



CONSTRUCTION DE L'AUTOROUTE 85,
LOT 5 619 845, SAINT-ANTONIN, TÉMISCOUATA
INVENTAIRE ARCHÉOLOGIQUE

CONTRAT : 6521-15-FA05



Construction de l'autoroute 85,
lot 5 619 845, Saint-Antonin, Témiscouata
Inventaire archéologique

Contrat : 6521-15-FA05

Présenté à la :

**Direction de l'environnement
Direction générale du Bas-Saint-Laurent–Gaspésie–Îles-de-la-Madeleine
Ministère des Transports**

Préparé par :



**Permis : 20-DDM-08
Responsable d'intervention : Céline Dupont-Hébert**

Québec, avril 2021

ÉQUIPE DE RÉALISATION

Ministère des Transports

Direction générale de la gestion des projets routiers et de l'encadrement en exploitation. Direction de l'environnement

Ghislain Gagnon Archéologue, chargé d'activités

Direction générale des grands projets routiers du nord et de l'est du Québec, direction des grands projets routiers de l'est du Québec

David Morin Technicien des travaux publics

Anthony Berger Ingénieur, responsable du volet archéologie pour le projet de l'autoroute 85

Renald Sirois Ingénieur de projet, chargé de projet pour le tronçon 5 de l'autoroute 85

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

Carol Lévesque MGP, coordonnateur

Groupe DDM

Céline Dupont-Hébert Archéologue, chargée de projet et responsable d'intervention

Denis Sundström Cartographe

Josée Trudel Révisseuse linguistique

Un merci tout particulier à monsieur Laurien Ouellet qui nous a accordé l'accès à la zone d'intervention à partir de sa terre.



Référence à citer :

GROUPE DDM, 2021. Construction de l'autoroute 85, lot 5 619 845, Saint-Antonin, Témiscouata – Inventaire archéologique. Rapport présenté au ministère des Transports, Direction de l'environnement, Direction générale du Bas-Saint-Laurent–Gaspésie–Îles-de-la-Madeleine, 21 p. + annexe. *Référence interne* : 20-1453.



RÉSUMÉ

Dans le cadre d'une entente intervenue entre le ministère des Transports du Québec et un propriétaire privé, le lot 5 619 845 a fait l'objet d'un inventaire archéologique préventif préalablement à la transaction foncière en raison d'un potentiel archéologique préhistorique et amérindien historique.

Cet inventaire s'inscrit dans le programme des travaux archéologiques de la phase III de la construction de l'autoroute 85 (154-14-0867) sous la direction régionale territoriale du Bas-Saint-Laurent–Gaspésie–Îles-de-la-Madeleine, dans la municipalité de Saint-Antonin, dans la MRC de Rivière-du-Loup, dans la région administrative du Bas-Saint-Laurent. Les travaux ont été réalisés les 22 et 23 novembre 2020 par l'archéologue Céline Dupont-Hébert ; ils sont associés au permis de recherche archéologique 20-GDDM-08.

Bien que trois zones à potentiel archéologique aient été définies par le ministère des Transports et que plusieurs conditions aient été favorables à une occupation humaine ancienne ou récente, aucune ressource archéologique n'a pu être identifiée.

Les titres de propriété peuvent être transférés sans contraintes, en conformité avec l'article 75 de la Loi sur le patrimoine culturel (ch. P-9.002).



TABLE DES MATIÈRES

INTRODUCTION	1
1. MÉTHODOLOGIE.....	5
1.1 Documentation.....	5
1.2 Inventaire archéologique	5
2. ENVIRONNEMENT ET OCCUPATION HUMAINE.....	6
2.1 Environnement ancien et récent, en bref	6
2.2 Occupation humaine, en bref.....	7
2.2.1 Occupation préhistorique.....	7
2.2.2 Occupation historique	8
3. HISTORIQUE DES RECHERCHES ARCHÉOLOGIQUES	9
4. RÉSULTATS DE L'INTERVENTION ARCHÉOLOGIQUE	10
4.1 Environnement actuel et paysage.....	11
4.2 Inspection visuelle	13
4.3 Résultats des sondages	15
CONCLUSION ET RECOMMANDATIONS	18
BIBLIOGRAPHIE.....	19
RESSOURCES INTERNET	21

LISTE DES TABLEAUX

Tableau 1	Synthèse de l'intervention	1
Tableau 2	Zones d'information archéologique dans l'aire d'étude élargie	10
Tableau 3	Sites archéologiques connus dans l'aire d'étude	10

CARTE

Carte 1	Localisation de la zone d'intervention archéologique, des zones à potentiel archéologique et des observations, lot 5 619 845.....	3
---------	---	---

LISTE DES FIGURES

Figure 1	Pente abrupte aux abords de la rivière Verte, vue vers le sud (A85-5619845-040)	11
Figure 2	Imagerie LiDAR et topographie du lot 5 619 845, Saint-Antonin, Témiscouata (Ministère des Transports du Québec).....	12
Figure 3	Montage photo et LiDAR (MTQ) du bourrelet aménagé et du plateau bas (indiqué par les flèches) aux abords de la rivière Verte, vue vers le nord-est (A85-5619845-043).....	12
Figure 4	Première zone de rejet, point GPS 304, dans le secteur sud-ouest du lot 5 619 845, vue en plongée (A85-5619845-004)	13
Figure 5	Seconde zone de rejet près de la zone à potentiel P-3 (point GPS 325), vue en plongée vers l'est (A85-5619845-031).....	13
Figure 6	Cadre en bois et bouts de bâche en plastique blanc (point GPS 319) observés à la limite nord-est de la zone P-1, vue en plongée vers le nord (A85-5619845-021)	14
Figure 7	Chemin aménagé à la limite est de la zone d'intervention, vue vers le nord-est (A85-5619845-018)	14
Figure 8	Excavations ou dépressions adjacentes sur la terrasse basse, vue vers le nord-ouest (A85-5619845-048)	15
Figure 9	Paroi nord-ouest du sondage 329 dans la portion nord de la zone à potentiel P-3, vue vers le nord-ouest (A85-5619845-054).....	16
Figure 10	Vue en plongée vers l'est du sondage point GPS 316 (A85-5619845-022)	16
Figure 11	Vue en plongée vers le nord-nord-ouest du sondage point GPS 322 (A85-5619845-024)	17
Figure 12	Vue vers l'ouest du sondage test point 308t réalisé dans la zone à potentiel P-1 (A85-5619845-014)	17
Figure 13	Stratigraphie de la paroi ouest du sondage test point 308t réalisé dans la zone à potentiel P-1 du lot 5 619 845, Saint-Antonin, Témiscouata	18

ANNEXE

Planches-contacts et registre des photographies

INTRODUCTION

À l'automne 2020, dans le cadre de la phase III du projet de construction de l'autoroute 85 (154-14-0867), un inventaire archéologique préventif a été réalisé sur le lot 5 619 845 préalablement à une transaction foncière en conformité avec l'article 75 de la Loi sur le patrimoine culturel. Le terrain à l'étude est situé au nord de la route 185, vis-à-vis le kilomètre 85 dans la municipalité de Saint-Antonin, dans la MRC de Rivière-du-Loup, de la circonscription électorale de Rivière-du-Loup–Témiscouata, dans la région administrative du Bas-Saint-Laurent (carte 1).

Le mandat confié au service du patrimoine et de l'archéologie du Groupe DDM consistait à :

- Réaliser une inspection visuelle systématique ;
- Réaliser des sondages conformes aux exigences du ministère des Transports en matière d'expertise archéologique ;
- Relever tous les biens archéologiques identifiés par inspection visuelle et dans les sondages systématiques.

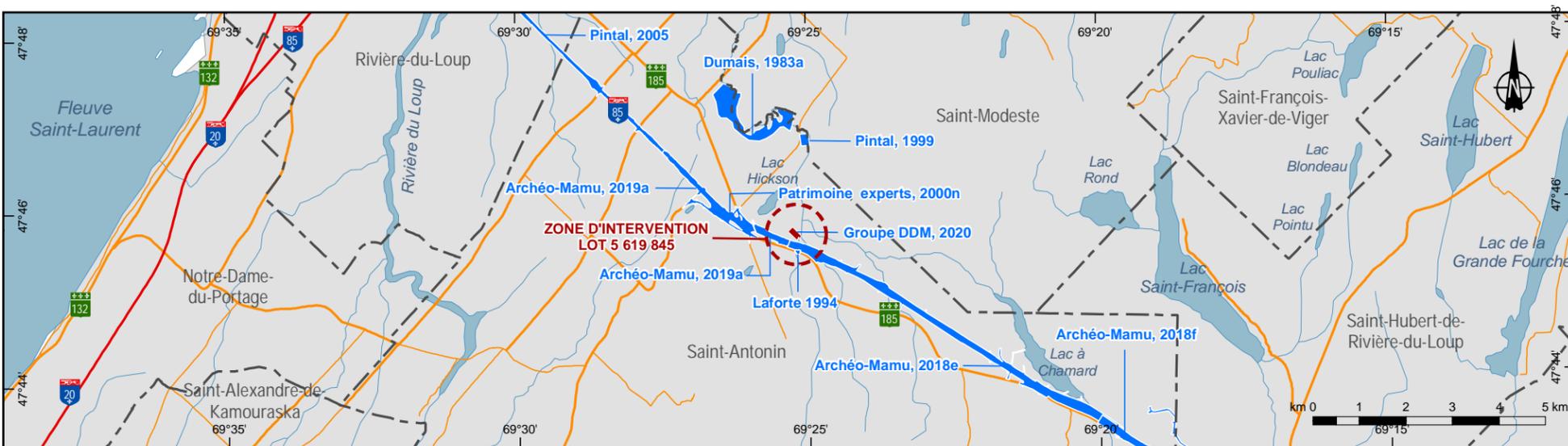
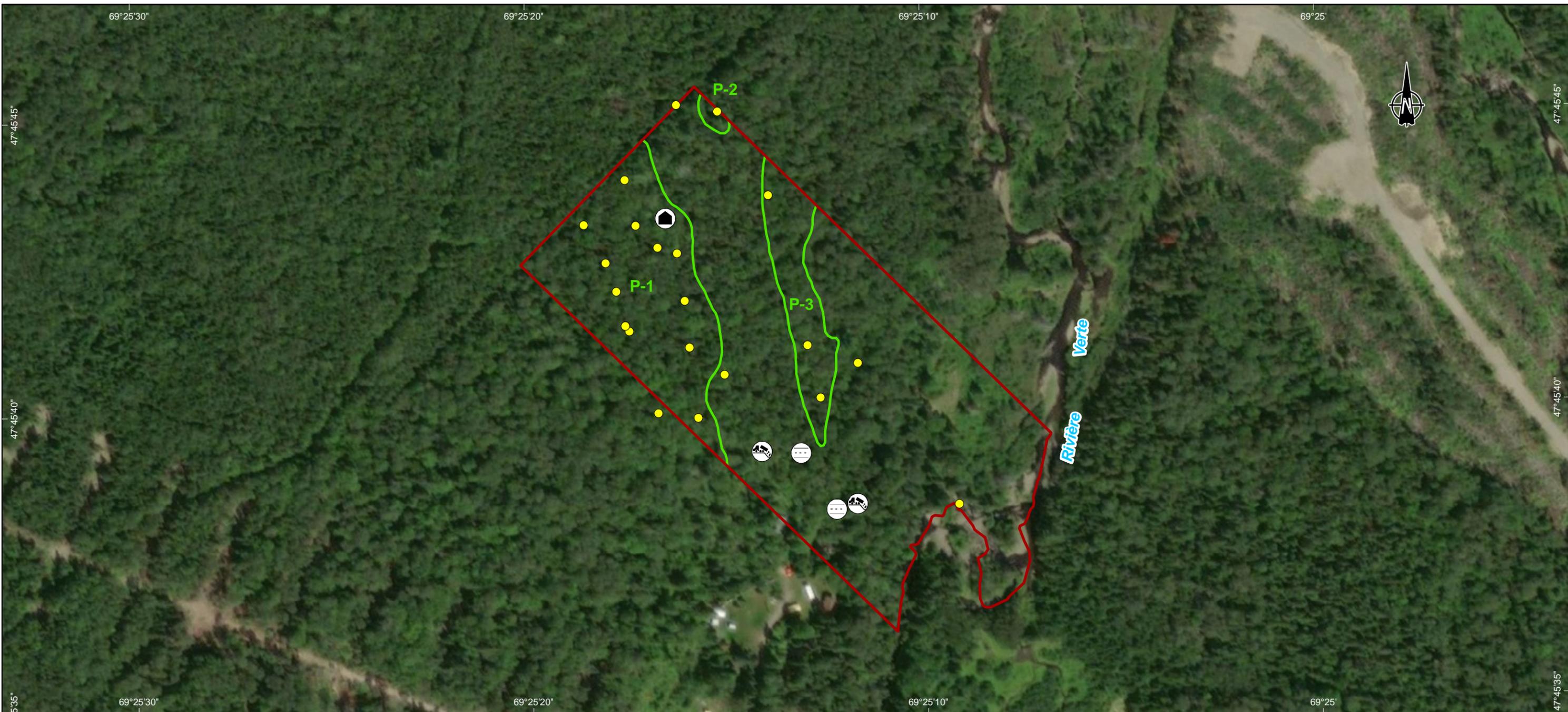
En cas de découverte, les actions suivantes devaient être posées :

- Analyser les données de l'étude de potentiel archéologique et identifier la valeur de recherche préliminaire de la découverte ;
- Consigner les informations relatives aux biens archéologiques et aux sites archéologiques historiques potentiels conformément aux exigences du ministère des Transports ;
- Agrandir les sondages positifs de manière à couvrir une superficie de 2 500 m², relever la stratigraphie et collecter les biens archéologiques qui s'y trouvent ;
- Relever tout vestige de bâtiment ou toute structure en place identifiée ;
- Réaliser un sondage ciblé permettant la caractérisation des fondations ;
- Réaliser les sondages complémentaires suivant la méthodologie et les exigences du ministère des Transports en contexte d'évaluation des ressources archéologiques.

Les travaux se sont déroulés les 22 et 23 novembre 2020 ; exécutés par l'archéologue Céline Dupont-Hébert, ils sont associés au permis de recherche archéologique 20-GDDM-08.

Tableau 1 Synthèse de l'intervention

Projet	Municipalité	Nature des travaux routiers	Type d'intervention	Superficie (m ²)	Sondages réalisés (nombre)	Date de réalisation	Résultat
154-14-0867	Saint-Antonin	Construction de l'autoroute 85, phase III, lot 5 619 845	Inventaire	35 690	22	22 et 23 novembre 2020	Négatif



Zone d'intervention archéologique

Zone à potentiel archéologique

SONDAGES

- Sondage négatif

AUTRES OBSERVATIONS

- Chemin amélioré
- Dépotoir
- Structure indéterminée

Transports Québec

Travaux de construction de l'autoroute 85,
Saint-Antonin, Témiscouata
Inventaires archéologiques 2020

Localisation de la zone d'intervention archéologique, des zones à potentiel archéologique et des observations, lot 5 619 845

m 0 10 20 30 40 50 m

CARTE 1

Janvier 2021

GRUPE DDM

1. MÉTHODOLOGIE

Les méthodes et techniques utilisées lors de l'inventaire archéologique sont conformes aux directives méthodologiques prescrites par le ministère des Transports en contexte d'interventions préventives. Ces techniques d'inventaire ont pu être modifiées ou adaptées selon les lieux, la topographie et la nature des dépôts en place. Des secteurs complémentaires à potentiel archéologique ont été définis par un archéologue du ministère des Transports en extension aux recommandations formulées dans l'étude de potentiel archéologique réalisée par Arkéos (2006) et suivant l'évaluation du potentiel ciblée pour le lot 5 619 845.

1.1 Documentation

Les recherches documentaires relatives à la présence de sites archéologiques déjà connus dans la zone d'étude, à la nature du patrimoine amérindien et historique euroquébécois et à l'environnement présent et ancien ont été réalisées. Les données complémentaires ont été obtenues en consultant l'« Inventaire des sites archéologiques du Québec » (ISAQ) et la « Cartographie des sites et des zones d'interventions archéologiques du Québec » du ministère de la Culture et des Communications du Québec (MCCQ) et disponibles sur le portail du ministère de la Sécurité publique du Québec. Les études de potentiel pertinentes à la zone d'étude, de même que les études spécialisées, ont été consultées. L'ensemble de la documentation est mise à contribution dans les recherches préalables, l'analyse des données et la formulation de recommandations.

1.2 Inventaire archéologique

L'inventaire archéologique comporte deux volets. Le premier est la réalisation d'une inspection visuelle complète de la zone d'intervention. Le deuxième vise les zones de potentiel archéologique préalablement définies où, en plus de l'inspection visuelle, des sondages d'inventaire sont réalisés systématiquement. Les secteurs qui ne se prêtent pas à la réalisation de sondages sont exclus sur la base des conditions indiquées dans les directives méthodologiques du ministère des Transports ; leur exclusion doit être justifiée. Les secteurs exclus correspondent principalement à des affleurements rocheux, à des zones marécageuses et à des endroits irrémédiablement perturbés par des aménagements anthropiques.

L'inventaire archéologique est réalisé par sondages manuels systématiques et excavés à la pelle. Toutes les surfaces propices font l'objet de sondages disposés en quinconce, chacun distancé d'environ 15 m et d'une dimension de 0,30 m sur 0,30 m. Les sols excavés sont vérifiés minutieusement à la truelle. La surface organique est défaite, car elle peut renfermer des indices d'une occupation humaine. Chaque sondage est comptabilisé et localisé à l'aide d'un GPS.

Des sondages tests d'une dimension de 0,50 m sur 0,50 m ont été réalisés. Leur profondeur était au minimum de 0,75 m. Ils pouvaient être moins profonds si le roc en place était atteint ou si le sol rencontré était naturel et qu'il n'avait subi aucune perturbation d'origine anthropique confirmant un dépôt plus ancien que l'occupation humaine. Les secteurs où les sols étaient perturbés par des activités humaines récentes ou autres, ceux à forte pente, les milieux humides et les affleurements rocheux, qui ne sont pas propices à l'exécution de sondages d'inventaire, n'ont fait l'objet que d'une inspection visuelle.

Si un bien archéologique est mis au jour, un avis de découverte est transmis au ministère de la Culture et des Communications et l'application du protocole d'évaluation, si jugé pertinent, est recommandée. Le cas échéant, les mesures de conservation appropriées prévues comprennent le nettoyage, l'analyse, le catalogage, la prise de photos et l'emballage des artefacts et des échantillons prélevés. La culture matérielle et les échantillons récoltés sont alors identifiés à l'aide d'étiquettes sur lesquelles le code Borden ou un code temporaire ainsi que sa provenance sont inscrits.

2. ENVIRONNEMENT ET OCCUPATION HUMAINE¹

L'environnement et ses ressources sont, la plupart du temps, les motifs ayant favorisé l'occupation humaine et assuré sa pérennité dans le temps. Cette section est destinée à la présentation de ces contextes et de leurs interactions.

2.1 Environnement ancien et récent, en bref

La région du Témiscouata se trouve sur la rive sud du fleuve Saint-Laurent entre, notamment, Rivière-du-Loup au nord et la frontière du Nouveau-Brunswick au sud, en plein cœur de la chaîne des Appalaches. Son relief est découpé de nombreuses vallées surplombées de petits plateaux pouvant atteindre jusqu'à 350 m au-dessus du niveau moyen des mers (NMM). Le Témiscouata est principalement compris dans la région physiographique du plateau des Appalaches, mais les secteurs plus au sud, notamment près de l'aire d'intervention, se situent à la jonction entre le plateau des Appalaches et la région des basses-terres du Saint-Laurent (IRDA).

À la dernière glaciation, vers 12 500 ans avant aujourd'hui (AA), l'Inlandsis laurentidien couvrait presque entièrement le Québec, sauf la Gaspésie, le Bas-Saint-Laurent et les Maritimes, en excluant Terre-Neuve et le nord du Maine où l'occupation humaine aurait pu être possible plus tôt en raison de l'altitude du secteur (Dyke et coll., 2003). Vers 11 000 ans AA, le glacier qui recouvrait le Témiscouata a régressé. Le relèvement isostatique dans la région de Grand-Sault au Nouveau-Brunswick, auquel s'est jointe l'accumulation des dépôts glaciaires ont mené à la formation du lac proglaciaire Madawaska, qui occupe la vallée des rivières Saint-Jean et Madawaska et le bassin qui forme maintenant les lacs Témiscouata et Touladi. De nombreux paléorivages se sont développés autour du lac Madawaska ; ils sont encore visibles à des altitudes variant entre 140 m et 160 m NMM (Chalifoux et coll., 1998:26). Une végétation de toundra dominait alors le paysage.

La région du Témiscouata possède un réseau de lacs et de rivières navigables qui permettent de relier le fleuve Saint-Laurent au nord et la baie de Fundy au sud (Chalifoux et coll., 1998:27). Le couvert végétal du Témiscouata est dominé par la forêt. Faisant partie du domaine bioclimatique de la sapinière à bouleau jaune de l'Est, la forêt mixte présente dans la zone d'intervention est aujourd'hui peuplée par le bouleau

¹ Extraits de Groupe DDM, 2021 « Inventaire archéologique en prévision de la construction de l'autoroute 85 à Saint-Honoré-de-Témiscouata, Bas-Saint-Laurent (phase 3, tronçon 5) – Numéro de dossier : 6521-15-FA05. Rapport présenté à Tetra Tech inc. et au ministère des Transports, Direction de l'environnement, Direction générale du Bas-Saint-Laurent–Gaspésie–Îles-de-la-Madeleine ».

jaune, l'érable, le frêne, le tremble, le sapin baumier, le thuya et l'épinette blanche. Par endroits, des plantations ont introduit des concentrations de conifères, comme le sapin, le pin ou le thuya.

Les sols de cette région sont principalement dans l'ordre podzolique, plus spécifiquement des podzols humo-ferriques (IRDA). Les sols sont principalement composés d'un sable limoneux recouvert d'un humus forestier mince (IRDA). La végétation associée au podzol est généralement une forêt de conifères ou une bruyère, dans des pédoclimats frais à très froids, humides à perhumides de régions tempérées ou boréales, liée à des terrains plats ou de collines (GTCS, 2002 ; IUSS, 2015:181). Au Témiscouata, ce type de climat n'existe plus depuis 6 000 ans AA, moment où les biomes se sont stabilisés pour occuper leur position actuelle (Dyke, 2005:237).

À plus petite échelle, la zone d'intervention est représentative de ces caractéristiques. Par endroits s'ajoutent des affleurements rocheux et des milieux humides, surtout à proximité de la rivière Verte dans la zone inondable. Cette rivière, un exutoire du lac Hickson qui s'écoule en direction du fleuve Saint-Laurent, possède un cours total de 71,4 km et plus d'une vingtaine d'affluents. Elle possède même son propre bassin versant.

2.2 Occupation humaine, en bref

2.2.1 Occupation préhistorique

Les témoins archéologiques associés à une occupation humaine préhistorique dans la région du Témiscouata proviennent de sites archéologiques temporaires datés relativement de la transition entre les périodes du Paléoindien récent et de l'Archaïque (9 000-9 500 ans avant aujourd'hui) (Eid, 2017:11). La faible représentativité des occupations à cette période de la préhistoire est attribuée principalement à la mobilité des groupes humains, à la perturbation des sites et au manque d'études ciblant cette période (Eid, 2017:11 ; Burke, 2009 ; Chalifoux et coll., 1998).

Les manifestations d'une occupation préhistorique au Témiscouata se multiplient durant les périodes intermédiaires du Sylvicole (3 000-450 ans avant aujourd'hui) (Eid, 2017:11). Plusieurs raisons peuvent expliquer la forte représentativité des ressources archéologiques provenant de cette période, notamment la tendance vers la sédentarisation des groupes et une croissance démographique potentielle (Eid, 2017:12 ; Chalifoux et coll., 1998 ; Chapdelaine, 1989). Il n'est pas exclu que cette représentativité soit également encouragée par un réseau hydrographique qui favorise les déplacements entre le fleuve Saint-Laurent et l'intérieur des terres. Les données historiques soulignent l'existence d'un ancien portage qui permettait de relier Notre-Dame-du-Portage et le lac Pohénégamook par le réseau des rivières et des lacs du secteur, dont potentiellement la rivière Verte comprise dans l'aire d'intervention (Caron, 1980:76-82 ; Archéo-Mamu, 2019:10).

À la période de contact, les données semblent indiquer que ce sont des groupes d'origine algonquine qui occupent le territoire du Témiscouata. Ces groupes étaient connus sous le nom de « Wolastoqiyiks » ou « Etchemins » pour les premiers Européens (Eid, 2017:13). Aujourd'hui, ils portent le nom de Première Nation malécite (Ethnoscop, 2019 ; Eid, 2017).

2.2.2 Occupation historique

Le peuplement euroquébécois du Bas-Saint-Laurent et du Témiscouata est très faible aux XVII^e et XVIII^e siècles, se limitant généralement à quelques individus qui y sont surtout pour les occasions que procure la traite des fourrures. Pour cette raison commerciale, Charles Aubert de La Chesnaye, alors propriétaire de la seigneurie de Madawaska, fait construire un corps de logis à Cabano et un autre dans les environs de Notre-Dame-du-Lac. Le peuplement du Bas-Saint-Laurent se produit surtout après 1780, quand les seigneuries en bordure du fleuve atteignent leur point de saturation, provoquant l'appropriation de nouveaux territoires, moins favorables à l'agriculture, au sud des lots déjà concédés (Ethnoscop, 2019:21).

Au XVIII^e siècle, le Témiscouata prend cependant une importance stratégique dans les communications entre le Canada et l'Acadie. Un chemin, le « chemin français », est tracé et entretenu. Son tracé est plus ou moins repris par les Britanniques dans les années 1780. Mais l'entretien de la route demeure une tâche toujours à recommencer. Des magasins sont établis sur le tracé et servent d'étapes. La route est utilisée principalement et régulièrement (hebdomadaire à partir de 1822) pour les communications postales (Histoire plurielle, 2002:19-25). Après la guerre de 1812, les autorités britanniques favorisent la colonisation le long du chemin du portage. Les conditions d'isolement et la mauvaise qualité des terres obligent les autorités à distribuer des rations. Il va s'en dire que la présence des voies de communication a encouragé la colonisation du Témiscouata.

Ce n'est qu'après 1850 que la colonisation du Témiscouata débutera vraiment, favorisée par la construction du « chemin neuf ». De 8 familles en 1848, le nombre d'habitants passe à 275 personnes en 1854 et à 940 en 1861 le long du chemin du Témiscouata (Histoire plurielle, 2002:38). La construction du chemin de fer du *Témiscouata Railway*, achevée en 1889, contribue ensuite au peuplement régional, permettant l'essor de l'industrie du sciage (Ethnoscop, 2019:20-21 ; Ruralys, 2020).

Influencée par la croissance des occupations eurocanadiennes générée notamment par l'industrie forestière, la Première Nation malécite quitte son territoire de L'Isle-Verte et s'implante dans le canton de Whitworth à la fin du XIX^e siècle où elle bénéficie également des ressources de la forêt (Ethnoscop, 2019:20).

La zone d'intervention archéologique est située à proximité d'anciens ponts ayant enjambé la rivière Verte dans l'axe des différents chemins coloniaux du Témiscouata et de nombreuses gravières anciennes et actuelles (Archéo-Mamu, 2019). Elle est aussi très près du lac Hickson qui a été intégré au réseau d'aqueduc de la municipalité de Fraserville (aujourd'hui Rivière-du-Loup) dès la fin du XIX^e siècle, comme en témoigne un article du journal *Le Quotidien* du 22 décembre 1894 : « Il est question de prendre l'eau au lac Hickson, à une distance de 7 milles de Fraserville [...] ». Par la suite, en 1910, « monsieur l'ingénieur Ouimet est chargé de faire les travaux préliminaires pour faire dévier les eaux de la rivière Verte dans le lac Hickson (L'action sociale, 1910:3). Ces travaux ont débuté en 1911 alors que « le conseil a accordé à monsieur Johnny Cutnam, pour le prix de 500 \$, le contrat pour remplir la tranchée ouverte pour le passage de l'aqueduc de la rivière "Verte" au lac "Hickson". Les travaux ont été commencés immédiatement » (La Presse, 1911:11).

En 1923, un incendie ravage plusieurs kilomètres carrés de forêt entre Saint-Modeste et Saint-Honoré-de-Témiscouata, dont la majorité des bâtiments appartenant la Première Nation malécite (Groupe DDM, 2021 ; Ethnoscop, 2019). La population déclinera ensuite constamment au cours du XX^e siècle, suivant malheureusement les aléas de l'industrie forestière (Ruralys, 2020).

3. HISTORIQUE DES RECHERCHES ARCHÉOLOGIQUES²

Proulx (1973) décrit les anciennes occupations euroquébécoises de Whitworth, dont le site CkEh-2 associé à la Première Nation malécite de Viger. Les travaux de Dumais (1983) recensent trois sites archéologiques (CkEi-1, CkEi-2 et CkEi-3) associés à une occupation euroquébécoise entre 1830 et 1950. Dans les années 1990, les interventions de Laforte (1994) et de Pinal (1996) ont ciblé des secteurs à proximité de la zone d'étude, mais aucun site archéologique n'a été mis au jour. En 1999, Patrimoine Experts (2000) est intervenu près de la zone d'étude sans résultats positifs. D'autres travaux de Pinal (2005) et de Patrimoine Experts (2007) dans la région sont restés négatifs. Plus récemment, Archéo-Mamu (2018a et 2018b) a réalisé des travaux d'inventaire archéologique dans le cadre des tronçons 2 et 3 de la construction de l'autoroute 85. Un nouveau site a été mis au jour (CkEi-4) qui représente une occupation domestique ou artisanale euroquébécoise de la fin du XIX^e siècle ou du début du XX^e siècle (chainage du projet : 16+560). Ces travaux ont aussi permis d'identifier plusieurs composantes de la ligne télégraphique de 1851 et des témoins de la présence de chemins anciens, dont un carrefour associé au « chemin neuf », construit entre 1857 et 1862 (chainage du projet 17+700), pour lequel un code Borden a été attribué après les travaux de terrain (CkEh-3). Des bornes d'arpentage en bois ont également été identifiées. Puis, les vestiges d'un pont du deuxième quart du XX^e siècle ont été observés (chainage du projet : 10+460). En 2018 et 2019, la firme Ethnoscop a réalisé l'inventaire archéologique du tronçon 6 de la construction de l'autoroute 85, sans résultats positifs (Ethnoscop, 2019). Durant la saison 2020, le service du patrimoine et de l'archéologie du Groupe DDM (2021a et 2021b, en cours de publication) a réalisé l'inventaire archéologique des tronçons 4 et 5. Des éléments associés à la ligne télégraphique (tronçons 4 et 5) et à l'occupation du hameau Couturier (tronçon 5) ont été observés. L'identification de vestiges associés à une occupation agrodomestique de la première moitié du XX^e siècle a mené à l'attribution d'un code Borden (CkEh-3).

Aucun site archéologique autochtone des périodes historique et préhistorique n'a été répertorié à l'intérieur de la zone d'étude. Le site du village de Whitworth (CkEh-1), un site archéologique de la période historique industrielle associé à la Nation malécite de Viger, est situé à quelque 10 km du centre de la zone d'intervention. Le site préhistorique le plus près est le site Saint-Pierre (CjEg-3), à plus de 10 km de la zone d'intervention. Y ont été mis au jour plusieurs objets lithiques, dont 34 outils et 2 éclats (Chalifoux et coll., 1998). Plusieurs de ces objets présentaient des traces d'ocre rouge ; l'hypothèse d'un site funéraire a alors été émise. De plus, la consultation du Répertoire du patrimoine culturel du Québec (RPCQ) du MCCQ indique qu'aucun bien patrimonial n'est présent à l'intérieur de la zone d'étude élargie.

² Tiré et mis à jour de Groupe DDM, 2021 « Inventaire archéologique en prévision de la construction de l'autoroute 85 à Saint-Honoré-de-Témiscouata, Bas-Saint-Laurent (phase 3, tronçon 5) – Numéro de dossier : 6521-15-FA05. Rapport présenté à Tetra Tech inc. et au ministère des Transports, Direction de l'environnement, Direction générale du Bas-Saint-Laurent–Gaspésie–Îles-de-la-Madeleine ».

Tableau 2 Zones d'information archéologique dans l'aire d'étude élargie

Source ISAQ	Auteurs ou firme	Titre	Année
788	Proulx	Rapport de reconnaissances archéologiques et ethnologiques du comté de Rivière-du-Loup, du 15 septembre au 1 ^{er} novembre 1973.	1973
1021	Dumais, Pierre	Étude de potentiel et inventaire archéologique de la ligne Rivière-du-Loup/Madawaska (315 kV).	1983
2187	Laforte, Esther	Inventaire archéologique Bas-Saint-Laurent, Gaspésie, Saguenay–Lac-Saint-Jean.	1994
2913	Patrimoine Experts	Inventaires archéologiques, Direction du Bas-Saint-Laurent-Gaspésie-Îles-de-la-Madeleine.	2000
5160	Artefactuel	Inventaires archéologiques (2011). Direction du Bas-Saint-Laurent–Gaspésie–Îles-de-la-Madeleine.	2012
6435	Archéo-Mamu	Planification et travaux de construction de l'autoroute 85 à Saint-Antonin, Phase 3, tronçon 2. Inventaire archéologique (2017-2018). Phases 1 et 2.	2018
6436	Archéo-Mamu	Planification et travaux de construction de l'autoroute 85 à Saint-Antonin, Phase 3, tronçon 3.	2018
6603	Ethnoscop	Planification et travaux de construction de l'autoroute 85 à Saint-Honoré-de-Témiscouata et Saint-Louis-du-Ha!Ha!, Phase 3, tronçon 6. Inventaire archéologique (2018-2019).	2019
À venir	Groupe DDM	Travaux de construction de l'autoroute 85 à Saint-Honoré-de-Témiscouata, phase 3, tronçon 5. Inventaire archéologique.	2021
À venir	Groupe DDM	Travaux de construction de l'autoroute 85 à Saint-Hubert-de-Rivière-du-Loup et Saint-Honoré-de-Témiscouata, phase 3, tronçon 4. Inventaire archéologique.	2021

Tableau 3 Sites archéologiques connus dans l'aire d'étude

Site (code Borden)	Nom du site	Période culturelle	Distance du centre de la zone d'intervention
CkEi-1	Rivière Verte	Historique (XIX-XX ^e siècles)	3,75 km
CkEi-2	Rivière Verte	Historique (XX ^e siècle)	3,24 km
CkEi-3	Rivière Verte	Historique (1830-1970)	3 km
CkEi-4	Indéterminé	Historique (XIX-XX ^e siècles)	± 6 km
CkEh-2	Première Nation malécite de Viger	Historique (XIX ^e siècle)	+ 10 km
CkEh-3	Chemin neuf	Historique (XX ^e siècle)	+ 10 km
CkEh-4	À venir (agrodomeistique)	Historique (XIX-XX ^e siècles)	+10 km

4. RÉSULTATS DE L'INTERVENTION ARCHÉOLOGIQUE

L'inventaire archéologique réalisé en novembre 2020 comprenait l'inspection visuelle de l'ensemble de la superficie de la zone d'intervention et la réalisation de sondages à l'intérieur des trois zones à potentiel archéologique circonscrites par le ministère des Transports du Québec (carte 1). En raison du faible

nombre de sondages, les zones à potentiel ne seront pas traitées de manière distincte. Cette section vise donc à présenter les résultats de cette intervention et se décline en trois volets : environnement actuel, inspection visuelle et résultats des sondages archéologiques.

4.1 Environnement actuel et paysage

La zone d'intervention présente une topographie relativement plane jusqu'à sa marge est, où un pendage important (70-90 degrés) mène à une petite terrasse aux abords de la rivière Verte qui la borde (figure 1). L'imagerie LiDAR illustre bien cet état (figure 2). La végétation est de type mixte, soit principalement composée de conifères, dont des épinettes (29 %), des pins (2 %) et des cèdres (<1 %), et de feuillus, notamment des bouleaux (5 %) et des frênes (20-30 %). À l'intérieur de la zone d'intervention, la forêt paraît plus jeune qu'à l'extérieur de ses limites. Les proportions observées des espèces changent également, laissant croire que les ressources forestières ont pu être exploitées à une période plus récente. Par exemple, à proximité des aménagements ou des aires de circulation, les feuillus dominent.

Un champ de blocs couvre une partie de la zone à potentiel. Les blocs sont parfois émergents, parfois légèrement enfouis sous une sphaigne. Il faut également noter que le sol était, au moment de l'inventaire, jonché de feuilles. Aux endroits peu exposés au soleil, les premiers 2 à 5 cm de sols étaient gelés, mais ce gel n'a pas été une contrainte à la réalisation des sondages.

Aux abords de la rivière, la petite terrasse présente une végétation mixte de milieux terrestre et humide, marquant ainsi les limites de la zone inondable. La superficie de cette terrasse prend plus d'ampleur vers le nord, où les abords de la rivière paraissent avoir été aménagés. Un bourrelet de sédiments mixtes (sable, plaquettes de schiste mauve), d'une hauteur moyenne de 0,60 m, semble freiner volontairement la montée des eaux. Au moment du passage de l'archéologue, le niveau de la rivière était relativement bas, laissant poindre par endroit de petits îlets végétalisés, pour la plupart inaccessibles (figure 3).



Figure 1 Pente abrupte aux abords de la rivière Verte, vue vers le sud (A85-5619845-040)

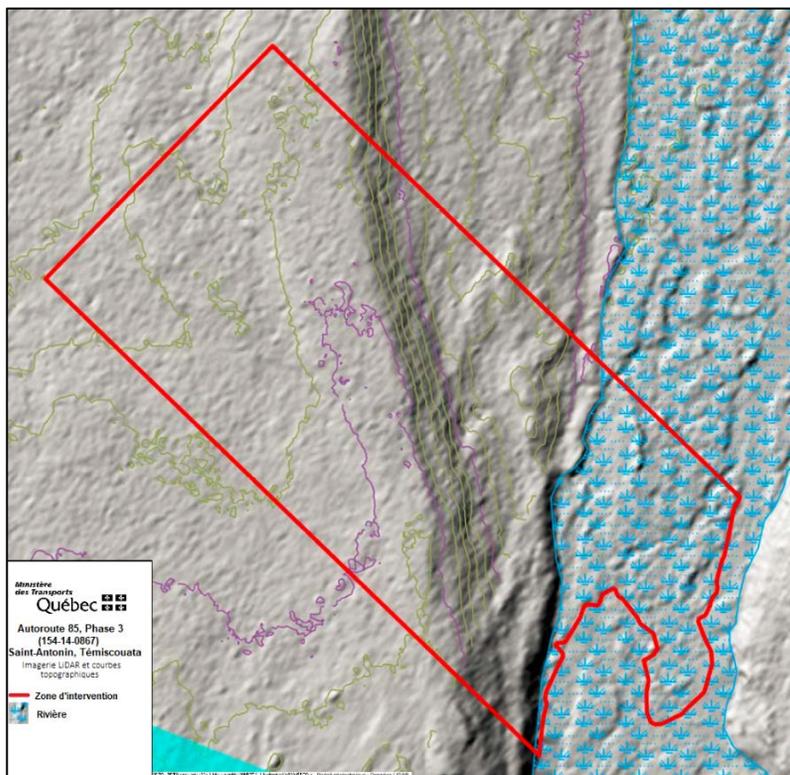


Figure 2 Imagerie LiDAR et topographie du lot 5 619 845, Saint-Antonin, Témiscouata (ministère des Transports du Québec)

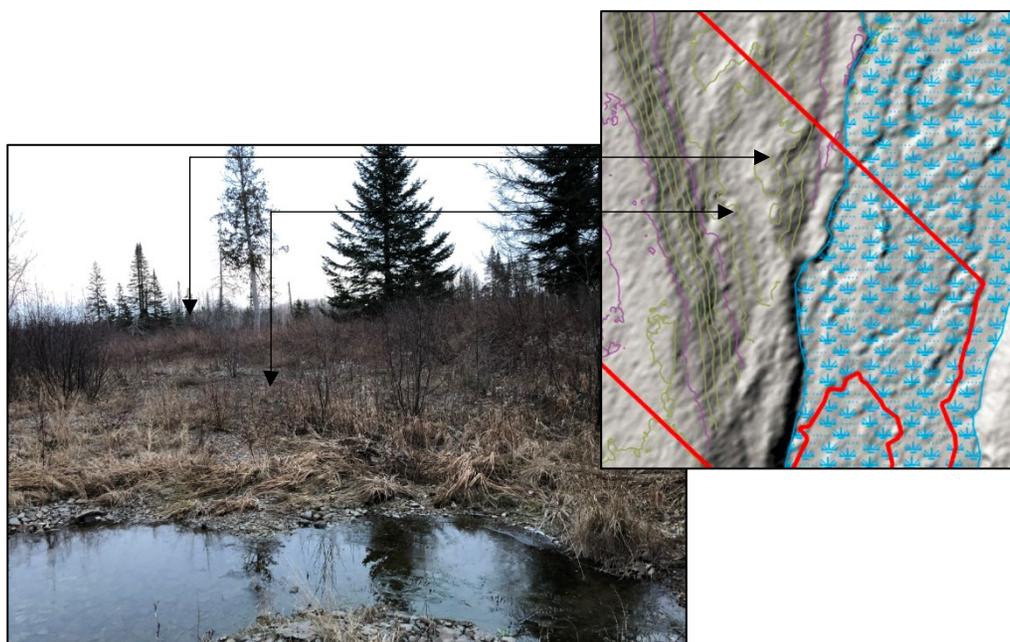


Figure 3 Montage photo et LiDAR (MTQ) du bourrelet aménagé et du plateau bas (indiqué par les flèches) aux abords de la rivière Verte, vue vers le nord-est (A85-5619845-043)

4.2 Inspection visuelle

L'inspection visuelle du lot 5 619 845 a permis le positionnement de deux petites zones de rejet superficielles contenant des objets du XX^e siècle, notamment des conserves, des contenants en verre et du plastique (figures 4 et 5). Leur superficie maximale atteint les 2 m² en surface. Aucun sondage n'a été réalisé dans ces aires de rejet.



Figure 4 Première zone de rejet, point GPS 304, dans le secteur sud-ouest du lot 5 619 845, vue en plongée (A85-5619845-004)



Figure 5 Seconde zone de rejet près de la zone à potentiel P-3 (point GPS 325), vue en plongée vers l'est (A85-5619845-031)

Un peu partout en forêt, des traces marquant la coupe de bois sont visibles. De petits empilements de buches entre les arbres sont aussi présents. Un cadre de bois et des bouts de bâche en plastique blanc ont également été observés (figure 6). Dans l'état où ils se présentaient, il a été difficile d'établir leur fonction précise. Plusieurs chemins et sentiers (figure 7) sillonnent la zone d'intervention, notamment ceux qui longent les limites est et nord-ouest.



Figure 6 Cadre en bois et bouts de bâche en plastique blanc (point GPS 319) observés à la limite nord-est de la zone P-1, vue en plongée vers le nord (A85-5619845-021)



Figure 7 Chemin aménagé à la limite est de la zone d'intervention, vue vers le nord-est (A85-5619845-018)

Finalement, en bordure de rivière, sur la terrasse basse, deux excavations adjacentes, de forme rectangulaire, de dimensions moyennes de 2 m sur 2 m, ont été repérées (figure 8). Aucune structure ou aucun élément à proximité ne permet de déterminer leur fonction ou l'objectif de leur réalisation.



Figure 8 Excavations ou dépressions adjacentes sur la terrasse basse, vue vers le nord-ouest (A85-5619845-048)

4.3 Résultats des sondages

Les sondages sont répartis en trois zones à potentiel archéologique. Au total, 20 sondages y ont été réalisés, dont un sondage test. Dans la majorité des sondages, une séquence podzolique complète a pu être observée, mais aucune ressource archéologique n'a pu être identifiée. Cette séquence de podzol humo-ferrique comprend un humus en surface (LFH), d'une épaisseur moyenne de 0,05 m, suivi d'un horizon éluvial (Ae) gris d'une épaisseur de 0,05 m à 0,10 m, qui recouvre un horizon minéral de type Bf d'une couleur orangée (Bf1) se diluant vers le beige en partie inférieure (Bf2), avec une quantité de pierres ou de moellons avoisinant les 50 %, d'une épaisseur moyenne de 0,20 m. Cette séquence se conclut sur un dernier horizon minéral de type C, constitué d'une argile sableuse ferme (C1) à compacte (C2) de couleur beige-gris et d'un grand nombre de pierres de toutes tailles, jugé stérile.

Un seul sondage (point 329) a permis d'observer une séquence stratigraphique perturbée. Dans ce sondage (figure 9), l'humus recouvre un remblai ou un déblai de sable limoneux brun moyen friable avec de petits cailloux (5 %). L'horizon éluvial est absent, mais les horizons inférieurs (B et C) sont présents. La perturbation observée pourrait être liée à la présence d'une petite tranchée de drainage à moins de 1 m au nord du sondage.



Figure 9 Paroi nord-ouest du sondage 329 dans la portion nord de la zone à potentiel P-3, vue vers le nord-ouest (A85-5619845-054)

Le grand nombre de pierres et parfois leur dimension excédant l'aire des sondages font en sorte que, dans la majorité des cas, la profondeur recommandée par le ministère des Transports (0,50 m = sondage régulier, 0,75 m = sondage test) n'a pu être atteinte. Les figures suivantes présentent certains sondages, dont le sondage test et la description de sa séquence stratigraphique.



Figure 10 Vue en plongée vers l'est du sondage point GPS 316 (A85-5619845-022)



Figure 11 Vue en plongée vers le nord-nord-ouest du sondage point GPS 322 (A85-5619845-024)



Figure 12 Vue vers l'ouest du sondage test point 308t réalisé dans la zone à potentiel P-1 (A85-5619845-014)

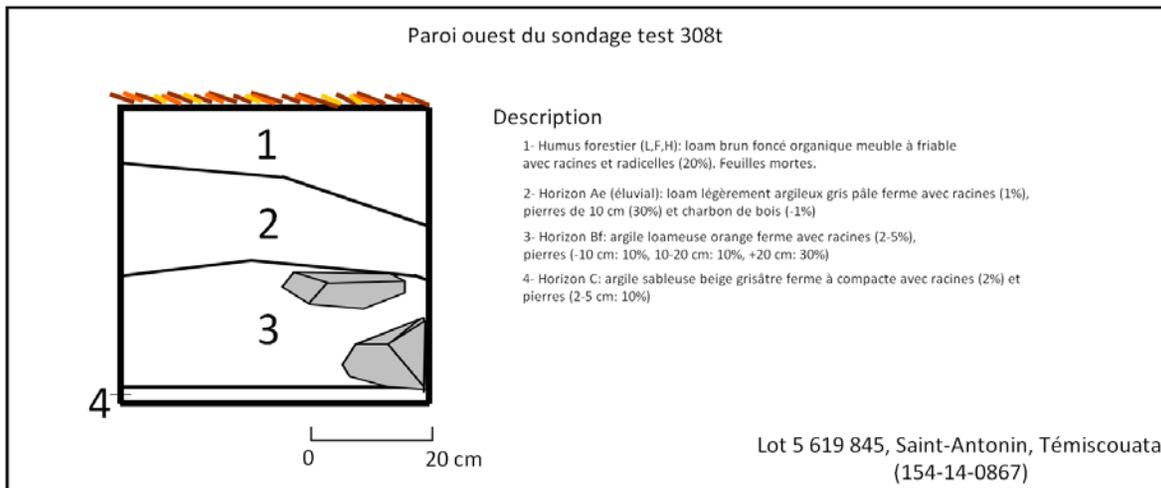


Figure 13 Stratigraphie de la paroi ouest du sondage test point 308t réalisé dans la zone à potentiel P-1 du lot 5 619 845, Saint-Antonin, Témiscouata

CONCLUSION ET RECOMMANDATIONS

Dans le cadre de l'inventaire archéologique réalisé sur le lot 5 619 845 (154-14-0867), municipalité de Saint-Antonin, dans la MRC de Rivière-du-Loup, 22 sondages ont été réalisés dans les zones à potentiel archéologique définies par le ministère des Transports, de même qu'une inspection visuelle générale de l'ensemble de la superficie de la zone d'intervention.

Les séquences stratigraphiques observées relèvent de l'ordre podzolique humo-ferrique et tous les sondages, à l'exception d'un seul, ont révélé une séquence intègre. Le sondage dans lequel une séquence stratigraphique perturbée a été observée est situé à proximité de ce qui semble être une petite tranchée de drainage qui prend naissance aux abords d'un chemin aménagé sur la terrasse haute pour prendre fin sur la terrasse basse. Il est donc logique de croire que cette tranchée visait à assécher l'aire de circulation et à diriger l'eau vers la rivière. Malgré la présence de séquences intègres, aucune ressource archéologique n'a pu être identifiée.

L'inspection visuelle n'a pas permis l'identification de ressources archéologiques. Seuls les témoins d'activités de coupe de bois à petite échelle ont pu être observés ainsi que deux petites zones de rejet contenant des objets du XX^e siècle.

Au terme de l'analyse, les titres de propriété peuvent être transférés sans contraintes, en conformité avec l'article 75 de la Loi sur le patrimoine culturel (ch. P-9.002).

BIBLIOGRAPHIE

ARCHÉO-MAMU

- 2018a Construction de l'autoroute 85 à Saint-Antonin, Phase 3, Tronçon 3, Inventaire archéologique (2017-2018). Ministère des Transports, de la mobilité durable et de l'électrification des transports, Norda-Stello.
- 2018b Planification et travaux de construction de l'autoroute 85 à Saint-Antonin, Phase 3, Tronçon 2, Inventaire archéologique (2017-2018). Ministère des Transports, de la mobilité durable et de l'électrification des transports, Norda-Stello.
- 2019 Planification des travaux de construction de l'autoroute 85 à Saint-Antonin, Phase III, Tronçon 1, inventaire archéologique (2018). Ministère des Transports du Québec et SNC Lavalin.

ARKÉOS

- 2006 Construction d'une autoroute dans l'axe de la route 185 entre Rivière-du-Loup et la frontière du Nouveau-Brunswick : tronçon Saint-Antonin - Saint-Louis-du-Ha! Ha! Étude de potentiel archéologique. Montréal, Arkéos, SNC Lavalin, Roche.

BURKE, A. L.

- 2009 « L'archéologie des Malécites : passé, présent et futur ». *Recherches amérindiennes au Québec* 39 (3) : 7-24.

CARON, A.

- 1980 De Canada en Acadie : Le Grand-Portage. La Pocatière, Société historique de la Côte-du-Sud.

CHALIFOUX, É., A. L. BURKE et C. CHAPDELAINE

- 1998 La préhistoire du Témiscouata. Occupations amérindiennes dans la haute Vallée de Wolastokuk. *Recherches amérindiennes au Québec. Paléo-Québec*, n° 26.

CHAPDELAINE, C.

- 1989 La poterie du Nord-Est américain, un cas d'inertie technique. *Anthropologie et Société*, vol. 13, n° 2, Pp. 127-142.

DYKE, A. S.

- 2005 Late Quaternary Vegetation History of Northern North America Based on Pollen, Macrofossil, and Faunal Remains. *Géographie physique et Quaternaire*, vol. 59, n°s 2-3: 211-262.

DYKE, A.S., A. MOORE ET L. ROBERTSON

- 2003 *Deglaciation of North America*. Geological Survey of Canada Open File 1547. Natural Resources Canada, Ottawa.

EID, P.

- 2017 Analyse techno-économique des chaînes opératoires lithiques du Témiscouata (Québec), durant le Sylvicole et la période de Contact. Thèse présentée au département d'Anthropologie. Université de Montréal.

ETHNOSCOPI

- 2019 Planification et travaux de construction de l'autoroute 85 à Saint-Honoré-de-Témiscouata et Saint-Louis-du-Ha! Ha!, phase 3, tronçon 6. Inventaire archéologique (2018-2019). Ministère des Transports, Direction générale du Bas-Saint-Laurent – Gaspésie – Îles-de-la-Madeleine.

GROUPE DDM (en cours)

2021a Inventaire archéologique en prévision de la construction de l'autoroute 85 à Saint-Honoré-de-Témiscouata, Bas-Saint-Laurent (Phase 3, tronçon 5). Rapport présenté à Tetra Tech inc. et au Ministère des Transports, Direction de l'environnement, Direction générale du Bas-Saint-Laurent–Gaspésie–Îles-de-la-Madeleine.

2021b Inventaire archéologique préalable à la construction de l'autoroute 85 à Saint-Honoré-de-Témiscouata, Bas-Saint-Laurent (Phase 3, tronçon 4). Rapport présenté au consortium CIMA+ et Stantec et au Ministère des Transports, Direction de l'environnement, Direction générale du Bas-Saint-Laurent–Gaspésie–Îles-de-la-Madeleine.

GROUPE DE TRAVAIL SUR LA CLASSIFICATION DES SOLS (GTCS)

2002 Le système canadien de classification des sols, 3e éd. Direction générale de la recherche, Ministère de l'Agriculture et Agro-Alimentaire Canada. Publication 1646, Ottawa (ON). 196 p.

HISTOIRE PLURIELLE

2002 Les chemins anciens du Témiscouata: analyse historique et patrimoniale. Impact du réaménagement du tronçon de la route 185 Saint-Louis-du-Ha! Ha! à Cabano. Québec, ministère des Transports, Histoire plurielle.

IUSS WORKING GROUP WRB

2015 Base de référence mondiale pour les ressources en sols 2014, Mise à jour 2015. Système international de classification des sols pour nommer les sols et élaborer des légendes de cartes pédologiques. Rapport sur les ressources en sols du monde n° 106. FAO, Rome.

L'ACTION SOCIALE

1910 « Courrier de Fraserville ». L'Action Sociale, n° 124 :3 (samedi 10 septembre 1910).
<https://collections.banq.qc.ca/ark:/52327/2782873>

LAFORTE, E.

1994 Inventaires archéologiques Bas-Saint-Laurent/Gaspésie Saguenay/Lac-Saint-Jean. Ministère des Transports.

LA PRESSE

1911 « Courrier de Fraserville ». La Presse, n° 286:11 (samedi 7 octobre 1911).
<https://collections.banq.qc.ca/ark:/52327/3236005>

LE QUOTIDIEN

1894 « Le projet d'un aqueduc à Fraserville ». Le Quotidien, vol. 16, n° 147:4 (samedi 22 décembre 1894).
<https://collections.banq.qc.ca/ark:/52327/3742792>

PATRIMOINE EXPERTS

2007 Inventaire archéologique (été 2006), Construction de l'autoroute 85, Tronçon de Saint-Louis-du-Ha! Ha!, Municipalité de Saint-Louis-du-Ha! Ha!, Direction du Bas-Saint-Laurent – Gaspésie – Îles-de-la-Madeleine. Ministère des Transports.

PINTAL, J.-Y.

1996 Contrat no 3000-95-AD01, Inventaire archéologique, Directions (RA) 01-11-02-09-04, 1995. Ministère des Transports.

2005 Inventaires archéologiques (Été 2004), Direction du Bas-St-Laurent – Gaspésie – Îles-de-la-Madeleine. Ministère des Transports.

PROULX, A.

1973 Rapport de reconnaissances archéologiques et ethnologiques du comté de Rivière-du-Loup. Ministère des Affaires culturelles.

RURALYS

2020 Étude Historique et intérêt archéologique du Hameau Couturier à Saint-Honoré-de-Témiscouata. Ministère des Transports.

RESSOURCES INTERNET

Bibliothèque des Archives nationales du Québec

<https://numerique.banq.qc.ca/>

Bibliothèque Numérique en Archéologie de l'ISAQ, décembre 2020 et janvier 2021

[Ouverture de session · Bibliothèque numérique en archéologie \(gouv.qc.ca\)](#)

Gouvernement du Canada, historique foncier des terres indiennes au Québec, consulté novembre 2020

[Historique Foncier des Terres Indiennes au Québec \(rncan.gc.ca\)](#)

Institut de recherche et de développement en agroenvironnement, consulté novembre 2020 et janvier 2021

[Cartes thématiques - IRDA](#)

OBAKIR Organisme des bassins versants de Kamouraska, L'Islet et Rivière-du-Loup, consulté mars 2021

[Bassin versant de la rivière Verte \(obakir.qc.ca\)](#)

Portail du ministère de la Sécurité publique du Québec, consulté novembre 2020, décembre 2021

[Portail MSP \(gouv.qc.ca\)](#)

Répertoire du patrimoine culturel du Québec, consulté novembre 2020

[Répertoire du patrimoine culturel du Québec \(gouv.qc.ca\)](#)

ANNEXE

Planches-contacts et registre des photographies



A85-5619845-001



A85-5619845-002



A85-5619845-003



A85-5619845-004



A85-5619845-005



A85-5619845-006



A85-5619845-007



A85-5619845-008



A85-5619845-009



A85-5619845-010



A85-5619845-011



A85-5619845-012



A85-5619845-013



A85-5619845-014



A85-5619845-015



A85-5619845-016



A85-5619845-017



A85-5619845-018



A85-5619845-019



A85-5619845-020



A85-5619845-021



A85-5619845-022



A85-5619845-023



A85-5619845-024



A85-5619845-025



A85-5619845-026



A85-5619845-027



A85-5619845-028



A85-5619845-029



A85-5619845-030



A85-5619845-031



A85-5619845-032



A85-5619845-033



A85-5619845-034



A85-5619845-035



A85-5619845-036



A85-5619845-037



A85-5619845-038



A85-5619845-039



A85-5619845-040



A85-5619845-041



A85-5619845-042



A85-5619845-043



A85-5619845-044



A85-5619845-045



A85-5619845-046



A85-5619845-047



A85-5619845-048



A85-5619845-049



A85-5619845-050



A85-5619845-051



A85-5619845-052



A85-5619845-053



A85-5619845-054



A85-5619845-055



A85-5619845-056



Projet : A85 Lot 5619845

Autres noms et numéros :

154-14-0867

Permis de recherche archéologique :

20-GDDM-08

Archéologue(s) responsable(s) : Céline Dupont-Hébert

No d'appareil : DDM2

No de cliché	Projet	Secteur	Description	Orientation	Date
A85-5619845-001	154-14-0867	GEN	Vue générale végétation portion sud-ouest du terrain	NNO	22-11-2020
A85-5619845-002	154-14-0867	GEN	Chemin aménagé sur terrains Ouellet vers MTQ	N	22-11-2020
A85-5619845-003	154-14-0867	GEN	Chemin aménagé sur terrains Ouellet vers MTQ	N	22-11-2020
A85-5619845-004	154-14-0867	SW	Dépotoir XXe siècle waypoint 304	PN	22-11-2020
A85-5619845-005	154-14-0867	P-1	Végétation Zone P-1	N	22-11-2020
A85-5619845-006	154-14-0867	P-1	Végétation Zone P-1	S	22-11-2020
A85-5619845-007	154-14-0867	P-1	Végétation Zone P-1/Frêne	-	22-11-2020
A85-5619845-008	154-14-0867	P-1	Végétation Zone P-1/Frêne	-	22-11-2020
A85-5619845-009	154-14-0867	P-1	Végétation Zone P-1/Frêne 20po	-	22-11-2020
A85-5619845-010	154-14-0867	P-1	Exemple bloc de champs de blocs	NO	22-11-2020
A85-5619845-011	154-14-0867	P-1	Chemin déboisé/coupe orienté NW-SE waypoint 306	NO	22-11-2020
A85-5619845-012	154-14-0867	P-1	Sondage waypoint 307	N	22-11-2020
A85-5619845-013	154-14-0867	P-1	Champs de bloc	N	22-11-2020
A85-5619845-014	154-14-0867	P-1	Sondage waypoint 308 paroi ouest	O	22-11-2020
A85-5619845-015	154-14-0867	P-1	Sondage waypoint 311	PNE	22-11-2020
A85-5619845-016	154-14-0867	P-1	Sondage waypoint 312	PNO	22-11-2020
A85-5619845-017	154-14-0867	P-2	Végétation et topographie Zone P-2	E	22-11-2020
A85-5619845-018	154-14-0867	P-2	Chemin NW-NE	NE	22-11-2020
A85-5619845-019	154-14-0867	P1-P2	Végétation entre Zones P-1 et P-2 secteur NW du terrain	E	22-11-2020
A85-5619845-020	154-14-0867	P1-P2	Végétation entre Zones P-1 et P-2 secteur NW du terrain	E	22-11-2020
A85-5619845-021	154-14-0867	P-1	"Frame" de bois et bâche/waypoint 319	N	22-11-2020
A85-5619845-022	154-14-0867	P-1	Sondage waypoint 316	NE	22-11-2020
A85-5619845-023	154-14-0867	P-1	Terrain accidenté et blocs	ENE	22-11-2020
A85-5619845-024	154-14-0867	P-1	Sondage waypoint 322	NNO	22-11-2020
A85-5619845-025	154-14-0867	P-1	Bois coupé	NE	22-11-2020
A85-5619845-026	154-14-0867	P-3	Inspection visuelle zone P-3 Topographie	SO	22-11-2020
A85-5619845-027	154-14-0867	P-3	Inspection visuelle zone P-3 Topographie	N	22-11-2020
A85-5619845-028	154-14-0867	P-3	Nord de Zone P-3 chemin waypoint 323	NNE	22-11-2020
A85-5619845-029	154-14-0867	GEN	Chemin Waypoint 324	NE	22-11-2020
A85-5619845-030	154-14-0867	GEN	Dépotoir XXe siècle waypoint 325	S	22-11-2020
A85-5619845-031	154-14-0867	GEN	Dépotoir XXe siècle waypoint 325	S	22-11-2020
A85-5619845-032	154-14-0867	GEN	Abords rivière vue générale et topo	S	22-11-2020
A85-5619845-033	154-14-0867	GEN	Débris dans rivière (chauffe-eau)	NE	22-11-2020
A85-5619845-034	154-14-0867	GEN	Ancien barrage de castor avec débris Waypoint 326	N	22-11-2020
A85-5619845-035	154-14-0867	GEN	Flore à identifier pour milieu éco	-	22-11-2020
A85-5619845-036	154-14-0867	GEN	Flore à identifier pour milieu éco	-	22-11-2020
A85-5619845-037	154-14-0867	GEN	Flore à identifier pour milieu éco	-	22-11-2020
A85-5619845-038	154-14-0867	GEN	Flore à identifier pour milieu éco	-	22-11-2020
A85-5619845-039	154-14-0867	GEN	Flore à identifier pour milieu éco	-	22-11-2020
A85-5619845-040	154-14-0867	GEN	Roc affleurant aux abords de la rivière	SO	22-11-2020
A85-5619845-041	154-14-0867	GEN	Secteur sud-est terrain, végétation et chemin	N	22-11-2020
A85-5619845-042	154-14-0867	GEN	Secteur sud-est terrain, rivière	SE	22-11-2020
A85-5619845-043	154-14-0867	GEN	Bourrelet de schiste aménagé??	SE	22-11-2020
A85-5619845-044	154-14-0867	GEN	Végétation aux abords du bourrelet	SE	22-11-2020
A85-5619845-045	154-14-0867	GEN	Cèdre isolé entre bourrelet et rivière	S	22-11-2020
A85-5619845-046	154-14-0867	GEN	Zone marécage entre terrain et bourrelet	SSE	22-11-2020
A85-5619845-047	154-14-0867	GEN	Zone marécage entre terrain et bourrelet	S	22-11-2020
A85-5619845-048	154-14-0867	GEN	Secteur sud-est/2 excavations mécaniques? (retrait arbres?, géotechnique?)	NO	22-11-2020
A85-5619845-049	154-14-0867	GEN	Végétation sud-est	SE	22-11-2020
A85-5619845-050	154-14-0867	GEN	Végétation sud-est	SE	22-11-2020

No de cliché	Projet	Secteur	Description	Orientation	Date
A85-5619845-051	154-14-0867	P-3	Sondage Waypoint 328	SE	23-11-2020
A85-5619845-052	154-14-0867	P-3	Sondage Waypoint 328	PSO	23-11-2020
A85-5619845-053	154-14-0867	P-3	Topographie	N	23-11-2020
A85-5619845-054	154-14-0867	P-3	Sondage Waypoint 329	NO	23-11-2020
A85-5619845-055	154-14-0867	P-3	Topographie	N	23-11-2020
A85-5619845-056	154-14-0867	P-3	Topographie	N	23-11-2020