centre du Canada français, Montréal, Beauchemin, 1948. Photo Raoul Blanchard.

ÉTUDE DE POTENTIEL ARCHÉOLOGIQUE
PROLONGEMENT DE L'AUTOROUTE ROBERT-CLICHE (73)
ENTRE BEAUCEVILLE ET SAINT-GEORGES

Service des inventaires du plan
Direction de la Chaudière-Appalaches

RÉSUMÉ

Le ministère des Transports du Québec projette le prolongement de l'autoroute Robert-Cliche (73) de Beauceville jusqu'à Saint-Georges. La zone d'étude archéologique correspond à celle déterminée aux fins d'évaluation de l'étude d'impact sur l'environnement du projet en titre et couvre un corridor large de 250 mètres de part et d'autre de la ligne centrale des tracés retenus pour le prolongement de l'autoroute 73, pour les raccordements à la route 173 à Notre-Dame-des-Pins (raccordement sud) et à Saint-Georges (74^e rue) et pour les échangeurs au carrefour de ces raccordements avec l'autoroute projetée et la route 173 (plan 1). Le présent rapport concerne le potentiel archéologique de cette aire d'étude, tant du point de vue historique que préhistorique. Les objectifs de cette étude sont de cibler les zones où il est possible que soient préservés des biens archéologiques et de déterminer une stratégie d'intervention au terrain permettant de protéger et/ou de mettre au jour ces biens.

La plus grande partie de la zone d'étude est située à plus d'un kilomètre de la rive est de la rivière Chaudière, à des altitudes relativement plus élevées. La zone d'étude ne croise aucun cours d'eau majeur et certaines sections de cette zone traversent des secteurs dont les pentes sont très fortes. À la suite de l'examen stéréoscopique des photos aériennes, 23 zones à potentiel archéologique préhistorique à évaluer par inspection visuelle et, le cas échéant, à l'aide de sondages exploratoires ont été identifiées. La grande majorité d'entre elles représentent des terrasses fluviales associées à des cours d'eaux mineurs. Quelques-unes, à l'extrémité des secteurs de raccordements, sont plutôt associées à la rivière Chaudière. Finalement, une dernière zone à potentiel archéologique correspond à un esker dans la vallée du ruisseau Scully. Le potentiel archéologique historique dans la zone d'étude est, de façon générale, considéré comme faible. Ainsi, en se basant sur le plan le plus ancien disponible (1929), seules six zones pourraient représenter un potentiel archéologique historique.

Les zones à potentiel archéologique identifiées à l'intérieur de l'emprise retenue pour la réalisation du projet de prolongement de l'autoroute 73 entre Beauceville et Saint-Georges devraient être l'objet d'un inventaire archéologique exhaustif. Ces zones, celles d'éventuels chemins temporaires de contournement, les surfaces requises pour les chantiers d'entrepreneurs et, le cas échéant, pour les sources de matériaux ou pour disposer des déblais ou rebuts excédentaires, devraient donc être systématiquement évaluées par des inspections visuelles et des sondages archéologiques exploratoires. Ces recherches auront comme objectif de vérifier la présence ou l'absence de sites archéologiques dans ces espaces requis pour la réalisation du projet.

LISTE DES PARTICIPANTS

Réalisé par :

Ethnoscop inc.

Jean Poirier, coordonnateur et géomorphologue, cadre naturel ancien et potentiel archéologique préhistorique

Martin Royer, chargé de projet, archéologue historien, potentiel archéologique historique

Roland Tremblay, archéologue préhistorien, cadre culturel ancien et potentiel archéologique préhistorique

Guylaine Girouard, historienne

Jean Croteau, cartographe

Armelle Ménard, chargée d'édition

Ministère des Transports du Québec

Madeleine Lindsay, urbaniste

Service des Inventaires et du plan

Direction de la Chaudière-Appalaches

Désirée-Emmanuelle Duchaine, archéologue

Service de la Programmation routière et du transport collectif

Direction de la Planification et de la coordination des ressources

Direction générale de Montréal et de l'Ouest

Denis Roy, archéologue

Service du Soutien technique

Direction du Plan, des programmes, des ressources et du soutien technique

Direction générale de Québec et de l'Est

TABLE DES MATIÈRES

RÉSUMÉ.....	i
LISTE DES PARTICIPANTS	ii
TABLE DES MATIÈRES	iii
LISTE DES FIGURES	iv
LISTE DES TABLEAUX	v
LISTE DES PLANS	vi
1.0 MANDAT	1
2.0 MÉTHODE	1
2.1 ARCHÉOLOGIE PRÉHISTORIQUE.....	1
2.2 ARCHÉOLOGIE HISTORIQUE	5
2.2.1 Acquisition des connaissances.....	5
2.2.2 Superposition de cartes	5
2.2.3 Analyse des données et évaluation du potentiel archéologique	5
3.0 ÉTAT DES CONNAISSANCES	6
3.1 PAYSAGE NATUREL ANCIEN.....	6
3.1.1 Contexte chronologique	6
3.1.2 Contexte paléogéographique	7
3.2 OCCUPATION HUMAINE	7
3.2.1 Occupation amérindienne.....	7
3.2.2 Occupation euro-qubécoise.....	8
4.0 POTENTIEL ARCHÉOLOGIQUE	17
4.1 POTENTIEL ARCHÉOLOGIQUE PRÉHISTORIQUE	17
4.2 POTENTIEL ARCHÉOLOGIQUE HISTORIQUE.....	18
5.0 RECOMMANDATIONS	18
OUVRAGES DE RÉFÉRENCE.....	51

LISTE DES FIGURES

- Figure 1 Répartition des Amérindiens à l'époque des premiers contacts avec les Européens (Courville *et al.* 2003 : 80)
- Figure 2 Seigneuries et cantons de la Beauce (Courville *et al.* 2003 : 741)
- Figure 3 Grands chemins de la Beauce (Provost 1970)
- Figure 4 Jeremiah McCarthy, 1792 (dans Courville *et al.* 2003 : 120)
- Figure 5 Jeremiah McCarthy, 1792 (dans Courville *et al.* 2003 : 185)
- Figure 6 Joseph Bouchette, « Topographical map of the Province of Lower Canada », 1815 (Cartothèque de l'Université Laval)
- Figure 7 Joseph Bouchette, « Topographical map of the District of Quebec », 1831 (Cartothèque de l'Université Laval)
- Figure 8 Domaine Pozer (dans Courville *et al.* 2003 : 147)
- Figure 9 Paroisse Saint-Georges (dans Courville *et al.* 2003 : 148)
- Figure 10 G. P. Proulx, « Plan des routes et des rivières des comtés Dorchester et Beauce », 1839 (Cartothèque de l'Université Laval)
- Figure 11 Morcellement de la propriété foncière dans la vallée de la Gilbert (Gonthier 2004 : carte 7)
- Figure 12 Compagnie aérienne franco-canadienne, « Province de Québec », 1929 (Cartothèque de l'Université Laval)
- Figure 13 Ministère des Richesses naturelles du Québec, carte topographique, 1938 (Cartothèque de l'Université Laval)
- Figure 14 Compagnie aérienne franco-canadienne, « Province de Québec », 1929 (Cartothèque de l'Université Laval)
- Figure 15 Ministère des Richesses naturelles du Québec, carte topographique, 1938 (Cartothèque de l'Université Laval)

LISTE DES TABLEAUX

Tableau 1 Interventions, sites et données de pré-inventaires archéologiques

Tableau 2 Zones à potentiel archéologique préhistorique

Tableau 3 Zones à potentiel archéologique historique

LISTE DES PLANS

Plan 1	Plan général des zones à potentiel archéologique à 1 : 60 000
Plan 2	Secteur des zones P1 à P8 et H1 et H2 à 1 : 5 000
Plan 3	Secteur des zones P9 à P10 à 1 : 5 000
Plan 4	Secteur de la zone P14 à 1 : 5 000
Plan 5	Secteur de la zone H4 à 1 : 5 000
Plan 6	Secteur des zones H5, P15 et P16 à 1 : 5 000
Plan 7	Secteur des zones P17 à P19 à 1 : 5 000
Plan 8	Secteur des zones P20 et P21 et H8 à 1 : 5 000
Plan 9	Secteur des zones P22 et P23 à 1 : 5 000
Plan 10	Secteur de la zone P13 à 1 : 5 000
Plan 11	Superposition d'un plan topographique de 1929 sur un plan de 2001
Plan 12	Superposition d'un plan topographique de 1938 sur un plan de 2001

1.0 MANDAT

Le ministère des Transports du Québec projette le prolongement de l'autoroute Robert-Cliche (73) de Beauceville jusqu'à Saint-Georges. La zone d'étude archéologique correspond à celle déterminée aux fins d'évaluation de l'étude d'impact sur l'environnement du projet en titre et couvre un corridor large de 250 mètres de part et d'autre de la ligne centrale des tracés retenus pour le prolongement de l'autoroute 73, pour les raccordements à la route 173 à Notre-Dame-des-Pins (raccordement sud) et à Saint-Georges (74^e rue) et pour les échangeurs au carrefour de ces raccordements avec l'autoroute projetée et la route 173 (plan 1). Le présent rapport concerne le potentiel archéologique de cette aire d'étude, tant du point de vue historique que préhistorique. Les objectifs de cette étude sont de cibler les zones où il est possible que soient préservés des biens archéologiques et de déterminer une stratégie d'intervention au terrain permettant de protéger et/ou de mettre au jour ces biens.

2.0 MÉTHODE

2.1 ARCHÉOLOGIE PRÉHISTORIQUE

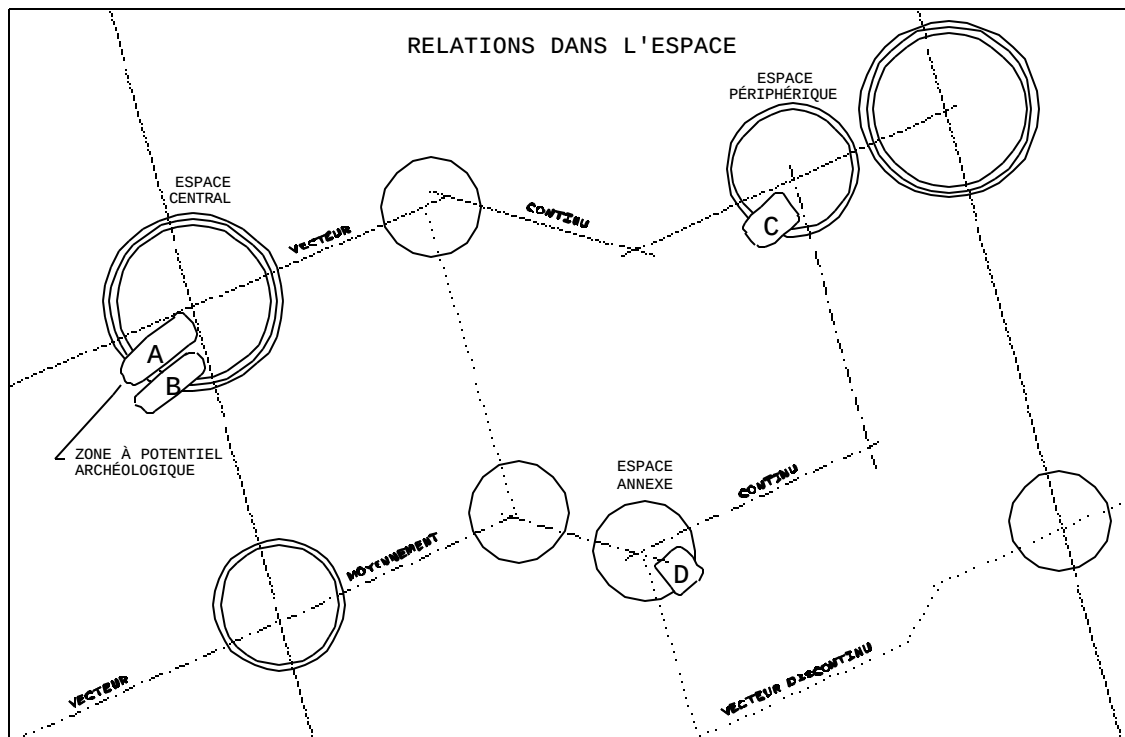
La période préhistorique correspond à l'époque qui précède l'apparition de documents écrits. Pour le Québec, elle fait référence aux populations amérindiennes qui ont précédé l'arrivée des premiers Européens dans la vallée du Saint-Laurent. Pour délimiter des zones où existe une probabilité de retrouver des traces d'une occupation humaine au cours de la période préhistorique, l'étude de potentiel se concentre sur deux volets.

- Une cueillette des données concernant l'évolution du paysage naturel dont l'objectif est de mettre en contexte temporel (géochronologie) et spatial (topologie) la zone d'étude. Cet exercice permet de connaître l'habitabilité du secteur visé et sa place dans un espace plus vaste.
- L'élaboration d'un cadre culturel qui puise en anthropologie les données sur les populations amérindiennes dont on pourrait s'attendre à retrouver des traces. Ce volet inclut les sites archéologiques connus à proximité de la zone d'étude, au moment de l'analyse.

Ces deux étapes permettent de construire une dérivation archéologique basée sur la photo-interprétation. Ici, les zones à potentiel archéologique sont délimitées pour produire des espaces concrets. Les formes du paysage servent donc à circonscrire des espaces présentant des qualités d'accueil pour des populations humaines.

Le cadrage dans l'espace fait appel à la topologie mathématique. La géomorphologie structurale permet de découvrir le schéma géométrique sur lequel se calque le territoire et la topologie permet ensuite de traduire ce schéma en réseau spatial. Ce dernier possède des antennes (*des vecteurs d'appropriation*)

ainsi que des espaces de convergence situés au croisement de ces antennes. Cette analyse propose donc de relativiser l'importance de la zone d'étude par rapport à un ensemble régional plus vaste et permet aussi, à l'intérieur de cette même zone d'étude, d'identifier des points chauds du réseau. La présente zone d'étude ne comprend aucun espace de convergence du graphe topologique. Mais, pour se familiariser avec les mécanismes et bien comprendre l'importance du vecteur continu qui la côtoie du nord au sud, de même que la pondération que suggère la sixième colonne du tableau 2, voici quelques explications :



LA TOPOLOGIE MATHÉMATIQUE

Le graphe topologique prend forme autour des premiers indices fournis par la géomorphologie structurale tout en imitant sa méthodologie : ce ne sont pas les limites entre les différents espaces qui sont retenues, mais plutôt les relations entre ces espaces. Ces relations peuvent se faire par contiguïté ou par des axes naturels de communication qui agissent comme des antennes entre les composantes.

Or, ces multiples relations peuvent devenir très complexes : ce qui nous importe de savoir c'est, par exemple, la relation entre quatre espaces, soit les zones A, B, C et D (voir figure ci-dessus). A pourrait être relié à B par contiguïté et à C par une vallée inondée par un cours d'eau navigable; B pourrait être relié à C en traversant A et/ou par une série de vallons en échelons, vallons dont les profils longitudinaux sont relativement réguliers. On pourrait retrouver l'espace D à la convergence de ces derniers vallons et d'un vecteur dont le profil longitudinal serait encore plus « discontinu ». D serait en communication avec A, B et C par un vecteur

« moyennement continu », mais également en communication avec l'espace C par un vecteur « discontinu » et un segment du vecteur « continu ». Deux séries de variables dépendantes sont donc mises en jeu en même temps : la position relative des espaces et le type de communication qui, le cas échéant, les relie. Si le nombre de possibilités est déjà grand avec quatre espaces et trois catégories de vecteurs de communication, la complexité de l'échiquier devient difficile à concevoir avec mille espaces...

C'est ici qu'intervient la topologie mathématique : elle concrétise ces interconnexions en nous permettant de les cartographier sous forme de réseau et l'archéologie emprunte à la topologie les concepts de « segment » et de « point ». Évidemment, ces derniers prennent une autre signification; les segments deviennent des vecteurs d'appropriation plus ou moins continus selon la régularité de leur profil longitudinal et les points sont associés à des espaces stratégiques dont l'importance varie en fonction de l'étendue territoriale à laquelle ils donnent accès.

Ainsi, le graphe topologique dessine un espace théorique qui suppose une lecture particulière de l'information : les vecteurs d'appropriation sont symbolisés par des lignes dont la trame illustre la plus ou moins grande continuité du profil longitudinal de l'axe. Chaque ligne doit être perçue comme une droite inscrite au centre de l'axe; sa largeur n'est donc pas concrète mais symbolique.

Les lieux de convergence sont représentés par des cercles. Cette géométrie suggère en soi un espace dont les limites sont abstraites.

En langage topologique, le graphe que nous produisons est considéré comme un graphe formel, c'est-à-dire un réseau abstrait d'interrelations qui s'appuie sur un espace concret, par opposition à un graphe conditionnel qui ne traite que du réseau d'interrelations déconnecté de l'espace territorial. Le graphe topologique suit des règles de construction très strictes et propose l'emploi d'un vocabulaire particulier. Un glossaire est donc nécessaire pour préciser le sens qui est donné à une expression.

VECTEUR D'APPROPRIATION

Correspond à un axe entre les différents espaces (centraux, périphériques et annexes). *Vecteur* a été choisi dans son sens premier, celui de « conducteur »; ceci suppose un segment de droite sur lequel on peut faire une opération mathématique, c'est-à-dire une abstraction. Il correspond en partie à un « axe de circulation » dans la mesure où il se définit comme étant le premier choix pour circuler d'un espace à un autre, mais « circulation » porte à confusion : en effet, il peut ne faire référence qu'à la circulation « concrète » sans englober la circulation « abstraite », celle des idées par exemple. *Appropriation* vient justement appuyer cette abstraction. Ici le « a- » est employé dans le sens grec de la négation; comme dans « apolitique », appropriation est une négation de la propriété. Il désigne donc, non pas un contrôle du territoire par la valeur d'échange, par le contrôle sur la rente foncière, mais plutôt

un contrôle du territoire par la connaissance. Le vecteur d'appropriation suppose donc un échange symbolique entre la nature et la culture.

Ce vecteur est catégorisé à l'aide de critères géomorphologiques reliés à son profil longitudinal. Ainsi, il pourra être :

-continu : la régularité du profil longitudinal l'associe à des surfaces gisantes; dans la plupart des cas, cette recherche se localise le long de talwegs, le plan d'eau répondant le mieux à cette horizontalité.

-moyennement continu : le profil est légèrement ondulant. Comme son nom l'indique, la caractéristique principale de ce vecteur est de le situer entre les deux autres, avec une prédominance vers le vecteur continu.

-discontinu : dessine un tracé souvent abstrait, qui rejoint quelquefois les talwegs de petits ruisseaux ou suit d'autres fois une ligne d'interfluve. Il représente toujours le trajet le moins accidenté dans un espace relativement morcelé.

ESPACE CENTRAL

Espace à la convergence d'au moins deux vecteurs continus. Cet espace permet donc l'accessibilité à un vaste territoire.

ESPACE PÉRIPHÉRIQUE

Espace à la convergence d'un vecteur continu et d'un vecteur moyennement continu. Comme son nom l'indique, cet espace gravite autour d'un espace central, mais il peut également se rattacher à plus d'un espace central selon l'importance et l'organisation des vecteurs d'appropriation qui le traversent.

ESPACE ANNEXE

Espace qui se définit par la rencontre d'un vecteur continu ou moyennement continu et d'un vecteur discontinu. Cet espace donne accès à un territoire plus restreint.

S'ajoutent à ces définitions, des règles qui permettent au graphe topologique de transcender le réseau hydrographique et qui lui donnent son autonomie propre par rapport au croquis géomorphologique :

1. Tout vecteur continu doit commencer par un espace central et se terminer par un espace central.
2. Tout vecteur moyennement continu doit commencer par un espace périphérique et se terminer par un espace périphérique.

3. Tout vecteur discontinu doit commencer par un espace annexe et se terminer par un espace annexe.

2.2 ARCHÉOLOGIE HISTORIQUE

Pour définir le potentiel archéologique historique de la zone d'étude, des cartes anciennes ont été superposées sur une carte récente, puis les perturbations que les vestiges archéologiques présumés ont pu subir ont été identifiées. C'est à la suite de l'analyse des données recueillies (historiques et archéologiques) qu'a pu être établi le potentiel archéologique historique.

2.2.1 Acquisition des connaissances

La première étape du mandat concerne l'acquisition de connaissances ayant trait à la zone d'étude. Les études spécialisées en histoire et en patrimoine, l'Inventaire des sites archéologiques du Québec, les cartes anciennes (générales ou sectorielles), les plans d'assurance et les photographies aériennes représentent les principales sources documentaires utilisées lors de la collecte des données et de l'analyse.

2.2.2 Superposition de cartes

De l'ensemble des plans anciens illustrant la zone d'étude, trois ont été sélectionnés afin d'être superposés sur un plan de 2001. Les plans choisis datent de 1839, 1929 (plan 11) et 1938 (plan 12). Un tel exercice permet de déterminer la probabilité que des vestiges soient préservés dans la zone d'étude. Toutefois, la superposition du plan de 1839 n'a pas été reproduite ici, compte tenu de sa trop grande imprécision; de plus, les superpositions des plans de 1929 et 1938 comportent aussi une légère marge d'erreur. Ainsi, l'évaluation du potentiel archéologique a été validée en comparant, *de visu*, les plans de 1929, 1938 et 2001 avec celui des travaux (2004).

2.2.3 Analyse des données et évaluation du potentiel archéologique

L'évaluation du potentiel archéologique qui résulte de l'analyse des données afin d'établir le degré de probabilité que des vestiges archéologiques soient conservés en un lieu particulier, a été effectuée en déterminant l'évolution de la zone d'étude, et ce en confrontant toutes les informations disponibles (historiques, cartographiques, iconographiques, archéologiques, perturbations connues du sous-sol). En premier lieu, à la lumière des données historiques et cartographiques, ont été identifiés les emplacements où étaient localisés des bâtiments ou des aménagements maintenant disparus et dont des vestiges ont pu être préservés. Les interventions archéologiques antérieures peuvent aussi contribuer à l'identification de ces emplacements et rendre compte des perturbations qu'a connues la zone d'étude.

L'étude de potentiel (le présent rapport) livre les informations essentielles à la compréhension de la démarche et les résultats de l'analyse. Des cartes anciennes illustrent la démonstration.

3.0 ÉTAT DES CONNAISSANCES

3.1 PAYSAGE NATUREL ANCIEN

3.1.1 Contexte chronologique

Il y a 12 000 ans, la marge de l'inlandsis laurentidien se situe à la ligne de rivage nord du Saint-Laurent actuel, mais avec une avancée vers le sud dans la région de Québec, vis-à-vis la vallée de la Chaudière. Le sud-ouest de la vallée du Saint-Laurent est donc encore coupé de toute pénétration de la mer et est encore inondé par le lac proglaciaire Vermont, alors qu'au nord-est de cette avancée, la mer de Goldthwait est en contact avec l'inlandsis au nord et inonde les basses terres au sud. Reliée à l'inlandsis, une langue glaciaire persiste toujours dans la vallée de la Chaudière et est encore soudée au lobe de glace appalachien à la hauteur de Saint-Georges. C'est à cette époque que se forme l'esker¹ sur lequel se retrouve la zone à potentiel archéologique P20. À partir de Saint-Gédéon (Ethnoscop 1995), le front de cette langue en fusion crée en aval, le lac proglaciaire Chaudière (430 m). Ce lac inonde la vallée de la rivière Chaudière (de Saint-Gédéon au lac Mégantic), la vallée du lac Mégantic et celle du lac aux Araignées, pour se déverser par le col de Coburn Gore, à la frontière avec les États-Unis.

À partir des recherches faites par Ethnoscop en 1995 dans la région du lac Mégantic, il est évalué que la fin du lac proglaciaire Chaudière se situe entre 11 500 ans et 11 300 ans AA. Vers la même époque, la mer de Champlain envahit complètement les basses terres du Saint-Laurent et la langue de glace dans la vallée de la Chaudière disparaît progressivement. Entre 11 400 ans et 10 000 ans AA, le régime des cours d'eau est amplifié par la fonte des derniers culots de glace qui étaient situés dans le fond des vallées. De petits lacs proglaciaires se forment dans les talwegs dont le niveau d'eau, plus élevé que l'actuel, est retenu soit par des seuils rocheux qui n'ont pas encore subi de relèvement glacio-isostatique différentiel, soit par des barrages morainiques. Ce processus s'applique au talweg emprunté par la rivière Chaudière entre Beauceville et Saint-Georges, mais dans ce cas, aucune haute terrasse n'entre en contact avec la zone d'étude : les terrasses que représentent les zones à potentiel archéologique P13, P15, P16 et P23 correspondent toutes à une partie inondée à l'époque.

Dans la zone d'étude entre 10 000 ans et 9 000 ans AA, le réseau hydrographique ressemble à l'actuel. La rivière Chaudière est aussi capricieuse et le niveau du lac Mégantic est même plus bas que le niveau actuel, ce dernier étant rehaussé à cause des barrages anthropiques modernes.

¹ Construction alluviale étroite, de forme sinueuse à versants raides, très allongée dans le sens de progression de l'inlandsis et attribuée au remblaiement de tunnels sous-glaciaire par les eaux de fonte.

3.1.2 Contexte paléogéographique

Entre Saint-Georges et Sainte-Marie, la rivière Chaudière profite d'un ensemlement (abaissement d'une ligne d'interfluve principale) pour traverser les monts Notre-Dame. Orientée sud-ouest/nord-est, la ligne principale d'interfluve (ligne réunissant les points les plus hauts d'une colline) de cette chaîne appalachienne passe vis-à-vis Vallée-Jonction et possède un ensemble de versants dissymétriques : vers le nord-ouest (vers Sainte-Marie), les versants sont abrupts et vers le sud-est (vers Saint-Georges), ils sont beaucoup plus fuyants.

La zone d'étude atteint, à quelques endroits, le fond de la vallée de la rivière Chaudière mais le tracé de l'autoroute 73 parcourt essentiellement un relief montagneux. Le plan 1 présente le graphe topologique dans lequel s'inscrit la zone d'étude. L'espace périphérique de Rivière-des-Plante se situe en retrait, au nord de la route du Golf. L'autoroute projetée est encadrée par cet espace périphérique au nord et par l'espace central de Saint-Georges au sud. En outre, la zone d'étude côtoie cinq espaces annexes, sans jamais s'y superposer : celui du chemin de la rivière des Plante, légèrement au dehors du plan 1 parce qu'au nord du chemin du Golf et en ligne avec le vecteur discontinu emprunté par la rivière Noire, celui de Beauceville, celui de Rivière-Gilbert, celui de l'île aux Crêpes et celui de l'île aux Chevaux. En somme, le tracé de l'autoroute ne traverse que des zones à potentiel archéologique se rattachant à des vecteurs discontinus ou en dehors du graphe topologique.

3.2 OCCUPATION HUMAINE

3.2.1 Occupation amérindienne

La rivière Chaudière fait partie d'un axe géographique majeur entre le Saint-Laurent et la côte atlantique. Son cours supérieur offre de multiples voies de passage vers plusieurs bassins hydrographiques qui coulent actuellement au Maine, notamment les rivières Saint-Jean, Penobscot, Kennebec et Androscogin. Cette configuration géographique était bien connue historiquement (Provost 1974). Mais ce qui est moins connu, c'est qu'elle a été mise à profit dès le peuplement humain de la péninsule maritime, il y a environ 11 500 ans, comme le suggèrent des indices archéologiques paléoindiens découverts dans la région de Québec et plus spécifiquement à l'embouchure même de la rivière Chaudière dans le Saint-Laurent (Pintal 2002). D'autres sites paléoindiens situés dans le secteur du lac Mégantic illustrent également l'utilisation très ancienne du territoire, au moment où la déglaciation rendait de plus en plus accessible la vallée du Saint-Laurent (Chapdelaine 2004). Ainsi, la vallée de la rivière Chaudière a été fréquentée très tôt dans la séquence chronologique de l'occupation humaine du territoire québécois. Les deux pôles de l'axe de la rivière Chaudière, soit la région de l'embouchure et celle du lac Mégantic, offrent également des témoins d'utilisation au cours des millénaires subséquents. Enfin, durant les derniers siècles précédant l'arrivée des

Européens en Amérique, quelques indices plus circonstanciels soulignent que la rivière Chaudière était encore utilisée comme voie de passage où circulaient objets et idées entre le fleuve Saint-Laurent et le versant atlantique (Tremblay 1998).

Si l'embouchure de la rivière Chaudière et le lac Mégantic sont bien connus quant à l'archéologie et témoignent des occupations à diverses époques au cours des derniers dix millénaires, il en va autrement sur le cours même de la rivière où peu de sites ont été mis au jour, malgré les inventaires archéologiques qui y ont été réalisés. Le dynamisme de la rivière Chaudière qui, au fil des méandres et des crues, a possiblement détruit ou alors profondément enfoui de nombreux sites anciens peut expliquer que peu de sites archéologiques aient été découverts. Plusieurs des inventaires qui ont été effectués se sont concentrés sur les rives actuelles de la rivière alors que d'autres n'ont couvert que de petites superficies plus ou moins arbitrairement déterminées.

3.2.2 Occupation euro-qubécoise

Introduction

Sources et méthode

Afin de comprendre l'évolution de l'occupation du territoire à l'étude, les documents textuels et cartographiques susceptibles de fournir des informations sur les axes de communication et de pénétration, sur le lotissement et la colonisation et sur les activités des occupants ont été rassemblés. Les monographies traitant de l'histoire régionale de la Beauce et de l'histoire locale de Beauceville (Saint-François), Rivière-Gilbert, Notre-Dame-Des-Pins et Saint-Georges se sont avérées les documents textuels les plus pertinents. Les textes produits dans le cadre de la réalisation du macro-inventaire ont également été utilisés (Guimont 1980, Bouchard 1982, Bourbeau et Delcourt 1982, Ministère des Affaires culturelles 1984, Ministère des Affaires culturelles 1985, Municipalité régionale de comté Robert-Cliche 1985).

La recherche de cartes anciennes a été menée au service de l'Arpentage primitif du ministère des Ressources naturelles du Québec et à la cartotheque de l'Université Laval. Les banques de données en ligne de la Bibliothèque nationale du Québec et des Archives nationales du Canada ont aussi été consultées. Ces démarches ont permis de retracer les cartes anciennes les plus utiles (cadastre, emplacement des bâtiments, industries, routes, voie ferrée, lignes de transmission électrique). Le dossier iconographique comprend par ailleurs des cartes topographiques anciennes élaborées à partir de photographies aériennes. D'autres documents iconographiques proviennent des banques d'images en ligne de la Bibliothèque nationale du Québec et d'un site Internet sur la Beauce.

Zone d'étude

La zone d'étude est celle couverte par le projet de prolongement de l'autoroute Robert-Cliche (73) entre Beauceville et Saint-Georges, tel que décrit sur la carte du ministère des Transports du Québec conçue à cet effet en novembre 2004 par la firme Tecsalt. La nouvelle autoroute suivra parallèlement l'axe de la rivière Chaudière et traversera trois municipalités sur sa rive est : Beauceville, Notre-Dame-des-Pins et Saint-Georges.

Le tracé projeté comprend l'emprise proprement dite de l'autoroute Robert-Cliche (73) à quatre voies divisées ainsi que les emprises des raccordements à la route 173 que constituent les quatre intersections de routes dans Beauceville, le raccordement sud à Notre-Dame-des-Pins et la 74^e rue à Saint-Georges. De plus, la zone d'étude comprend une bande de 200 mètres de part et d'autre des voies de circulation. Le projet d'aménagement routier s'amorce à Beauceville, à la hauteur de la route du Golf, et se termine à l'échangeur nord de Saint-Georges, soit à la 74^e rue. Dans la municipalité de Beauceville, l'autoroute s'étendra entre les rangs Saint-Charles (à l'ouest) et Saint-Gaspard (à l'est). Au sud de Beauceville, elle croisera le rang Saint-Charles et poursuivra son parcours à l'ouest de celui-ci jusqu'à l'échangeur nord de Saint-Georges.

Évolution de l'occupation dans les seigneuries Rigaud de Vaudreuil et Aubin De l'Isle

Les territoires des municipalités de Beauceville et de Saint-Georges se situent en Beauce, de part et d'autre de la rivière Chaudière. L'histoire de la Beauce est étroitement liée à la circulation humaine dans le corridor naturel que représente la vallée de la rivière Chaudière. Ce corridor correspond à une route entre Québec et les États-Unis, une voie de pénétration et de colonisation de la vallée de la rivière.

La Beauce et les Abénaquis

De sa source, le lac Mégantic, la rivière Chaudière coule vers Québec sur plus de 200 kilomètres. Son cours supérieur offre de multiples voies de passage vers plusieurs bassins hydrographiques qui coulent en sens inverse dans le Maine, notamment les rivières Saint-Jean, Penobscot, Kennebec et Androscogin. La ligne de partage des deux bassins versants a d'ailleurs servi à établir la frontière canado-américaine en 1842 (Courville *et al.* 2003 : 28). De plus, le portage de la rivière Bras-Saint-Victor, un des tributaires de la rivière Chaudière entre Saint-Joseph et Beauceville, permet de rejoindre la vallée de la rivière Saint-François dans le centre du Québec.

Au XVI^e siècle, le territoire de la Beauce aurait fait partie de deux habitats amérindiens : les Iroquoiens de la vallée du Saint-Laurent qui occupent le nord-ouest et les Abénaquis de l'Est, le sud-est (fig. 1). Ces frontières ne sont jamais très fixes (Courville *et al.* 2003 : 81), mais la zone d'étude demeure dans l'aire

abénaquise. Au début du XVII^e siècle, la vallée de la rivière Chaudière n'est pas habitée de manière permanente par les Abénaquis : la région beauceronne sert alors de territoire de chasse à ceux-ci. Le premier Français, émissaire de Champlain, à avoir suivi les Abénaquis dans leur aire d'occupation en 1629 rapporte qu'ils cultivent la terre et vivent dans de gros villages sur les rives des rivières du Maine (Courville *et al.* 2003 : 88-89). Vingt ans plus tard, le père jésuite Gabriel Druillettes, qui a tenté de créer une mission chez les Abénaquis (1646-1652), indique également que les villages abénaquis sont installés dans le Maine et que la vallée de la rivière Chaudière n'est pas habitée (Courville *et al.* 2003 : 96-99). Ce peuple sédentaire chasse, pêche, commerce et se montre de plus accueillant envers les Français en échange de leur protection contre les Iroquois et les Anglais. À cette époque, les Abénaquis se retrouvent au cœur du conflit intercolonial pour la maîtrise des territoires de la côte atlantique du Maine et de l'Acadie. La route Chaudière-Kennebec revêt ainsi une valeur stratégique de première importance pour la consolidation de la colonisation française en Nouvelle-France et en Acadie, d'autant plus, note Champlain, que son parcours est entièrement sur un territoire allié (Courville *et al.* 2003 : 90).

Lorsque les conflits franco-britanniques amènent les Abénaquis à fuir leurs lieux ancestraux d'habitat dans le Maine, le gouvernement de la Nouvelle-France propose de leur concéder des terres sur les rives de la rivière Chaudière afin de bloquer le passage de la route Chaudière-Kennebec aux Anglais. La mission jésuite de Saint-François-de-Sales, sur l'actuel territoire de la municipalité de Sainte-Marie, est ouverte à cet effet en 1686. Elle sera rétablie en 1697 à l'embouchure de la rivière Chaudière (Courville *et al.* 2003 : 103), puis vers 1705 à l'embouchure de la rivière Bécancour (Courville *et al.* 2003 : 106). Durant cette période, les Abénaquis se déplacent librement dans toute la vallée qui n'est pas encore occupée par les colons français. Par le portage de la rivière Bras-Saint-Victor, ils atteignent la vallée de la rivière Saint-François où résident de petits groupes d'Abénaquis depuis 1675.

Il semble que la fermeture de la mission jésuite n'ait pas automatiquement entraîné la disparition de la présence abénaquise en Beauce. Vézina (1935 : 16) croit que toutes les rives et les îles de la rivière Chaudière étaient occupées par les Abénaquis avant la concession des terres à des colons français. Toujours selon Vézina, des bourgades importantes auraient pris forme à Saint-Joseph (près de l'actuel pont), à Beauceville (près de la rivière Bras-Saint-Victor) et au village de la rivière Gilbert (sur le ruisseau Bolduc). Il y a de plus celles que rencontre l'armée de Benedict Arnold en 1775 : à Sartigan sur la rivière Famine et à Damisokantic au Lac Mégantic (Vézina 1935 : 7 et 26 et Courville *et al.* 2003 : 171-172). Vézina soutient de plus que des Abénaquis ont également reçu des concessions de terre au début de la colonisation française en Beauce et il rappelle le cas de Pierre Athanase Makatagondo, propriétaire jusqu'en 1782 du lot sur lequel s'élève aujourd'hui le quartier institutionnel de Beauceville (Vézina 1935 : 16). Garant (1985 : 239) relève trois lots concédés à des Abénaquis à la fin du XVIII^e siècle à Beauceville, sur la rive ouest. Les Abénaquis apparaissent dans les registres paroissiaux (baptêmes, mariages, sépultures) jusqu'au milieu du XIX^e siècle. À Beauceville, le premier

enregistrement date de 1767 et le dernier de 1851 (Garant 1985 : 237-245 et Poulin et Bourque 1975 : 18). En 1852, le curé de Saint-Georges informe l'évêque de Québec qu'il ne reste qu'une seule famille abénaquise dans sa paroisse (Vézina 1935 : 9).

Les seigneuries Rigaud de Vaudreuil et Aubin De L'Isle

Les concessions des premières seigneuries de la vallée de la rivière Chaudière datent toutes de 1736 (fig. 2) : Taschereau (Sainte-Marie), Fleury de la Gorgendière (Saint-Joseph), Rigaud de Vaudreuil (Saint-François), Aubert-Gallion (Saint-Georges ouest) et Aubin De L'Isle (Saint-Georges). Mais elles connaîtront des développements inégaux. Étant donné que la rivière Chaudière demeure la seule voie de communication jusqu'en 1771, l'accès n'est pas facile et les colons de la Nouvelle Beauce s'installent d'abord au nord de la vallée, dans la partie la plus près de Québec. Le chemin du Roy rejoint Beauceville en 1771 mais ne s'allonge au-delà des Rapides-du-Diable seulement qu'en 1785, pour arriver finalement à Saint-Georges en 1815 (fig. 3). De plus, les premiers concessionnaires des seigneuries et fiefs de cette région se montrent, sous le Régime français, plus intéressés à la traite des fourrures qu'à la colonisation. C'est pourquoi cette région, dont fait partie la zone d'étude, connaît un développement plus tardif.

Conséquemment, le développement historique du village de Saint-François (Beauceville) est associé à celui de Sainte-Marie et Saint-Joseph, alors que le secteur englobant Rivière-Gilbert, Notre-Dame-des-Pins et Saint-Georges connaît une dynamique distincte. Sise à l'extrémité sud du corridor de la vallée de la rivière Chaudière, la région de la zone d'étude demeure, jusqu'au début du XIX^e siècle, un poste frontière plutôt isolé des autres foyers de colonisation.

Sous le Régime français, les seigneurs de Rigaud-de-Vaudreuil et Aubin De L'Isle ne s'intéressent pas beaucoup à la colonisation. François-Pierre de Rigaud de Vaudreuil est militaire; il n'habite pas la seigneurie et ne fait pas construire de moulin (Courville *et al.* 2003 : 117-118). Quant à Nicolas-Gabriel Aubin De L'Isle, il tient surtout aux droits de traite qui lui sont octroyés sur sa seigneurie. Jusqu'à sa mort en 1747, il achète des terres dans les environs pour augmenter son aire de traite avec les Abénaquis (Courville *et al.* 2003 : 119-121). Il profite du comptoir de Sartigan (Saint-Georges)². En 1747, la seigneurie passe à ses descendants qui ne se montrent pas plus entreprenants en matière de colonisation. En 1764, la seigneurie Aubin De L'Isle est divisée en trois fiefs qui passent à d'autres mains (fig. 4) : Cumberland (Saint-Georges-Est), Sainte-Barbe-de-la-Famine (Saint-

² Le village de Sartigan est situé sur la rive nord de la rivière Famine, dans le fief Sainte-Barbe de la seigneurie Aubin De L'Isle. Vézina (1935 : 26) indique, comme repère pour le localiser, la résidence de M. Brady. En 1775, le village compte quatre ou cinq maisons de Canadiens et des huttes abénaquises. L'endroit est connu depuis longtemps comme un comptoir de traite. Il est probable qu'il se soit formé à l'époque où les Abénaquis ont investi la Beauce pour fuir les Anglais dans le Maine. Le père Crépeuil décrit une bourgade en 1697 que Vézina (1935 : 7) croit être Sartigan. Le commerce est libre à Sartigan, d'autant plus que le fief Sainte-Barbe n'est pas encore arpenté ni loti et que les seigneurs d'Aubin De L'Isle ont été personnellement impliqués dans la traite depuis 1736. Enfin, le village accueille les troupes d'Arnold en 1775 et il est occupé par l'armée britannique en 1776-1777 (Courville *et al.* 2003 : 172, 175-177 et 180 et Vézina 1935 : 7-9 et 26-28).

Georges) et Saint-Charles-de-la-Belle-Alliance (rivière du Loup). A la fin du Régime français, selon le recensement de Murray (1762), la région Beauceville-Saint-Georges ne compte qu'une dizaine de familles de colons installées dans Rigaud-de-Vaudreuil (Courville *et al.* 2003 : 123). Il n'y a ni moulin, ni chemin. Le développement de cette région démarre seulement après la Conquête.

Aux lendemains de la Conquête, Michel Chartier de Lotbinière se charge temporairement de l'administration de la seigneurie Rigaud-de-Vaudreuil avant de l'acquérir officiellement en 1763 (Courville *et al.* 2003 : 118). Onze concessionnaires sont alors établis sur la rive ouest, près du site de la première chapelle construite en 1763 et utilisée pendant deux ans (Garant 1985 : 83). Lotbinière fait construire le premier moulin en 1770 sur la rivière du Moulin (rive ouest); il s'agit d'un moulin à scie (Courville *et al.* 2003 : 129). En 1771, il y a 20 concessionnaires sur la rive ouest et 19 autres sur la rive est. Sur le 1^{er} rang est, les concessions forment une ligne de près de trois milles (4,8 kilomètres) à partir de la seigneurie de Saint-Joseph. Joseph-Gaspard Chaussegros de Léry acquiert la seigneurie Rigaud-de-Vaudreuil en 1772 et le fief Sainte-Barbe-de-la-Famine de la seigneurie Aubin De L'Isle en 1773. Il procède au premier arpentage et division en lots et se charge des infrastructures nécessaires pour l'installation de colons, dont le moulin banal de Saint-François (1772), lui aussi sur la rivière du Moulin. La petite chapelle est réouverte à partir de 1783 (Courville *et al.* 2003 : 128).

Au XVIII^e siècle, les premiers colons de Saint-François ont préféré la rive ouest à la rive est (Garant 1985 : 81). Ce choix s'explique peut-être par le fait que la première chapelle y fut élevée. A Saint-François, comme à Saint-Georges³, l'église, le presbytère, le cimetière et les équipements seigneuriaux sont situés sur la rive ouest de la Chaudière. Les paroisses de Saint-François et de Saint-Georges sont toutes deux érigées canoniquement en 1835 (Garant 1985 : 111).

En 1771, le chemin du Roy rejoint Saint-François, mais ne va pas plus loin que les Rapides-du-Diable (fig. 3). Il faudra attendre 1785 avant que cette voie soit complétée dans la seigneurie Rigaud-de-Vaudreuil. Or, en 1771, 22 colons s'établissent en amont des Rapides-du-Diable, à un endroit appelé Touffe-de-Pin (Garant 1985 : 83 et 94-96 et Poulin et Bourque 1975 : 20-21)⁴. En 1797, le 1^{er} rang de Touffe-de-Pin est rempli (Poulin et Bourque 1975 : 52). En 1825, le rang Saint-Charles (le 2^e rang sur la rive est de la Chaudière) est ouvert dans la seigneurie Rigaud-de-Vaudreuil (Courville *et al.* 2003 : 202).

Entre-temps, la région est envahie par l'armée de Benedict Arnold. Dans le cadre de la révolution, les troupes américaines cherchent à libérer la province de Québec de l'emprise britannique. Le général Arnold, qui chemine vers Québec, établit un

³ C'est à Saint-Georges Ouest, dans la seigneurie Aubert-Gallion, que le premier noyau villageois et la paroisse de Saint-Georges (1835) prendra forme. C'est donc sur la rive ouest que l'on retrouve le moulin à farine (1818), l'église (1823 à 1831), le manoir (1830) et le presbytère (1838).

⁴ En 1825, le territoire de Touffe-de-Pin s'étend sur les deux rives de la Chaudière, entre les rapides et les seigneuries Aubin De L'Isle (rive est) et Aubert-Gallion (rive ouest). Il comprend les 1^{er} et 2^e rangs de chaque côté. L'endroit devient la municipalité de Notre-Dame-des-Pins en 1925.

campement à Rivière-Gilbert près des Rapides-du-Diable en octobre 1775. En 1778, l'armée britannique construit un ouvrage défensif (un blockhaus)⁵ au centre de la seigneurie Rigaud-de-Vaudreuil, sur la rive est, afin de contrecarrer toute récidive américaine.

Le fief Cumberland de la seigneurie Aubin De L'Isle passe aux mains de l'arpenteur John Colins en 1782, qui le revend en 1790 au major Andrew Philip Skene. À partir de 1815, sauf un intervalle de cinq ans entre 1823 et 1827, le fief Cumberland demeure la propriété de la famille Edward Harbottle Taylor (Vézina 1935 : 25). Les deux premières concessions datent de 1790 et se situent sur le 1^{er} rang : le lot no. 1 longe la ligne de la seigneurie Rigaud-de-Vaudreuil et le lot no. 2 comprend l'île-aux-Chevaux (Vézina 1935 : 34). En 1810, six autres bts sont occupés sur le même rang et un septième est concédé en 1823. Le 1^{er} rang est rempli exclusivement de colons canadiens-français en 1857; les six autres rangs de Cumberland sont ouverts (figs. 8 et 9) et reçoivent des colons anglais et irlandais (Vézina 1935 : 35 et 50). Selon le plan de l'arpenteur Proulx, le chemin Cumberland est ouvert en 1839 et il mène au moulin banal (fig. 10).

Le fief Sainte-Barbe de la seigneurie Aubin De L'Isle reste dans la famille de Léry jusqu'à la fin du système seigneurial. Le premier arpentage a lieu en 1782 (Courville *et al.* 2003 : 187). C'est cette année-là qu'a lieu la première concession : le lot no. 1, dont la ligne de bornage nord longe le fief de Cumberland (Vézina 1935 : 33)⁶. C'est le premier lot concédé sur la rive est de l'actuelle ville de Saint-Georges et le seul pendant 11 ans. Les lots du premier rang (les numéros 2 à 25) sont concédés entre 1793 et 1824. Vers 1820, deux premières industries font leur apparition dans le fief Saint-Barbe : le moulin à scie de la seigneurie Aubin De L'Isle sur la rivière l'Ardoise et un four à chaux sur le lot no. 15 (Vézina 1935 : 34).

Saint-François et Saint-Georges au XIX^e siècle : début du véritable développement

Vers 1840, la découverte d'une pépite sur la rivière Gilbert va donner lieu à une deuxième invasion de la région, celle des chercheurs d'or⁷. Dès 1846, la famille De Léry obtient les droits d'exploitation sur la rivière Gilbert et sur toutes les autres rivières de la seigneurie Rigaud-de-Vaudreuil (Vézina 1935 : 91). Cependant, devant l'ampleur de la ruée, l'investissement nécessaire à l'exploitation et le vide juridique en matière de droit minier, elle aura de la difficulté à les faire respecter jusqu'en 1883 (Gonthier 2004 : 4 et 30-38). L'engouement pour la recherche de l'or durera jusqu'au début du XX^e siècle et s'étendra à toutes les rivières de la région.

⁵ On peut l'apercevoir sur la carte de McCarthy de 1792 (fig. 5) et les cartes de Bouchette de 1815 (fig. 6) et de 1831 (fig. 7), mais on n'a pas encore retrouvé son emplacement exact. Le *Block house* se situerait à la sortie nord-est de Beauceville (Courville *et al.* 2003 : 185). Garant (1985 : 250) le situe sur le lot no. 22 du cadastre dressé par Jean Renaud et G. Taschereau en 1785.

⁶ La ligne nord de ce lot serait vis-à-vis la pointe sud de l'île aux Chèvres, donc à l'extrême limite de l'emprise d'un des raccordements de l'autoroute 73.

⁷ La rivière Gilbert fait partie des quatre ruées vers l'or à se produire en Amérique du Nord (Gonthier 2004 : 1) : en Californie (1848-1857); en Colombie-Britannique, 20,000 personnes sur les rives des fleuves Fraser et Thompson (1857-1864); et au Yukon, 200,000 personnes dans le district Klondike (1896-1902).

Cependant, la rivière Gilbert demeure celle qui suscite le plus d'intérêt. Huit compagnies minières prennent part à l'exploration et s'installent temporairement à Beauceville et Saint-Georges (Vézina 1935 : 92). À partir de 1862, plusieurs familles de la région travaillent aux mines d'or et viennent s'installer sur le rang Saint-Charles, de chaque côté de la rivière Gilbert (Poulin et Bourque 1975 : 28). En 1863, 2 000 personnes prospectent plus ou moins légalement dans la région et certaines louent des claims; 500 d'entre elles travaillent exclusivement sur la rivière Gilbert. Entre 1866 et 1873, une escouade d'une douzaine de policiers est chargée de faire respecter les droits de propriété des mineurs, de la famille De Léry et du gouvernement (Gonthier 2004 : 36-37). Entre 1878 et 1885, 500 autres chercheurs s'installent sur la rivière (Gonthier 2004 : 1).

Les activités minières de la région ont eu des retombées pour l'économie locale, notamment le commerce, les services dont l'hôtellerie, et la construction (Gonthier 2004 : 39-41). A Touffe-de-Pin, sur la terre de la famille Gilbert traversée par la rivière aurifère du même nom, il y a eu une forge, un moulin, une fromagerie en 1892 et une beurrerie en 1912 (Poulin et Bourque 1975 : 25). Le cultivateur William Scully et sa femme Ann McIntyre tenaient une auberge sur le dernier lot du 1^{er} rang, celui qui longe le fief Cumberland (Poulin et Bourque 1975 : 26). Sur les lots 13b et 14 du rang Saint-Charles (fig. 11), l'hôtel Potvin accueillait les prospecteurs (Gonthier 2004 : 39).

À la fin du régime seigneurial en 1854, le développement socio-économique de la région à l'étude est vraiment enclenché. L'économie repose sur l'agriculture, l'exploitation forestière, l'acériculture et l'industrie laitière. Dans la deuxième moitié du XIX^e siècle, les noyaux villageois grossissent avec l'augmentation des activités des artisans, des marchands et des professionnels (Courville *et al.* 2003 : 208-210). Durant la période de pointe, l'exploration minière a des retombées positives sur le développement des activités économiques et la démographie. La population de Saint-François augmente exceptionnellement de 38% entre 1851 et 1871 (Gonthier 2004 : 40). L'ouverture de la route Kennebec en 1830 a favorisé le peuplement de l'arrière-pays, dynamisé les échanges commerciaux avec la vallée du fleuve Saint-Laurent et les États-Unis et a facilité l'accès de la région aux chercheurs d'or.

Le chemin de fer Lévis-Kennebec est inauguré en 1875, puis c'est le Sherbrooke and Eastern Township Railways en 1881 et le Quebec Central entre 1892 et 1895. Le lien ferroviaire a un impact direct sur le commerce et participe directement à l'essor industriel de Saint-Georges et Saint-François. Des agglomérations naissent autour des gares et des carrefours ferroviaires. Le chemin de fer devient un élément important dans l'exploitation forestière et fait même concurrence aux rivières pour transporter le bois, le flottage sur la rivière Chaudière cessant au cours des années 1940.

À la fin du XIX^e siècle, la vallée s'industrialise. Beauceville et Saint-Georges prennent aussi l'allure de petites villes avec leur quartier ouvrier dans le voisinage des usines de chaussures, de filature et de tissage. Aujourd'hui, c'est l'industrie de

l'alimentation, de la transformation du bois et des métaux et la confection de vêtements qui dominent l'économie beauceronne.

Cette industrialisation n'a pas empêché la conservation de divers biens patrimoniaux, comme il fut constaté lors de la réalisation du macro-inventaire au début des années 1980. Cependant, des catastrophes naturelles ou accidentelles sont responsables de la perte de plusieurs maisons anciennes. Au regard de la zone d'étude, le secteur Saint-Georges-Est (fief Cumberland) a été sévèrement touché par l'inondation de 1896 et l'incendie de 1915.

Le territoire actuel de la ville de Saint-Georges résulte de la fusion des municipalités de Saint-Georges Ouest et Est, respectivement fondées en 1943 et 1947. L'incorporation municipale de Beauceville date de 1904 alors que celle de Notre-Dame-des-Pins date de 1925.

Occupation humaine dans la zone d'étude au cours de la période historique

Le prolongement de l'autoroute Robert-Cliche (73) entre Beauceville et Saint-Georges se situe sur la rive est de la rivière Chaudière. L'emprise de l'autoroute proprement dite traversera un corridor à fonction agricole. Elle longera et enjambera sur son parcours quelques rivières. Il en sera de même pour quelques routes anciennes qui ont une valeur historique locale, voire nationale (rivière Gilbert). Il n'y a pas actuellement dans la zone d'étude de bâtiments historiques classés ou reconnus ni de sites historiques. Toutefois, quelques endroits présentent un intérêt historique.

Territoire de Beauceville

Dans la municipalité de Beauceville, quatre raccordements à la route 173 ou intersections avec l'autoroute 73 sont prévus : chemin du Golf, parc industriel, route Fraser et rang Saint-Charles. Le premier échangeur fera la jonction avec la route du Golf. Une section de cette route, celle qui se situe à l'ouest de l'autoroute, existe depuis au moins 1929 (fig. 12). Les travaux projetés dans ce secteur comprennent également une voie de service le long de l'emprise ouest de l'autoroute. Il s'agit en fait du prolongement du rang de la Plée, de la municipalité de Saint-Joseph, jusqu'au raccordement du parc industriel. Ce rang est ouvert depuis au moins 1831 (fig. 7).

Le raccordement au parc industriel nécessite la construction d'une voie entre l'autoroute et la limite est actuelle de la 181^e rue qui donne accès au parc industriel et au garage municipal de Beauceville. Cette construction suivra la ligne ancienne des terres du premier rang (ouvert en 1771) dans un secteur qui se situe en bonne partie, aujourd'hui, dans la zone urbaine de la ville. La voie de raccordement coupe également le rang Saint-Charles pour rejoindre l'autoroute quelques centaines de mètres plus loin. Dans ce secteur, le rang Saint-Charles n'était encore qu'un sentier en 1929 (fig. 12); seules quelques bâtisses bordaient celui-ci en 1938 (fig. 13).

Plus loin, l'autoroute franchira la route Fraser qui servait en 1938 de limite entre les municipalités de Beauceville et Beauceville–Est. C'est une vieille côte, ouverte entre 1839 et 1929, reliant les habitants des rangs Saint-Charles et Saint-Gaspard au village de Saint-François. Il ne semble pas y avoir déjà eu de construction à cet endroit. Cependant, il s'agit bien d'une ancienne voie de circulation routière.

Enfin, à l'intersection du rang Saint-Charles, l'autoroute atteint une propriété privée comprenant une résidence. Un bâtiment apparaît à cet endroit sur la carte topographique de 1929 (fig. 12). Cette section du rang Saint-Charles est bel et bien ouverte et habitée à partir de 1824.

Territoire de Notre-Dame-des-Pins

Depuis l'intersection avec le rang Saint-Charles, l'autoroute se poursuivra à l'ouest du rang Saint-Charles, c'est-à-dire sur les terres du 1^{er} rang. Dans Beauceville, le 1^{er} rang est ouvert en 1771 jusqu'aux Rapides-du-Diable et, en 1785, il traverse Notre-Dame-des-Pins jusqu'à la limite municipale de Saint-Georges.

Sur le territoire de Notre-Dame-des-Pins, la construction de l'autoroute comprendra trois intersections : le raccordement sud, l'intersection de la route Veilleux et la traversée de la rivière Bernard (mieux connue sous le nom de Gilbert) et de la route Bernard. Le raccordement sud nécessitera des travaux importants qui comprendront un ensemble de voies d'accès et la construction de deux portions de route, de part et d'autre de l'autoroute : vers l'est, jusqu'à la route Petite-Pierrette, et vers l'ouest, jusqu'à la route 173. À cet endroit, l'autoroute traversera le ruisseau Bolduc, cours d'eau sur lequel il y aurait eu un campement abénaquis avant l'occupation coloniale. De plus, au sud, juste à côté de ce ruisseau, il y avait autrefois une côte entre le chemin du Roy et le rang Saint-Charles, dont l'axe était à peu près le même que le ruisseau Bolduc. Cette côte, aujourd'hui complètement disparue, apparaît sur le plan de l'arpenteur Proulx de 1839 (fig. 10) et sur les cartes topographiques de 1929 (fig. 14) et 1938 (fig. 13). Elle figure également sur une carte synthèse de Sylvain Gonthier qui présente les lots de la vallée de la rivière Gilbert touchés par l'exploration minière entre 1840 et 1887 (fig. 11). Il est fort probable que la route de raccordement sud traversera des emplacements autrefois habités. En effet, les cartes topographiques de 1929 (fig. 14) et de 1938 (fig. 13) montrent des bâtiments, aujourd'hui disparus, dans l'emprise de cette voie. Par ailleurs, c'est dans le secteur de Rivière-Gilbert, près des Rapides-du-Diable, que l'armée d'Arnold a établi son campement en 1775.

L'intersection de la route Veilleux ne présente pas de contraintes particulières en ce qui concerne le potentiel archéologique. Il s'agit d'une côte donnant accès au rang Saint-Charles et à la route Petite-Pierrette. Elle apparaît sur la carte topographique de 1929 (fig. 14) et aucun bâtiment ne semble avoir été construit sur son parcours.

La rivière Bernard portait le nom de Gilbert au XIX^e siècle et fut l'objet d'une véritable ruée vers l'or. Jusqu'au tournant du XX^e siècle, des centaines de personnes et plusieurs compagnies minières vont s'installer sur ses rives pour s'adonner à la prospection. Tout le long de cette rivière et sur les lots adjacents, il y eut des exploitations minières (fig. 11). Par ailleurs, le chemin Bernard est l'un des plus anciens du secteur puisqu'il apparaît sur le plan de Proulx de 1839 (fig. 10).

Territoire de Saint-Georges

Sur le territoire de Saint-Georges, la construction de l'autoroute se situera entièrement sur l'ancien fief Cumberland. L'autoroute franchira d'abord le ruisseau Scully, puis la 57^e rue. Celle-ci correspond à l'ancien chemin Cumberland qui fut la principale voie de peuplement du fief. Le chemin Cumberland figure sur le plan Proulx de 1839 (fig. 10).

L'échangeur nord de Saint-Georges sera située sur les terres du 2^e rang de Cumberland. La route de raccordement à la 74^e rue suivra la ligne des lots du 1^{er} rang de Cumberland. Le tracé de la 74^e rue n'existait pas en 1938 (fig. 15). Toutefois, la portion de la route 173 touchée par le raccordement correspond au 1^{er} rang de Cumberland. Les premières concessions ont été faites dans ce rang dès 1790, donc avant même que le chemin du Roy soit ouvert dans Cumberland en 1815. De plus, ce 1^{er} rang était le seul du fief à être occupé exclusivement par des Canadiens-français.

4.0 POTENTIEL ARCHÉOLOGIQUE

4.1 POTENTIEL ARCHÉOLOGIQUE PRÉHISTORIQUE

Dans la zone d'étude, le site préhistorique connu le plus proche correspond à l'emplacement de la découverte d'une hache polie, trouvée au lac Fortin (CaEr-1), à une dizaine de kilomètres vers l'intérieur des terres, à l'ouest de la rivière Chaudière (Taillon 1990). Cette hache n'est malheureusement pas datée et ne permet pas d'améliorer notre compréhension de la préhistoire de la région. D'autre part, dans les limites de la ville de Saint-Georges, à environ 200 mètres en aval de l'embouchure de la rivière Famine, une gouge et possiblement une pointe ont été trouvées dans une excavation à l'arrière du motel Souvenir (tableau 1). L'emplacement est à moins d'un kilomètre de l'extension des travaux le long de la route du Président-Kennedy, au sud du raccordement de la 74^e rue. Ces objets ont été conservés par le propriétaire et n'ont jamais été analysés (code temporaire CaEq-a dans l'Inventaire des sites archéologiques du Québec). Une telle découverte souligne l'intérêt des deux zones à potentiel archéologique riveraines qui sont comprises dans la zone d'étude (aménagements des raccordements à la route du Président-Kennedy à Notre-Dame-des-Pins et à Saint-Georges).

Toutefois, la plus grande partie de la zone d'étude est située à plus d'un kilomètre de la rive est de la rivière, à des altitudes relativement plus élevées. La zone d'étude

ne croise aucun cours d'eau majeur et certaines sections de cette zone traversent des secteurs dont les pentes sont très fortes. À la suite de l'examen stéréoscopique des photos aériennes, 23 zones à potentiel archéologique à évaluer par inspection visuelle et, le cas échéant, à l'aide de sondages exploratoires ont tout de même été identifiées. La grande majorité d'entre elles représentent des terrasses fluviales associées à des cours d'eaux mineurs. Quelques-unes, à l'extrémité des secteurs de raccordements, sont plutôt associées à la rivière Chaudière. Finalement, une dernière zone à potentiel archéologique correspond à un esker dans la vallée du ruisseau Scully. Le tableau 2 énumère les zones identifiées du nord au sud de la zone d'étude.

4.2 POTENTIEL ARCHÉOLOGIQUE HISTORIQUE

L'autoroute Robert-Cliche sera construite sur le piedmont, un territoire d'usage agricole et forestier. Le potentiel archéologique historique dans la zone d'étude est, de façon générale, considéré comme faible. Ainsi, en se basant sur le plan le plus ancien disponible (1929), seules six zones pourraient représenter un potentiel archéologique historique. Deux de ces zones se retrouvent à l'extrémité nord du tracé, à l'est de l'échangeur de la route du Golf; à cet endroit pourraient être conservés les vestiges d'une maison et d'un complexe (agro-domestique?) comprenant quatre bâtiments (zones à potentiel archéologique H1 et H2). De part et d'autre du rang Saint-Charles, à une certaine distance au nord de la route Rivet, des vestiges pourraient être associés à trois autres complexes de deux bâtiments (zone à potentiel archéologique H3). Juste au nord de l'emplacement du raccordement sud projeté, des traces d'une ancienne côte pourraient être retrouvées (zone à potentiel archéologique H4). Près de sa jonction avec la route 173, le tracé projeté du raccordement sud traversera des terres où ont existé deux ensembles de deux bâtiments chacun (zone à potentiel archéologique H5). Enfin, du côté est du rang Saint-Charles, entre les routes Caron et Cumberland, des vestiges d'un autre ensemble de deux bâtiments pourraient être préservés.

5.0 RECOMMANDATIONS

Les zones à potentiel archéologique identifiées à l'intérieur de l'emprise retenue pour la réalisation du projet de prolongement de l'autoroute Robert-Cliche (73) entre Beauceville et Saint-Georges feront l'objet d'un inventaire archéologique exhaustif. Ces zones, celles d'éventuels chemins temporaires de contournement, les surfaces requises pour les chantiers d'entrepreneurs et, le cas échéant, pour les sources de matériaux ou pour disposer des déblais ou rebuts excédentaires, seront systématiquement évaluées par des inspections visuelles et des sondages archéologiques exploratoires. Ces recherches auront comme objectif de vérifier la présence ou l'absence de sites archéologiques dans ces espaces requis pour la réalisation du projet. Les recherches archéologiques seront réalisées exclusivement à l'intérieur d'emprises qui seront la propriété ou sous la responsabilité du ministère des Transports du Québec.

L'inventaire archéologique sera soumis à la procédure de la *Loi sur les biens culturels du Québec* pour l'obtention du permis de recherche archéologique. Les résultats de l'inventaire seront présentés dans un rapport de recherche remis à la ministre de la Culture et des Communications du Québec, conformément à la loi. Dans l'éventualité de fouilles archéologiques, celles-ci seront aussi soumises à la procédure de la loi pour l'obtention d'un permis de recherche particulier à cette opération.

Tous les travaux de recherches archéologiques seront réalisés par des archéologues, sous la responsabilité du ministère des Transports du Québec, préalablement au début des travaux de construction. De plus, nonobstant les résultats des inventaires archéologiques, les responsables de chantier devront être informés de l'obligation de signaler au maître d'œuvre toute découverte fortuite et qu'ils doivent, le cas échéant, interrompre les travaux à l'endroit de la découverte jusqu'à complète évaluation de celle-ci par les experts en archéologie.

L'application des mesures d'inventaires et d'éventuelles fouilles archéologiques réduit sensiblement la possibilité de destruction de sites archéologiques. Nonobstant l'application de ces mesures, des sites archéologiques peuvent néanmoins être découverts fortuitement lors de travaux, compte tenu que les dites mesures représentent uniquement un échantillonnage des superficies requises pour la réalisation du projet. Dans une telle éventualité, la découverte sera traitée conformément à la Loi (L. R. Q., ch. B-4, art. 41 et 42), par des mesures de protection temporaires, par l'évaluation de la découverte et, le cas échéant, par une fouille archéologique. La découverte de sites archéologiques dans de telles circonstances pourrait représenter un impact résiduel dont l'importance est indéterminée.

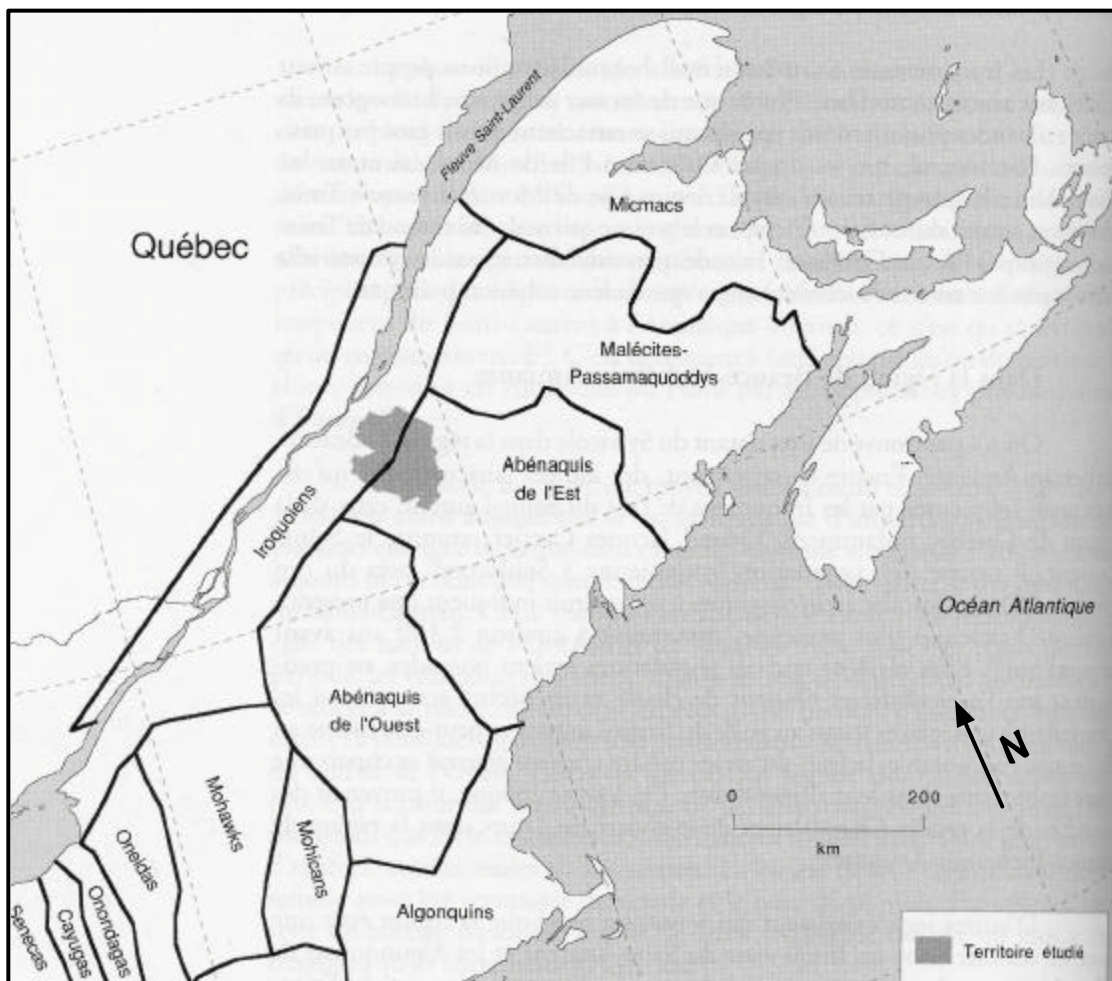


Figure 1 : Répartition des Amérindiens à l'époque des premiers contacts avec les Européens (Courville *et al.* 2003 : 80)

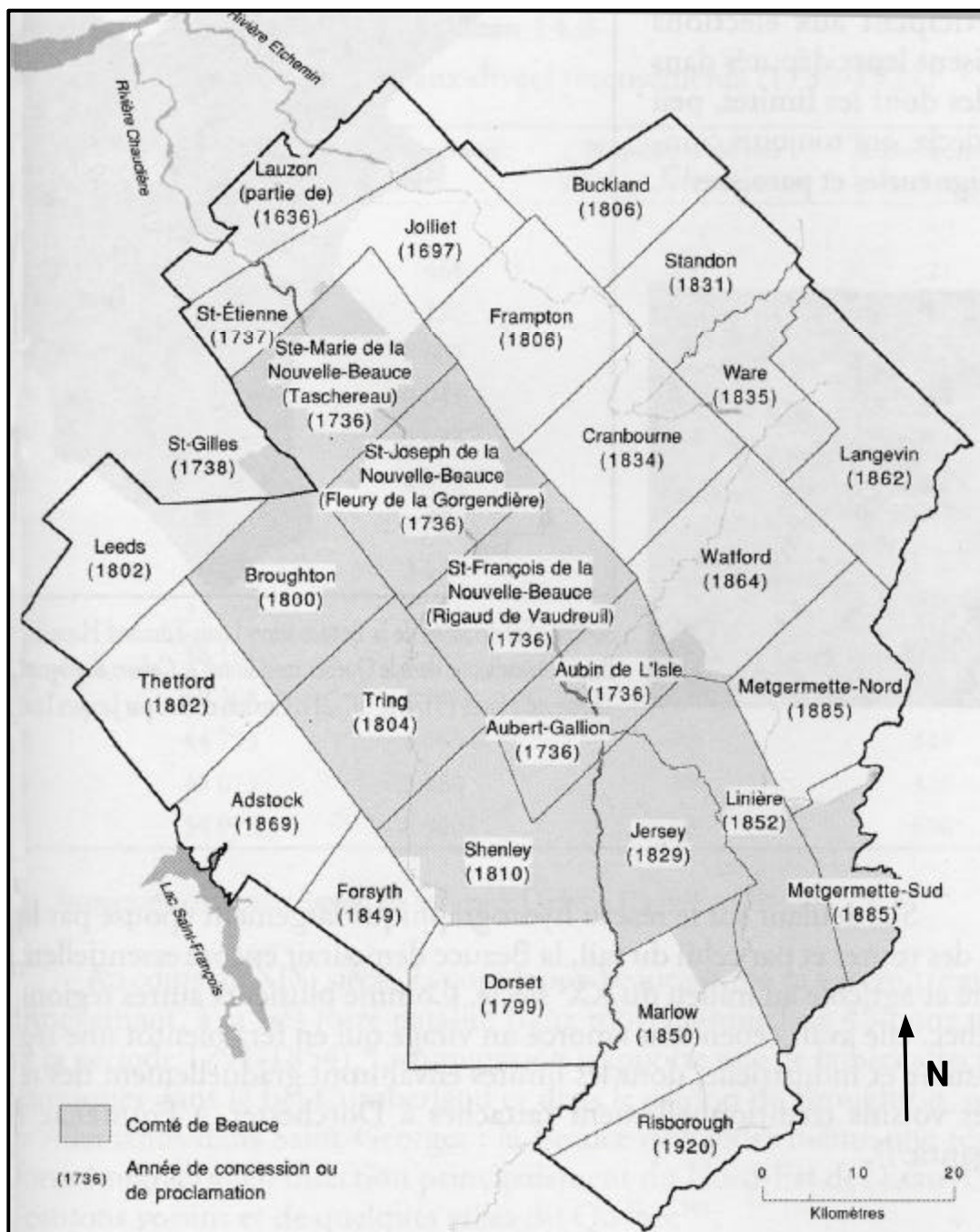


Figure 2 : Seigneuries et cantons de la Beauce (Courville *et al.* 2003 : 741)

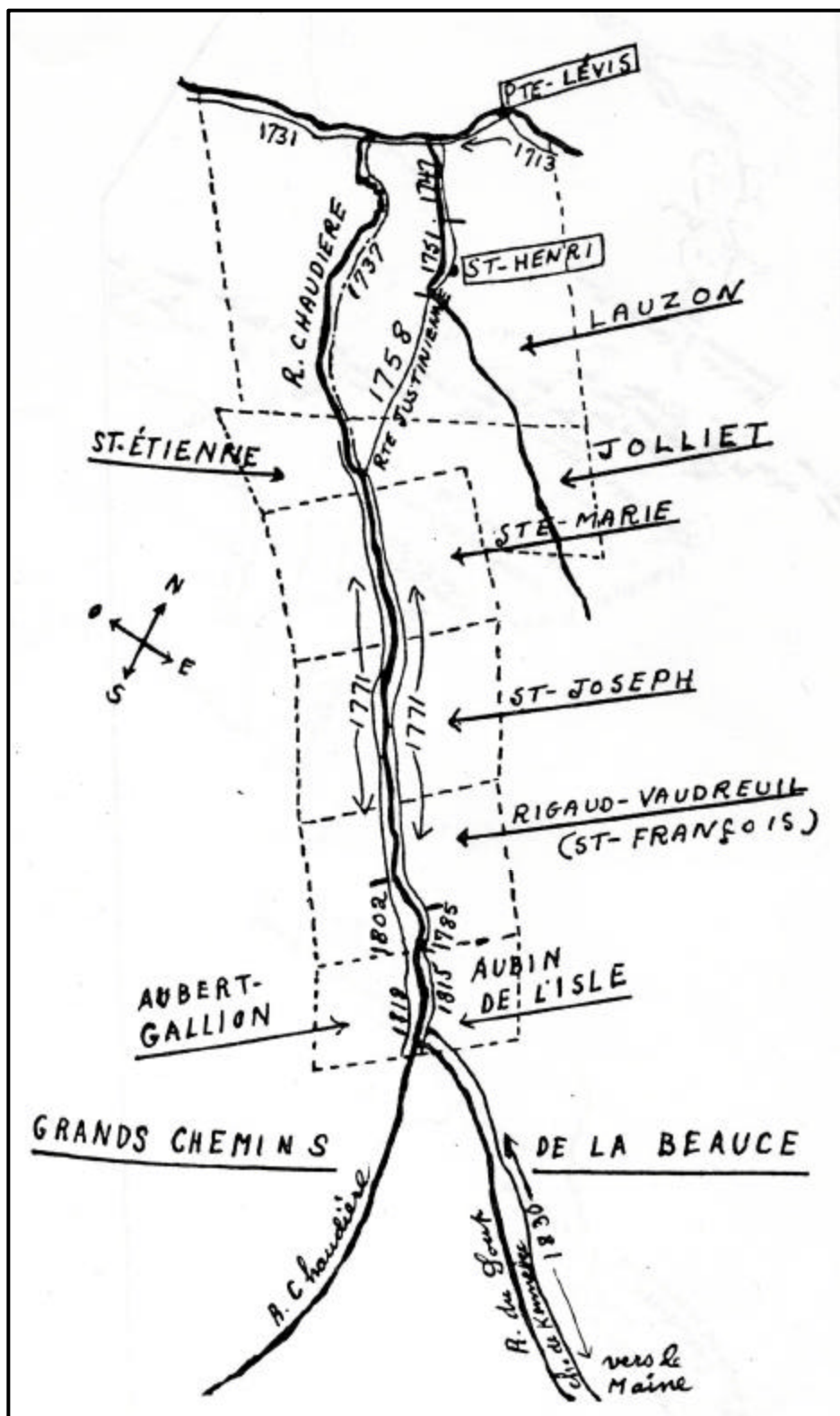


Figure 3 : Grands chemins de la Beauce (Provost 1970)



Figure 4 : Jeremiah McCarthy, 1792 (dans Courville *et al.* 2003 : 120)



Figure 5 : Jeremiah McCarthy, 1792 (dans Courville *et al.* 2003 : 185)

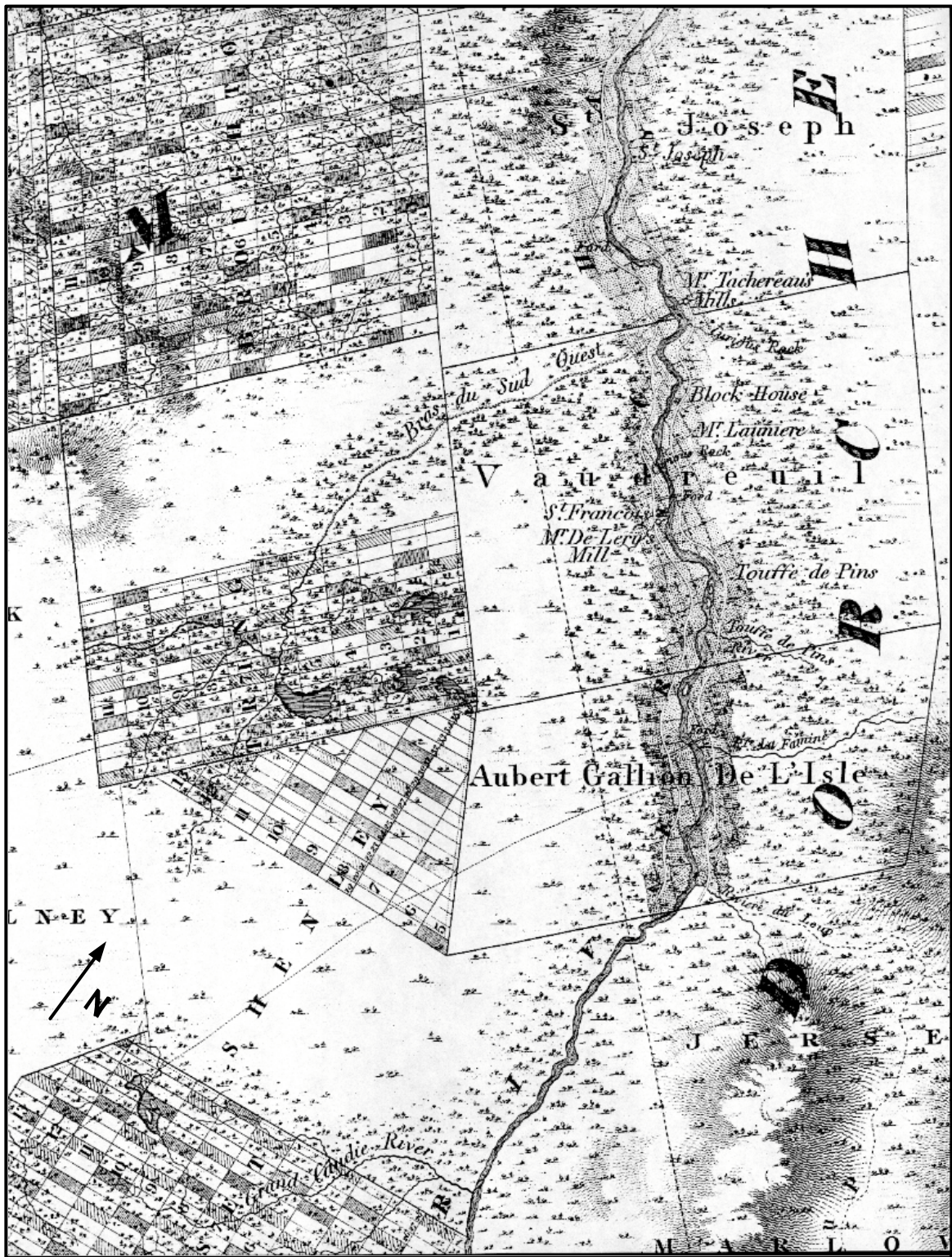


Figure 6 : Joseph Bouchette, « Topographical map of the Province of Lower Canada », 1815 (Cartothèque de l'Université Laval)

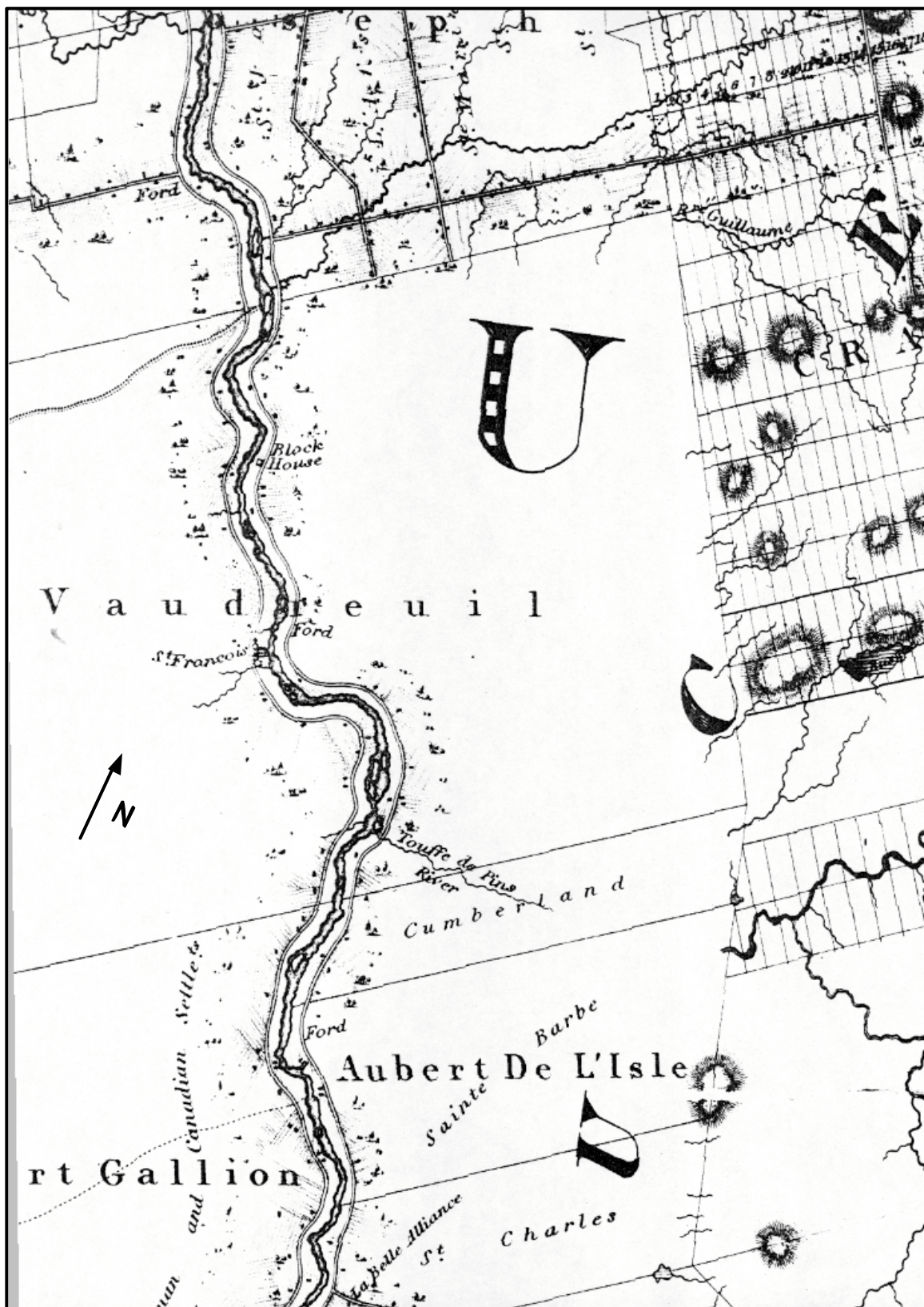


Figure 7 : Joseph Bouchette, « Topographical map of the District of Quebec », 1831
(Cartothèque de l'Université Laval)

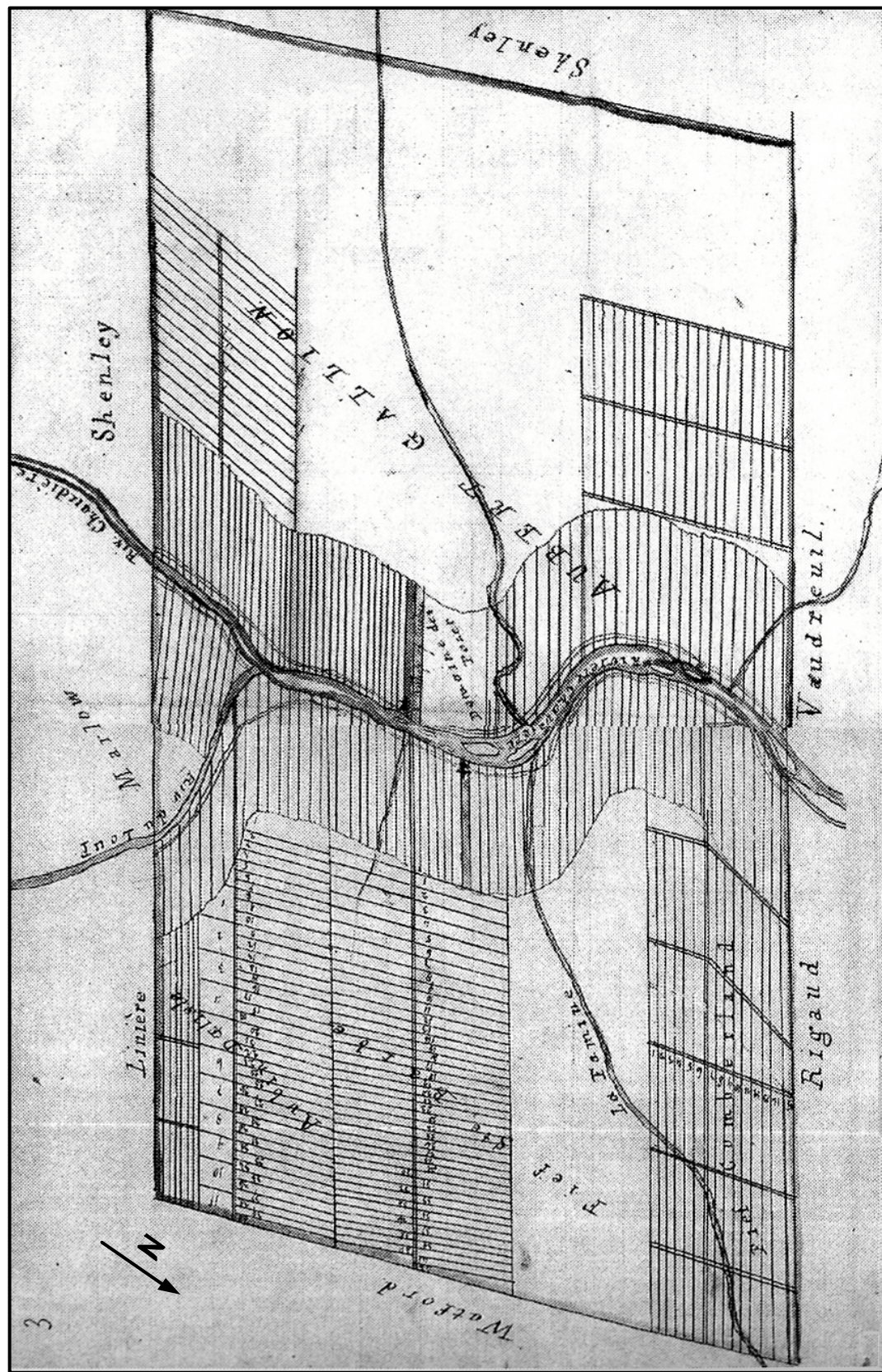


Figure 8 : Domaine Pozer (dans Courville et al. 2003 : 147)

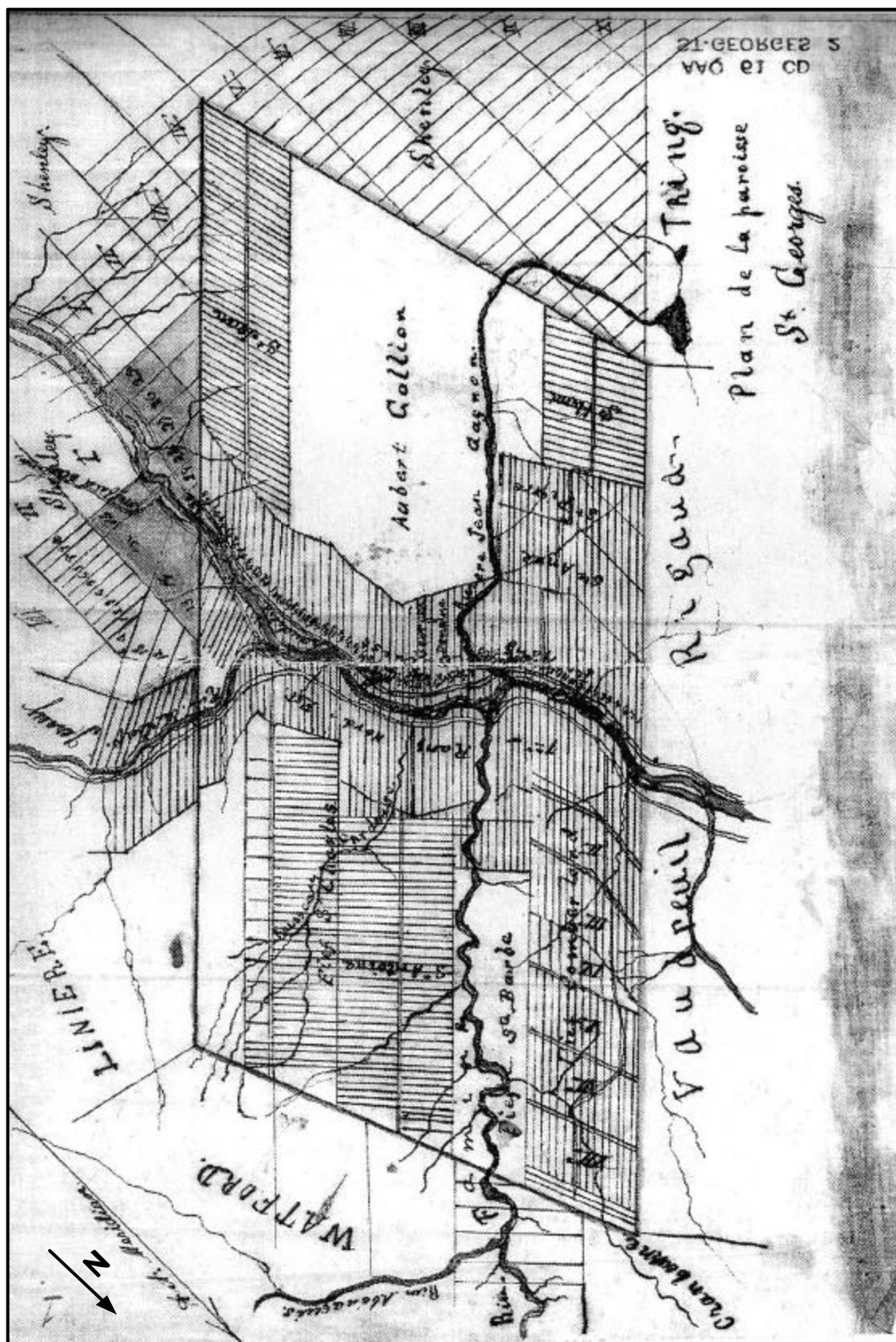


Figure 9 : Paroisse Saint-Georges (dans Courville et al. 2003 : 148)

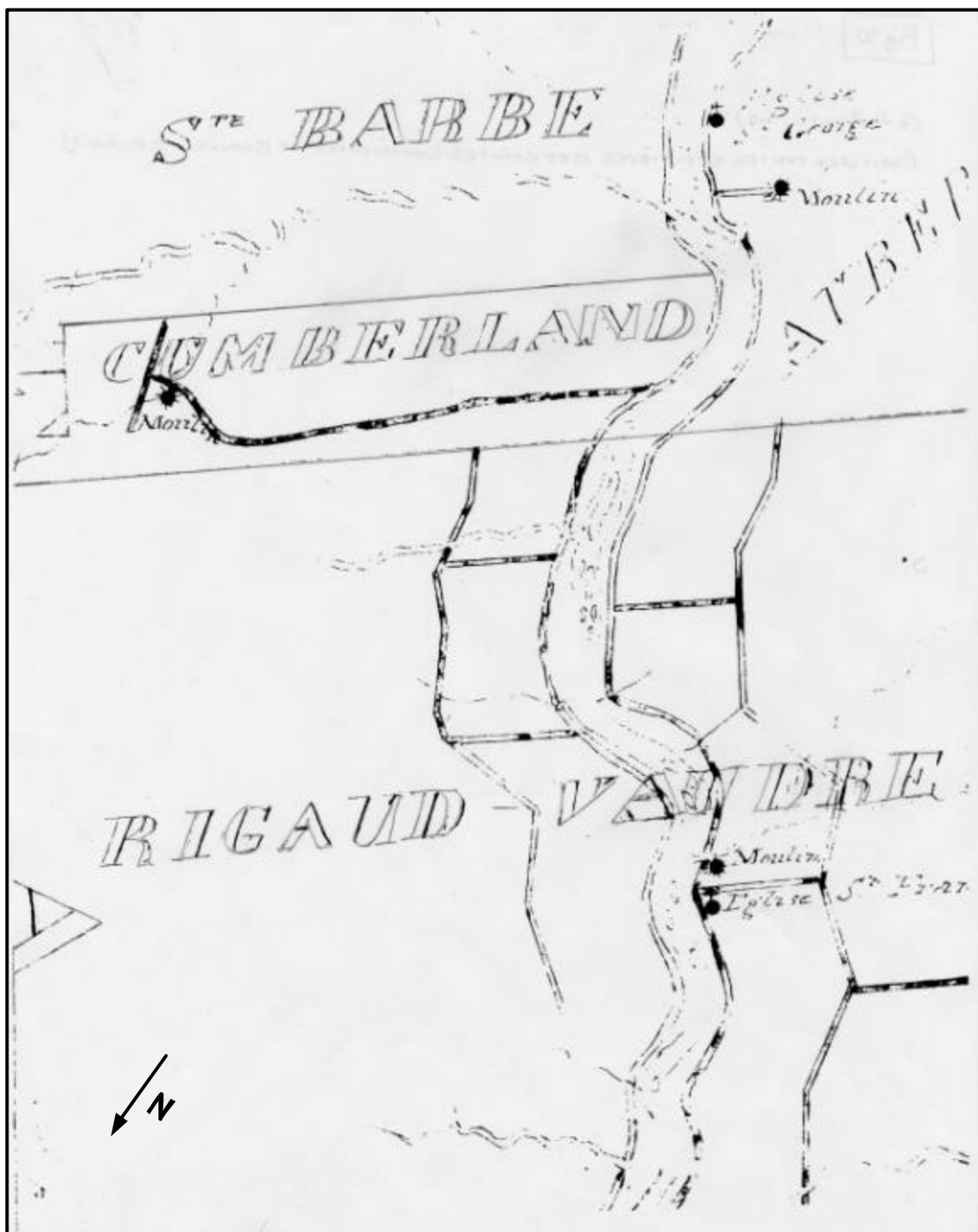


Figure 10 : G. P. Proulx, « Plan des routes et des rivières des comtés Dorchester et Beauce », 1839 (Cartothèque de l'Université Laval)

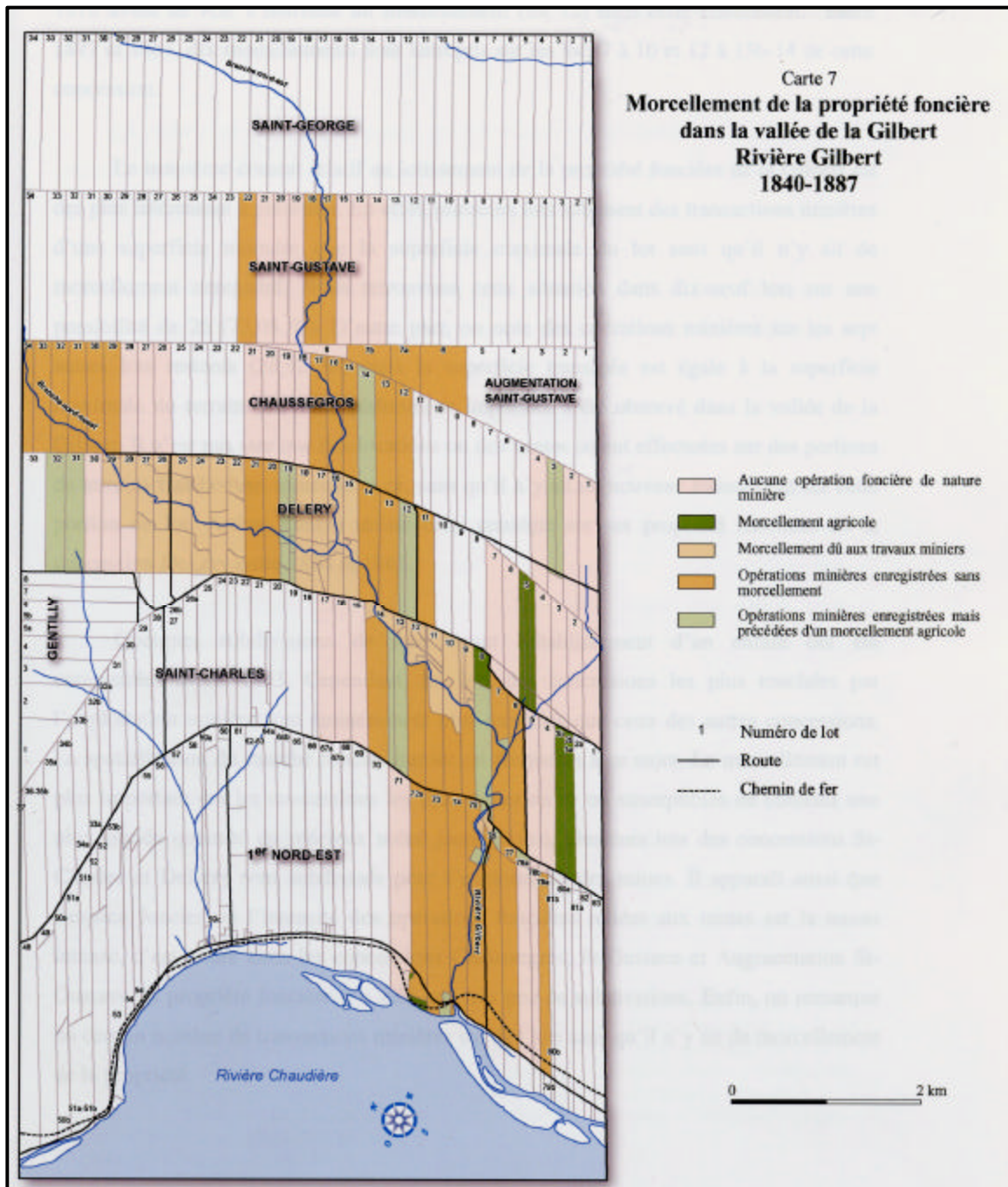


Figure 11 : Morcellement de la propriété foncière dans la vallée de la Gilbert (Gonthier 2004 : carte 7)



Figure 12 : Compagnie aérienne franco-canadienne, « Province de Québec », 1929 (Cartothèque de l'Université Laval)



Figure 13 : Ministère des Richesses naturelles du Québec, carte topographique, 1938
(Cartothèque de l'Université Laval)

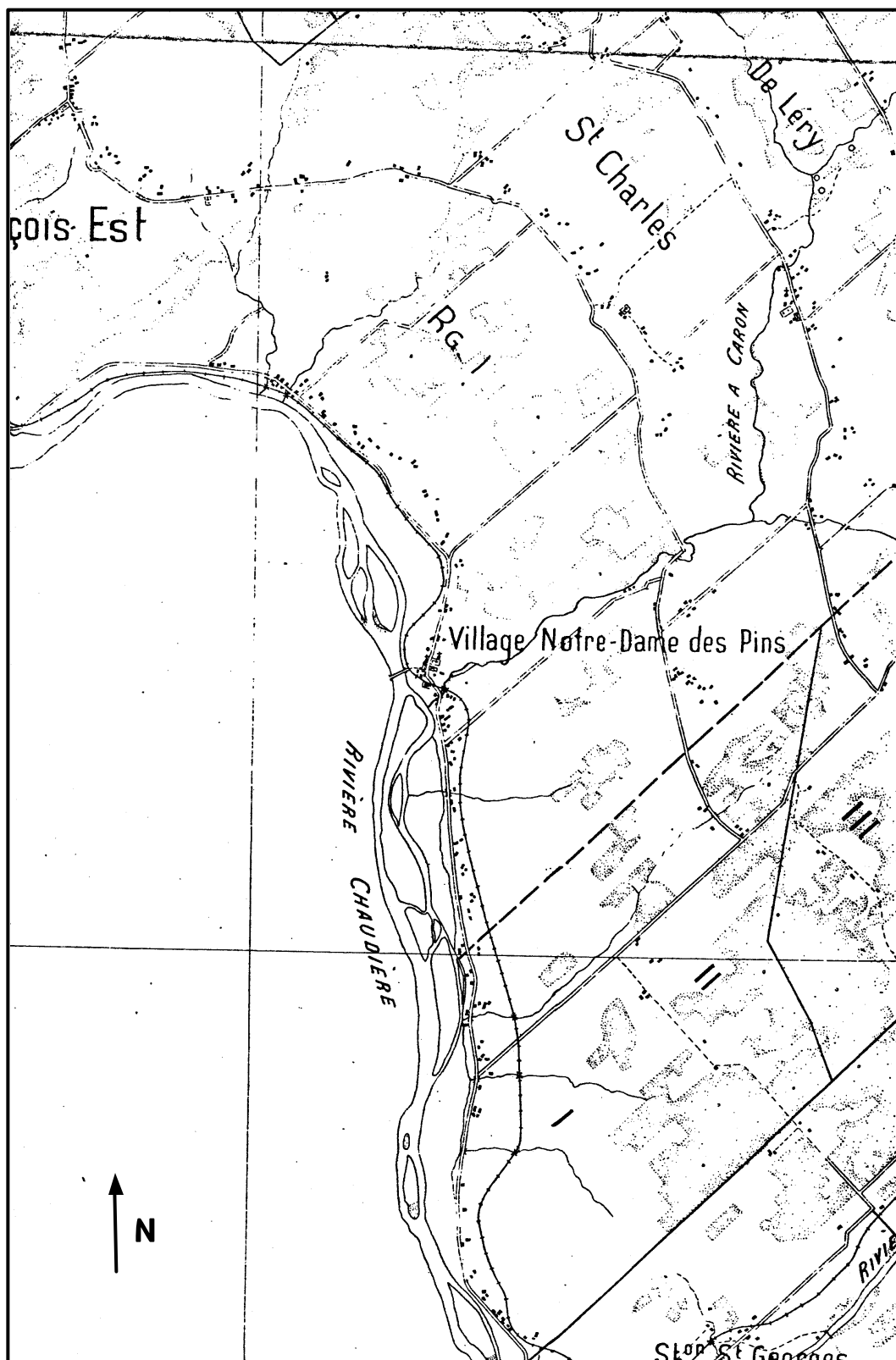


Figure 14 : Compagnie aérienne franco-canadienne, « Province de Québec », 1929
(Cartothèque de l'Université Laval)

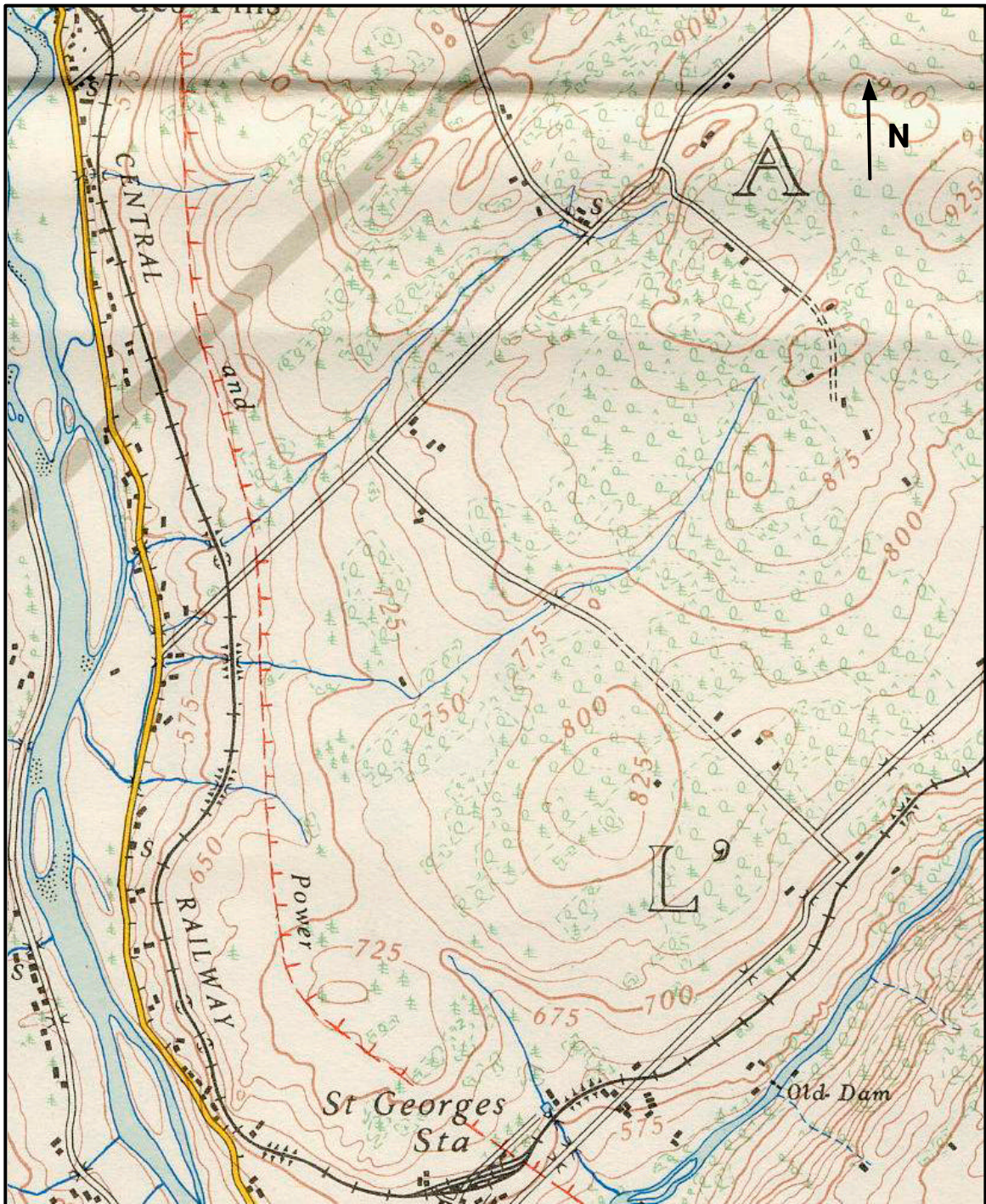


Figure 15 : Ministère des Richesses naturelles du Québec, carte topographique, 1938
(Cartothèque de l'Université Laval)

TABEAU 1 : INTERVENTIONS, SITES ET DONNÉES DE PRÉ-INVENTAIRES ARCHÉOLOGIQUES

Lieu d'intervention	Site	Résultats	Commentaires	Référence
Rives de la rivière Chaudière à Beauceville, Notre-Dame-des-Pins et Saint-Georges	---	Négatifs	Reconnaissance archéologique lors de la construction (projetée) de l'autoroute 73	Morin 1976
Au sud de la 107 ^e rue à Saint-Georges	---	Négatifs	Prospection archéologique lors de la construction de la route 204	Ethnoscop 1988
87 ^e rue à Saint-Georges	---	Négatifs	Surveillance archéologique de travaux d'enfouissement du réseau d'Hydro-Québec	CÉRANE 1991
Lac Fortin, embouchure des rivières Bras-Saint-Victor et Calway et Butte du Français dans la MRC Robert-Cliche, lac du Portage, Grand Sault et embouchure des rivières du Loup et Gilbert dans la MRC Beauce-Sartigan	CaEr-1	Ébauche de hache en ardoise découverte au lac Fortin (CaEr-1) et artefacts historiques mis au jour à l'embouchure des rivières Bras-Saint-Victor et Calway et à la Butte au Français	Reconnaissance archéologique	Taillon 1991
Avenue de Léry et rue de l'Hôpital à Beauceville	----	Négatifs	Surveillance archéologique de travaux d'enfouissement du réseau d'Hydro-Québec	CÉRANE 1993
Route 271 à Saint-Georges et route Lambert à Beauceville	---	Négatifs	Inventaire archéologique dans le cadre de la réfection de la chaussée de la route 271 et construction de la route Lambert	Pintal 1998
Route 271 et rue Principale à Saint-Benoit-Labre	---	Négatifs	Inventaire archéologique dans le cadre du réaménagement d'intersection	Pintal 2004
Autoroute 73 entre Saint-Joseph et Beauceville	---	Négatifs	Inventaire archéologique dans le cadre du prolongement de l'autoroute	Pintal 2005
Derrière le motel Souvenir à Saint-Georges	CaEq-a	Gouge (?) et pointe	Découverte fortuite	Inventaire des sites archéologiques du Québec
Beauceville	CbEq-c	Borne seigneuriale de 1737	Borne conservée au musée Marius-Barbeau	Inventaire des sites archéologiques du Québec

TABEAU 2 : ZONES À POTENTIEL ARCHÉOLOGIQUE PRÉHISTORIQUE

N° DE ZONE	FEUILLET À 1 : 5 000	SUPERFICIE (m ²)	COUPLE STÉRÉOSCOPIQUE	ALTITUDE (m)	REPERE HYDROGRAPHIQUE	GRAPHE TOPOLOGIQUE	GÉOMORPHOLOGIE	JUSTIFICATION
P1	Plan 2	6000	HMQ98-135 / 84-85	722	Rivière Noire	Vecteur discontinu	Terrasse fluviale	Capacité horizontale d'accueil intéressante.
P2	Plan 2	7500	HMQ98-135 / 84-85	725	Rivière Noire	Vecteur discontinu	Terrasse fluviale	Capacité horizontale d'accueil intéressante
P3	Plan 2	5500	HMQ98-135 / 84-85	725	Rivière Noire	Vecteur discontinu	Terrasse fluviale	Capacité horizontale d'accueil intéressante.
P4	Plan 2	36000	HMQ98-135 / 84-85	750-755	Rivière Noire	Vecteur discontinu	Haute terrasse fluviale; replat légèrement bosselé.	Capacité horizontale d'accueil intéressante.
P5	Plan 2	1400	HMQ98-135 / 85-86	745-750	Rivière Noire et ruisseau Fraser	Rencontre de deux vecteurs discontinus	Basse terrasse fluviale	Capacité horizontale d'accueil intéressante situé à la rencontre de deux axes de circulation.
P6	Plan 2	10200	HMQ98-135 / 85-86	770-785	Rivière Noire et ruisseau Fraser	Rencontre de deux vecteurs discontinus	Haute terrasse fluviale; le replat légèrement bosselé permet la jonction entre la rivière Noire et le ruisseau Fraser.	Capacité horizontale d'accueil intéressante situé à la rencontre de deux axes de circulation
P7	Plan 2	19200	HMQ98-135 / 85-86	775-780	Rivière Noire et ruisseau Fraser	Rencontre de deux vecteurs discontinus	Haute terrasse fluviale; beau replat.	Capacité horizontale d'accueil intéressante situé à la rencontre de deux axes de circulation
P8	Plan 2	2000	HMQ98-135 / 85-86	765-770	Ruisseau Fraser	Vecteur discontinu	Basse terrasse fluviale	Capacité horizontale d'accueil intéressante.
P9	Plan 3	3600	HMQ98-135 / 85-86	770-775	Ruisseau Fraser	Vecteur discontinu	Terrasse fluviale	Capacité horizontale d'accueil intéressante.
P10	Plan 3	5400	HMQ98-135 / 85-86	780	Ruisseau Fraser	Vecteur discontinu	Terrasse fluviale; la roche en place n'est pas loin de la surface.	Capacité horizontale d'accueil intéressante.
P11	Plan 3	6600	HMQ98-135 / 85-86	800	Ruisseau Fraser	Vecteur discontinu	Terrasse fluviale; replat complètement boisé en 1996.	Capacité horizontale d'accueil intéressante.
P12	Plan 3	12400	HMQ98-135 / 85-86	820-825	Ruisseau Fraser	Vecteur discontinu	Terrasse fluviale	Capacité horizontale d'accueil intéressante.
P13	Plan 10	17600	HMQ98-135 / 83-84	502	Rivière Chaudière	Vecteur continu	Terrasse fluviale au replat légèrement bosselé, anciennement à la rencontre d'un petit ruisseau et de la rivière Chaudière	Capacité horizontale d'accueil intéressante situé sur un axe riverain majeur
P14	Plan 4	23200	HMQ98-139 / 27-28	850-860	Ruisseau Veilleux	Vecteur discontinu	Haute terrasse fluviale; assez éloigné du talweg, ce replat présente une belle surface d'accueil, en pente légère, du nord vers le sud.	Capacité horizontale d'accueil intéressante.

N° DE ZONE	FEUILLET A 1 : 5 000	SUPERFICIE (m ²)	COUPLE STÉRÉOSCOPIQUE	ALTITUDE (m)	REPERE HYDROGRAPHIQUE	GRAPHE TOPOLOGIQUE	GÉOMORPHOLOGIE	JUSTIFICATION
P15	Plan 6	10500	HMQ98-139 / 45-46	516-518	Rivière Chaudière	Vecteur continu	Terrasse fluviale; la surface est entaillée en son centre par un petit ruisseau.	Capacité horizontale d'accueil intéressante situé sur un axe riverain majeur
P16	Plan 6	45000	HMQ98-139 / 45-46	516-518	Rivière Chaudière	Vecteur continu	Terrasse fluviale; avant la construction de la route 173 et de la voie ferrée, la zone constituait l'intérieur d'une boucle de paléo-méandre.	Capacité horizontale d'accueil intéressante situé sur un axe riverain majeur
P17	Plan 7	2000	HMQ98-131 / 11-12	595	Rivière Gilbert	Vecteur discontinu	Terrasse fluviale; bande étroite sur le versant nord de la rivière Gilbert.	Capacité horizontale d'accueil intéressante.
P18	Plan 7	1800	HMQ98-131 / 11-12	580	Rivière Gilbert	Vecteur discontinu	Terrasse fluviale; sur le versant sud de la rivière Gilbert, mais séparée de P19 par un talweg associé à un paléo-méandre.	Capacité horizontale d'accueil intéressante.
P19	Plan 7	12000	HMQ98-131 / 11-12	585-595	Rivière Gilbert	Vecteur discontinu	Haute terrasse fluviale; très beau replat.	Capacité horizontale d'accueil intéressante.
P20	Plan 8	49500	HMQ98-131 / 10-11	900-930	Ruisseau Scully	En dehors du graphe topologique	Ligne d'interfluve d'un esker. Cet axe pouvait constituer une voie de circulation allant d'un esker à l'autre, dans cette vallée du ruisseau Scully.	Lieu de circulation potentiel
P21	Plan 8	66000	HMQ98-131 / 10-11	825	Ruisseau Scully	Vecteur discontinu	Haute terrasse fluviale. Le chemin Cumberland vient s'appuyer sur l'arrière d'un replat en pente très légère du chemin vers le talweg.	Capacité horizontale d'accueil intéressante.
P22	Plan 9	31200	Q79116 / 57-58	671-676	Rivière Chaudière	En dehors du graphe topologique	Surface gisante en roche en place. Cet espace fait partie d'un énorme plateau qui domine la vallée de la rivière Chaudière. A quelques centaines de mètres au nord de la confluence de la rivière Famine.	Vaste capacité d'accueil dominant le secteur général de la confluence de deux axes majeurs
P23	Plan 9	42000	Q79116 / 57-58	530-531	Rivière Chaudière	Vecteur continu, tout près d'un espace central important	Terrasse fluviale, encore nommée île aux Chèvres dans la mesure où un paléo-chenal l'isole presque complètement de la surface continentale.	Capacité horizontale d'accueil intéressante situé sur un axe riverain majeur, en proximité de la confluence avec un autre axe majeur
P24	Plan 2	17400	HMQ98-135 / 84-85	706	Rivière Noire	Vecteur discontinu	Terrasse fluviale	Capacité horizontale d'accueil intéressante.
P25	Plan 10	195000	HMQ98-135 / 83-84	486-490	Rivière Chaudière	Vecteur continu	Basse terrasse fluviale	Capacité horizontale d'accueil intéressante situé sur un axe riverain majeur
P26	Plan 6	64600	HMQ98-139 / 45-46	512-516	Rivière Chaudière	Vecteur continu	Basse terrasse fluviale, avec bancs d'emprunts au centre.	Capacité horizontale d'accueil intéressante situé sur un axe riverain majeur.

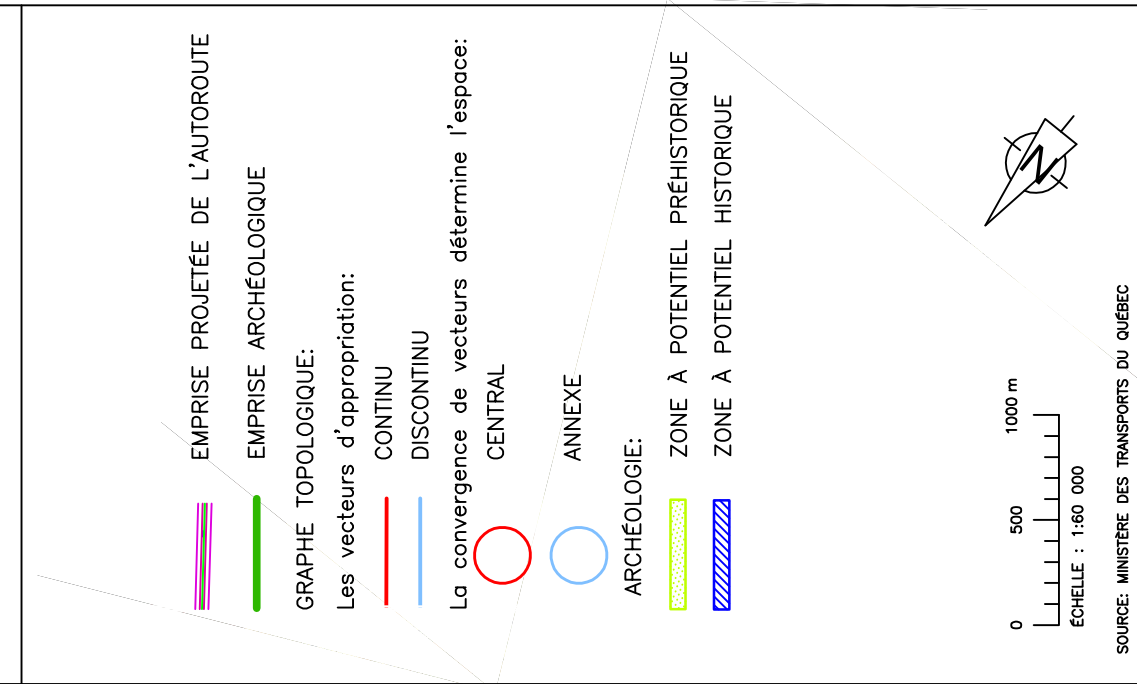
TABEAU 3 : ZONES À POTENTIEL ARCHÉOLOGIQUE HISTORIQUE

N° DE ZONE	FEUILLET À 1 : 5 000	SUPERFICIE (APPROXIMATIVE)	DESCRIPTION	LOCALISATION	DATATION	DOCUMENTS HISTORIQUES	COMMENTAIRES ET JUSTIFICATION
H1	Plan 2	6300 m ²	Maison	Rive est du ruisseau Fraser	XIX ^e siècle?	Compagnie aérienne franco-canadienne 1929	Près de la route du Golf Ancienneté de l'occupation
H2	Plan 2	9900 m ²	Complexe (agro-comestique?) de quatre bâtiments	En retrait du ruisseau Fraser	XIX ^e siècle?	Compagnie aérienne franco-canadienne 1929	Près de la route du Golf Ancienneté de l'occupation
H3	Plan 4	62 000 m ²	Trois complexes (agro-domestiques?) de deux bâtiments	De part et d'autre du rang Saint-Charles	XIX ^e siècle?	Compagnie aérienne franco-canadienne 1929 Ministère des Richesses naturelles du Québec 1938	Près de la route Rivet Ancienneté de l'occupation
H4	Plan 5	245 000 m ²	Ancienne côte	Entre le chemin du Roy (route 173) et le rang Saint-Charles à Notre-Dame-des-Pins	Première moitié du XIX ^e siècle	Proulx 1839 Compagnie aérienne franco-canadienne 1929 Ministère des Richesses naturelles du Québec 1938	Près de la bretelle pour le raccordement sud Élément disparu du réseau routier
H5	Plan 6	63 000 m ²	Deux groupes de deux bâtiments	À l'est du chemin du Roy (route 173) et au nord de la route Veilleux	XIX ^e siècle?	Compagnie aérienne franco-canadienne 1929 Ministère des Richesses naturelles du Québec 1938	Dans la courbe du raccordement sud près de la route 173 Ancienneté de l'occupation
H6	Plan 8	31 000 m ²	Deux bâtiments formant probablement un complexe agro-domestique	Du côté est du rang Saint-Charles	XIX ^e siècle?	Compagnie aérienne franco-canadienne 1929 Ministère des Richesses naturelles du Québec 1938	Entre les routes Caron et Cumberland Ancienneté de l'occupation

PROLONGEMENT DE L'AUTOROUTE
ROBERT-CLICHE (73)
ENTRE BEAUCEVILLE ET SAINT-GEORGES

ÉTUDE DE POTENTIEL ARCHÉOLOGIQUE

PLAN 1



PROLONGEMENT DE L'AUTOROUTE
ROBERT-CLICHE (73)
ENTRE BEAUCEVILLE ET SAINT-GEORGES

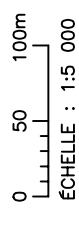
ÉTUDE DE POTENTIEL ARCHÉOLOGIQUE
SECTEUR DES ZONES P1 À P8 ET
P24, H1, H2
PLAN 2

EMPRISE PROJETÉE DE L'AUTOROUTE

EMPRISE ARCHÉOLOGIQUE

P1 **ZONE À POTENTIEL PRÉHISTORIQUE**
NUMÉRO DE LA ZONE

H1 **ZONE À POTENTIEL HISTORIQUE** **NUMÉRO DE LA ZONE**

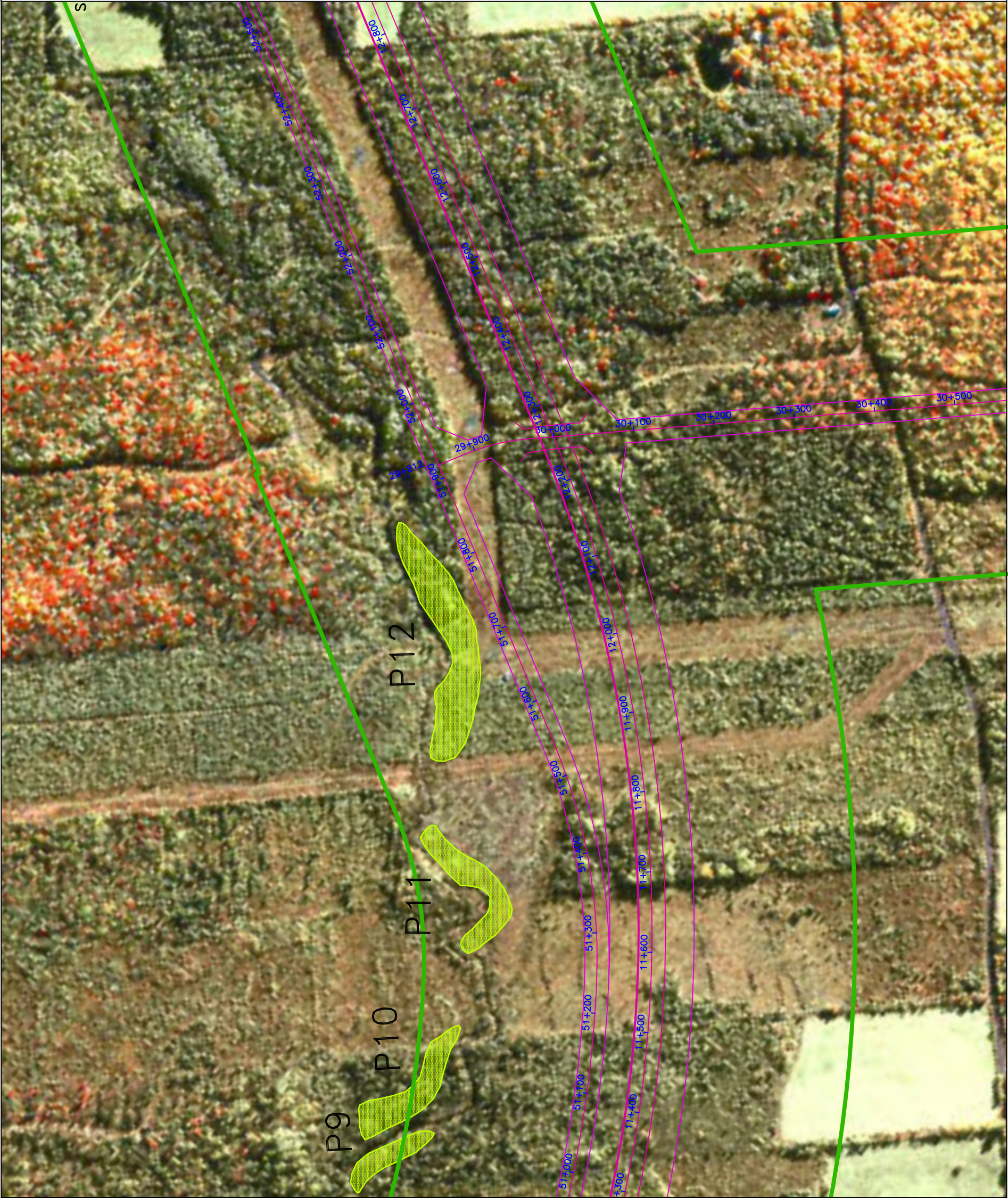


SOURCE : MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC

Ministère
des Transports
Québec

MTQ0423

staples



PROLONGEMENT DE L'AUTOROUTE
ROBERT-CLICHE (73)
ENTRE BEAUCEVILLE ET SAINT-GEORGES

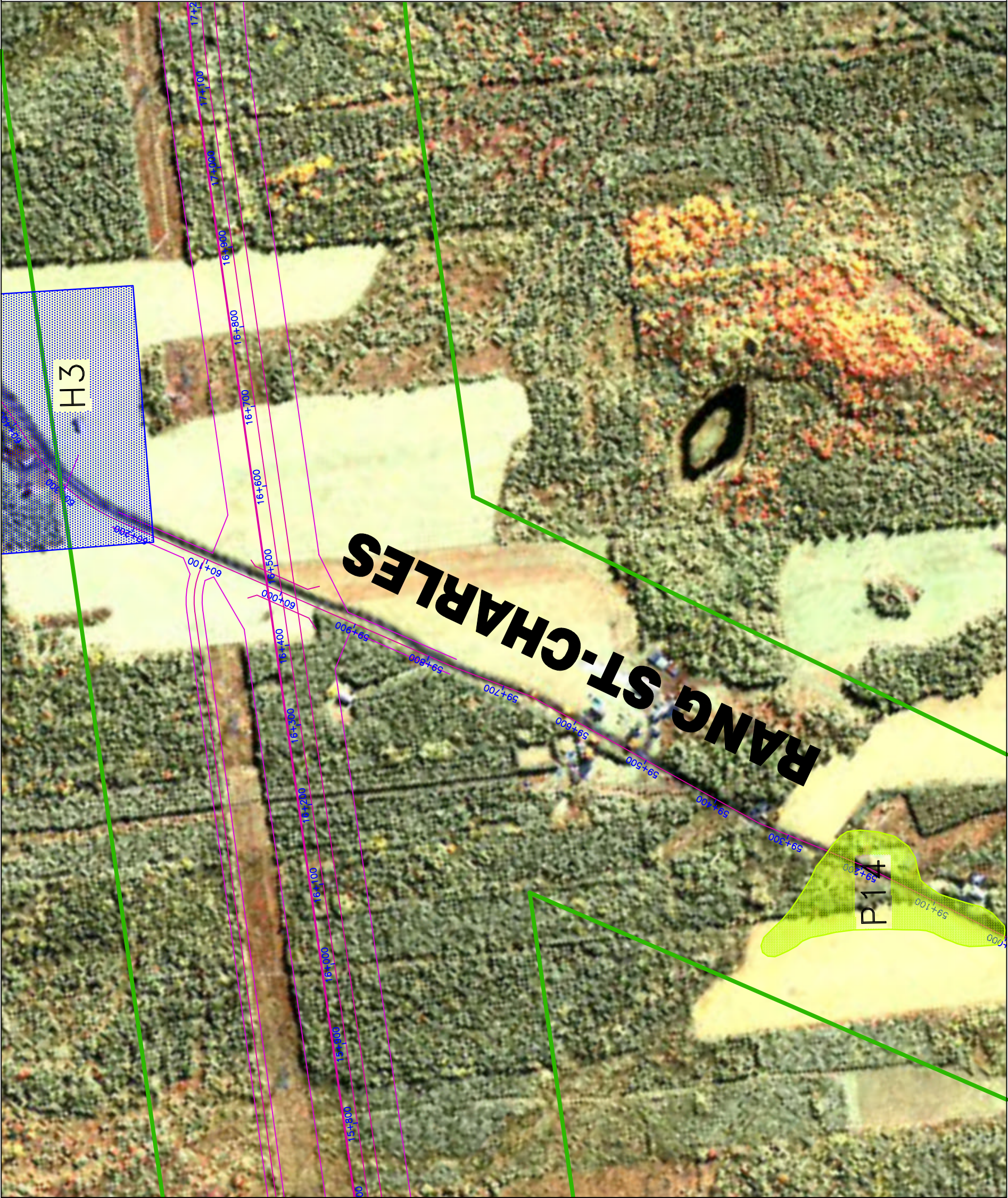
ÉTUDE DE POTENTIEL ARCHÉOLOGIQUE
SECTEUR DES ZONES P9 À P12

PLAN 3

- TRACÉ PROJETÉE DE L'AUTOROUTE
- EMPRISE ARCHÉOLOGIQUE
- ZONE À POTENTIEL PRÉHISTORIQUE
NUMÉRO DE LA ZONE
P9



SOURCE : MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC



PROLONGEMENT DE L'AUTOROUTE
ROBERT-CLICHE (73)
ENTRE BEAUCEVILLE ET SAINT-GEORGES

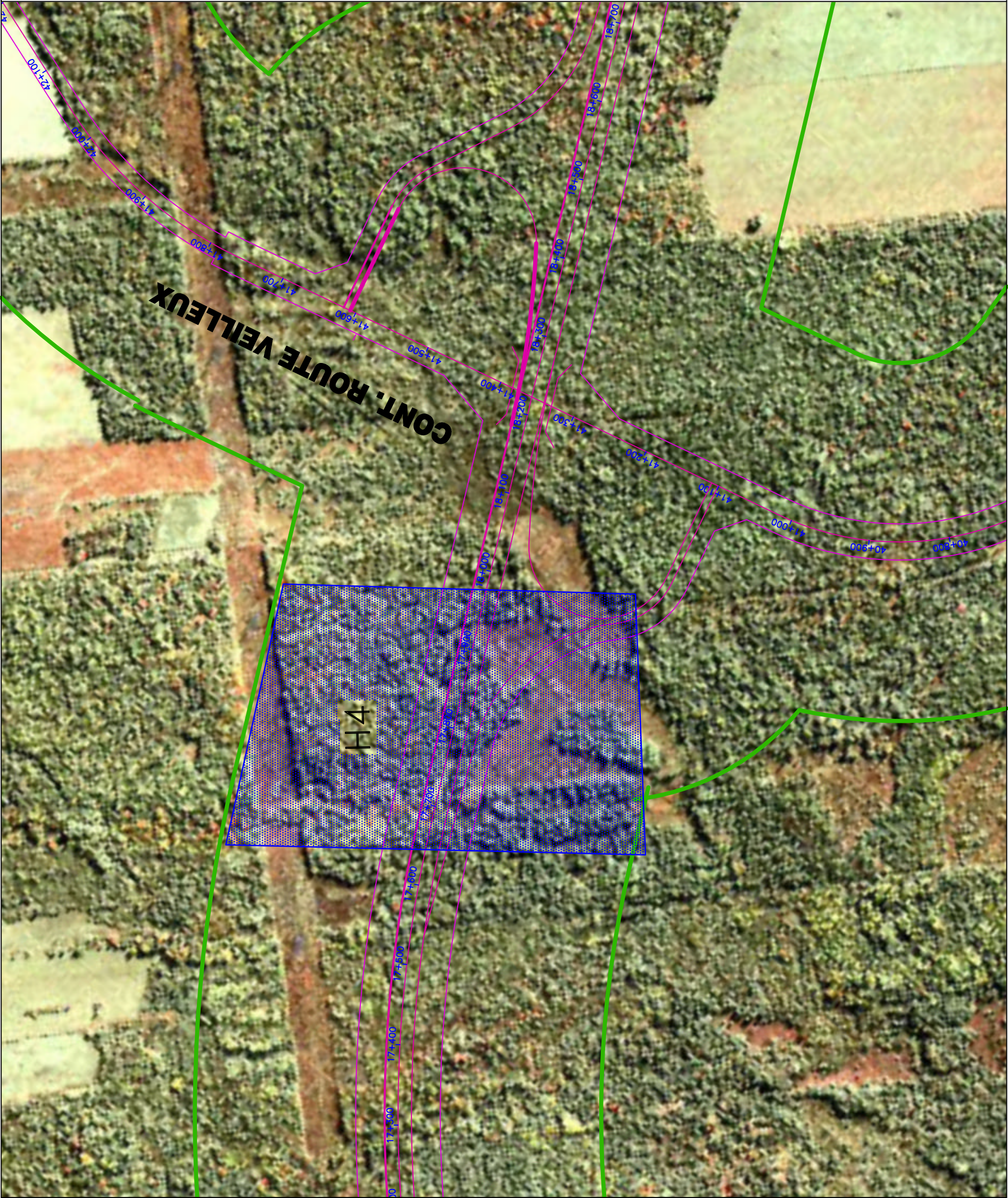
ÉTUDE DE POTENTIEL ARCHÉOLOGIQUE
SECTEUR DES ZONES P14 ET H3

PLAN 4

- EMPRISE PROJETÉE DE L'AUTOROUTE
- EMPRISE ARCHÉOLOGIQUE
- ZONE À POTENTIEL PRÉHISTORIQUE
P14
- ZONE À POTENTIEL HISTORIQUE
H3



SOURCE : MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC



ÉTUDE DE POTENTIEL ARCHÉOLOGIQUE
SECTEUR DE LA ZONE H4
PLAN 5

- TRACÉ PROJETÉ DE L'AUTOROUTE
- ARCHÉOLOGIE:
- ZONE À POTENTIEL PRÉHISTORIQUE
- ZONE À POTENTIEL HISTORIQUE
- H4
NUMÉRO DE LA ZONE



SOURCE : MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC



PROLONGEMENT DE L'AUTOROUTE
ROBERT-CLICHE (73)

ENTRE BEAUCEVILLE ET SAINT-GEORGES

ÉTUDE DE POTENTIEL ARCHÉOLOGIQUE

SECTEUR DES ZONES P15, P16, P26 ET H5

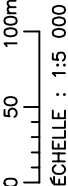
PLAN 6

EMPRISE PROJETÉE DE L'AUTOROUTE

EMPRISE ARCHÉOLOGIQUE

ZONE À POTENTIEL PRÉHISTORIQUE
P16
NUMÉRO DE LA ZONE

ZONE À POTENTIEL HISTORIQUE
H5
NUMÉRO DE LA ZONE



SOURCE : MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC



MTQ0423





PROLONGEMENT DE L'AUTOROUTE
ROBERT-CLICHE (73)
ENTRE BEAUCEVILLE ET SAINT-GEORGES

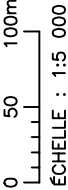
ÉTUDE DE POTENTIEL ARCHÉOLOGIQUE
SECTEUR DES ZONES P17 À P19

PLAN 7

EMPRISE PROJETÉE DE L'AUTOROUTE

EMPRISE ARCHÉOLOGIQUE

ZONE À POTENTIEL PRÉHISTORIQUE
P17
NUMÉRO DE LA ZONE

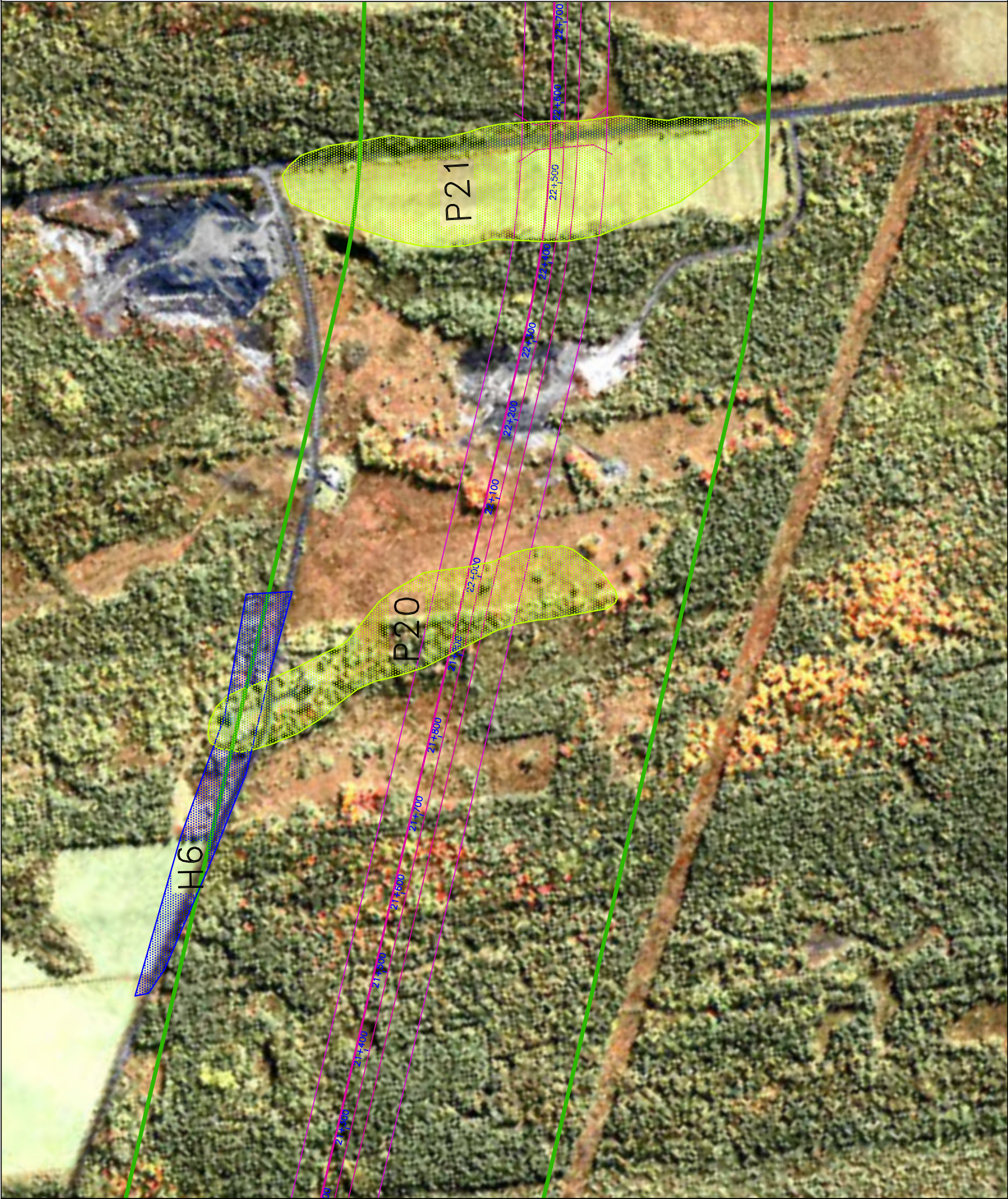


SOURCE : MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC



MTQ0423



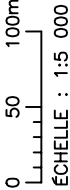


PROLONGEMENT DE L'AUTOROUTE
ROBERT-CLICHE (73)
ENTRE BEAUCEVILLE ET SAINT-GEORGES

ÉTUDE DE POTENTIEL ARCHÉOLOGIQUE
SECTEUR DES ZONES P20 , P21 ET H6

PLAN 8

- EMPRISE PROJETÉE DE L'AUTOROUTE
- EMPRISE ARCHÉOLOGIQUE
- ZONE À POTENTIEL PRÉHISTORIQUE
P20
- ZONE À POTENTIEL HISTORIQUE
H6



SOURCE : MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC

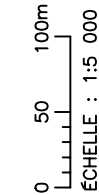


PROLONGEMENT DE L'AUTOROUTE
ROBERT-CLICHE (73)
ENTRE BEAUCEVILLE ET SAINT-GEORGES

ÉTUDE DE POTENTIEL ARCHÉOLOGIQUE
SECTEUR DES ZONES P22 ET P23

PLAN 9

- EMPRISE PROJÉTÉE DE L'AUTOROUTE
- EMPRISE ARCHÉOLOGIQUE
- ZONE À POTENTIEL PRÉHISTORIQUE
P22
NUMÉRO DE LA ZONE



SOURCE : MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC



MTQ0423





PROLONGEMENT DE L'AUTOROUTE
ROBERT-CLICHE (73)
ENTRE BEAUCEVILLE ET SAINT-GEORGES

ÉTUDE DE POTENTIEL ARCHÉOLOGIQUE
SECTEUR DES ZONES P13 ET P25

PLAN 10

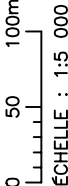
EMPRISE PROJETÉE DE L'AUTOROUTE

EMPRISE ARCHÉOLOGIQUE

ZONE À POTENTIEL PRÉHISTORIQUE

NUMÉRO DE LA ZONE

P13



ÉCHELLE : 1:5 000

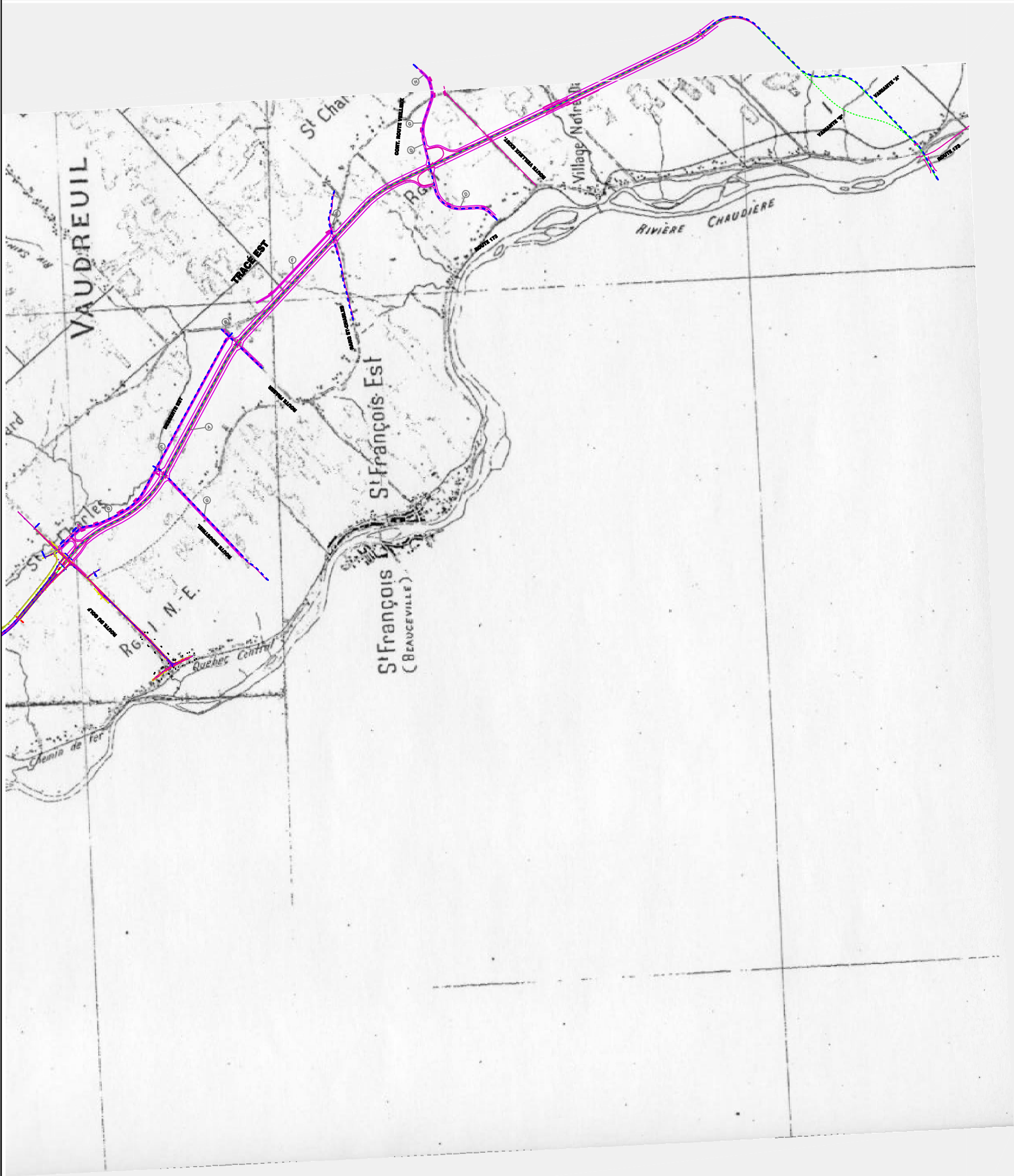


SOURCE : MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC



MTQ0423





PROLONGEMENT DE L'AUTOROUTE
ROBERT-CLICHE (73)
ENTRE BEAUCEVILLE ET SAINT-GEORGES

ÉTUDE DE POTENTIEL ARCHÉOLOGIQUE
SUPERPOSITION D'UN PLAN DE 1929

PLAN 11

TRACÉ PROJETÉ DE L'AUTOROUTE

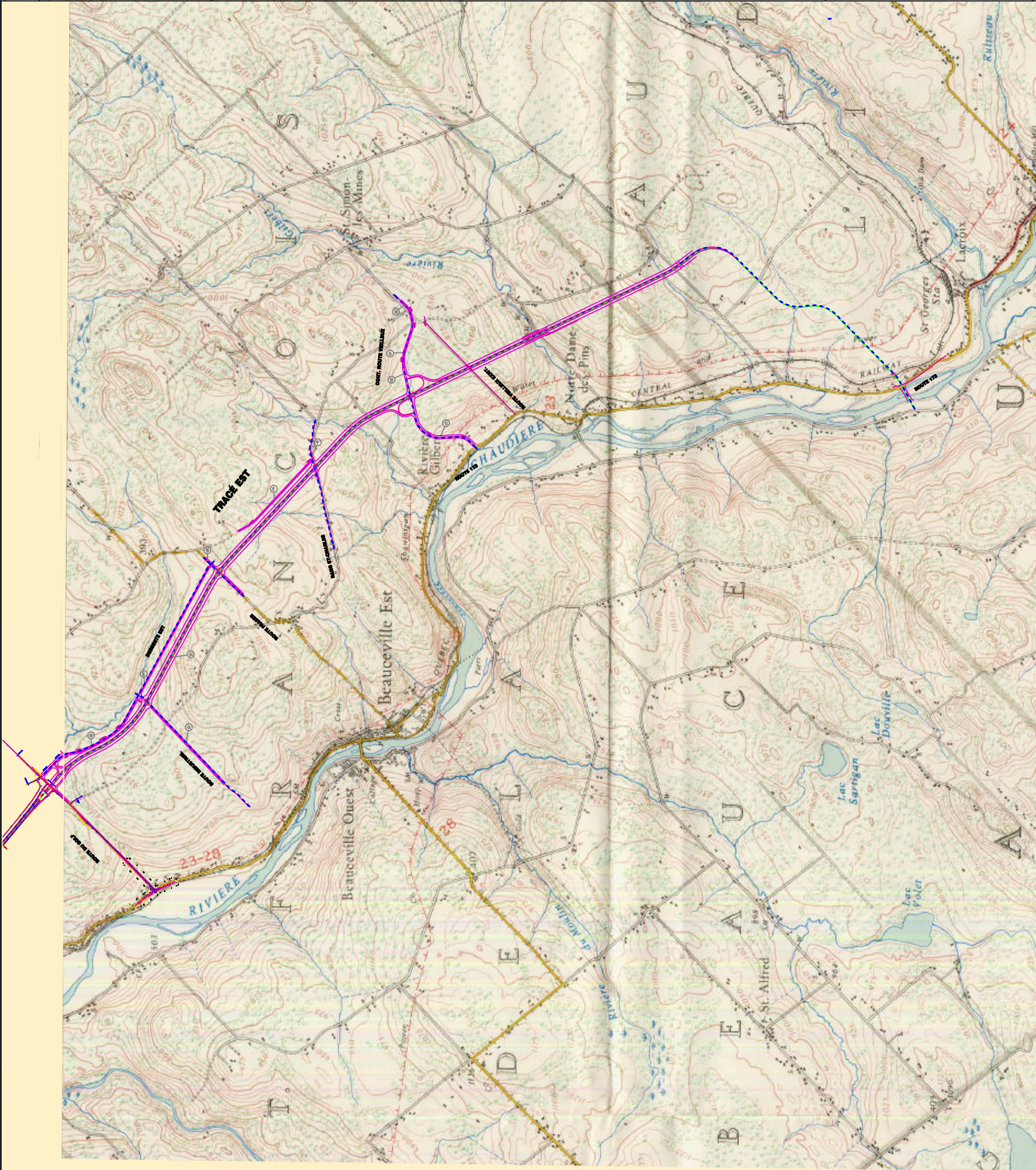
PLAN ANCIEN:

1929, COMPAGNIE AÉRIENNE FRANCO-CANADIENNE



SOURCE: MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC





PROLONGEMENT DE L'AUTOROUTE
ROBERT-CLICHE (73)
ENTRE BEAUCEVILLE ET SAINT-GEORGES

ÉTUDE DE POTENTIEL ARCHÉOLOGIQUE
SUPERPOSITION D'UN PLAN DE 1938

PLAN 12

TRACÉ PROJETÉ DE L'AUTOROUTE

PLAN ANCIEN:

1938, MINISTÈRE DES RESSOURCES NATURELLES
DU QUÉBEC



SOURCE: MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC



OUVRAGES DE RÉFÉRENCE

BOLDUC, Roger

1969 *Saint-Georges d'hier et d'aujourd'hui*. Saint-Georges. 169 p.

BOUCHARD, René

1982 *Macro-inventaire (ethnologie). Rapport de synthèse sur le comté de Beauce*. Québec, ministère des Affaires culturelles.

BOUCHETTE, Joseph

1832 *Topographical dictionary of the Province of Lower Canada*. Londres, Longman, Rees, Orme, Brown, Green and Longman.

BOURBEAU, Claude et Ronald DELCOURT

1982 *Comté de Beauce. Analyse du paysage architectural. Étude synchronique des lieux. Étude thématique de l'architecture*. Québec, ministère des Affaires culturelles.

BRETON, Jean-René

1990 « Saint-Nicolas-Lotbinaire-Beauce ». Martin, Jean-Louis et Jean Lavoie, dir., *Les chemins de la mémoire, tome 1*. Québec, Publications du Québec, p. 403-407.

CÉRANE

1991 *Surveillance archéologique de l'implantation du réseau électrique souterrain dans les secteurs Orléans, Lévis et Beauce en 1990*. Québec, Hydro-Québec.

CÉRANE

1993 *Surveillance archéologique de projets souterrains. 1992. Secteurs Orléans, Lévis, Thetford*. Québec, Hydro-Québec.

CHAPDELAINE, Claude

2004 « Des chasseurs de la fin de l'âge glaciaire dans la région du lac Mégantic. Découverte des premières pointes à cannelure au Québec ». *Recherches amérindiennes au Québec* 24 (1) : 3-20.

COURVILLE, Serge et al.

2003 *Histoire de Beauce-Etchemin-Amiante*. Québec, Institut québécois de recherche sur la culture. 1047 p.

DYKE, A. S. et V. K. PREST

1989 *Paléogéographie de l'Amérique du Nord septentrionale entre 18 000 et 5 000 ans avant le présent*. Commission géologique du Canada, Carte 1703A, échelle de 1 : 12 500 000.

L'ÉCLAIREUR (1983)

1983 *L'Éclaireur-Progrès, octobre 1908-octobre 1983, depuis 75 ans nous écrivons l'histoire de la région.* Beauceville, L'Éclaireur-Progrès. 131 p.

ETHNOSCOPE

1988 *Voie de contournement de Saint-Georges-de-Beauce (route 204). Prospection archéologique.* Guy Labbé & Louis Dion. 17 p.

ETHNOSCOPE

1995 *Programme de recherche et de mise en valeur sur l'occupation paléoindienne dans la MRC du Granit: Les origines du peuplement.* Entente entre le ministère de la Culture et des Communications du Québec et la MRC du Granit.

GARANT, André et al.

1985 *Saint-François de Beauce, je me souviens...* Saint-François. 767 p.

GONTHIER, Sylvain

2004 *La ruée vers l'or de la Beauce : 1840-1887. Activité minière et propriété foncière près de la rivière Gilbert.* Québec, Université Laval. 154 p.

GUIMONT, Jacques

1980 *Macro-inventaire. Rapport historique du comté de Beauce.* Québec, ministère des Affaires culturelles.

MINISTÈRE DES AFFAIRES CULTURELLES

1984 *Renseignements sur le patrimoine culturel destinés aux municipalités régionales de comté tirés du macro-inventaire et utiles pour élaborer un schéma d'aménagement. Information patrimoniale à la municipalité régionale de comté Beauce-Sartigan.* Québec.

MINISTÈRE DES AFFAIRES CULTURELLES

1985 *Orientations et projets du gouvernement en matière d'aménagement du territoire. Municipalité régionale de comté de Beauce-Sartigan.* Québec.

MORIN, Bertrand

1975 *Reconnaissance archéologique dans la région de la rivière Chaudière. Été 1975.* Québec, ministère des Affaires culturelles.

MUNICIPALITÉ RÉGIONALE DE COMTÉ ROBERT-CLICHE

1985 *La municipalité régionale de comté Robert-Cliche. Schéma d'aménagement. Proposition d'aménagement.*

OCCHIETTI, S.

1980 *Le Quaternaire de la région de Trois-Rivières - Shawinigan, Québec. Contribution à la paléogéographie de la vallée moyenne du Saint-Laurent et corrélations stratigraphiques*. Université du Québec à Trois-Rivières, Paléo-Québec, vol. 10, 227 p.

OCCHIETTI, S.

1989 « Géologie quaternaire de la sous-région de la vallée du Saint-Laurent et des Appalaches ». *Le Quaternaire du Canada et du Groenland*, chap. 4, sous la direction de R. J. Fulton, Commission géologique du Canada, p. 374 à 418.

PARENT, M. et S. OCCHIETTI

1988 « Late Wisconsinan Deglaciation and Champlain Sea Invasion in the Saint Lawrence Valley, Québec ». *Géographie physique et Quaternaire*, vol. 42, n° 3, p. 215-246.

PINTAL, Jean-Yves

1998 *Inventaires archéologiques. Direction de la Chaudière-Appalaches*. Saint-Romuald, ministère des Transports du Québec. 102 p.

PINTAL, Jean-Yves

2002 « De la nature des occupations paléoindiennes à l'embouchure de la rivière Chaudière ». *Recherches amérindiennes au Québec*, 22 (3) : 41-54.

PINTAL, Jean-Yves

2004 *Inventaires archéologiques (été 2003). Direction de la Chaudière-Appalaches*. Saint-Romuald, ministère des Transports du Québec. 43 p.

POULIN, Berchmans et Madeleine BOURQUE

1975 *La Touffe de Pin*. Notre-Dame-des-Pins. 189 p.

PROVOST, Honorius

1970 *La vallée de la Chaudière, géographie et histoire*.

PROVOST, Honorius

1974 *Chaudière Kennebec, grand chemin séculaire*. Éditions Garneau, Québec

TAILLON, Hélène

1990 *Les Amérindiens sur la Chaudière : étude de potentiel archéologique*. MRC des Chutes-de-la-Chaudière, de la Nouvelle-Beauce, Robert-Cliche et Beauce-Sartigan et ministère des Affaires culturelles du Québec.

TAILLON, Hélène

1991 *Les Amérindiens sur la Chaudière. Reconnaissance archéologique*. Québec, ministère des Affaires culturelles. 94 p.

TREMBLAY, Roland

1997 « La connexion abénaquise : quelques éléments de recherche sur la dispersion des Iroquoiens du Saint-Laurent orientaux ». *Archéologiques* n° 10 : 77-86.

VÉZINA, Robert

1935 Histoire de Saint-Georges de Beauce. Saint-Georges. 191 p.