Étude de potentiel archéologique

Aérodrome Chicoutimi-Saint-Honoré,

Municipalité de Saint-Honoré

MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC

Direction générale des projets et de l'exploitation aéroportuaires

Direction de l'environnement

Rapport préliminaire

Érik Langevin, Raphaël Gadbois-Langevin, Noémie Plourde et Gisèle Piédalue
Subarctique Enr.

Mai 2021

Illustration de la page couverture : Vue de la piste vers la tour de contrôle de l'aéroport de Chicoutimi-Saint-Honoré [1943]. *(Source : Musée de la Défense aérienne / BFC Bagotville)*

MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC

Bureau de la coordination du Nord-du-Québec

ÉTUDE DE POTENTIEL ARCHÉOLOGIQUE, 2020

Aérodrome Chicoutimi-Saint-Honoré, dans la municipalité de Saint-Honoré

Projet 154-17-1270

No de dossier : 8105-20-AD01

Direction générale des projets et de l'exploitation aéroportuaires

Ministère des Transports du Québec
Direction de l'environnement
Direction générale de la gestion des projets routiers et de l'encadrement en exploitation
800 Place D'Youville, 11e étage
Québec (Québec), G1R 3P4

Étude préparée par :

Subarctique Enr
1428, rue des Maristes
Chicoutimi (Québec) G7H 4K7
Téléphone : 418-693-5444
Adresse courriel : subarctique@hotmail.com

Mai 2021

Sommaire, Projet numéro 154-17-1270

La présente étude fait suite à une demande d'évaluation approfondie du potentiel archéologique par le Ministère des Transports (MTQ) dans le cadre de travaux de réfection de la piste 18-36 à l'aérodrome Saint-Honoré/Chicoutimi, municipalité de Saint-Honoré. Ce site a été occupé initialement et principalement par des aménagements aéroportuaires depuis 1942. Les infrastructures associées à la Seconde Guerre mondiale et les vestiges qui peuvent en rester constituent la matière principale du corpus archéologique de cette étude.

L'analyse fait état des connaissances documentaires, puis détaille l'évolution des bâtiments construits entre 1942 et 1977, en mettant l'accent sur l'occupation militaire et son démantèlement par la défense nationale en 1946. L'objectif principal de l'étude est d'analyser le potentiel archéologique et de circonscrire les zones à potentiel en identifiant les vestiges architecturaux susceptibles de s'y trouver et devant faire l'objet d'enregistrement.

A été examinée, également, la présence possible de traces d'occupation antérieures, soit l'occupation paléohistorique et autochtone, puis celles issues de l'exploitation forestière et agricole de la région. Les recherches sur ces aspects sont peu concluantes.

La réfection de l'aéroport pourrait avoir des impacts sur des vestiges potentiels, notamment ceux associés à la Deuxième Guerre mondiale. Des interventions archéologiques préalables sont donc recommandées. Ainsi, une stratégie visant une planification efficace des interventions archéologiques à venir et, conséquemment, une réduction des risques de découvertes fortuites lors de la réalisation des travaux du ministère des Transports est présentée en complément à l'étude de potentiel.

Équipe de réalisation

Ministère des Transports du Québec

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

Isabelle Duval	Archéologue, chargée d'activité

Direction générale des projets et de l'exploitation aéroportuaires
Direction de la planification des projets aéroportuaires

Denis Audette	Biologiste, Conseiller en environnement
Daniel Richer	Biologiste, Conseiller en environnement
Karen Petrie	Adjointe à la directrice

Direction de la réalisation des projets aéroportuaires

Selim Ahmed	Responsable du module génie civil

Subarctique Enr.

Érik Langevin	Archéologue, chargé de projet, édition
Raphaël Gadbois	Archéologue, cartographe
Noémie Plourde	Archéologue, rédaction du volet paléohistorique
Gisèle Piédalue	Archéologue consultante en patrimoine industrielle, recherche et rédaction du volet historique
Jennifer Gagné	Technicienne, recherche archivistique et mise en page

Consultants externes

Dany Gauthier	Directeur de l'aéroport de Saint-Honoré
Michel Bergeron	Historien, président d'assemblée du conseil de Fabrique de St-Honoré
Michel Lebeau	Ancien directeur de l'aéroport de Saint-Honoré
Yves Dupéré	Coordonnateur des programmes éducatifs / Musée de la Défense aérienne / BFC Bagotville

Table des matières

Sommaire, Projet numéro 154-17-1270 V

Équipe de réalisation VI

Table des matières VII

Liste des figures X

1. Introduction 1

1.1 Contexte général de l'étude 1

1.2 Les objectifs et paramètres de l'étude 1

1.3 Les composantes de l'étude 3

2. Localisation générale 4

2.1 Territoire à l'étude 4

3. Méthodologie de recherche 7

3.1 Sources consultées 7

3.2 Démarche cartographique 7

4. Les critères d'évaluation 9

4.1 Les facteurs de détermination du potentiel archéologique 9

4.1.1 La localisation du vestige 9

4.1.2 La nature du vestige 9

4.1.3 L'évolution du bâti et du site 9

4.2 Les valeurs archéologiques 9

4.2.1 Valeur de recherche sur le terrain 9

4.2.2 Valeur de connaissance post-terrain 10

4.2.3 Valeur scientifique 10

4.2.4 Valeur d'exception 10

4.2.5 Valeur de représentativité 10

4.2.6 Valeur d'appropriation collective 10
4.2.7 Valeur d'association 11
5. État des connaissances archéologiques 12
5.1 Les interventions archéologiques antérieures 16
5.1.1 Sites paléohistoriques en périphérie de la zone d'étude 16
5.1.2 Les sites historiques en périphérie de la zone d'étude 23
5.1.3 Les biens culturels classés à l'intérieur de la zone d'étude 25
6. L'occupation paléohistorique régionale 26
7. L'occupation eurocanadienne du secteur à l'étude 29
7.1 La fondation du village de Saint-Honoré 29
7.2 L'aéroport de Saint-Honoré durant la Deuxième Guerre mondiale 33
7.3 Les compagnies privées et les écoles de formation 46
7.4 La gestion de l'aéroport 55
8. Caractéristiques physiques et environnementales 56
8.1 Évolution géomorphologique et environnementale 56
8.2 Région hydrographique 57
8.3 Région géologique 63
8.3.1 Géologie générale 63
8.3.2 Les dépôts meubles 63
8.4 Les écosystèmes 67
8.4.1 La végétation 67
8.4.2 La faune 67
9. Analyse du potentiel archéologique 69
9.1 Présentation de l'aire d'étude 69
9.2 Les vestiges de présence autochtone (paléohistorique et historique) 69

9.3 Les vestiges eurocanadiens antérieurs à la construction de l'aéroport en 1942 69

9.4 Les vestiges associés à la construction et à l'opération de l'aéroport en 1942 69

9.5 Les vestiges potentiels par secteur 71

9.5.1 Secteur 1 71

9.5.2 Secteur 2 82

9.5.3 Secteur 3 87

9.5.4 Secteur 4 90

9.5.5 Les utilités publiques 99

10. Conclusions et recommandations 112

10.1 Résumé des objectifs de l'étude et des conclusions 112

10.2 Impacts de travaux sur les biens archéologiques 114

10.3 Limites de l'étude de potentiel 114

10.4 Mesures d'atténuation proposées 115

11. Recommandations pour la protection et la mise en valeur des vestiges archéologiques 116

Ouvrages cités et sources 117

Annexe 1 : Dossier cartographique (USB) ..... USB

Annexe 2 : Tableau des vestiges .....

Annexe 3 : Collections photos CFB Bagotville et Michel Bergeron (USB) ..... USB

Annexe 4 : Courriels MDN, Dir histoire et patrimoine (USB) ..... USB

Annexe5 : Greffes en ligne (USB) ..... USB

Liste des figures

Figure 1 : Localisation de l'aéroport de Saint-Honoré/Chicoutimi. 5
Figure 2 : Plan des limites de propriété de l'aéroport de Saint-Honoré..... 6
Figure 3 : Secteurs d'expertise archéologique, Aéroport de Saint-Honoré, identifiés en début de projet..... 8
Figure 4 : Carte des écoles d'entraînement au Québec datant de la Deuxième Guerre mondiale, Hatch 1983. 13
Figure 5 : Localisation générale du site DdEt-02. 17
Figure 6 : Pointe de projectile et outil bifacial recueillis du site DdEt-2, au nord de la ville actuelle de Saint-Amboise. 18
Figure 7 : Carte satellite indiquant l'emplacement du site du Poste de traite de Chicoutimi..... 20
Figure 8 : Localisation des sites archéologiques DdEs-1 et DeEr-1 dans la zone d'étude hydrographique générale..... 21
Figure 9 : Répartition des interventions archéologiques réalisées sur le site du poste de traite de Chicoutimi (DcEs-1) depuis 1969. 24
Figure 10 : Façade de l'Église de Saint-Honoré arborant les deux anges à la trompette avec détail de l'une des sculptures..... 25
Figure 11 : Étendue maximale, profondeur et isobases des paléorivages de la mer de Laflamme dans la région du Saguenay─Lac-Saint-Jean avec la zone d'étude en rouge 27
Figure 12 : Plan des premières concessions du canton Tremblay, 1869. 30
Figure 13 : Portions de terrain formant la Municipalité du Village de Saint-Honoré, 1950. Ce secteur se situé immédiatement à l'ouest de l'aéroport..... 32
Figure 14 : Plan de la Municipalité de Saint-Honoré indiquant la répartition des lots, 1972. Ceux occupés par l'aéroport de Saint-Honoré ont été superposés en rouge..... 34
Figure 15 : Une partie des lots occupés par l'aéroport de Saint-Honoré, 1971..... 35
Figure 16 : Extrait d'un plan de l'Air Services Branch, indiquant la portion du chemin vers le village situé sur le site de l'aéroport, 1942..... 36
Figure 17 : Plan d'aménagement de l'aéroport : *St Honoré Que, Proposed Layout R.C.A.F. Aerodrome, Satellite to Saguenay, Plan No Q-13, Ottawa, Apr. 16, 1942*.... 37
Figure 18 : Vue aérienne de la station R1 Saint-Honoré, été 1942, arborant le modèle « 60 Degree Runway », 1942..... 40

Figure 19 : Aéroport de Bagotville en 1943 et en 2009. Sur la photo de 1943, on remarque la présence de dalles de béton aux angles des pistes, à l'instar de l'aéroport de Saint-Honoré. 42
Figure 20 : Aéroport de Saint-Jean sur Richelieu en 1948 et aujourd'hui. 43
Figure 21 : Aéroport de Sept-Îles, ca 1943 et en 2015. 44
Figure 22 : Aéroport de L'Ancienne-Lorette en 1943 et aujourd'hui. 45
Figure 23 : Garage Murdoch en 1968. 47
Figure 24 : Garage de club d'aviation privé (S2-2), en 1978, le long du chemin du Volair 48
Figure 25 : Photo aérienne des installations du CQFA vers 1970 (secteur 1). 49
Figure 26 : Le pavillon Laliberté du CQFA et la tour de contrôle de Transport-Canada à l'aéroport de Saint-Honoré [ca 1970], secteur 1. 50
Figure 27 : Bâtiment d'administration et hangars du CQFA, vers 1972. 50
Figure 28 : Les installations du CQFA et la tour de contrôle de Transport-Canada à l'aéroport de Saint-Honoré, 1982. Le garage no 3 est indiqué par une flèche. 51
Figure 29 : Les installations du CQFA et la tour de contrôle érigée en 2006 (2013)... 52
Figure 30 : Plan des propriétaires de bâtiments à l'aéroport de Chicoutimi-Saint-Honoré en 2020. 54
Figure 31 : Vue aérienne de l'aéroport de Chicoutimi/Saint-Honoré en 2015. 55
Figure 32 : Les rivières Shipshaw et Valin par rapport au site de l'aéroport de Saint-Honoré..... 59
Figure 33 : Cours d'eau à proximité de l'aéroport de Chicoutimi/Saint-Honoré, incluant la rivière Caribou et le ruisseau de l'Aqueduc. Les lacs Docteur et Joly sont visibles à l'est de l'aéroport. 60
Figure 34 : Plan de l'aquifère de Saint-Honoré et des cours d'eau à proximité de l'aéroport de Saint-Honoré. 61
Figure 35 : LIDARS du site de l'aéroport, indiquant le relief du ruisseau de l'Aqueduc et la délimitation du secteur 5. 62
Figure 36 : Profil d'un sol organique sur argile calcaire (Saint-Honoré). 65
Figure 37 : Carte pédologique avec un encart du secteur de l'aéroport de Saint-Honoré (en rouge) où les sols meubles sont constitués de loams sableux. 66
Figure 38 : Plan global des vestiges présumés mis en place en 1977 ou avant sur le site de l'aéroport Chicoutimi/Saint-Honoré. 70
Figure 39 : Plan polyphasé 1942-2017, secteur 1. 72

Figure 40 : Plan des vestiges mis en place en 1977 ou avant dans le secteur 1, aéroport de Chicoutimi/Saint-Honoré. 73
Figure 41 : Extrait d'un plan de l'Air Services Branch, indiquant la portion du chemin vers le village situé sur le site de l'aéroport. 75
Figure 42 : Une partie des lots occupés par l'aéroport de Saint-Honoré. Le chemin public réfère au chemin de l'Aéroport. 76
Figure 43 : Plan parcellaire d'une section de la route de l'aéroport de Saint-Honoré, entre la limite du terrain de l'aéroport et le village. 77
Figure 44 : Le hangar d'avions et la tour de contrôle (S1-1) en 1947 et la fondation du hangar d'avions visible aujourd'hui (S1-1). 79
Figure 45 : Fondations de la station de pompage (S1-10) visibles le long de la rue de l'aéroport s.d. et aujourd'hui. Le monticule abritant les réservoirs d'eau est visible en arrière-plan. Une cheminée d'aération est encerclée. 79
Figure 46 : Le monticule de terre abritant les réservoirs d'eau à l'arrière de la station de pompage. 80
Figure 47 : Fondation du garage pour véhicules automobiles (S1-4), ca 1943, visible le long de la rue de l'aéroport. 80
Figure 48 : Vue de la rue de l'aéroport, depuis la tour de contrôle, ca 1943. À gauche, on aperçoit la caserne, le garage pour véhicules automobiles et un autre bâtiment à toit mansardé [grange ou hangar] dont les fondations ne sont pas visibles aujourd'hui. À droite, on aperçoit le toit du hangar à avions, derrière lequel se profile l'excavation en cours pour la station de pompage et les réservoirs. 81
Figure 49 : Plan polyphasé 1972-2017, secteur 2. 83
Figure 50 : Plan des vestiges mis en place en 1977 ou avant dans le secteur 2, aéroport de Chicoutimi/Saint-Honoré. 84
Figure 51 : Garage de compagnie d'aviation privée (S2-2) dans le secteur 2, 1978. Le chemin du Volair court derrière le bâtiment. 85
Figure 52 : Portion de terrain formant la Municipalité du Village de Saint-Honoré. La chaussée du chemin du Volair traverse les lots 68 à 76 à la limite sud du Rang VIII. . 86
Figure 53 : Plan polyphasé 1942-2017, secteur 3 (à droite) et du secteur 4 (bordé par les pistes) indiquant l'emplacement des anomalies dans le terre-plein. 88
Figure 54 : Plan des vestiges mis en place en 1977 ou avant dans le secteur 3, aéroport de Chicoutimi/Saint-Honoré. 89
Figure 55 : Périmètre ajusté du secteur 4 pour inclure les pistes et les voies de circulation mise en place durant la Deuxième Guerre mondiale. 91

Figure 56 : Configuration de l'aéroport de Saint-Honoré. Les dalles bétonnées aux angles des pistes sont encerclées..... 93
Figure 57 : Plan des pistes et voies de circulation interne. 95
Figure 58 : Photo aérienne de 1942 indiquant l'emplacement présumé des cibles de largage de bombes..... 97
Figure 59 : Plan global des vestiges mis en place en 1977 ou avant, incluant ceux du secteur 4, aéroport de Chicoutimi/Saint-Honoré. Les pistes de planeurs portent le numéro de vestige S4-5. 98
Figure 60 : Le réseau de drainage des pistes et voies de circulation internes, mis en place en 1942 100
Figure 61 : Le réseau de drainage des pistes et voies de circulation internes, tel que relevé en 2016. 101
Figure 62 : *Manhole* devant la caserne datant de la Deuxième Guerre mondiale 102
Figure 63 : Manhole devant le bâtiment du CFQA, associé peut-être au réseau d'origine d'évacuation des eaux usées de 1942. 103
Figure 64 : Détail du plan des utilités, 2016, indiquant la fosse septique et les champs d'épuration dans le secteur 2..... 104
Figure 65 : Vue des poteaux de transport électrique se profilant à l'arrière de la tour de contrôle et de la caserne, en 1947. 105
Figure 66 : Le réseau d'éclairage des pistes, tel que relevé en 2016. 106
Figure 67 : Réservoir d'eau en béton, station de pompage de l'aéroport. 107
Figure 68 : Plan indiquant les limites de l'aquifère sur lequel est aménagé l'aéroport de Saint-Honoré. 109
Figure 69 : Extrait du plan des utilités de 2016 indiquant l'emplacement des valves d'aqueduc et des bornes-fontaines (points roses) dans le secteur 1. 110
Figure 70 : Plan des pistes et des périmètres établis et occupés durant la 2e Guerre mondiale sur le site de l'aéroport de Saint-Honoré. 113

Liste des tableaux

Tableau 1 : Sites archéologiques en périphérie de la zone d'étude. 16

1. Introduction

1.1 Contexte général de l'étude

La présente étude de potentiel archéologique fait suite à une demande du Ministère des Transports (MTQ), Bureau de la coordination du Nord-du-Québec, projet numéro 154-17-1270. L'étude s'inscrit dans le cadre de l'application de la Loi sur le Patrimoine culturel, de la Loi sur le Développement durable et de l'approche préventive mise de l'avant par le MTQ afin de protéger le patrimoine archéologique du Québec. Le mandat a été attribué à la firme Subarctique Enr. dans le cadre du projet *1541-17-1270 portant sur la réfection des pistes 18-36 à l'aérodrome Saint-Honoré/Chicoutimi, municipalité de Saint-Honoré*. L'étude a été amorcée en amont des interventions sur le terrain qui ont débuté en août 2020.

À la suite de l'analyse de la déclaration de découverte acheminée au ministère de la Culture et des Communications du Québec en 2020, le code Borden DdEs-2 a été attribué au site. Celui-ci représente un volet important de l'implication régionale dans la défense aérienne durant la Deuxième Guerre mondiale et dans l'histoire aéronautique du Québec. Donc, au-delà d'une saine gestion du territoire à l'étude, le présent document vise à circonscrire les vestiges et les zones méritant le statut de site archéologique.

1.2 Les objectifs et paramètres de l'étude

L'étude de potentiel archéologique a pour but d'identifier les ressources qui subiront un impact dans le cadre de travaux sur le site de l'aéroport de Saint-Honoré-Chicoutimi, puis de déterminer les facteurs sur lesquels devront s'appuyer une stratégie d'intervention et une prise de décision quant aux éléments à préserver et à mettre en valeur.

Les paramètres spécifiques de l'étude selon le devis se déclinent comme suit :

Réaliser l'étude de potentiel archéologique en conformité avec les exigences du Ministère (Annexe II). En plus des exigences du Ministère à l'annexe II, l'étude de potentiel archéologique doit comprendre les informations suivantes :

a) État des connaissances : Le prestataire de services présente l'état des connaissances couvrant les périodes préhistoriques et historiques depuis la déglaciation jusqu'à aujourd'hui à l'intérieur de la zone d'étude. L'objectif est de présenter les données susceptibles de témoigner du potentiel archéologique du territoire à l'étude. La recherche documentaire doit comprendre minimalement l'ensemble des éléments suivants :

I. L'ensemble des résultats de la recherche sur l'état des connaissances archéologiques dans les limites de la zone d'étude élargie ;

II. Toute source documentaire pertinente ayant trait à la réalisation et à la localisation d'inventaires archéologiques, à la présence de sites archéologiques

préhistoriques et historiques connus (Inventaire des sites archéologiques du Québec (ISAQ), Portail MCC-MSP, rapports d'inventaire et de fouilles archéologiques, etc.) dans les limites de la zone d'étude élargie;

III. Toute source documentaire ayant trait aux immeubles patrimoniaux, aux sites patrimoniaux et aux aires de protection d'immeubles patrimoniaux (RPCQ, ILCQ, etc.), situés dans les limites de la zone d'étude élargie ;

IV. Toute source documentaire pertinente concernant la géographie et la paléogéographie de la région et de la zone d'étude, pertinente à l'occupation humaine dans la zone d'étude élargie ;

V. Toute source documentaire pertinente concernant la période préhistorique ou la période historique, tant euroquébécoise qu'amérindienne (études de potentiel archéologique, monographies locales et régionales, etc.) portant en totalité ou en partie sur la zone d'étude ;

VI. Tout document cartographique ancien, plan et photographie, permettant de déterminer le potentiel archéologique historique à l'intérieur de la zone d'étude ;

VII. Tout document permettant de connaître l'évolution des bâtiments et le démantèlement par la défense nationale, dans les limites de la zone d'étude ;

VIII. Après approbation par les représentants du Ministère, le compte rendu de consultation fait auprès de toute personne ou tout groupe pouvant permettre de recueillir des renseignements quant à l'utilisation traditionnelle, courante et historique de la zone d'étude.

b) Analyse du potentiel : Le prestataire de services doit découper la zone d'étude en secteur d'analyse (minimum de 4 secteurs) afin de procéder à l'analyse du potentiel archéologique. Pour chacun des secteurs, l'analyse doit établir les éléments susceptibles de présenter un potentiel archéologique et les éléments susceptibles d'affecter l'intégrité de ce potentiel. L'analyse du potentiel archéologique doit présenter une analyse des photographies aériennes et les plans d'archives disponibles pour la zone d'étude. Pour chaque document, l'analyse doit présenter les éléments d'intérêt pour le potentiel archéologique historique et préhistorique et faire état des éléments présents pouvant affecter le potentiel. Pour le volet historique, des plans polyphasés doivent être produits pour les secteurs où la présence de bâtiments est attestée par la documentation. L'analyse du potentiel archéologique doit présenter une analyse des données topographiques existantes, incluant les données produites à partir de relevés LIDARS.

c) Présentation des zones à potentiel archéologique : Pour chacun des secteurs, le prestataire de services doit présenter, sous forme de textes, de tableaux et de plans, les

zones à potentiel archéologique préhistorique et historique, ainsi que les zones qui ne présentent aucun potentiel archéologique, en précisant les raisons pour lesquelles ces zones ont été retenues ou exclues. Des cartes détaillées pour chacun des secteurs doivent être produites ;

d) Le prestataire de service doit identifier les éléments archéologiques et architecturaux qui devraient faire l'objet d'enregistrements lors des travaux.

1.3 Les composantes de l'étude

L'étude comprend, sans être exclusifs, les éléments suivants :

- Recherches documentaires
- Synthèse de l'occupation paléohistorique
- Synthèse de l'occupation historique
- Données archéologiques connues dans la zone d'étude
- Critères d'évaluation
- Méthodologie et sources documentaires
- Descriptif des constructions et équipements présumés et connus en place dans l'aire d'étude
- Préparation d'un répertoire des vestiges en identifiant leur niveau de potentiel archéologique (élevé, moyen, faible ou nul)
- Réalisation de cartes de vestiges potentiels avec identification des vestiges individuels, si possible
- Recommandations concernant les travaux archéologiques à réaliser
- Recommandations pour la mise en valeur des vestiges et objets mis au jour
- Mesures d'atténuation destinées à orienter une saine gestion des vestiges mis au jour
- Délimitation du site archéologique

2. Localisation générale

2.1 Territoire à l'étude

L'aéroport de Chicoutimi/Saint-Honoré est localisé au nord de la rivière Saguenay, dans la municipalité de Saint-Honoré, à 2,778 km à l'est-sud-est de la ville de Saint-Honoré (canton Tremblay) et à environ 10,3712 km de Chicoutimi, Québec (figure 1). Le site de l'aéroport correspond à la zone d'expertise archéologique qui couvre les lots 5 730 681 et 5 731 420 (la tour de contrôle) (figure 2). Le territoire à l'étude s'intègre dans la région administrative du Saguenay Lac-Saint-Jean, dans la municipalité régionale de comté du Fjord-du-Saguenay, faisant partie de la circonscription électorale provinciale (CEP) de Dubuc. Le site est à une altitude de 166 m et ses coordonnées sont 264133.986 (E) et 5375950.605 (N)[1].

[1] NAD 83 (CSRS)-MTM Zone 7

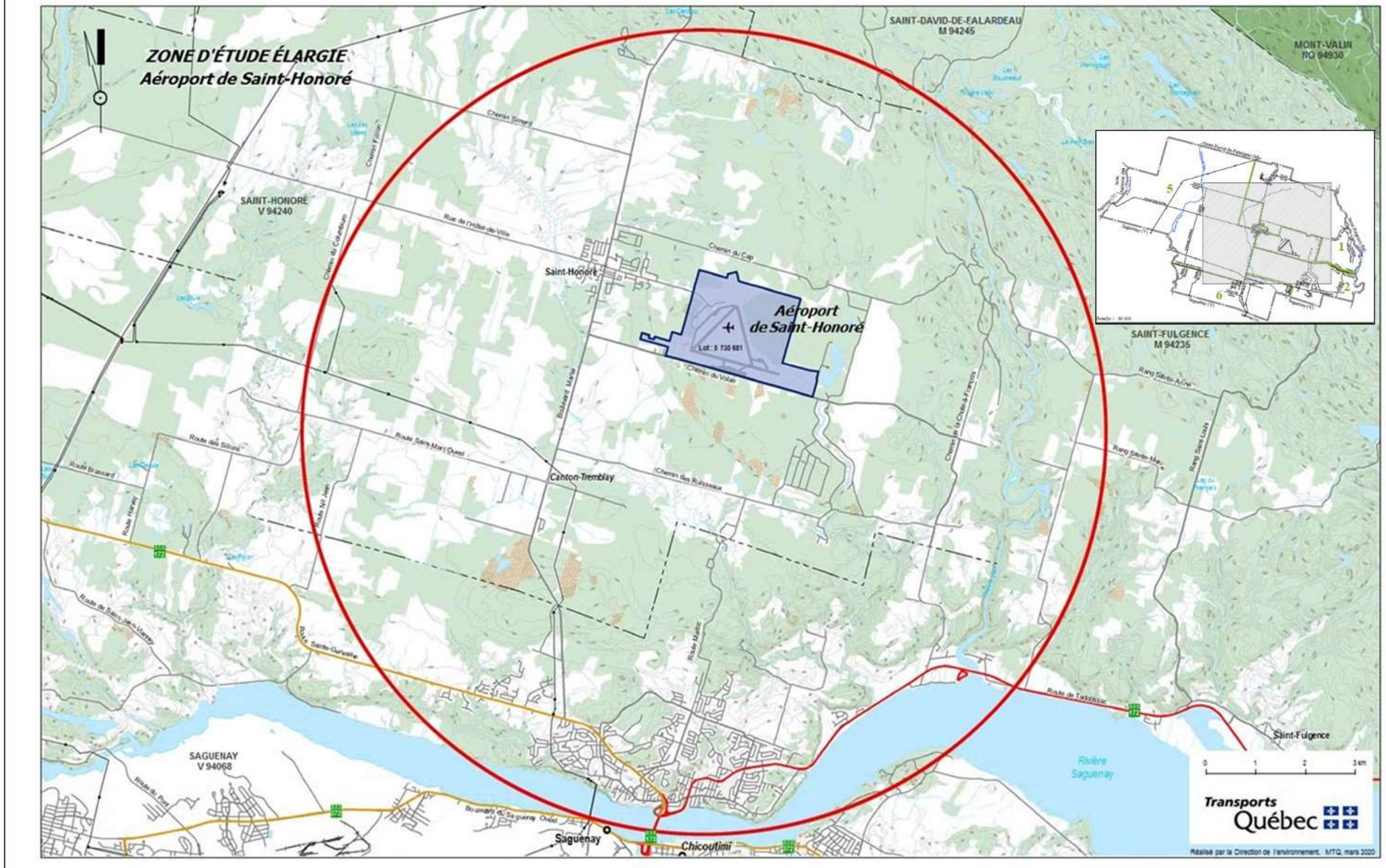


Figure 1 : Localisation de l'aéroport de Saint-Honoré/Chicoutimi (zone d'étude) et de la zone d'étude élargie circonscrite en rouge. En encart : la Municipalité de Saint-Honoré. *(Source : Ministère des Transports, Direction de l'environnement, mars 2020)*

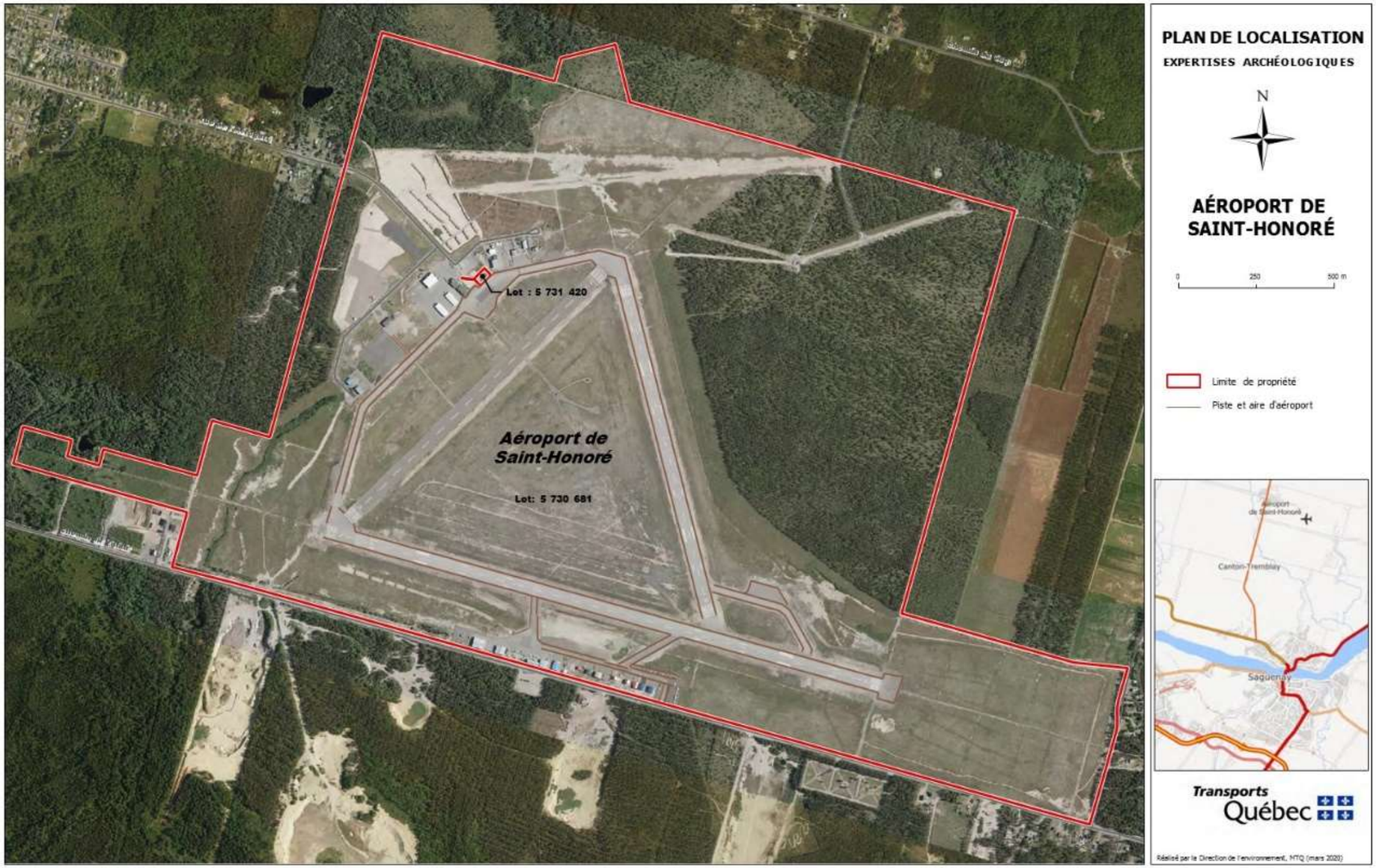


Figure 2 : Plan des limites de propriété de l'aéroport de Saint-Honoré. *(Source : Ministère des Transports, Direction de l'environnement, mars 2020)*

3. Méthodologie de recherche

3.1 Sources consultées

L'identification des vestiges s'appuie sur des recherches archivistiques et documentaires ainsi que sur des informations fournies par des tiers. Les principales sources consultées dans le cadre de l'étude sont les suivantes :

- Musée de défense aérienne de Bagotville
- Michel Bergeron, 2013, *Le Centenaire de Saint-Honoré : honorons le passé, bâtissons l'avenir,* Une publication de La Société de développement de Saint-Honoré
- Dany Gauthier, Directeur de l'aéroport de Saint-Honoré
- Michel Lebeau, ancien Directeur de l'aéroport de Saint-Honoré
- Greffe de l'arpenteur général du Québec
- Direction Histoire et patrimoine (DHP), ministère de la Défense nationale / Gouvernement du Canada

3.2 Démarche cartographique

Les photos aériennes fournies par le MTQ au début du projet, illustrant l'état du site en 1942, 1964, 1972, 1977 et 2017, ont servi à élaborer les plans des vestiges et des zones à potentiel archéologique. Les vestiges ont été numérotés selon les quatre secteurs identifiés préalablement par le Ministère des Transports (S1, S2, S3 et S4)[2] (figure 3) (voir le tableau des vestiges, annexe 2). Les vestiges potentiels qui débordent de ces secteurs (les routes et les utilités) sont traités de façon unitaire, selon chaque type.

[2] Le secteur 4 a été agrandi pour inclure les pistes aménagées en 1942 (voir figure 55).

Figure 3 : Secteurs d'expertise archéologique, Aéroport de Saint-Honoré, identifiés en début de projet. *(Source : Ministère des Transports, Direction de l'environnement, mars 2020)*

4. Les critères d'évaluation

4.1 Les facteurs de détermination du potentiel archéologique

Les trois facteurs suivants ont été pris en compte pour circonscrire le potentiel de présence archéologique dans l'aire d'étude.

4.1.1 La localisation du vestige

Les vestiges connus et présumés localisés sur la propriété de l'aéroport ainsi que les éléments présentant une continuité constructive de part et d'autre de ladite propriété sont considérés dans l'évaluation du potentiel archéologique.

4.1.2 La nature du vestige

La nature du vestige (matériau), son mode de construction et sa profondeur (lorsque connues) sont les facteurs déterminants pour évaluer son potentiel de conservation.

4.1.3 L'évolution du bâti et du site

Rentre en ligne de compte également, la présomption que le vestige ait été enlevé ou modifié lors de la réhabilitation du site. Pour bon nombre de vestiges, il est présumé que seules les superstructures ont été enlevées et que les fondations, facilement camouflables lors du nivellement du terrain, sont demeurées en place.

Pour chaque vestige, le potentiel de présence archéologique a été évalué comme étant élevé, moyen, faible ou nul (voir l'annexe 2).

4.2 Les valeurs archéologiques

Dans le contexte réglementaire préconisé par le ministère de la Culture et des Communications (MCC)[3], l'appréciation par valeurs concerne le site au moment où il fait l'objet d'une intervention archéologique. L'attribution des valeurs tient compte à la fois des connaissances acquises sur le site archéologique et du potentiel de recherches additionnelles qu'il recèle. De façon générale, plus les connaissances sur le site sont précises, plus il sera aisé de lui accorder des valeurs.

À des fins de gestion, sept valeurs ont été ciblées par le MCC comme les plus pertinentes en matière d'archéologie. Ces mêmes valeurs sont identifiées par le MTQ dans leur cadre de gestion de sites archéologiques.

4.2.1 Valeur de recherche sur le terrain

Plusieurs zones du site sont, à ce jour, inexplorées. Le site de l'aéroport Chicoutimi/Saint-Honoré offre un potentiel archéologique indéniable, notamment en ce

[3] *L'appréciation par valeurs préconisée par le règlement sur la recherche archéologique*, MCCQ, p. ii.

qui concerne les installations aéroportuaires implantées durant la Deuxième Guerre mondiale.

4.2.2 Valeur de connaissance post-terrain

Le site présente une valeur de recherche sur le terrain, notamment au niveau de la caractérisation des installations mises en place en 1977 ou avant. La présence potentielle d'artéfacts et d'équipements associés spécifiquement aux fonctions militaires et aéroportuaires du site est à prévoir.

4.2.3 Valeur scientifique

Exemple des nouveaux champs d'expertise en archéologie, le site constitue une référence utile pour les recherches sur des sites à vocation similaire.

4.2.4 Valeur d'exception

Il n'y a que trois aéroports militaires au Québec datant de la 2e Guerre qui ont conservé le modèle de pistes triangulaires « *60 Degree Runway* » (St Honoré, St-Jean-sur-Richelieu et Sept-Îles)[4].

4.2.5 Valeur de représentativité

L'aéroport de Chicoutimi-Saint-Honoré est représentatif du rôle du Commonwealth dans la défense aérienne durant la 2e Guerre mondiale, puis de l'implication régionale dans la protection des ressources vitales à l'effort de guerre et dans la formation de personnel affecté aux fonctions de défense aérienne. Après la guerre, le site a maintenu sa fonction aéroportuaire en accueillant des compagnies d'aviation privées et des écoles de pilotage.

Le site est un bon exemple du modèle d'aéroport « *60 Degree Runway* », présentant une disposition triangulaire des pistes. Les installations présentes en périphérie des pistes sont typiques des aéroports régionaux: taxiways, tour de contrôle, tablier d'accueil, caserne, hangars pour avions, garages d'entretien, station de pompage et autres dépendances.

4.2.6 Valeur d'appropriation collective

Le lien entre le village de Saint-Honoré et l'aéroport est très fort. Les ancêtres de nombreuses familles ont participé à la construction de l'aéroport, alors que d'autres ont logé des ouvriers. Ces liens sont documentés dans une publication préparée lors du centenaire du village en 2013[5].

[4] Ce modèle a également été implanté aux aéroports de Bagotville et l'Ancienne-Lorette (Québec) en 1943, mais la configuration des pistes a été modifiée par la suite.

[5] Bergeron, 2013, Le Centenaire de Saint-Honoré : *honorons le passé, bâtissons l'avenir*, Une publication de La Société de développement de Saint-Honoré.

4.2.7 Valeur d'association

L'aéroport de Chicoutimi/Saint-Honoré a eu un rôle d'appui à la défense aérienne et à la formation opérationnelle au Saguenay durant la Deuxième Guerre mondiale, puis un rôle dans l'histoire aéronautique du Québec, notamment dans le secteur de formation de pilotes d'aéronefs.

Durant la 2e Guerre mondiale, Saint-Honoré fut désigné aéroport auxiliaire en appui à BFC Bagotville. L'aéroport auxiliaire fut utilisé comme substitut pour les pilotes lors de mauvaises conditions météorologiques ou lors d'engorgement ou autre problème à l'aéroport primaire[6]. Le jumelage des aéroports de Saint-Honoré et de Bagotville durant la Deuxième Guerre mondiale souligne le rôle de la région dans la défense aérienne du pays. Une partie de la documentation relative à ce jumelage est située au Musée de la Défense aérienne / BFC Bagotville.

[6] Valiquette, 2017, p. 40.

5. État des connaissances archéologiques

Dans cette section, les données présentes dans la documentation écrite et iconographique ont été examinées afin d'identifier les traces matérielles susceptibles de se trouver sur le site de l'aéroport de Saint-Honoré. Aucune intervention archéologique n'a eu lieu sur le site avant 2020. Cependant, une synthèse historique de l'aéroport est présentée dans l'ouvrage de Michel Bergeron *Le Centenaire de Saint-Honoré : honorons le passé, bâtissons l'avenir* (2013), dont plusieurs extraits sont inclus dans la présente étude.

Saint-Honoré est le premier aéroport militaire au Québec sur lequel on a mené des expertises archéologiques. L'aérodrome de Bagotville, l'unité principale de formation opérationnelle secondée par Saint-Honoré, n'a jamais fait l'objet de recherches archéologiques. Il en est de même pour les autres centres d'entraînement de vol et aéroports militaires primaires (R1) et secondaires (R 2) construits ou utilisés durant la Deuxième Guerre mondiale, dont : Saint-Méthode-Dolbeau[7], Saint-Hubert (Farnham)[8], Windsor Mills (St-François-Xavier de Brompton)[9], Cap-de-la-Madeleine (Maurice)[10], L'Ancienne-Lorette (Québec)[11], Saint-Jean-sur-Richelieu[12], Mont-Joli[13], Sept-Îles[14], Pontiac[15] et Lachine[16] (voir figure 4 pour les aéroports faisant partie du *British Commonwealth Air Training Plan*)[17], puis l'aéroport militaire américain de Longue-Pointe-de-Mingan[18].

[7] L'aéroport a servi durant la Deuxième Guerre pour l'entraînement des pilotes de la RCAF. Abandonné par la suite, l'aéroport a été acquis par la ville de Dolbeau en 1957. L'aéroport a subi des réparations majeures au cours des années 1980 et est toujours en fonction à des fins commerciales (P74 Fonds Comité Intermunicipal de l'aéroport de St-Méthode, – [19--], 1975-1987; versé en 1999 à la Société d'histoire et de généalogie Maria-Chapdelaine.

[8] L'aéroport de Saint-Hubert a été ouvert en 1927, https://chronomontreal.uqam.ca/chronologie/1760-aeroport-de-saint-hubert. En 1941, une partie de l'aéroport a accueilli les recrues venues recevoir leur formation de pilote. *La Presse*, 28 août 1987,

[9] « Construit en 1940, cet aéroport d'entraînement de base pour pilotes (le *no 4 Elementary Flying Training School*), […] fut fermé en 1944. Aujourd'hui, il n'en reste rien. », mpierrela.wordpress.com/tag/no-4-efts-windsor-mills

[10] « En usage de 1940 à 1944, il n'en reste rien aujourd'hui à part un, baraque (H-Hut), type de baraquement fort répandu partout au Canada. » https://www.affairesdegars.com/page/article/4156057790/10-bases-militaires-abandonnees-du-quebec-que-vous-connaissez-peut-etre-sans-le-savoir.html#:~:text=Construit%20en%201940%2C%20cet%20a%C3%A9roport,fut%20ferm%C3%A9%20en%20ao%C3%BBt%201944.Il s'agit de l'emplacement de l'actuelle polyvalente.

[11] Emplacement du *no 22 Elementary Flying Training School* et du *no 8 Air Observer School* de 1941 à 1954, l'endroit est aujourd'hui devenu l'aéroport de Québec. Éric Doyon, 20/04/2016, www.memoireduquebec.com

[12] Dès juillet 1941, l'aéroport accueille ses premiers élèves de la 9e École d'observation aérienne**.** « À la fermeture de l'école, la Défense nationale cède la gestion de l'aéroport à Transports Canada, qui le transforme en aéroport civil. » Musée du Haut-Richelieu, museeduhaut-richelieu.com/chroniques/2020/une-longue-histoire-daviation-a-saint-jean-sur-richelieu

[13] « L'École de bombardement et de tir de Mont-Joli a vu le jour en 1941. » L'aéroport a aussi servi de relai entre les différents aérodromes militaires qui couvraient l'ensemble du territoire. Radio Canada, un texte de Maya Arseneau avec les informations de Laurie Dufresne, publié le 9 décembre 2018, ici.radio-canada.ca/nouvelle/1140741/aeroport-mont-joli-histoire-deuxieme-guerre-mondiale

[14] Archiviste, Société historique de la Côte-Nord, com pers.

[15] L'aéroport est fermé.

[16] Construite en 1941, la station a servi « de point de convoyage d'appareils destinés au front pendant la guerre. Le *no 5 Manning Depot* resta en service jusqu'en 1959. L'ancien hangar est devenu l'aéroport de Dorval, aujourd'hui l'aéroport Pierre-Elliot-Trudeau. » Éric Doyon, 20/04/2016, www.memoireduquebec.com

[17] www.veterans.gc.ca/eng/remembrance/history/second-world-war/british-commonwealth-air-training-plan; Hatch, 1983, p. 52.

[18] « En octobre 1942, le Canada accorda au Département américain de la Guerre la permission [d'] établir un aéroport militaire » à Longue-Pointe-de-Mingan. L'histoire de l'aviation Nord-Côtière en 11 chapitres, Claudette Villeneuve, Société historique du Golfe, shgcn.ca/nos-activites/lhistoire-de-laviation-a-laerogare-de-sept-iles Le hangar, est l'un des vestiges de l'armée américaine encore debout, www. longuepointedemingan.ca/a-decouvrir/vestiges-de-larmee-americaine.

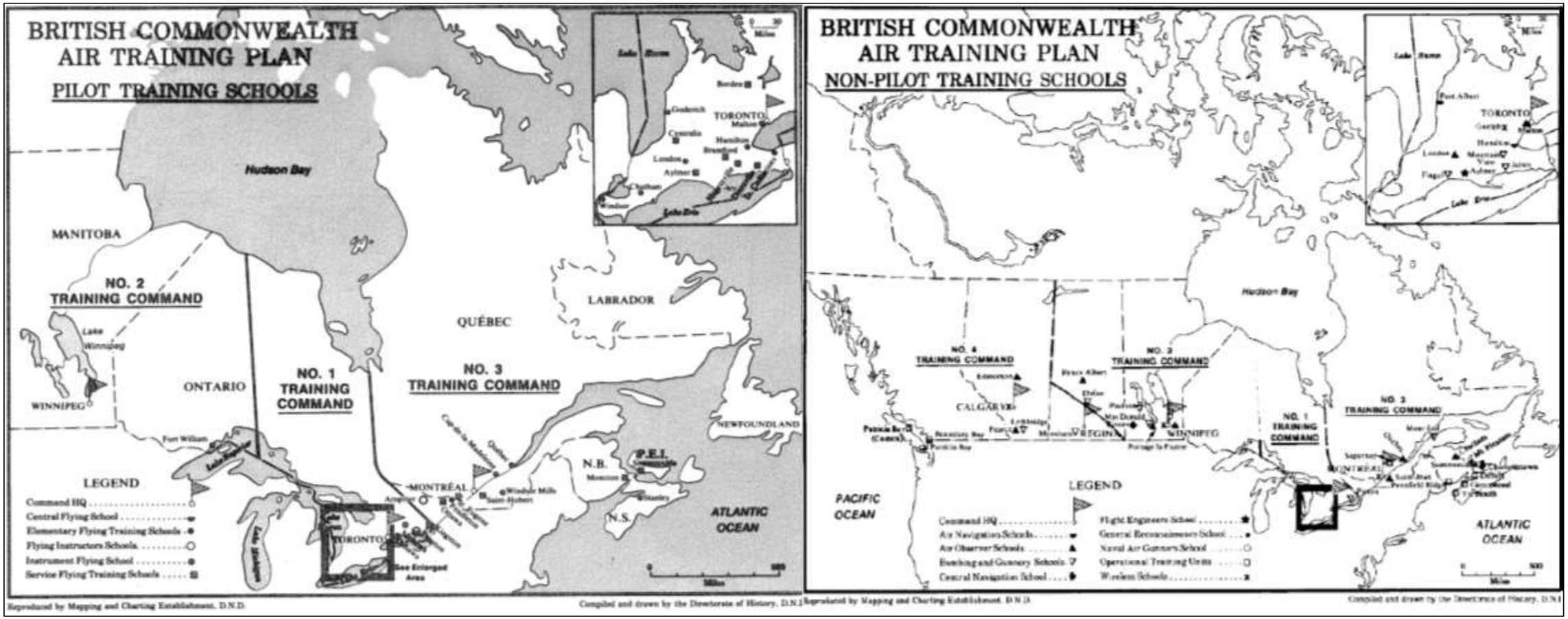


Figure 4 : Carte des écoles d'entraînement au Québec datant de la Deuxième Guerre mondiale. *Source : Tiré de Hatch, 1983, pp. 121 et 170)*

D’autres sites d’aéroports civils sur le territoire du Québec ont fait l’objet d’un examen archéologique, soit l’aéroport de Tête-à-la-Baleine[19], l’héliport de Kégashka[20]1993, l’aéroport de la Tabatière[21] et l’aéroport de La Romaine[22]. Parmi les sites d’aéroports nordiques ayant connu des expertises archéologiques, on compte: Quaqtaq[23],

[19] « Le projet correspondait au rechargement de la piste de l’aéroport de Tête-à-la-Baleine impliquant l’exploitation d’une sablière et d’une carrière situées au sud-ouest du village de Tête-à-la-Baleine. L'inventaire a porté sur quatre secteurs, localisés à l’est de la route de l’aéroport. » L’intervention n’a pas permis de découvrir de nouveaux sites archéologiques (Patrimoine Experts, 2004, pp. 8-9).

[20] « Les résultats de l'inventaire réalisé en 1993 ont mené à la découverte de deux sites paléohistoriques. Le site EbCh-7 découvert sur l'emplacement du futur héliport de Kégashka avait été entièrement détruit lors de travaux visant à en niveler la surface du sol. Le site EaCj-1 ne semble pas avoir subi de perturbations d'ordre naturel ou anthropique. Toutefois, il est estimé que de nouveaux sondages sur le site en question n'apporteraient que très peu d'informations additionnelles ou complémentaires » (Hébert, 1993). L’inventaire réalisé par Chapdelaine et Chalifoux en 1994 a porté principalement sur « le tracé de la route 138 dans la région de Kégashka, ce qui correspond au chemin de l'aéroport à l'est du village et au chemin d'hiver à l'ouest du village. » Une prospection du site paléohistorique le site EbCh-9 a été réalisée. Quoique le site soit perturbé, il « indique une présence qui peut devenir significative dans un contexte local, mais aucune recommandation n'est formulée pour la protection de ce site » (Chapdelaine et Chalifoux, 1994, p. 65).

[21] L’aéroport est localisé en bordure ouest de la route 138, à quelque 7 km au nord du village. L’inventaire réalisé en 1998 à l’emplacement du futur héliport en 1998 (Hébert et Roy, 1998), sur les bancs d’emprunt 098-113 et 114, ont mené à la découverte de deux sites paléohistoriques (EeBr-11 et EeBr-12). Les projets de construction du chemin d’accès au nouvel aéroport et de la piste en 2003 n’ont pas permis de découvrir de nouveaux sites archéologiques (Patrimoine Experts, 2003). Une inspection visuelle du banc d’emprunt à proximité de l’ancien aéroport en 2008 a mené à la découverte d’un site à proximité (EfBr-5). Le banc d'emprunt, qui mesure environ 20 m X 20 m, n'a pas livré de vestige culturel. Cependant, l'inspection de l'ensemble du secteur, comprenant l'ancienne piste d'atterrissage, le chemin d'accès et deux cimetières, a révélé la présence d'éclats de pierre taillée. Il est possible que des portions intactes de ce site soient présentes dans la section boisée localisée immédiatement à l'est de l’ancien aéroport (Pintal, 2008a).

[22] L'emprise de l'infrastructure aéroportuaire a été expertisée par Patrimoine Experts en 2000. L’emprise de la route de desserte expertisée par Pintal en 2008b se veut un prolongement vers l'ouest de la route actuelle qui relie le village de La Romaine et la réserve d'Unamen Shipu à l'aéroport. Un repérage a également été fait à l'extérieur de l'emprise, au sud de la route qui longe la piste d'atterrissage. Aucun site n’a été trouvé.

[23] Inventaire archéologique de l'aire d'étude du village de Quaqtaq, Nouveau-Québec. Réfection des infrastructures aéroportuaires, Institut culturel Avataq, 1988 et 1990. « L'inventaire a permis de répertorier un total de 44 sites archéologiques en plus de permettre la cartographie de 4 sites déjà connus. De ces sites, 1 appartient à la culture prédorsétienne et 11 autres sont dorsétiens. Un site présente des composantes prédorsétiennes et dorsétiennes, 2 autres ont connu des occupations dorsétiennes et néoesquimaudes historiques et 1 comprend à la fois des évidences d'une occupation dorsétienne et d'une présence néoesquimaude indéterminée. Huit sites sont paléoesquimaux indéterminés et 1 autre site est paléoesquimau indéterminé et néoesquimau indéterminé. Un site est préhistorique indéterminé. Trois sites ont été attribués à la période néoesquimaude préhistorique. Trois sites néoesquimaux historiques ont été inventoriés. De plus, 7 sites d'origine néoesquimaude, mais dont la période d'occupation n'a pu être déterminée, ont été répertoriés. Finalement, 9 sites n'ont pu être attribués à aucune période en particulier. Tous ces sites correspondent à des lieux d'habitation caractérisés par plusieurs types d'habitation. » (Institut culturel Avataq 1990).

Kangiqsujuaq[24], Akulivik[25], 'Inukjuak[26] et d'Aupaluk[27]. Ces expertises ont été réalisées dans le cadre d'un projet de réfection des infrastructures aéroportuaires nordiques comprenant la réalisation d'études de potentiel archéologique dans onze localités du Nouveau-Québec (Nunavik), puis des inventaires archéologiques de ces mêmes localités. Les expertises ont permis l'enregistrement d'un grand nombre de sites archéologiques situés dans l'emprise des futures installations aéroportuaires[28]. **Aucune** des interventions citées plus haut ne traite toutefois des infrastructures aéroportuaires.

Par ailleurs, la sous-discipline d'archéologie aéronautique[29], qui a commencé à être reconnue au début des années 1980, a engendré de nombreuses recherches sur des sites

[24] Inventaire archéologique de l'aire d'étude du village de Kangiqsujuaq, Nouveau-Québec, réfection des infrastructures aéroportuaires, Institut culturel Avataq, 1988. « L'inventaire a permis de répertorier 10 sites archéologiques dont 4 sites préhistoriques, un site ayant connu des occupations préhistorique et historique et 5 sites ayant connu des occupations néoesquimaudes historiques. De plus, le site JjFa-1, déjà répertorié (Barré 1970) a été inventorié. Ce site semble avoir connu des occupations dorsétienne, néoesquimaude préhistorique et néoesquimaude historique. Les 4 sites préhistoriques présentent des évidences de la culture dorsétienne et le site à composantes multiples révèle des indices d'une occupation dorsétienne ainsi que d'une occupation néoesquimaude historique. Ces sites correspondent à des lieux d'habitation caractérisés par la présence de nombreux cercles de tente et de plusieurs aménagements particuliers. De plus, plusieurs habitations semi-souterraines ont été enregistrées sur le site JjFa-l. » (Institut culturel Avataq, 1988, p. ix)

[25] Inventaire archéologique de l'aire d'étude du village d'Akulivik, Nouveau-Québec: réfection des infrastructures aéroportuaires, Institut culturel Avataq, 1989. « L'inventaire a permis de répertorier un total de quanrante-huit (48) sites archéologiques. De ces sites, deux (2) appartiennent à la culture prédorsétienne, trois (3) contiennent des évidences d'occupation dorsétienne. Des quarante-trois (43) sites néoesquimaux inventoriés, un (1) est d'origine préhistorique, quarante-deux (42) sont d'origine historique. De ces sites, deux (2) sont jumelés à une occupation dorsétienne. La majorité de ces sites correspondent à des lieux d'habitation caractérisés par plusieurs cercles de tente. » (Institut culturel Avataq, 1989, p. xi)

[26] Inventaire archéologique de l'aire d'étude du village d'Inukjuak, Nouveau-Québec. Réfection des infrastructures aéroportuaires, Jean-Claude Moquin, 1986. « L'inventaire a permis de répertorier 24 sites archéologiques. De ces sites, 10 appartiennent à la culture dorsétienne, 1 à la culture prédorsétienne et 1 à ces 2 cultures. Un autre site est d'appartenance paléoesquimaude indéterminée. Des 10 sites néoesquimaux inventoriés, 2 sont d'origine préhistorique, 5 sont d'origine historique tandis que 3 autres sont liés aux occupations néoesquimaudes indéterminées. L'appartenance culturelle d'un site reste à déterminer. A quelques exceptions près, ces sites correspondent à des lieux d'habitations caractérisés par plusieurs cercles de tente. Les exceptions incluent le site prédorsétien, caractérisé par des structures d'habitation semi-souterraines et quelques autres sites composés d'aménagements particuliers de diverses fonctions » (Moquin, 1986, p. xi) ; Analyse des sites IcGm-2,3 et 4, Inukjuak, Nunavik. Projet de réfection des infrastructures aéroportuaires nordiques, Institut culturel Avataq, 1993. « Les trois sites archéologiques analysés représentent trois périodes distinctes de l'occupation humaine du Nunavik. Le site IcGm-2 a été principalement occupé à la période historique, mais contient aussi quelques traces d'une occupation antérieure remontant à la période dorsétienne. […] Le site IcGm-3 a été occupé par des groupes appartenant à la culture thuléenne, soit entre le 12e siècle de notre ère et le début de la période de contact. IcGm-3 est un des rares sites thuléens à avoir fait l'objet d'une fouille archéologique sur le territoire du Nunavik. […] L'aire A du site IcGm-4 appartient à la phase moyenne de la période dorsétienne. Cette portion du site comprend une structure de tente et un aménagement axial, alors que sept structures d'habitation non fouillées ont été observées dans les aires B, C et D du même site. Ces aires n'étant pas menacées de destruction n'ont pas été intégrées au projet de sauvetage. » (Institut culturel Avataq, 1993, p. vii)

[27] Inventaire archéologique de l'aire d'étude du village d'Aupaluk Nouveau-Québec Réfection des infrastructures aéroportuaires, Institut culturel Avataq, 1989. « L'inventaire a permis de répertorier 44 sites archéologiques, (dont deux ont été enregistrés en 1985) tous de la période néoesquimaude historique, à l'exception des deux sites inventoriés en 1985 qui sont d'origine paléoesquimaude. […] Toutefois, aucun des sites inventoriés n'est directement menacé par les travaux de construction aéroportuaire. » (Institut culturel Avataq, 1989, p. xii).

[28] La liste de ces études est disponible dans le catalogue CUBIQ.

[29] « Aviation archaeology » est une division de « conflict archaeology », consacrée à l'archéologie de champs de bataille, de zones de guerre et de conflit et de sites ayant connu des actions militaires, des émeutes ou des manifestations.

d'aviation, la majorité impliquant des lieux militaires[30]. Mentionnons, à cet égard les interventions de Daly (2015) sur des sites à proximité de l'aéroport militaire de Gander (Terre-Neuve)[31]. À la différence des travaux archéologiques réalisés sur le site de Saint-Honoré, les recherches de Daly se sont concentrées sur des lieux d'écrasement d'aéronefs, plutôt que sur les infrastructures aéroportuaires.

5.1 Les interventions archéologiques antérieures

Aucun site archéologique n'a été répertorié à l'intérieur de la zone d'étude élargie (figure 1).

5.1.1 Sites paléohistoriques en périphérie de la zone d'étude

Néanmoins, quelques autres lieux permettent d'avoir une idée de ce que fut l'occupation humaine du Haut-Saguenay au cours de la paléohistoire et de l'histoire ancienne[32] (tableau 1).

No source (ISAQ)	Sites associés à proximité des limites des travaux actuelles	Année d'intervention	Chronologie	Types d'interventions	Auteurs
Ind.	DdEt-02	1973	Paléohistorique	Sondage	R. Simard
Ind.	DdEs-01	2018, 2019	Sylvicole inférieur	Sondage et fouilles	Arkéos
Ind.	DeEr-01	2018-2019	Sylvicole sup.	Sondage et fouilles	Arkéos
1485	DcEs-01	1969-2019	Archaïque, Sylv. Moyen et supérieur, Hist. XVII^{e} à XX^{e}	Sondages et fouilles	UQAC

Tableau 1 : **Sites archéologiques en périphérie de la zone d'étude.**

En ce qui a trait aux occupations anciennes, au moins deux sites archéologiques, l'un à l'ouest, l'autre au sud, ont révélé des vestiges associés à la période de l'Archaïque. Le site DdEt-2, situé dans les limites actuelles de la municipalité de Saint-Amboise, à environ 20 km à l'ouest de la zone d'étude, fut découvert par Robert Simard en 1973 (figure 5).

[30] Aviation Archaeology, aviationcultures.org/aviation-archaeology/.
[31] Daly, 2015, research.library.mun.ca/8426/1/thesis.pdf.
[32] Langevin, 2020.

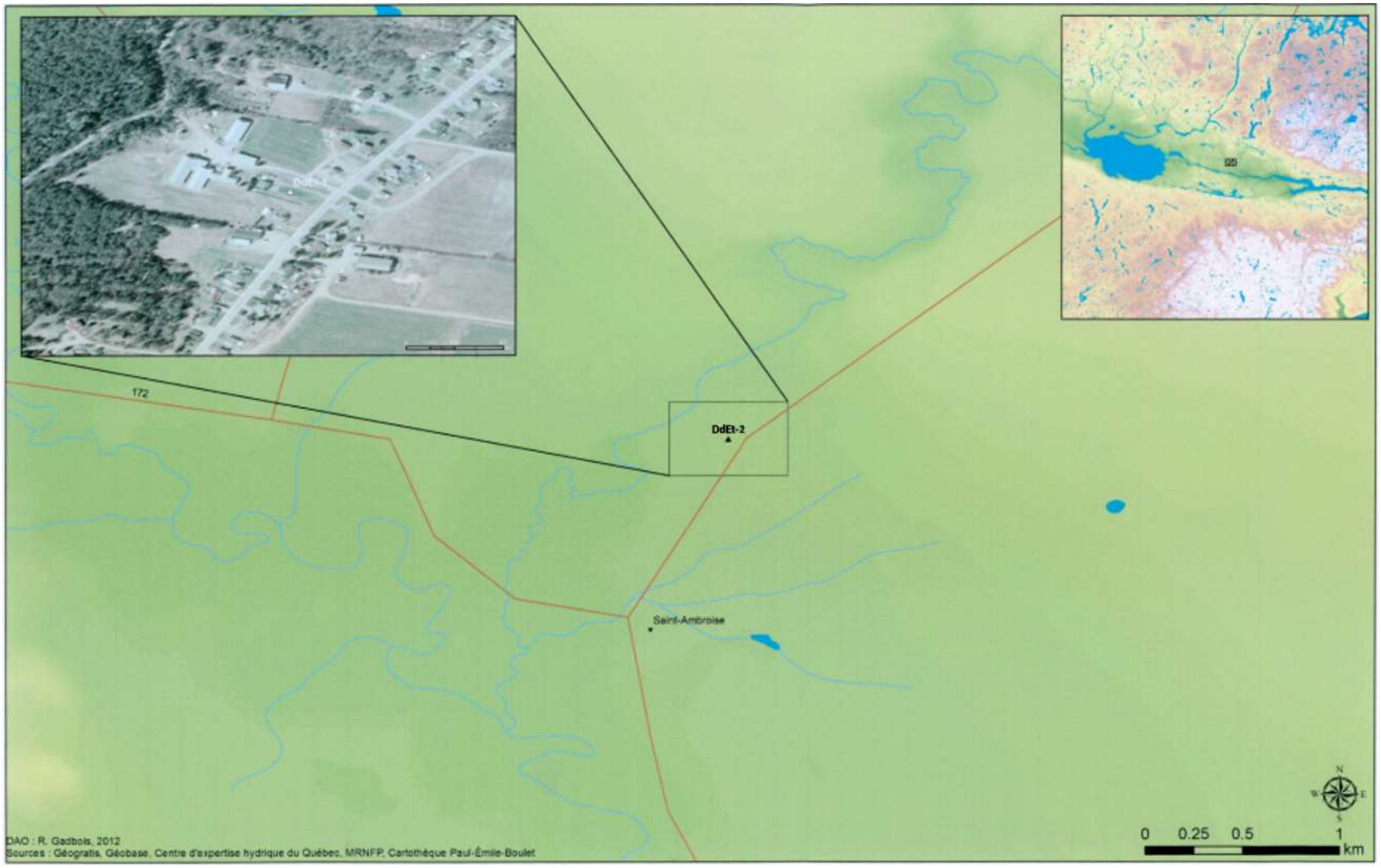


Figure 5 : Localisation générale du site DdEt-02. *(Source : Subarctique et Laboratoire d'archéologie de l'UQAC [Langevin, Gadbois, Matson, 2012])*

Localisé au nord de la ville actuelle de Saint-Amboise, le site DdEt-2 se situe possiblement sur ce qui devait être un ancien bras de la rivière Shipshaw[33]. Suite aux travaux d'inventaire tenu par Simard en 1973, une possible aire de combustion fut identifiée et quelques vestiges furent recueillis parmi lesquels une pointe de projectile et un outil bifacial (figure 6). Sur la base typologique des artéfacts collectés et de l'altitude de la terrasse, le site archéologique pourrait présenter une occupation antérieure à 6000 ans avant aujourd'hui[34]. En effet, la localisation, la typologie de la pointe et l'absence de cours d'eau à proximité pourraient suggérer une aussi grande ancienneté. Les faibles données recueillies à l'époque ne permettent toutefois aucune interprétation sur la nature de l'occupation en place et une inspection visuelle effectuée sur les lieux suggère que le site a depuis été totalement détruit[35].

Figure 6 : Pointe de projectile et outil bifacial recueillis du site DdEt-2, au nord de la ville actuelle de Saint-Amboise. *(Source : Langevin et Plourde, 2017, Paléo-Québec #16, chapitre 5, p. 151-186)*

[33] Subarctique et Laboratoire d'archéologie de l'UQAC [Langevin, Gadbois, Matson], 2012.
[34] Subarctique et Laboratoire d'archéologie de l'UQAC [Langevin, Gadbois, Matson], 2012.
[35] Subarctique et Laboratoire d'archéologie de l'UQAC [Langevin, Gadbois, Matson], 2012.

Le site DcEs-1, mieux connu comme étant le Poste de Traite de Chicoutimi (figure 7), a lui aussi, sur une terrasse élevée, révélée quelques outils qui suggèrent une fréquentation archaïque de l'embouchure de la rivière Chicoutimi. Ces objets ont été découverts dans des lambeaux de niveaux en place ayant miraculeusement échappé au décapage du site lors de la période historique[36].

Au cours de la période dite du Sylvicole, quelques sites se trouvant en périphérie de la zone d'étude témoignent d'une fréquentation humaine. C'est le cas de deux sites archéologiques situés à environ 9 km au nord de la zone d'étude, qui ont récemment été mis au jour lors d'une étude d'avant-projet de la mise en place de la ligne 735 Kv Mécoua-Saguenay pour le compte d'Hydro-Québec[37]. Situés au nord-ouest de la municipalité de Saint-Honoré, les sites DdEs-1 et DeEr-1, ont été découverts en 2018-2019 (figure 8), puis fouillés en 2019. Notons que ceux-ci se trouvent en bordure de nappes lacustres qui donnent accès à la rivière Valin.

[36] Langevin, 2020.
[37] Arkéos, 2020.

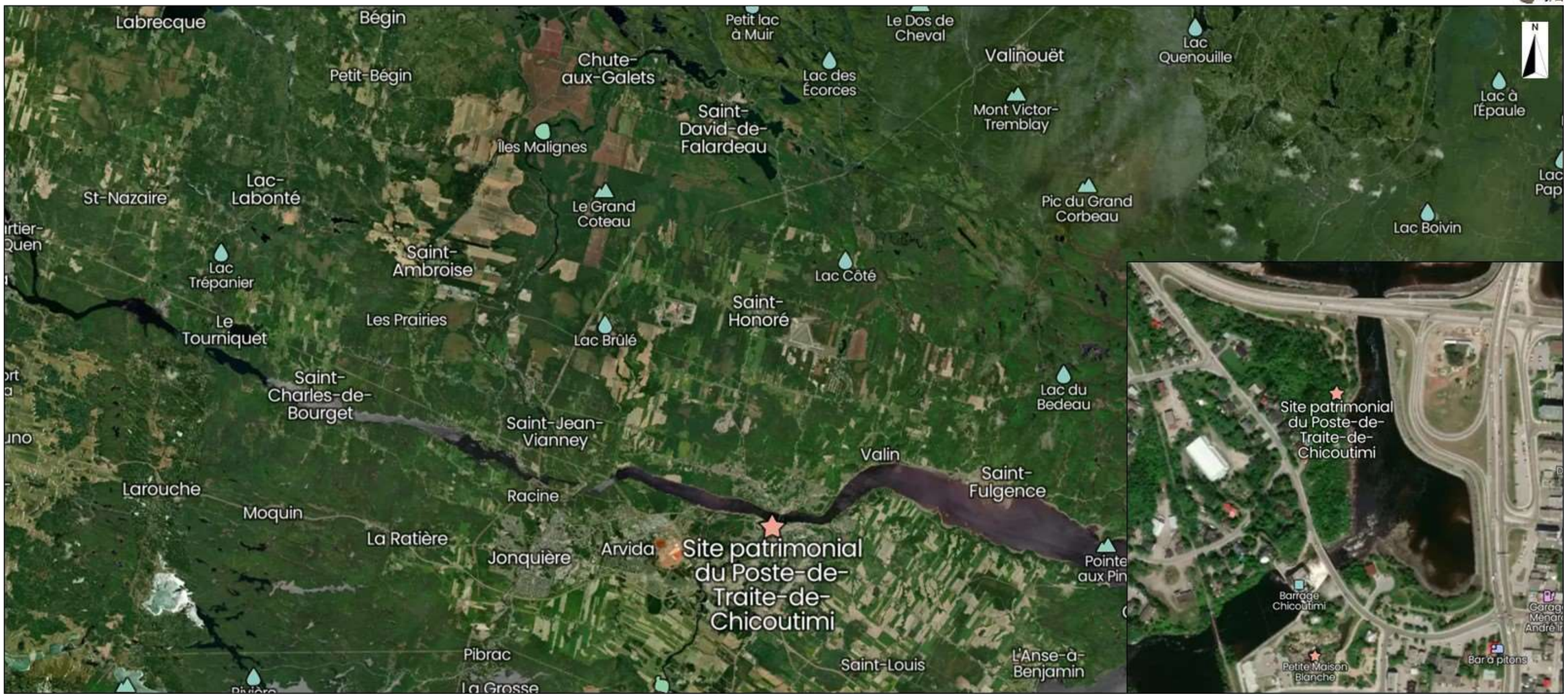


Figure 7 : Carte satellite indiquant l'emplacement du site du Poste de traite de Chicoutimi. *(Source : mapcarta.com/fr/N3918739520/Carte)*

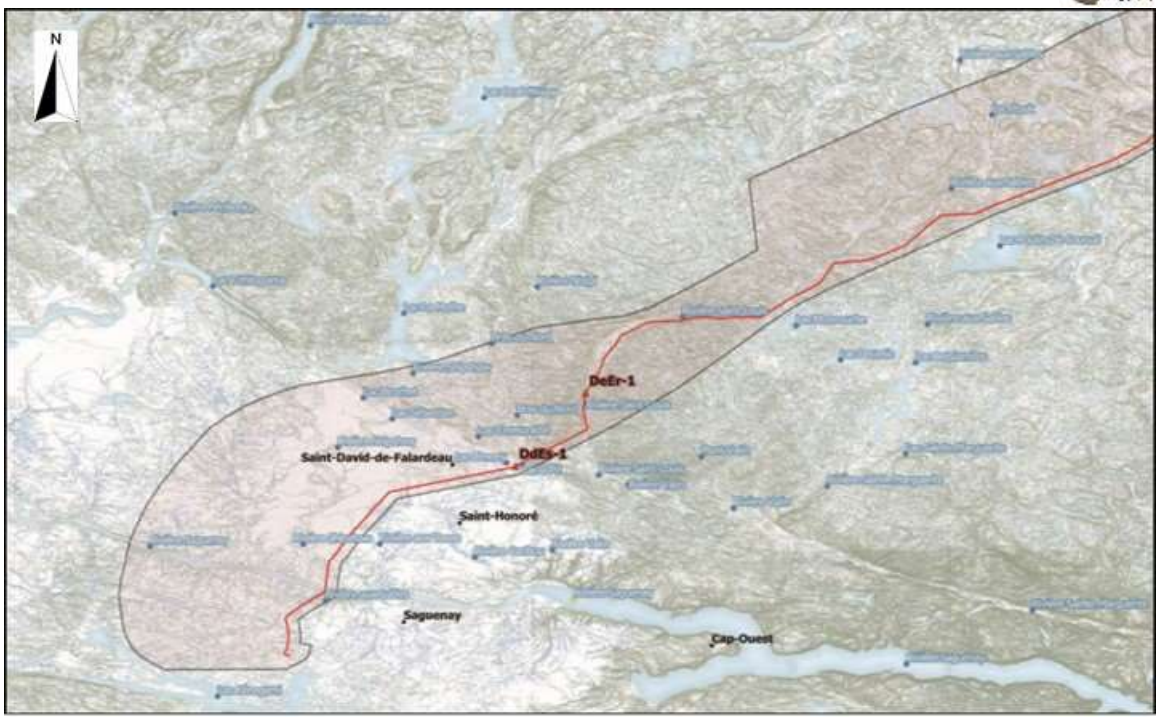


Figure 8 : Localisation des sites archéologiques DdEs-1 et DeEr-1. *(Source : Arkéos 2020, p.66)*

En ce qui concerne DdEs-1, un total de 18 m^2 fut fouillé lors de la saison d'été 2019. La découverte de trois aires de combustion a permis d'amasser plusieurs artéfacts parmi lesquels se trouvaient 25 000 restes osseux, 2000 témoins lithiques et 15 tessons et grenailles de terre cuite[38]. L'assemblage lithique se composait en grande majorité de calcédoine du Lac-Saint-Jean, incluant quelques morceaux de quartzite blanchâtre de la rivière Témiscamie. Selon les données recueillies lors de l'intervention, le site fut possiblement occupé pendant la saison automnale ou hivernale au Sylvicole supérieur entre la fin du XIV^{e} siècle et le début du XVI^{e} siècle de notre ère[39].

Quant au site DeEr-1, situé en bordure de la rivière Saint-Louis, les vestiges recueillis lors de la campagne d'inventaire témoignent d'une occupation plus ancienne. La réalisation de 4 sondages positifs a permis d'amasser plusieurs vestiges lithiques, dont des éclats de taille ainsi qu'une partie proximale de pointe de projectile en quartzite de la rivière Témiscamie[40]. Bien que la nature de l'occupation ne puisse être précisée à ce stade-ci, l'analyse C^{14} d'un charbon prélevé lors de l'inventaire témoigne de l'occupation du site au tout début du Sylvicole, voire à la fin de l'Archaïque[41].

Finalement, de nombreux vestiges du Sylvicole, découverts sur le site du Poste de traite de Chicoutimi (DcEs-1), témoignent d'une série de fréquentations depuis le Sylvicole moyen jusqu'à la période du contact[42]. Une thèse de doctorat récemment produite a en effet permis de déterminer que différentes Premières Nations ont passé sur ce lieu dans le cadre de leur passage vers le lac Saint-Jean ou vice versa. De nombreuses campagnes de fouilles effectuées depuis 1969 ont en effet livré des milliers de vestiges de nature autochtone, ou encore, témoignant des échanges entre Premières Nations et Européens[43] (voir figure 9).

À l'intérieur de la zone d'étude, il n'y a donc aucun indice de la présence de vestiges de la paléohistoire et les caractéristiques du secteur ne semblent pas propices, tout au moins en ce qui concerne les époques récentes, à une fréquentation humaine au cours des quelques millénaires qui ont précédé l'arrivée des Européens. Il se pourrait néanmoins qu'au moment où la mer de Laflamme en était à son maximum que les bords de terrasse, où se trouve l'aéroport de Saint-Honoré, aient présenté un certain intérêt.

[38] Arkéos 2020, p.70.
[39] Communication personnelle Geneviève Gagné-Dumont 2020.
[40] Arkéos 2020, p. 126.
[41] Arkéos 2020, p.131.
[42] Langevin 2020.
[43] Langevin 2015.

5.1.2 Les sites historiques en périphérie de la zone d'étude

Le site archéologique ayant un contexte historique le plus près de l'aéroport (à un peu plus de 10 km) est celui du Poste de traite de Chicoutimi (DcEs-1) sur la rive sud de la rivière Saguenay (voir figure 7). Établissement ayant servi au commerce des fourrures de la fin du 17e au milieu du 19e siècle, le site a également hébergé l'une des principales missions du Domaine du roi. Il est considéré aujourd'hui comme le lieu de naissance de la ville de Chicoutimi. De 1843 à 1901, la compagnie Price-McLeod y a exploité une scierie, et de 1892 à 1930 la chapelle paroissiale Sacré-Cœur de Jésus a occupé le promontoire du secteur est[44]. Les recherches archéologiques menées sur le site depuis 1969 ont mené à la découverte d'une dizaine de constructions et la récolte de plus de 50 000 artefacts associés à l'occupation historique du lieu (figure 9)[45].

[44] Laboratoire d'archéologie de l'UQAC et Ville de Saguenay [Piédalue, Langevin, Gagné et Gadbois-Langevin], 2020, section 2.2.

[45] Laboratoire d'archéologie de l'UQAC et Ville de Saguenay [Piédalue, Langevin, Gagné et Gadbois-Langevin], 2020, section 1.2 et Tableau 1.

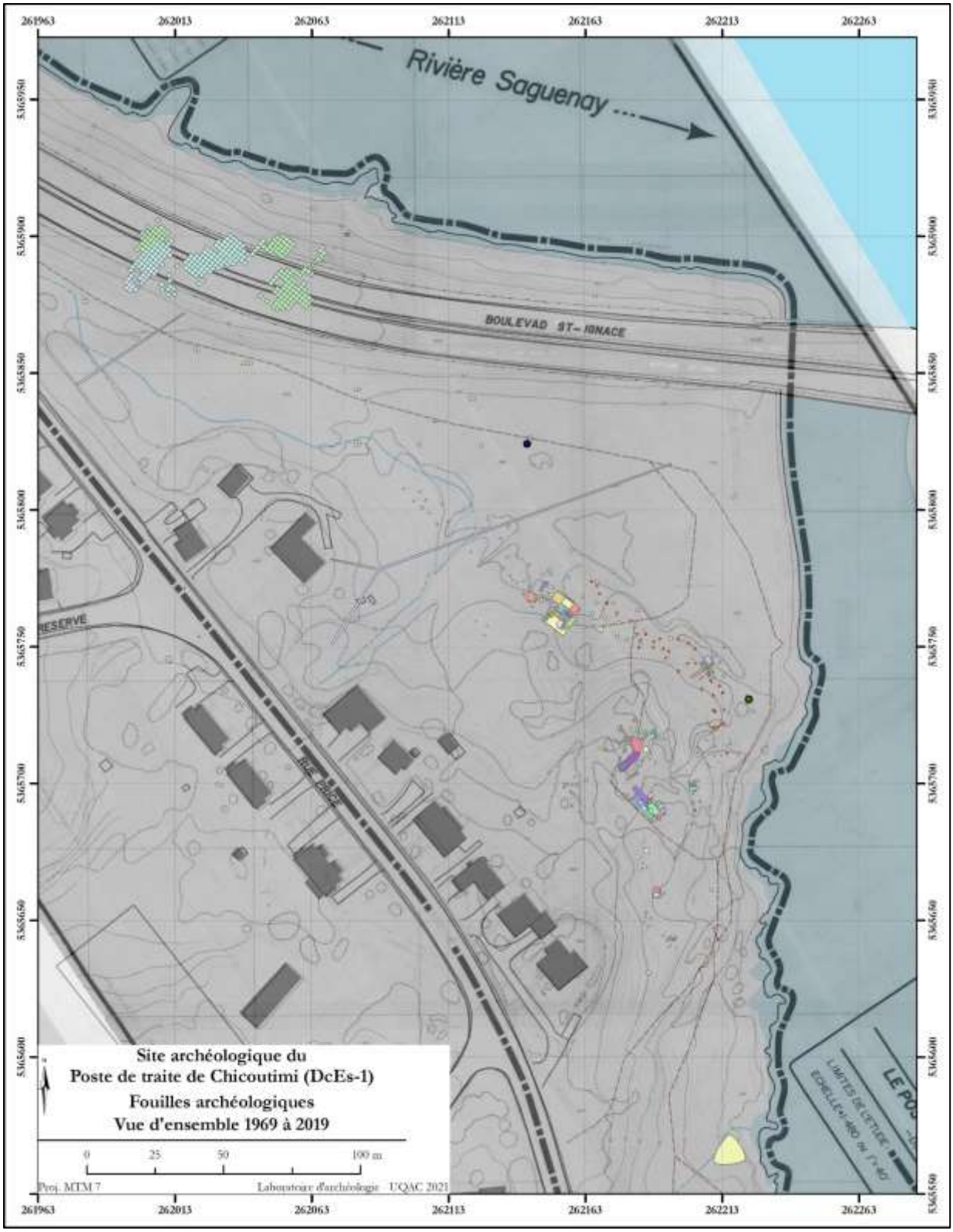


Figure 9 : Répartition des interventions archéologiques réalisées sur le site du poste de traite de Chicoutimi (DcEs-1) de 1969 à 2019. *(Sources : Service d'urbanisme, Ville de Chicoutimi et Laboratoire d'archéologie de lUQAC, 2020)*

5.1.3 Les biens culturels classés à l'intérieur de la zone d'étude

Finalement, il importe de souligner la présence des deux anges à la trompette, classés objet patrimonial, sur la façade de l'église Saint-Honoré. Ces œuvres ont été réalisées par le sculpteur Louis Jobin. L'église fut construite en 1916-1917 selon les plans de l'architecte Alfred Lamontagne[46] (figure 10).

Figure 10 : Façade de l'Église de Saint-Honoré arborant les deux anges à la trompette avec détail de l'une des sculptures. *(Source : Patri-Arch 2013, ministère de la Culture et des Communications, 82.031.8A [22])*

[46] « Les anges à la trompette constituent un témoin important de la statuaire religieuse du début du XXe siècle et un exemple représentatif de la production de Jobin. » Source : Inventaire du patrimoine bâti de la MRC du Fjord-du-Saguenay (2014).

6. L'occupation paléohistorique régionale

Sur la base des données actuelles, l'occupation humaine sur le territoire du Saguenay se serait amorcée autour du VII[e] millénaire AA, notamment sur les hautes terrasses de la rivière Sainte-Marguerite, situées dans le fjord de la rivière Saguenay à environ 25 km en amont de Tadoussac (voir section 5.1.1).

Situé à une altitude de 132 m[47], mais loin à l'intérieur des terres par rapport à la rivière Sainte-Marguerite (>100 km), le territoire actuel de Saint-Honoré aurait théoriquement pu accueillir une de ces populations anciennes.

Rappelons en effet qu'autour de 9 600 ans AA, l'altitude maximale de la mer Laflamme atteint 170 m près de Bagotville et 190 m près du village de l'Ascension au lac Saint-Jean, son altitude maximale atteindra jusqu'à 216 m au nord du territoire suite au retrait à la phase finale du retrait de l'Inlandsis Laurentidien. Vers 8 500 ans AA, le front du glacier Inlandsis Laurentidien recouvrait toujours les terres à 45 km au nord-ouest du lac Saint-Jean[48]. Le vaste territoire du Saguenay─Lac-Saint-Jean, en particulier toutes les terrasses sises à moins de 170-175 mètres d'altitude, était encore recouvert par les eaux de la mer de Laflamme[49]. Ce n'est que plusieurs siècles plus tard, à la fin de la période de 8000 ans AA, que le seuil topographique de Kénogami de 100 m émergea[50] (figure 11). Hypothétiquement, déjà à cette époque, le territoire de Saint-Honoré aurait pu accueillir des populations. Selon Richard (1988), le territoire d'étude présentait le couvert végétal d'une forêt boréale offrant une bonne qualité de vie pour les chasseurs-cueilleurs-collecteurs avec une biomasse animale diversifiée et des ressources ligneuses en abondance. Toutefois, à ce jour, aucun indice archéologique ne témoigne d'une occupation sur cette ancienne terrasse de la mer Laflamme lors de l'histoire ancienne.

[47] https://fr.db-city.com/Canada--Qu%C3%A9bec--Saguenay─Lac-Saint-Jean--Saint-Honor%C3%A9
[48] Leduc 2016.
[49] Leduc 2016.
[50] Leduc 2016.

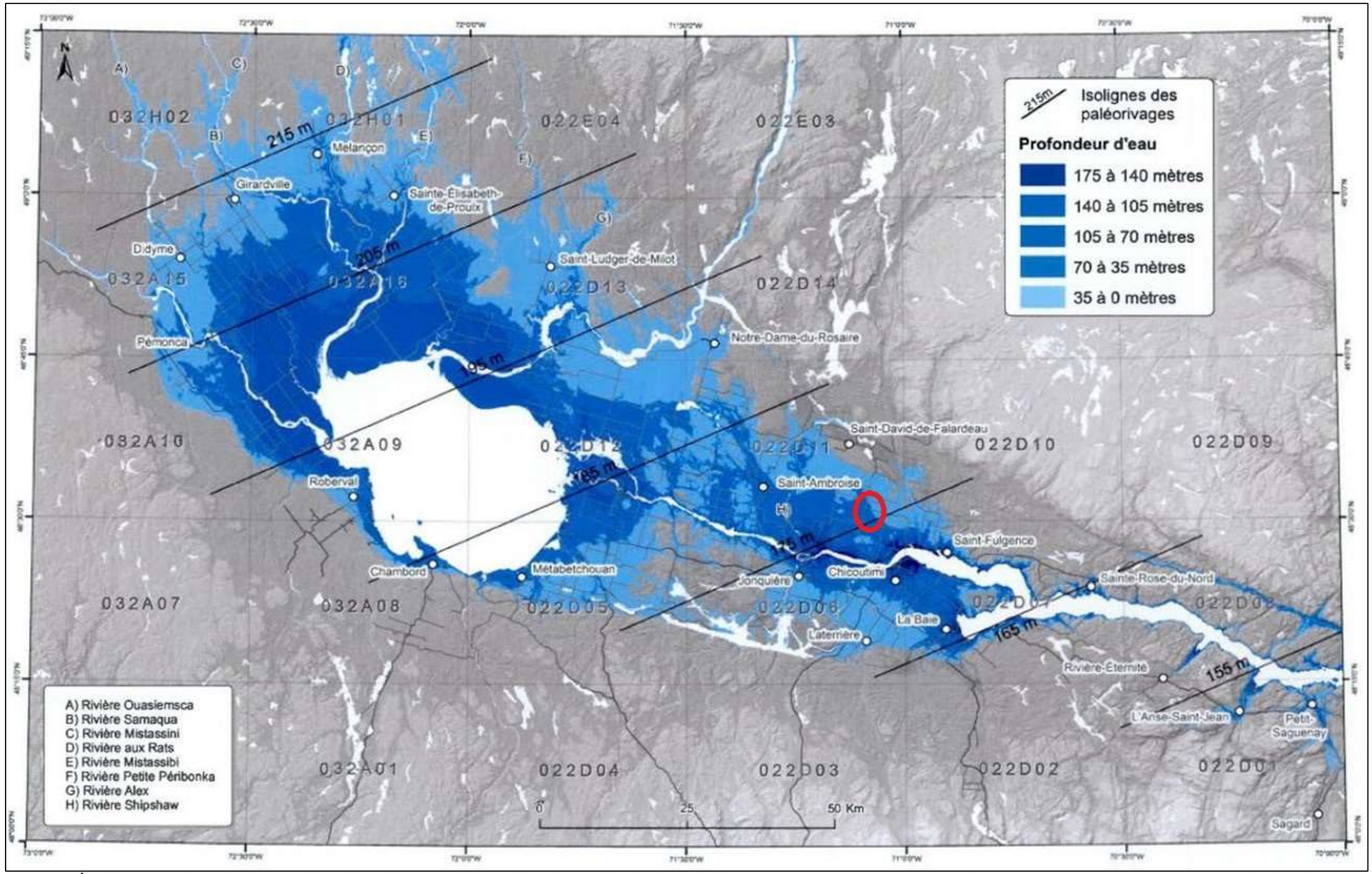


Figure 11 : Étendue maximale, profondeur et isobases des paléorivages de la mer de Laflamme dans la région du Saguenay—Lac-Saint-Jean avec la zone d'étude en rouge. *(Sources : Carte et source tirées de Leduc, 2016, Le quaternaire de la région du Saguenay Lac-Saint-Jean, Québec : cartographie, sédimentologie, modélisation de l'extension marine et paléogéographie. Université de Montréal, p. 135)*

En ce qui a trait au potentiel archéologique de la zone d'étude relativement à une occupation paléohistorique ou historique ancienne, différents éléments permettent de déterminer que celui-ci est faible, voire inexistant.

D'une part, même si la zone d'étude se trouve en bordure d'une terrasse de la mer de Laflamme, la même où se situe le site DdEt-1 de Saint-Ambroise, contrairement à ce site, il ne se trouve aucun cours d'eau ancien ou actuel par lequel auraient pu transiter des populations anciennes. Il n'y a aucune trace également d'une ancienne anse ou d'une quelconque formation géologique et/ou géomorphologique qui aurait pu rendre le lieu particulièrement attrayant. Quant au ruisseau de l'Aqueduc, qui se profile en bordure de la terrasse dans une zone non perturbée, il y réside une faible probabilité d'y découvrir des vestiges de la paléohistoire.

En bref, en plus du fait que le lieu n'a jamais présenté un réel intérêt sur la base du mode de vie présumé des populations paléohistoriques locales, la construction de l'aéroport et de ses dépendances a entraîné des perturbations qui rendent le potentiel paléohistorique des lieux quasiment nul.

7. L'occupation eurocanadienne du secteur à l'étude

7.1 La fondation du village de Saint-Honoré

Les premiers lots agricoles de la région de Saint-Honoré ont été concédés au début des années 1860. Comme il était coutumier, les premiers lots ont été attribués à partir des rives de la rivière Saguenay (figure 12).

Selon la documentation (voir ci-dessous), on utilisait un mode d'agriculture sur abattis-brûlis.

> *Les feux d'abattis ont causé […] quelques conflagrations dans la paroisse, comme ailleurs dans la région, […] [entraînant] parfois de lourds dégâts, comme en 1916 [lorsqu'] un fort vent a poussé les feux d'abatis jusqu'au milieu du village de Saint-Honoré*[51].

[51] Bergeron, 2013, p. 215.

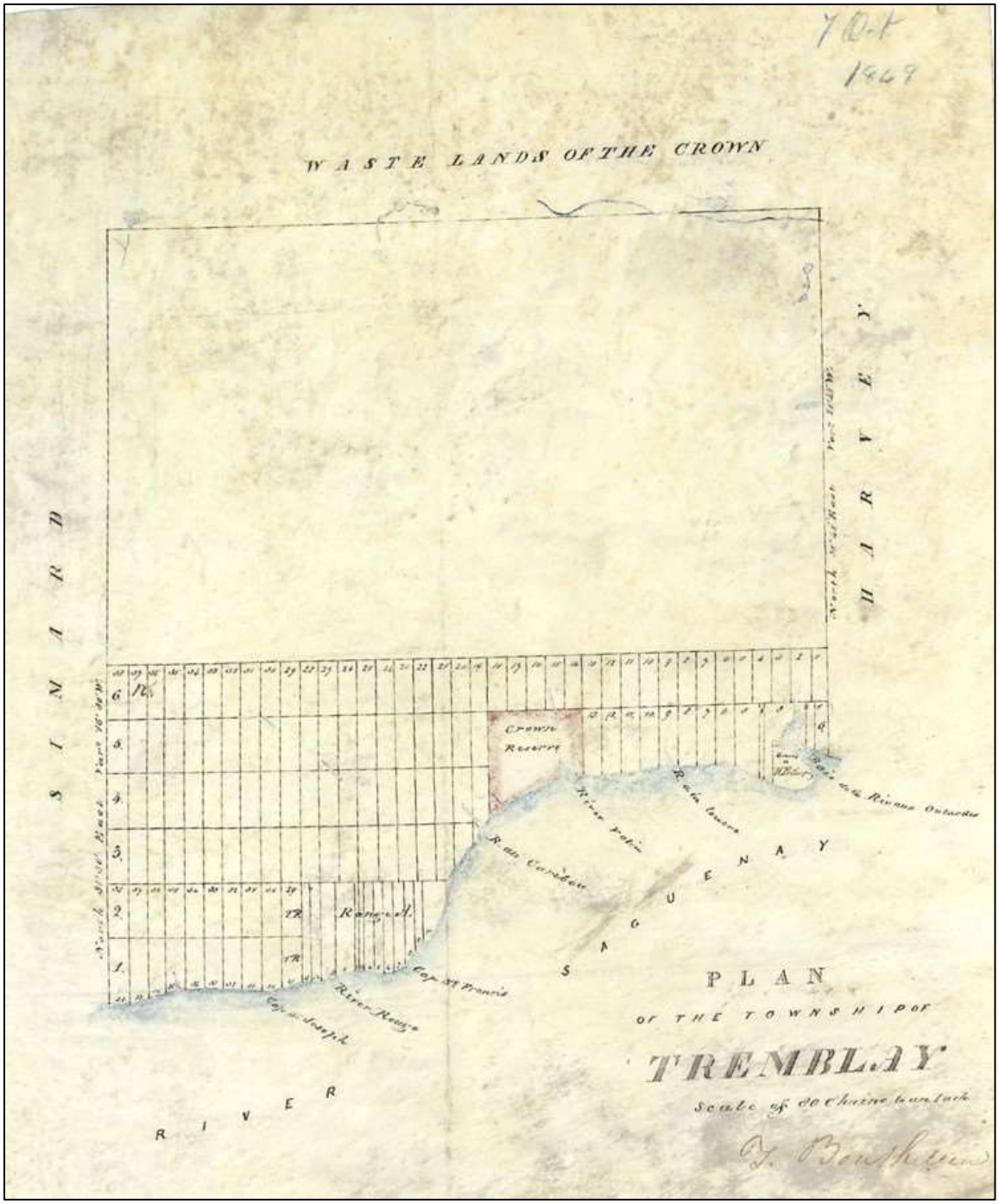


Figure 12 : Plan des premières concessions du canton Tremblay. *(Source : Bouthillier, 1869, PL55T013_1, 7 octobre 1869)*

> *En 1863, les premiers colons arrivés à Saint-Honoré furent Jean-Baptiste Petit, qui ouvrit le lot 76 du Rang 9, canton Tremblay, Louis Gagnon, le lot 1 du Rang 7, canton Simard, et Narcisse Lagacé, les lots 16 et 17 du Rang 7, canton Simard*[52]*. […] Le Terrier nous informe également qu'Honoré Petit a acheté le lot no 76 rang 9, daté du 31 mai 1869. Ils avaient tous été recrutés par le curé de Beauport, l'abbé Grégoire Tremblay, fondateur de la société de colonisation*[53].

Mais, « déjà à cette époque, le travail du bois gagne en importance » et l'agriculture devient une activité parallèle, car les chantiers forestiers de Price sont un attrait indéniable et la qualité des terres est plutôt médiocre.

> *En effet, le terrain plat pouvait sembler des plus favorables à l'agriculture en général, mais très tôt, on s'est rendu compte que l'égouttement était défectueux en maints endroits, alors qu'en d'autres, la base calcaire couverte par un sable doit limiter considérablement le choix des cultures. En outre, une saison végétative relativement courte constituait un ultime facteur limitatif*[54].

Une seconde poussée de colonisation au début du XX^{e} siècle mènera « à la constitution de Saint-Honoré en municipalité en 1914. En 1953, elle [fut] divisée en deux entités autonomes (village et paroisse) (figure 13) qui se sont regroupées en 1972 »[55].

[52] BAnQ Saguenay, Collection de la SHS, *dossier 109*, tiré de Bergeron, 2013, p. 15.
[53]BAnQ Saguenay, Collection de la SHS, *mémoire des vieillards no 142*, Ludger Petit. Russel Bouchard, *La vie quotidienne à Chicoutimi au temps des fondateurs : 1873-1882*, tome I, Chicoutimi-Nord, [Chez l'auteur], 1993, p. 7 et 41; tiré de Bergeron, 2013, p. 15.
[54] Monique Godin-Gauthier. *Étude de deux villages de la rive nord du Saguenay, Saint-Honoré et Saint-David*. Institut de géographie, mémoire présenté pour l'obtention d'une licence en géographie à l'Université Laval, 6 juin 1971; tiré de Bergeron, 2013, p. 232.
[55] Encyclopédie canadienne, https://www.thecanadianencyclopedia.ca/fr/article/saint-honore

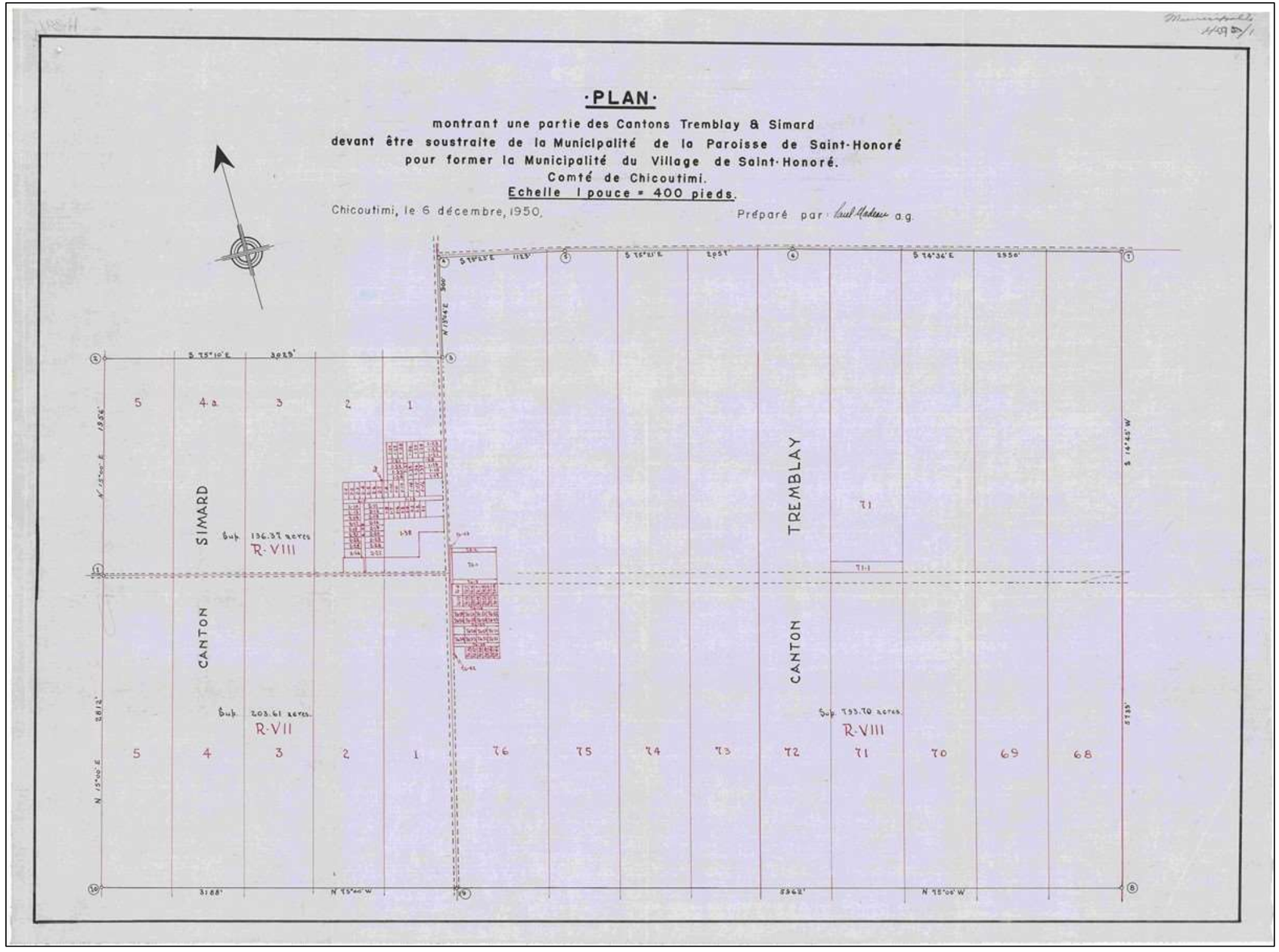


Figure 13 : Portions de terrain formant la Municipalité du Village de Saint-Honoré. Ce secteur se situé immédiatement à l'ouest de l'aéroport. *(Source : Nadeau, PL60H0039_1, 6 décembre 1950)*

7.2 L'aéroport de Saint-Honoré durant la Deuxième Guerre mondiale

C'est surtout lors de la Deuxième Guerre mondiale que débuta l'occupation intensive du secteur à l'étude, lorsque Saint-Honoré fut désigné aéroport auxiliaire en appui à Bagotville. L'aéroport auxiliaire pouvait être utilisé comme substitut lors de mauvaises conditions météorologiques ou autres problèmes entraînant la fermeture de l'aéroport primaire[56].

… la superficie totale [du site aéroportuaire de Saint-Honoré] était de 418 acres et a été construit sur la partie de lots 57 à 59 inclusivement et 65 à 67, y compris une bande de terrain servant de chaussée traversant les lots 68 à 76 inclusivement, et le chemin qui conduit au champ d'atterrissage, dans le rang 8 du canton de Tremblay [57] (figures 14 et 15).

Selon un plan du *Air Services Branch* datant de juin 1942, les lots 68 à 72, immédiatement à l'ouest de l'aéroport, avaient déjà été concédés (figure 16). Un autre plan de 1942, proposant l'aménagement du futur aéroport, indique que les terrains devaient être déboisés et dessouchés[58] (figure 17), ce qui porte à croire que le site n'a pas été utilisé auparavant pour l'agriculture.

[56] Valiquette, 2017, p. 40.
[57] Bergeron, 2013, p. 247.
[58] *St Honoré Que, Proposed Layout R.C.A.F. Aerodrome, Satellite to Saguenay, Plan No Q-13, Ottawa, Apr. 16, 1942.*

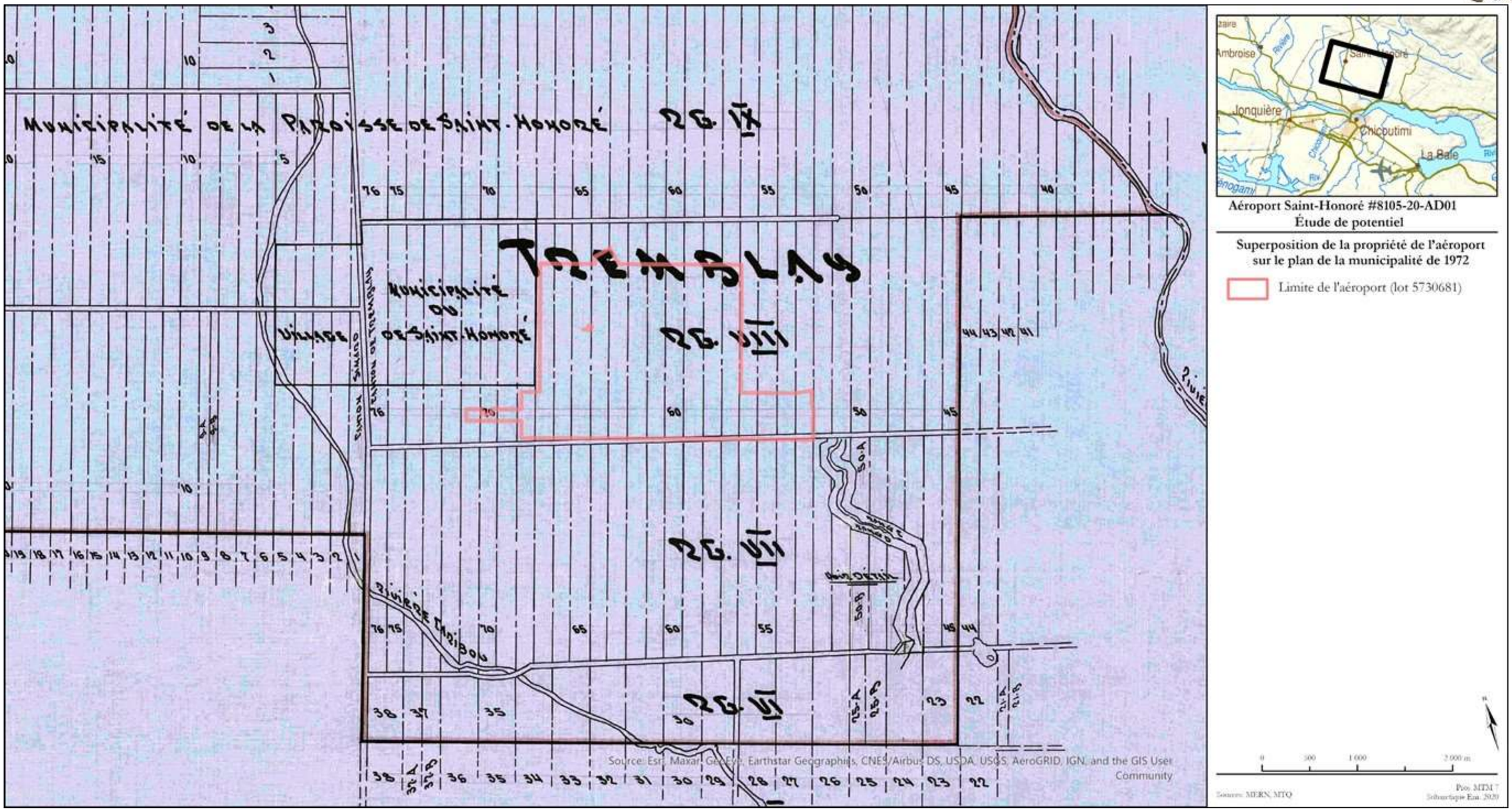


Figure 14 : Plan montrant le territoire de la Municipalité de Saint-Honoré indiquant la répartition des lots. Ceux occupés par l'aéroport de Saint-Honoré ont été superposés en rouge. *(Source : Lamarre, PL60H0093_1, 4 mai 1972)*

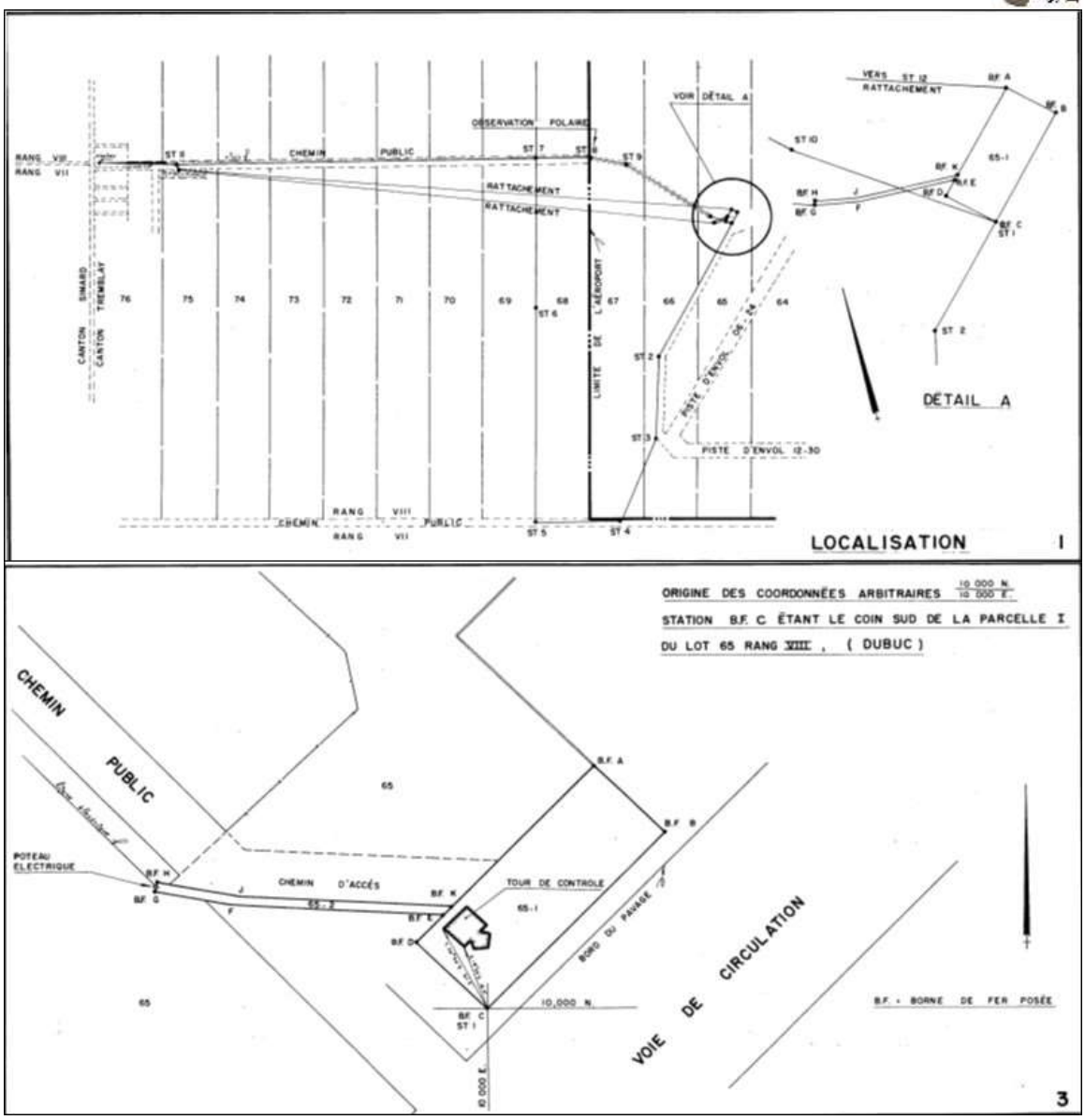


Figure 15 : Une partie des lots occupés par l'aéroport de Saint-Honoré. *(Source : Martineau, Dossiers 12474/35-A et 23459/30-T, sec. 2, plan no M-3726CA10T013_13_1, 19 mai et 14 juillet 1971)*

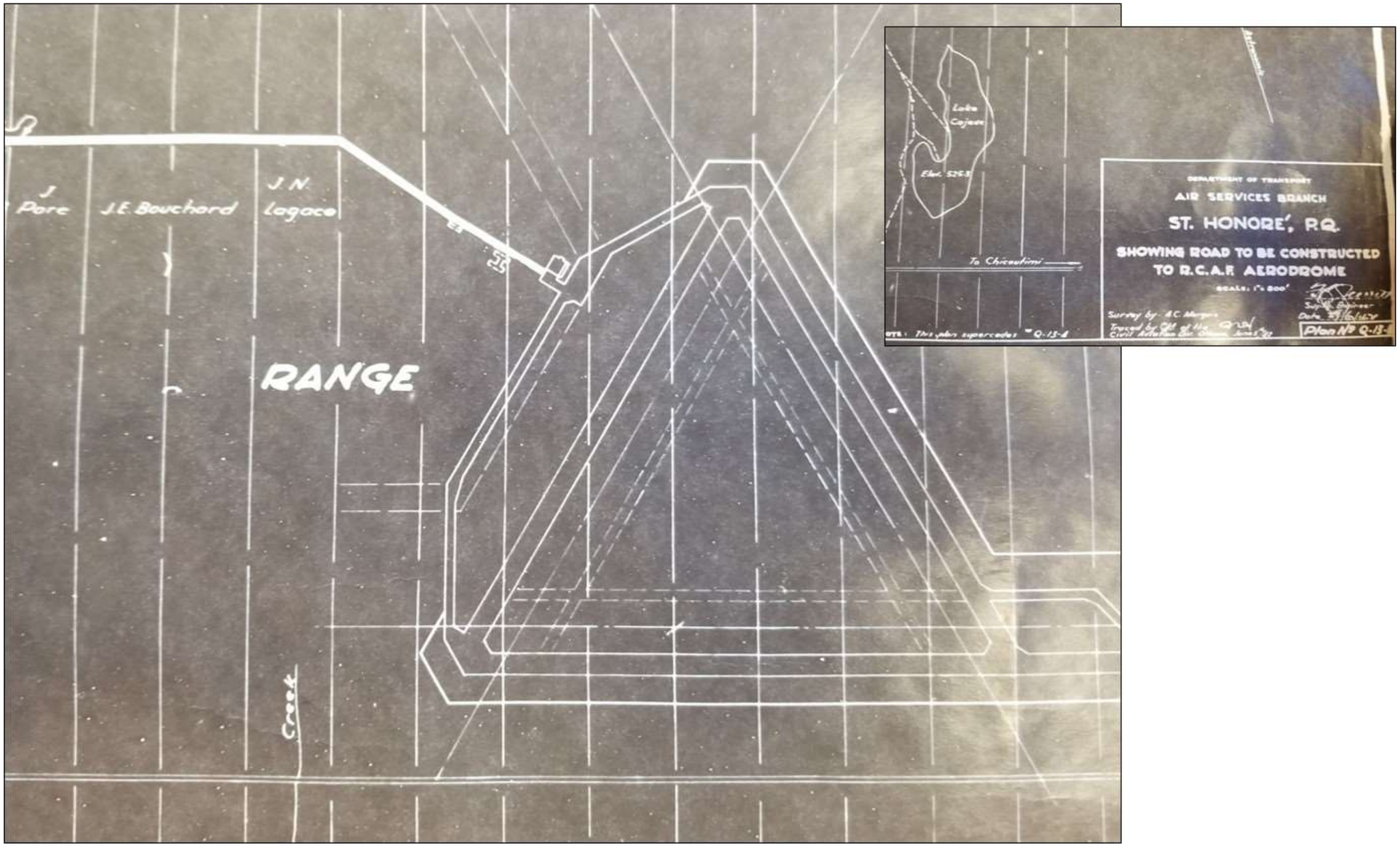


Figure 16 : Extrait d'un plan de l'Air Services Branch, indiquant la portion du chemin vers le village situé sur le site de l'aéroport. *(Source: Air Services Branch, St Honoré, P.Q. Showing Road to be Constructed to R.C.A.F. Aerodrome, Q-13-4, June 5th/42, Défense nationale, direction de l'aéroport de Saint-Honoré)*

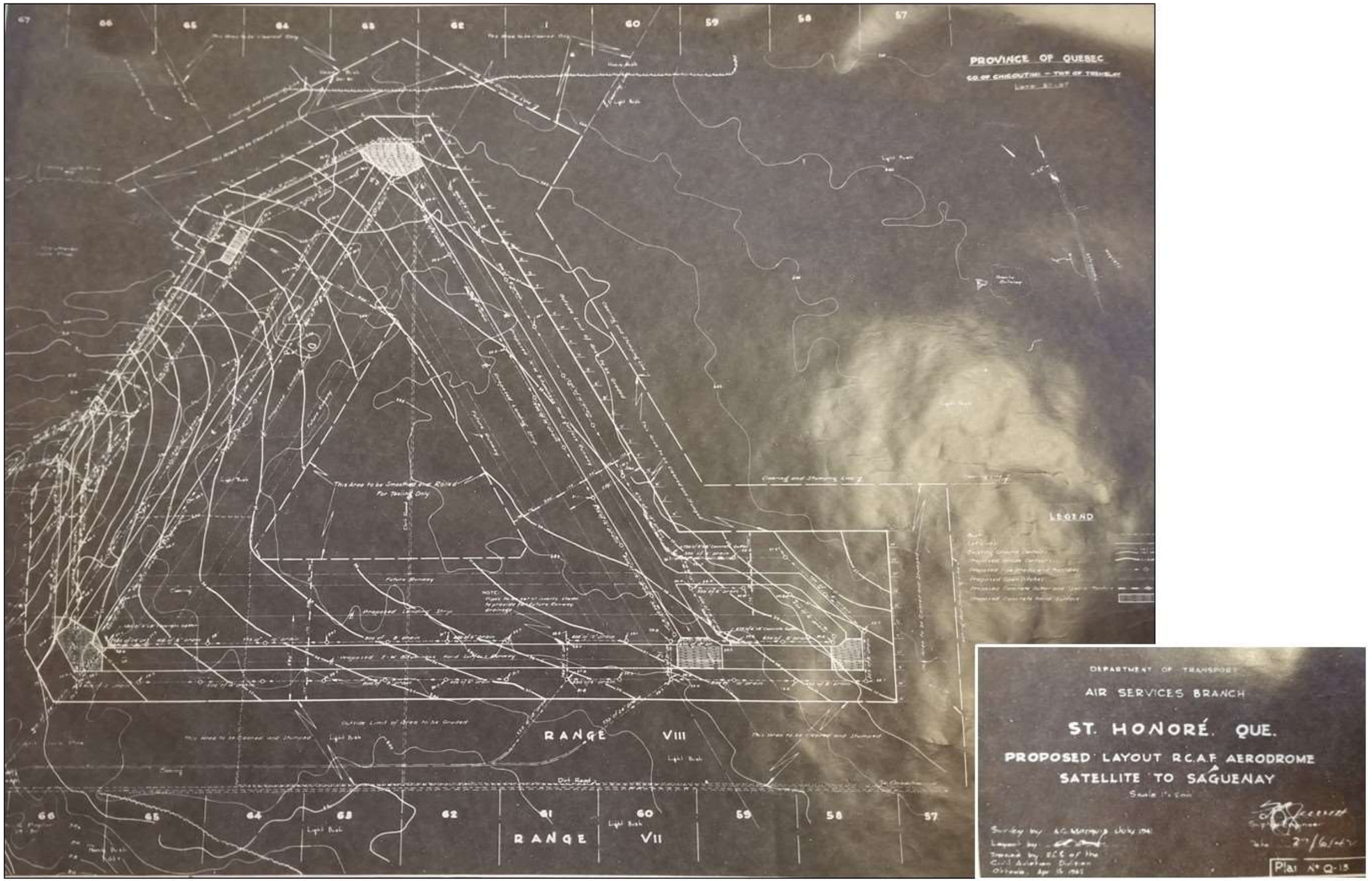


Figure 17 : Plan d'aménagement de l'aéroport : *St Honoré Que, Proposed Layout R.C.A.F. Aerodrome, Satellite to Saguenay, Plan No Q-13, Ottawa, Apr. 16, 1942.* *(Source: Défense nationale, direction de l'aéroport de Saint-Honoré*)

Les appels d'offres furent lancés en juillet 1942 pour :

> *… les travaux de débroussaillage, de drainage, de construction de voies de départ et des pistes de roulement à revêtement dur […]. […] Les ingénieurs responsables des travaux sont d'abord ceux du ministère des Transports, de Montréal, soit O. L. Colborne, ingénieur régional d'aviation (jusqu'au 31 juin 1943), J. H. Curson, ingénieur régional d'aviation (à partir du 1er juillet 1943), G. L. Taylor, ingénieur sur place et Carl Warren, inspecteur. Leurs bureaux sont situés à Montréal*[59].

L'entreprise *Ogilvie Limited* a reçu le contrat pour la construction des bâtiments alors que l'aménagement des pistes a été confié à la *Highway Paving Company*[60]. « Environ 200 hommes travaillaient au chantier et logeaient dans des camps installés sur la route menant à l'aéroport », alors que d'autres étaient logés dans des maisons privées de Saint-Honoré[61].

> *La pierre concassée [provenait] d'une carrière située entre Saint-Honoré et Sainte-Anne (Chicoutimi-Nord), endroit actuel de la Carrière 500[…], [et le sable] provenait d'une carrière de sable située dans l'ancien chemin au bout de la rue Roussel, sur le bord du Saguenay, à Sainte-Anne*[62].

La base de Saint-Honoré a ouvert en juin 1942 et celle de Bagotville un mois plus tard, le 17 juillet.

En périphérie des pistes, on retrouvait diverses installations : taxiways, tour de contrôle, tablier d'accueil, caserne, hangars pour avions, garages d'entretien, station de pompage et autres dépendances. « Un terrain d'exercice de tir y avait été aménagé ainsi qu'une tour en forme de triangle, sur laquelle on avait placé des pièces de bois, espacées d'environ 8 à 10 pouces (20-25 centimètres), à plat sur le sol »[63]. L'ensemble du terrain de l'aéroport était clôturé[64]. En 1942, une demande a été transmise par James A. Sharpe, commandant d'escadre pour le ministère de la Défense nationale pour l'Air, au Ministère des Transports « […] pour construire une route d'environ deux milles (3,2 kilomètres) entre la municipalité et l'aéroport […] »[65] (voir figure 15).

Le modèle de pistes adopté pour Saint-Honoré fut le « *60 Degree Runway* », présentant une disposition triangulaire des pistes permettant d'adapter les manœuvres de décollage et d'atterrissage selon les vents dominants[66] (figure 18). Ce même modèle fut utilisé aux

[59] Bergeron, 2013, p. 246.
[60] Valiquette, 2017, p. 40; Transports Canada, services professionnels et techniques, contrat no 33909 attribué à la Highway Paving Company Limited de Montréal le 9 octobre 1942, par l'ordre en conseil daté du 18 août 1942, Dossier 2-K-99; tiré de Bergeron 2013 p. 247.
[61] Bergeron, 2013, pp. 248 et 252.
[62] Bergeron, 2013, p. 249.
[63] Bergeron, 2013, p. 256.
[64] Bergeron, 2013, p. 251.
[65] Archives nationales du Québec, Fonds Société historique du Saguenay. Lettre du ministère de l'Air, lettre du 8 juillet 1942; tiré de Bergeron, 2013, p. 251.
[66] Ce modèle optimal a été établi par le British Air Ministry en 1940 (Francis et al, 2016). Il a été utilisé par plusieurs aéroports au Canada durant la Deuxième Guerre mondiale.

aéroports militaires de Bagotville, Saint-Jean-sur-Richelieu, l'Ancienne-Lorette (Québec), et Sept-Îles, tous implantés entre 1940 et 1943 (figures 19 à 22).

Figure 18 : Vue aérienne de la station R1 Saint-Honoré, été 1942, arborant le modèle « 60 Degree Runway ». *(Source : Musée de la Défense aérienne / BFC Bagotville, Collection Dan McWilliams)*

À la fin des années 1950, l'aéroport de Bagotville est passé d'une configuration triangulaire à une configuration de pistes sécantes[67] (figure 19), un modèle privilégié lorsqu'il y a des conditions de vents forts provenant de plus d'une direction. Selon l'intensité et l'angle des vents, seule une piste peut être employée ou les deux simultanément. Habituellement, la piste dominante est désignée pour les approches aux instruments[68].

Dans le cas de Saint-Jean-sur-Richelieu, l'aéroport comporte encore trois pistes réparties en forme de triangle[69] (figure 20). Il en est de même pour celui de Sept-Îles[70] (figure 21).

Pour ce qui est de l'aéroport de l'Ancienne-Lorette, les travaux de réfection réalisés subséquemment ont grandement modifié la configuration de base, quoique celle-ci soit encore perceptible[71] (figure 22).

[67] Valiquette, 2017, p. 211.
[68] Kumar et al, 2004.
[69] « En 1946, le ministère de la Défense nationale cède l'administration de l'aéroport à Transports Canada qui le transforme en aéroport civil et le loue à la Ville de Saint-Jean-sur-Richelieu. Au fil des ans, Transports Canada allonge la piste 11/29 à 1 200 mètres (4 000 pieds) et construit une nouvelle tour de contrôle. En 1987, la Ville de Saint-Jean-sur-Richelieu obtient, de Transports Canada, la gestion et l'exploitation de l'aéroport en vertu d'un bail […]. Suivant une décision municipale, la Ville devient propriétaire des installations en avril 2004 avec l'obligation contractuelle de maintenir les activités aéroportuaires du site […] ». sjsr.ca/aeroport-municipal/
[70] « L'aéroport de Sept-Îles est le même que celui construit en 1942 et terminé en 1943. Il est démilitarisé et transféré au Ministère des Transports pour l'aviation civile en 1946. » (Catherine Pellerin, Archiviste, Société historique de la Côte-Nord, courriel 30/03/21).
[71] L'aéroport passera aux mains du Ministère des Transports du Canada en 1943. Le Ministère a fait construire une nouvelle aérogare et la piste 06-24 a été prolongée à deux reprises, par la suite. www.aeroportdequebec.com/fr/a-propos/entreprise/histoire

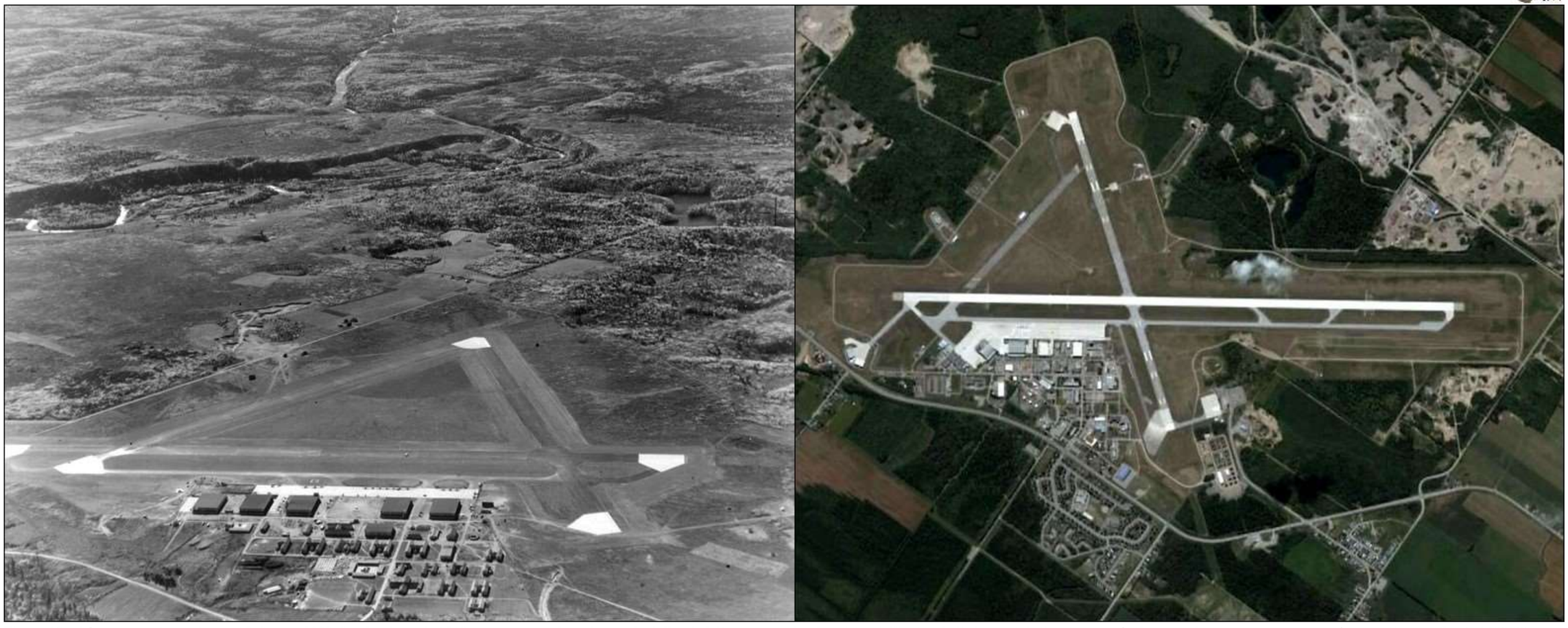


Figure 19 : Aéroport de Bagotville en 1943 et en 2009. Sur la photo de 1943, on remarque la présence de dalles de béton aux angles des pistes, à l'instar de l'aéroport de Saint-Honoré. *(Sources: Archives des Forces armées canadiennes, CF REA132-39; Esri, i-cubed, USDA, USGS, AEX, GeoEye, Getmapping, Aerogrid, IGN, IGP, UPR-EGP)*

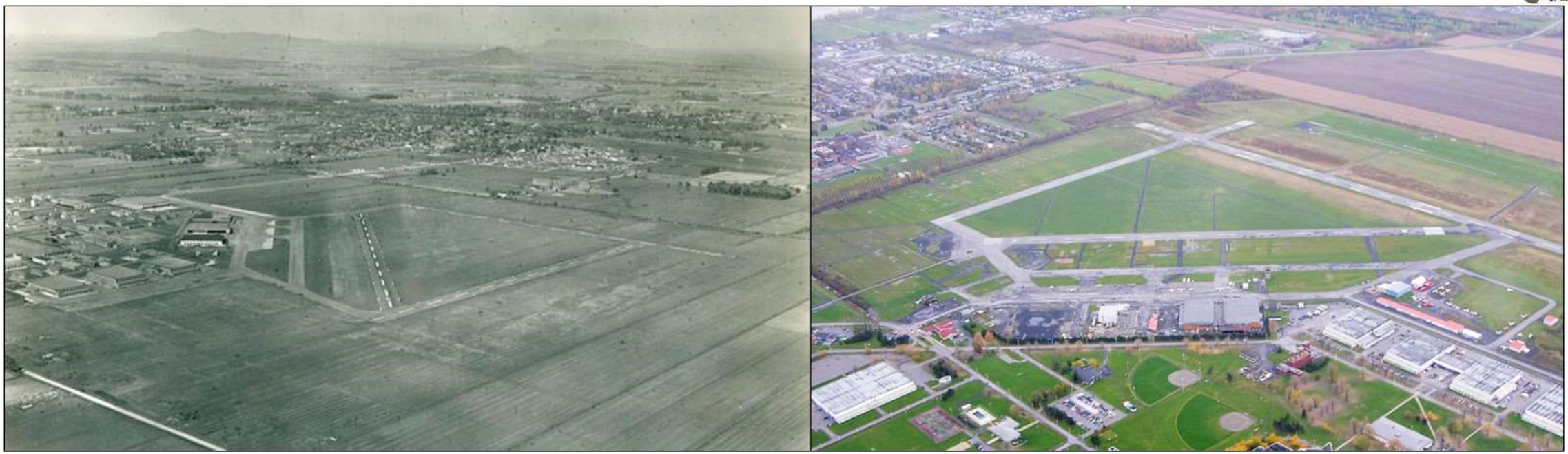


Figure 20 : Aéroport de Saint-Jean-sur-Richelieu en 1948 et aujourd'hui. *(Source : Ville de Saint-Jean-sur-Richelieu)*[72]

[72] http://sjsr.ca/aeroport-municipal/

Figure 21 : Aéroport de Sept-Îles, ca 1943 et en 2015. *(Sources : www. flickr.com/photos/museenavaldequebec/4434599873/ et Google Earth, 2015)*

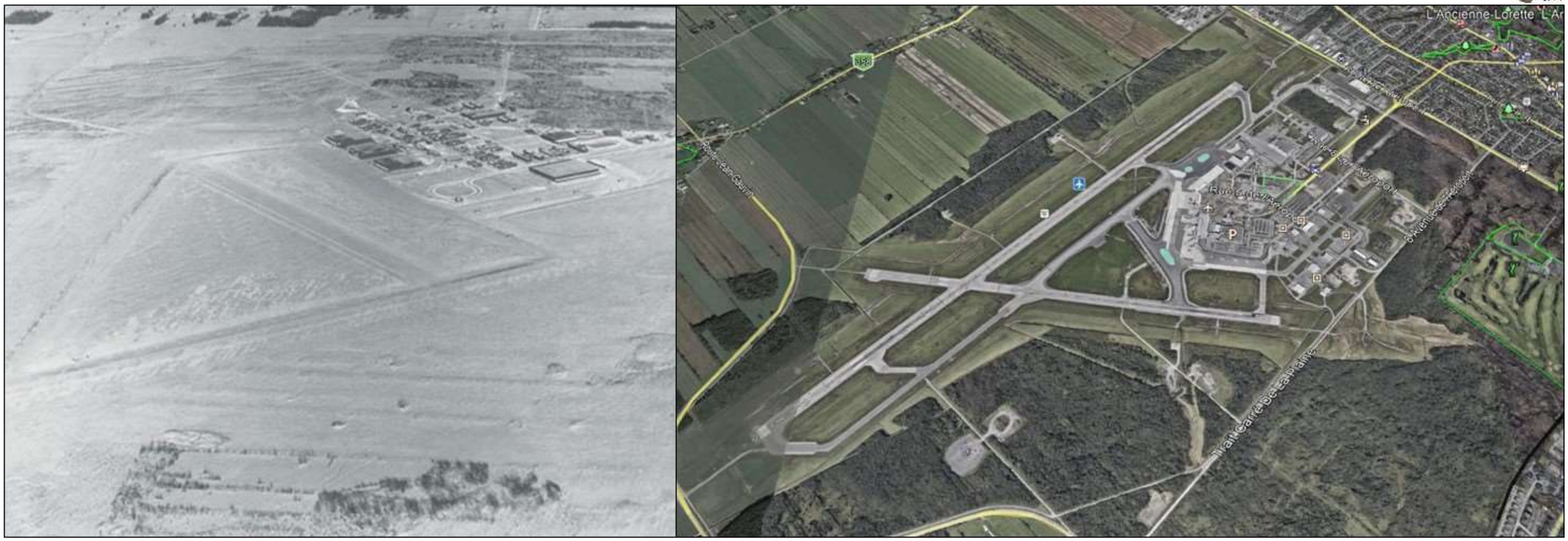


Figure 22 : Aéroport de L'Ancienne-Lorette en 1943 et aujourd'hui. *(Sources: www.aeroportdequebec.com/en/about/company/history; Google Earth 2021)*

En 1944, la fermeture de la base de Bagotville ainsi que celle de son installation secondaire Saint-Honoré a été annoncée. La base de Saint-Honoré a été fermée le 5 janvier 1945 et « déclarée surplus par le département des Terres et Bâtiment en 1946 »[73]. Les pistes ont été mises à la disposition du transport civil[74] et les bâtiments ont été vendus au Club d'aviation de Chicoutimi, puis revendus à des tiers qui les ont déménagés[75].

Les bâtiments recensés pour la vente étaient les suivants :

- *Un hangar pour avions, d'une superficie de 112 pieds (34 mètres) par 180 (155 mètres) avec appentis pour système de chauffage.*
- *Un bâtiment pour loger le personnel, d'une superficie de 125 pieds (38 mètres) par 30 (9 mètres), de 75 pieds (23 mètres) par 30 (9 mètres) et de 125 (38 mètres) pieds par 30 (9 mètres).*
- *Un garage pour réparer les véhicules automobiles, d'une superficie de 125 pieds (38 mètres) par 30 (9 mètres) muni de douze portes doubles et de deux autres petits hangars.*
- *Un bâtiment des pompes, d'une superficie de 22 pieds (7 mètres) par 22 (7 mètres)[76]. Sous terre, il y avait une douzaine de réservoirs de ciment, d'une dimension de 12 pieds (4 mètres) par 12 (4 mètres) pour alimenter toutes les installations de l'aéroport en eau potable, servir de réservoirs d'urgence aux pompiers et fournir la chaufferie, toutes les bâtisses étant chauffées à la vapeur*[77].

7.3 Les compagnies privées et les écoles de formation

Dès les années 1950, les pistes de l'aéroport ont été utilisées par des clubs d'aviation privés et des écoles de pilotage[78]. En 1959, un dénommé Murdoch a reçu l'autorisation « […] de construire son propre garage […] et d'y installer un service à essence à l'endroit où avait été construit le garage d'avion en 1943 »[79] (figure 23). Plusieurs compagnies se sont aussi succédé, entre autres, l'Aéro Club du Saguenay (1953), Pine-Tree Aviation (1959), la Compagnie Lemelin Transport de Québec (1959), le Club d'Aviation du Saguenay (1960), Aviation Entreprise (1960), Lemelin Air Transport (1962) et Vol-Air (1964) et, plus récemment, Héli-Max (1983-1996-1997), L'École de parachutisme Horizon (1995), Le

[73] Bergeron, 2004, p. 21.
[74] http://aviaweb.50megs.com/F-HTML/JET-BAGOT.htm
[75] Bergeron, 2004, p. 21. « […] La compagnie *Price* a déménagé le hangar d'avions pour le transformer en entrepôt pour les rouleaux de carton sur le site du vieux moulin de carton de Jonquière, sur la Rivière-aux-Sables […]. La maison des pompes a été achetée par Jean-Louis Laprise en 1946, et déménagée sur le terrain voisin de sa résidence pour y ouvrir un restaurant […]. […]Ovide Tremblay, qui était ouvrier pour la compagnie *Ogilvie*, […] a acheté une bâtisse d'environ 12 pieds (3,6 mètres) par 24 (7,3 mètres) qui avait servi comme campement pour les travailleurs de la construction. Il l'a utilisée comme cuisine d'été. » « La bâtisse du personnel a été payée 15 000 $ par la Maison Riverin et Fils, de Chicoutimi. Le ministère de la Voirie s'est porté acquéreur de la route qui relie l'aéroport à la route principale au coût de 12 000 $. » (Bergeron, 2013, pp. 258 à 260).
[76] Aucune photo de ce bâtiment ne semble disponible. La station de pompage aurait été construite après les autres bâtiments longeant la route de l'aéroport, car elle n'apparaît pas sur la photo aérienne de 1942.
[77] *Progrès du Saguenay*, le 9 août 1946, p. 5; tiré de Bergeron, 2013, pp. 247 et 248.
[78] Bergeron, 2013, chapitre 13.
[79] Bergeron, 2013, p. 278.

Centre aéronautique du Fjord (1995 à 1998) et Abordair (1993-1999)[80]. Certains, comme Murdoch, ont construit des bâtiments sur le site (figure 24), alors que d'autres logeaient dans des locaux à l'extérieur de l'aéroport.

Figure 23 : Garage Murdoch en 1968. *(Source : http://www.aeroport75cyrc.com/)*

[80] Bergeron, 2013, chapitre 13.

Figure 24 : Garage de club d'aviation privé (S2-2), en 1978, le long du chemin du Volair. *(Source : http://www.aeroport75cyrc.com/)*

En 1968, Le Centre québécois de formation aéronautique (CQFA)[81], chapeauté par le Cégep de Chicoutimi[82], a établi une école de pilotage à l'aéroport de Saint-Honoré. Les installations de l'école comprennent alors un bâtiment administratif et deux hangars (figures 25 à 27). L'école offre des formations « dans plusieurs domaines tels : pilote vérificateur agréé, gestion des ressources du poste de pilotage, entraînement en vol de l'équipage, anglais international de l'aviation, transport de marchandises dangereuses, évitement de CFIT, vol à haute altitude, communications entre la cabine et le poste de pilotage, communications en situation d'urgence, procédures MNPS/RVSM », etc[83]. Les activités du centre se poursuivent encore aujourd'hui.

[81] L'appellation de Centre québécois de formation aéronautique (CQFA) fut donnée officiellement en 1983. Bergeron, 2013, p. 342.
[82] Encyclopédie canadienne, https://www.thecanadianencyclopedia.ca/fr/article/saint-honore
[83] http://www.cqfa.ca/pro/index.php?lng=Fr

Figure 25 : Photo aérienne des installations du CQFA vers 1970 (secteur 1). *(Source : Musée de la Défense aérienne / BFC Bagotville)*

Figure 26 : Le pavillon Laliberté du CQFA et la tour de contrôle de Transport-Canada à l'aéroport de Saint-Honoré [ca 1970], secteur 1. *(Source : Archives CQFA, tiré de Bergeron, 2013, p. 344)*

Figure 27 : Bâtiment d'administration et hangars du CQFA, vers 1972. *(Source : http://www.aeroport75cyrc.com/)*

« Après douze ans d'existence, le cégep de Chicoutimi décida, en décembre 1979, de revoir la gestion et le fonctionnement de l'école »[84], ce qui amena la construction de nouvelles installations.

> *La construction en 1981 du garage nº 3 d'une superficie de 13 000 pieds carrés (1300 mètres carrés) [a permis] d'avoir un nouvel atelier d'entretien (figure 28). L'année suivante, une nouvelle aile fut ajoutée au Pavillon Laliberté où se trouvent des vestiaires, des salles de cours et les bureaux administratifs […]. [Puis], en 1990, on assist[ait] à la construction d'une nouvelle aile abritant un laboratoire de démonstration, une salle d'entraînement et des locaux de classes*[85] (figure 29).

Figure 28 : Les installations du CQFA et la tour de contrôle de Transport-Canada à l'aéroport de Saint-Honoré, 1982. Le garage no 3 est indiqué par une flèche. *(Source : Archives CQFA, tiré de Bergeron, 2013, p. 336)*

[84] Bergeron, 2013, p. 341.
[85] Bergeron, 2013, p. 342.

Figure 29 : Les installations du CQFA et la tour de contrôle érigée en 2006 (2013). *(Source : http://www.aeroport75cyrc.com/)*

« […] En 1977, l'école de vol à voile Région-Est du Canada (EVVRE) des cadets de l'air [fut] créée […]. […] Dès sa première année d'opération en 1978 », les exercices de vol furent basés à l'aéroport de Saint-Honoré. « L'école accueill[ait] des cadets provenant de tout le Québec et de l'est de l'Ontario, [et avait] comme mandat d'assurer la formation des jeunes cadets au pilotage de planeurs (vol à voile aussi appelé « vol pur ») et également au pilotage d'avions motorisés. » En 1996, l'école de vol à voile a été transférée à l'aéroport de Saint-Jean-sur-Richelieu. « Toutefois, la firme Exact-Air de Saint-Honoré continue encore aujourd'hui de former chaque année une vingtaine de cadets pour le pilotage d'avions motorisés »[86].

Fondée en 1983, la compagnie Exact Air débuta ses opérations dans les locaux du club d'aviation du Saguenay et pris la relève d'Excel Air qui venait de faire faillite. « En plus des vols réguliers, [la compagnie] offre des services de cartographie aérienne, de patrouille de feux, de photo aérienne et de tournage […] », puis elle fonde une école de pilotage privée. « La compagnie agrandit son garage en 1992, pas au même emplacement, mais du côté sud de l'aéroport », et construit deux nouveaux garages pour ses opérations, s'ajoutant à celui érigé en 1982 (figure 30)[87].

[86] Bergeron, 2013, p. 304.
[87] Bergeron, 2013, pp. 301-302.

En 1988, un bâtiment fut construit pour Air Focus Inc. et Ailes dynamiques, une entreprise « […] spécialisée dans la photographie, la télédétection et les équipements aéroportés (photo aérienne, numérique, visible, et infrarouge) »[88].

« En 2000, Airmedic est apparu dans le domaine de la santé à titre d'ambulance aérienne » et établit son siège social à Saint-Honoré. Elle occupera « les édifices qui appartenaient autrefois à la Société de conservation, puis à la Compagnie Abordair »[89].

[88] Bergeron, 2013, p. 316.
[89] Bergeron, 2013, p. 313.

Figure 30 : Plan des propriétaires de bâtiments à l'aéroport de Chicoutimi-Saint-Honoré en 2020. *(Source : Réalisé par la Direction de la géomatique pour le Service de la sécurité civile, MTQ, 23 janvier 2020)*

7.4 La gestion de l'aéroport

En 1959, des démarches furent entamées pour procéder à la municipalisation de l'aéroport de Saint-Honoré[90]. Après une longue saga, le 1er décembre 1966, l'aéroport passa sous la juridiction du Ministère des Transports et Communications et c'est le Service aérien du Québec qui en assuma la gestion. L'année suivante, le 22 novembre, le gouvernement décida d'en devenir l'unique propriétaire[91]. En 1970, une nouvelle tour de contrôle fut construite. Jean-Paul Audet, à titre de préposé à l'aéroport, occupa une « roulotte » installée tout près de la tour[92]. En 1971, on aménagea un système de balises lumineuses sur les pistes, puis, en 1974, la piste principale fut agrandie de 800 pieds (244 mètres), passant à une longueur de 6000 pieds (1830 mètres)[93]. En 1983, un garage-atelier fut ajouté et « en 1985, le premier service officiel du Service des incendies de l'aéroport fut mis en place »[94]. En 1990, l'aéroport devint officiellement « Aéroport Chicoutimi / Saint-Honoré »[95] et cette même année on a procédé à la réfection de la voie de circulation Alpha[96]. « Dans les années 1990, un comité [fut] créé afin de voir au développement de l'aéroport »[97]. Malgré l'ajout de nouvelles infrastructures et la réfection des pistes, l'aéroport conserve toujours sa configuration implantée lors de la Deuxième Guerre mondiale (figure 31).

Figure 31 : Vue aérienne de l'aéroport de Chicoutimi/Saint-Honoré en 2015. *(Source : https://www.lesailesduquebec.com/aeroport-de-chicoutimisaint-honore-75-ans-daviation-a-saint-honore/*

[90] Bergeron, 2013, p. 291.
[91] Bergeron, 2013, pp. 285 -287.
[92] Bergeron, 2013, p. 314.
[93] Bergeron, 2013, p. 316, (*Le Quotidien*, 14 novembre 1974).
[94] Bergeron, 2013, p. 314. En 1999, Transports-Québec ferme le département d'incendie et vend ses équipements à la Municipalité. Bergeron, 2013, p. 315.
[95] *Minutes de la municipalité*, 4 juin 1990, dans Bergeron 2013, p. 316.
[96] Bergeron, 2013, p. 316.
[97] Bergeron, 2013, p. 315.

8. Caractéristiques physiques et environnementales

8.1 Évolution géomorphologique et environnementale

> *Lors de son optimum au Wisconsinien supérieur, vers 18000 ans BP, l'Inlandsis laurentidien était constitué de trois grands dômes coalescents lesquels occupaient l'ensemble du Québec ainsi qu'une partie du Canada et des États-Unis […]* [98]*. À cette période, une épaisseur de glace pouvant atteindre localement plus de 3 km recouvrait le Québec et seuls quelques sommets émergeaient de l'inlandsis pour former des nunataks*[99]*. Au cours de son passage, cette immense masse de glace a façonné le substrat rocheux du Bouclier canadien puis mis en place des formes d'érosion et d'accumulation nous permettant de déterminer les différentes phases d'écoulement glaciaire qui ont prévalu lors de la dernière glaciation. Ces vestiges de la glaciation ont permis […] de conceptualiser de grands modèles d'englaciation et de déglaciation à l'échelle continentale*[100].

La période de réchauffement climatique globale suivant cette période a eu pour effet d'amorcer le retrait graduel de l'Inlandsis laurentidien vers le nord, laissant derrière lui une série de mers postglaciaires.

> *Ainsi, il y a environ 10 000 ans, un bras de mer a envahi la vallée du Saguenay et la région du lac Saint-Jean lorsqu'un front de glace a migré vers le nord. C'est ce qui a formé le golfe de Laflamme, qui a existé pendant 2000 ans, jusqu'à 8000 ans avant aujourd'hui*[101].

> *Au maximum de l'envahissement marin des basses terres du Saguenay – Lac-Saint-Jean, la mer de Laflamme se divisait en un sous-bassin « Est » et un sous-bassin « Ouest » correspondant respectivement aux basses terres du Haut-Saguenay entre les seuils du Cap Éternité et de Kénogami, et à celles du Lac-Saint-Jean à l'ouest du seuil de Kénogami. Ces deux bassins étaient reliés entre eux et avec la mer de Goldthwait essentiellement par des « détroits » profonds qui traversaient ces deux seuils et qui sont maintenant occupés par la rivière Saguenay et le fjord du Saguenay*[102].

Trois millénaires plus tard, les glaces ne couvraient plus que 70 000 km^2 de l'Ungava, alors qu'une hausse de température de 1 à 2 degrés de plus lors de la saison estivale se fit remarquer comparativement à aujourd'hui. Le pin blanc et la pruche avaient envahi la faune du Québec méridionale tout comme ce fut le cas dans les provinces de l'est[103]. On

[98] « À son extension maximale, vers 18 ka 14C BP (21,4 cal ka), 1 'Inlandsis laurentidien s'étendait jusqu'aux limites de l'état Wisconsin aux États-Unis. » Dyke et Prest, 1987 dans Leduc, 2016, p. 140.
[99] Occhietti et al, 2011. Des nunataks sont des « montagnes ou pitons rocheux s'élevant au-dessus de la glace des inlandsis, des champs de glace ou des calottes glaciaires »; https://fr.wikipedia.org/wiki/Nunatak
[100] Andrews, 1978 ; Dyke et Prest, 1987 ; Dyke, 2003 ; Dyke, 2004.
[101] https://ici.radio-canada.ca/nouvelle/753570/mer-goldthwait-mer-champlain-glaciation-fleuve-saint-laurent
[102] Roy, et al, 2011, 2.1.
[103] Richard et Grondin, 2009, p.7.

dénombrait également beaucoup plus de bouleau blanc dans les pessières et les sapinières mésiques qu'aujourd'hui[104].

La période de 6000 ans AA à 4000 ans AA fut marquée également par la transgression laurentienne[105]. Bernatchez (2003)[106] considère que cette transgression marine s'est produite en deux phases, soit lente dans un premier temps, mais qui s'est accentuée considérablement jusqu'à 4300 ans AA[107]. S'effectuant sur deux millénaires, elle va atteindre à son maximum une amplitude verticale de 12 m et continue encore aujourd'hui sa régression[108].

C'est également autour de 4000 ans que les terres du Québec furent complètement libérées des glaciers même si certaines zones côtières du nord demeurent submergées, car elles sont encore assujetties au relèvement isostatique. La diminution de certaines espèces comme le noyer cendré, le tilleul d'Amérique et des caryers dans les érablières méridionales démontre un refroidissement du climat qui s'est étendu à toute l'Amérique du Nord. On note également une hausse du bouleau jaune même si le pin blanc est demeuré important[109].

Pendant le refroidissement du Petit Âge Glaciaire qui s'est produit au courant des deux derniers millénaires, on remarque un accroissement de l'épinette rouge[110]. La présence du bouleau jaune demeure, mais il y a une diminution de l'érable et du hêtre[111]. Néanmoins, ce dernier va s'accroître avec la hausse de la température, mais moins rapidement que l'érable à sucre. De ce fait, il semble que la recrudescence du hêtre dans les érablières à sucre aujourd'hui démontre un retour à la normale des températures[112]. Cela refléterait principalement le réchauffement qui a suivi le Petit Âge Glaciaire (après 1850), notamment le réchauffement hivernal[113].

8.2 Région hydrographique

Le territoire de Saint-Honoré est situé dans la région hydrographique du Saguenay–Lac-Saint-Jean (06) et fait partie du bassin versant de la rivière Saguenay. Exploitant une série de fractures du socle rocheux orientée nord-sud, le réseau hydrographique de la rivière Saguenay :

> *… est souligné par le cours d'une trentaine de rivières importantes […]. La surface aquatique occupe 10 % du territoire avec plus de 200 000 petits et*

[104] Richard et Grondin, op cit. p.6.
[105] Ibrahim, 2011, p.22. La transgression marine est « une avancée lente et relative de la mer due à une remontée du niveau marin, pouvant être combinée à une érosion du rivage ou un affaissement tectonique »; https://www.larousse.fr/dictionnaires/francais/transgression/79136
[106] Bernatchez, 2003.
[107] Op cit, Bernatchez, p, 211.
[108] Op cit, Ibrahim, p. 22.
[109] Richard et Grondin, p.7
[110] Richard et Grondin, p.8
[111] Richard et Grondin, p.8
[112] Richard et Grondin, p.8
[113] Richard et Grondin, p. 8

onze très grands plans d'eau, dont le lac Saint-Jean et les réservoirs Manicouagan et Pipmuacan[114].

Les principaux affluents de la rivière Saguenay, du côté nord, dans la région de Saint-Honoré, sont les rivières Shipshaw, à l'ouest, et Valin, à l'est (figure 32). Parmi les rivières secondaires, la rivière Caribou, à l'ouest de l'aéroport est à souligner (figure 33).

La rivière Shipshaw prend sa source au barrage du lac Pamouscachiou lequel est intégré au réservoir Pipmuacan, dans le territoire non organisé du Mont-Valin, au sein de la municipalité régionale de comté du Fjord-du-Saguenay. [La rivière coule] dans le territoire non organisé de Mont-Valin, dans Saint-David-de-Falardeau, dans Saint-Honoré et dans la ville de Saguenay et […] se déverse sur la rive Nord de la rivière Saguenay au niveau du village de Saint-Jean-Vianney [115].

À la rencontre de la rivière Shipshaw, la rivière Saguenay se divise en deux bras. « Sur le cours d'eau nord, on retrouve la centrale hydroélectrique de Shipshaw et, du côté sud, la centrale de Chute-à-Caron. Entre Chicoutimi et Jonquière, les deux déversoirs des barrages se rejoignent pour former »[116] la portion navigable du Saguenay. À l'est de Saint-Honoré, la rivière Valin tire sa source des Monts Valin et se déverse sur la rive nord de la rivière Saguenay dans la municipalité de Saint-Fulgence[117].

La rivière Caribou, quant à elle, prend sa source à l'embouchure d'un très petit lac situé à 1,0 km au sud-est du lac Grenon. La rivière coule à l'ouest du village de Saint-Honoré et se déverse dans la rivière Saguenay, en face de la Pointe à l'Îlet[118].

Deux plans d'eau, le lac Docteur et le lac Joly, se profilent respectivement à 1,3 et 1,5 km à l'est de l'aéroport de Saint-Honoré (figure 33 et 34).

Parmi les nombreux ruisseaux qui sillonnent le territoire environnant l'aéroport de Saint-Honoré, le ruisseau de l'Aqueduc se profile du nord au sud dans la partie sud-ouest du site de l'aéroport[119] (figure 33). Ce secteur du ruisseau fut désigné secteur 5. Situé en bordure d'une terrasse de la mer de Laflamme dans une zone non perturbée, il y réside une faible probabilité d'y découvrir des vestiges de la paléohistoire (figure 35).

---

[114] Li, et al, 2019, p.9.

[115] https://fr.wikipedia.org/wiki/Rivi%C3%A8re_Shipshaw#:~:text=La%20rivi%C3%A8re%20Shipshaw %20prend%20sa,du%20Fjord%2Ddu%2DSaguenay

[116] https://fr.wikipedia.org/wiki/Rivi%C3%A8re_Saguenay#:~:text=Sur%20le%20cours%20d'eau,il%20est%20le%20mieux%20connu

[117] https://fr.wikipedia.org/wiki/Rivi%C3%A8re_Caribou_(rivi%C3%A8re_Saguenay)#:~:text=Cette%20source%20est%20situ%C3%A9e%20du,5%2C8%20km%20%C3%A0%20l'

[118] https://fr.wikipedia.org/wiki/Rivi%C3%A8re_Caribou_(rivi%C3%A8re_Saguenay)#:~:text=Cette%20source%20est%20situ%C3%A9e%20du,5%2C8%20km%20%C3%A0%20l'

[119] La source du ruisseau n'est pas connue, mais il pourrait être une résurgence de l'aquifère présent sous le territoire de l'aéroport.

Figure 32 : Les rivières Shipshaw et Valin par rapport au site de l'aéroport de Saint-Honoré. *(Source : vgo.portailcartographique.gouv.qc.ca/mobile)*

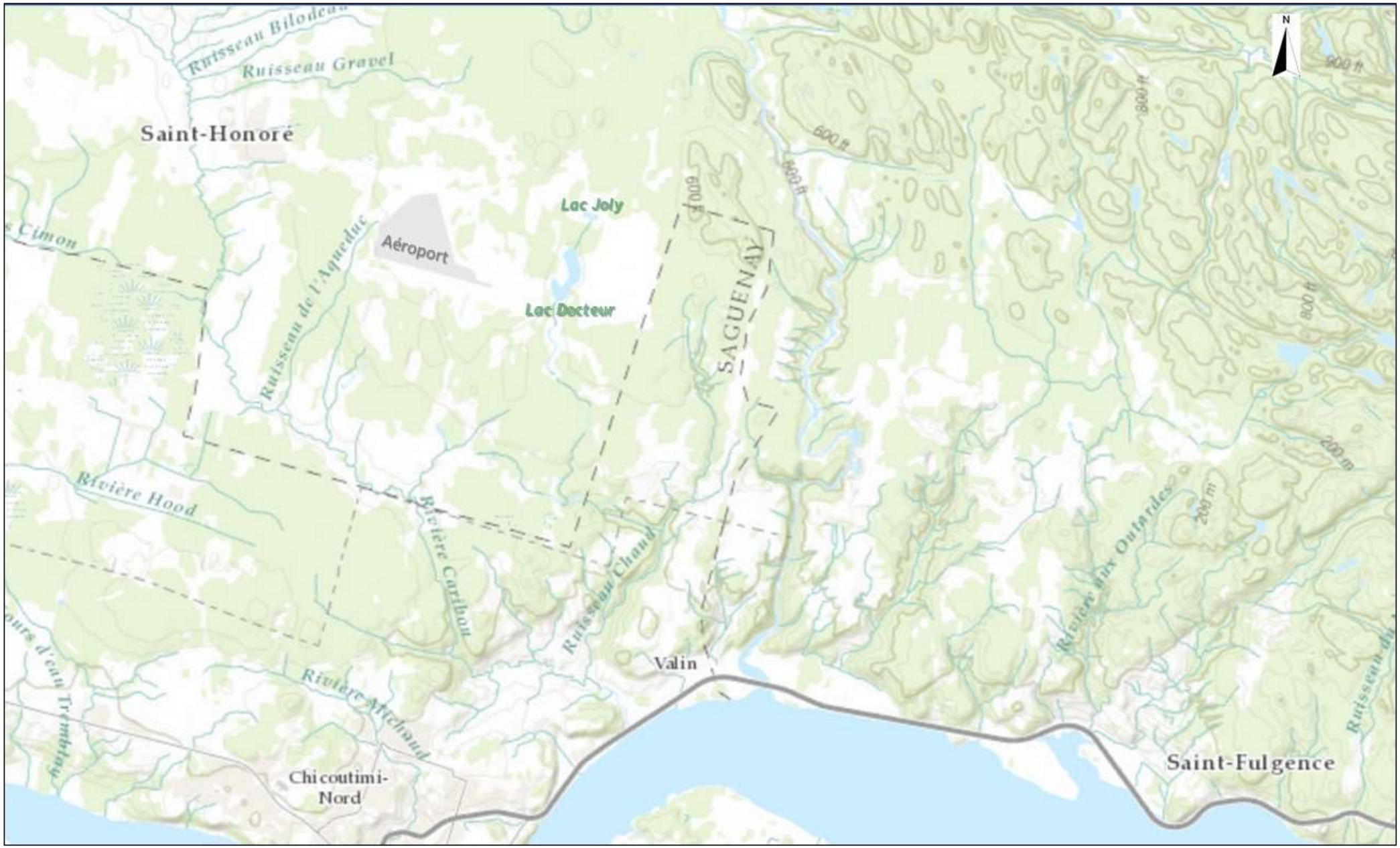


Figure 33 : Cours d'eau à proximité de l'aéroport de Chicoutimi/Saint-Honoré, incluant la rivière Caribou et le ruisseau de l'Aqueduc. Les lacs Docteur et Joly sont visibles à l'est de l'aéroport. *(Source : https://www.eodms-sgdot.nrcan-rncan.gc.ca)*

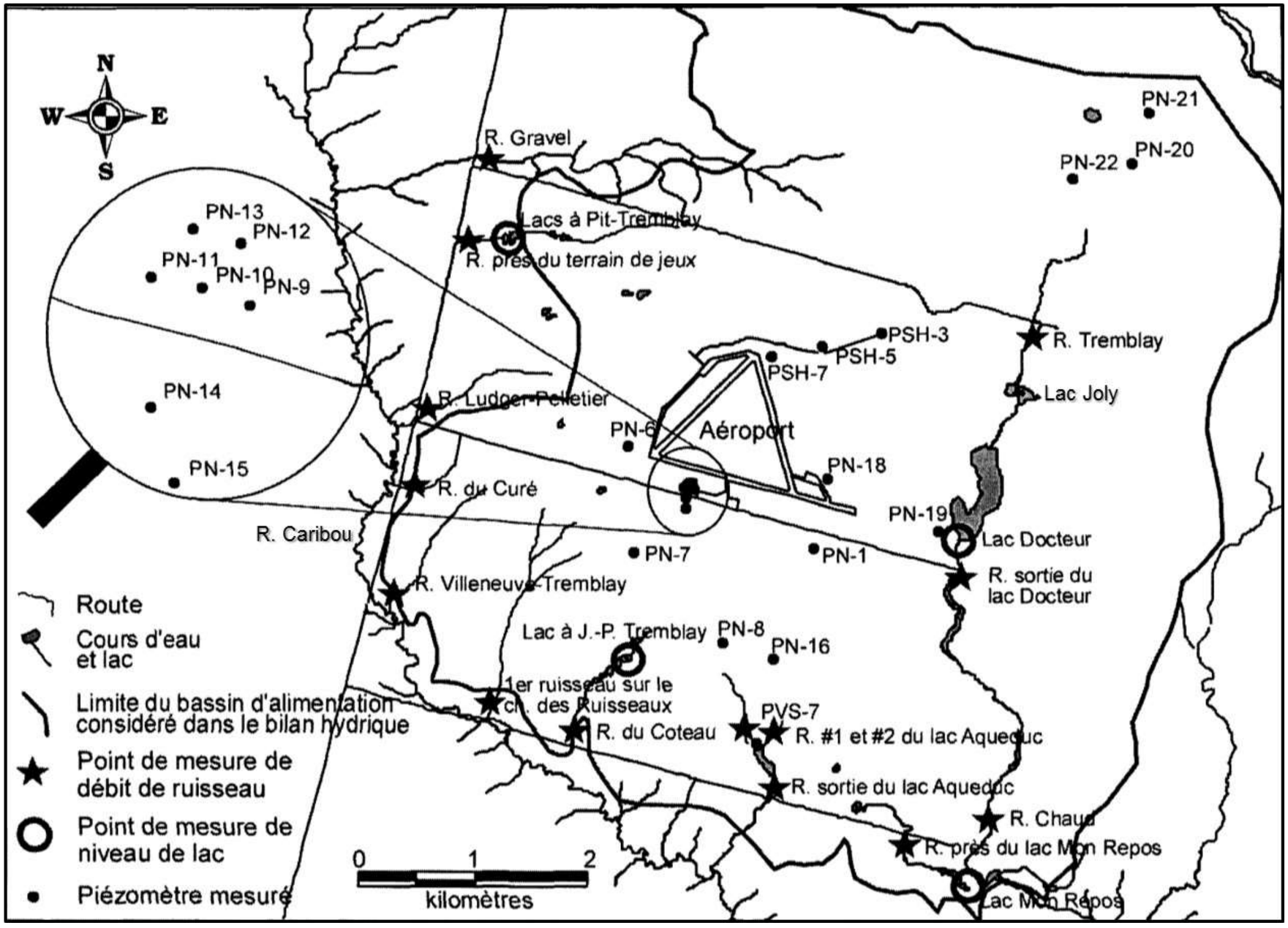


Figure 34 : Plan de l'aquifère de Saint-Honoré et des cours d'eau à proximité de l'aéroport de Saint-Honoré. *(Source : Tiré de Tremblay, 2005, figure 3.1, p. 44)*

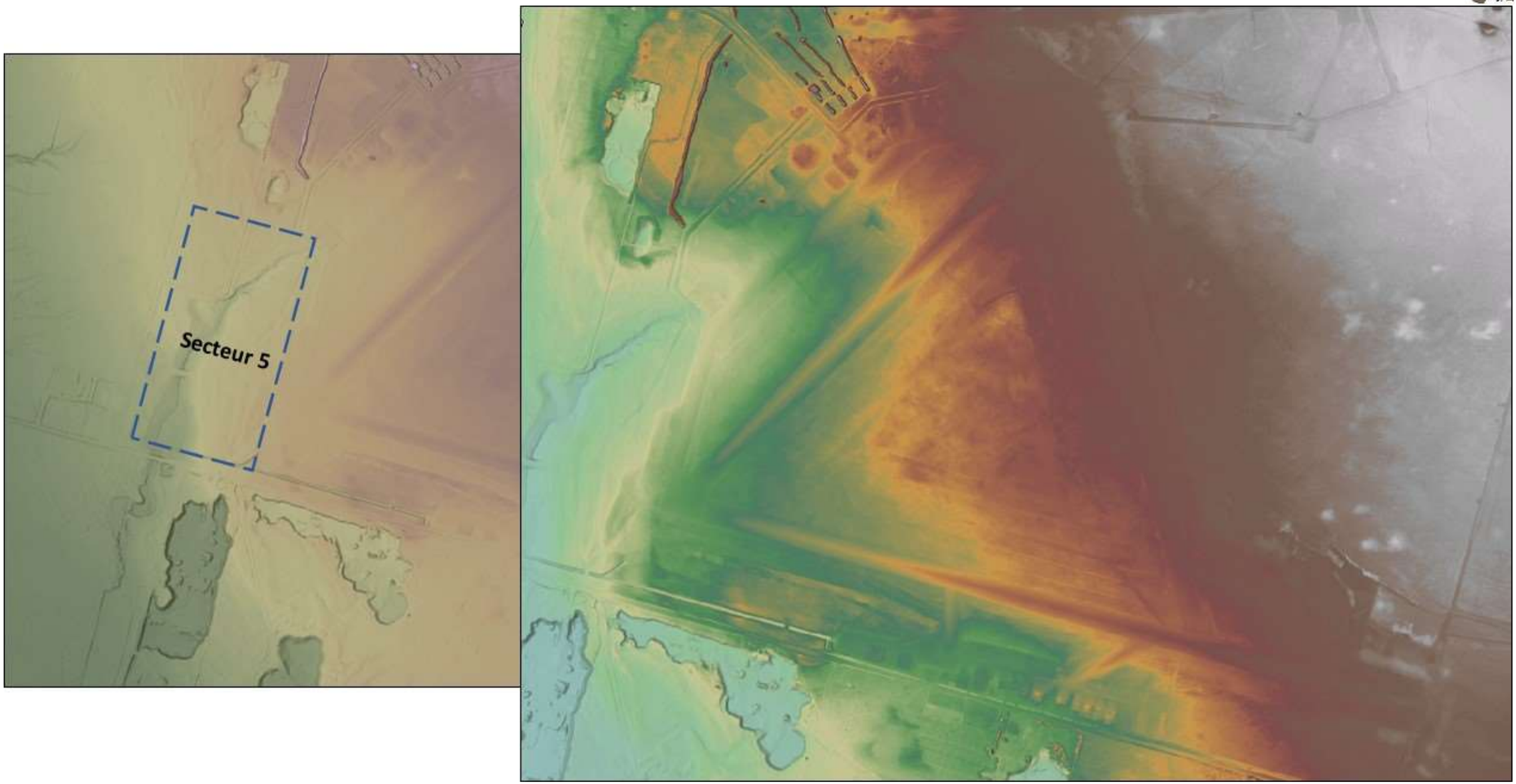


Figure 35 : LIDARS du site de l'aéroport, indiquant le relief du ruisseau de l'Aqueduc et la délimitation du secteur 5. *(Source : geoboutique.mern.gouv.qc.ca)*

8.3 Région géologique

8.3.1 Géologie générale

Saint-Honoré est localisé dans la province naturelle « *Les Laurentides centrales* », dans la région D02, intitulée la Plaine du Lac-Saint-Jean[120], et fait partie de la plate-forme du Saint-Laurent[121].

> *La province correspond aux racines d'une chaîne de montagnes mise en place il y a près d'un milliard d'années, lors de l'orogenèse de Grenville. Gneiss, anorthosite et granite dominent l'assise rocheuse. Une série de plateaux, souvent fortement disséqués en collines, se succèdent à partir du golfe du Saint-Laurent vers le nord et le nord-ouest. Leur surface sommitale passe rapidement de 400 à 700 mètres d'altitude sur une distance d'environ 150 kilomètres*[122].

Un massif important, les monts Valin, composés d'une dizaine de sommets qui surplombent le Saguenay–Lac-Saint-Jean, couvre une superficie de 6 900 km2. Son point culminant est le pic Dubuc du mont Valin qui culmine à 984 mètres. Ces montagnes marquent la limite septentrionale du graben du Saguenay[123]. « Le socle rocheux affleure souvent en alternance avec des dépôts glaciaires minces sur les plateaux et les massifs. De grandes tourbières colonisent les sables deltaïques et littoraux à la sortie des reliefs, alors que des argiles marines comblent une grande partie de la cuvette du lac Saint-Jean » où l'on retrouve un territoire de faible relief à des altitudes inférieures à 100 mètres[124].

> *Des schistes bitumineux de couleur gris-foncé ou noir recouvrent occasionnellement les calcaires de la région de Chicoutimi, notamment à Chûte-aux-Galets et dans les rangs V11 et V111 de Saint-Honoré. L'épaisseur de cette formation ne dépasse guère 25 pieds dans les cantons Simard et Falardeau. La base de l'Utica le long de la rivière Shipshaw à Chûte-aux-Galets se situe à une altitude de 550 pieds. Ceci pourrait expliquer en partie la présence de fragments de schistes dans les dépôts sableux d'où sont issues les séries de sols de la caténa Valin et du complexe de la série Saguenay*[125].

8.3.2 Les dépôts meubles

> *La partie nord du Saguenay, de Saint-Ambroise à Sainte-Rose du Nord, présente un faciès fort variable. D'abord la tectonique est différente de celle de la partie sud: en bordure du Saguenay les abrupts rocheux sont parfois à la verticale et souvent retiennent les sédiments apportés par les affluents*

[120] http://www.environnement.gouv.qc.ca/biodiversite/aires_protegees/provinces/conclusion.htm
[121] https://sigeom.mines.gouv.qc.ca/signet/classes/I1108_afchCarteIntr
[122] Li, et al, 2019, p. 9.
[123] https://fr.wikipedia.org/wiki/MontsValin#:~:text=Compos%C3%A9%20d'une%20dizaine%20de,parc%20national%20des%20Monts%2DValin
[124] Li, et al, 2019, p. 9.
[125] Raymond, 1971, pp. 15-16.

du Saguenay. L'immense delta de la rivière Shipshaw embrasse presque la totalité des paroisses de Saint-Ambroise et de Saint-Jean-Vianney et une bonne partie de Saint-David-de-Falardeau et de Saint-Honoré. Il en est ainsi des rivières Valin, à la Loutre et aux Outardes qui, au nord-ouest de Saint-Fulgence, ont étalé des sédiments limono-sableux.

Dans la zone de sols argileux d'origine marine, soit à Chicoutimi-Nord, soit à Saint-Fulgence, on ne rencontre pas cette continuité texturale désirée dans l'établissement de sols caténaires.

Dans « l'enclave » de Saint-Honoré, des dépôts organiques d'importance relative occupent une superficie appréciable de Saint-Honoré et de Chicoutimi-Nord. Ces dépôts reposent soit sur argile calcaire, soit sur formation rocheuse calcaire (figure 36). À Saint-Ambroise et à Saint-Jean-Vianney les tourbières où les terrains organiques reposent généralement sur sables. Le canton Bégin, au nord de Saint-Ambroise, offre un paysage irrégulier et difficile d'identification: limons et argiles lités, dépressions organiques petites et multiples, affleurements rocheux arrondis, bas, et parfois recouverts d'un mince manteau de dépôts glaciaires; bref, tout ce qui paraît être la limite supérieure de la submergence marine avec forte hésitation dans la sédimentation d'éléments très fins. Les sols des paroisses de Boileau et de Ferland sont surtout issus de tills podzolisés, mais contenant des fragments de roches calcareuses effervescentes[126].

Le portrait pédologique régional est présenté à la figure 37.

[126] Raymond, 1971, pp. 16-17.

Figure 36 : Profil d'un sol organique sur argile calcaire (Saint-Honoré). *(Source : Raymond, 1971, planche X-A)*

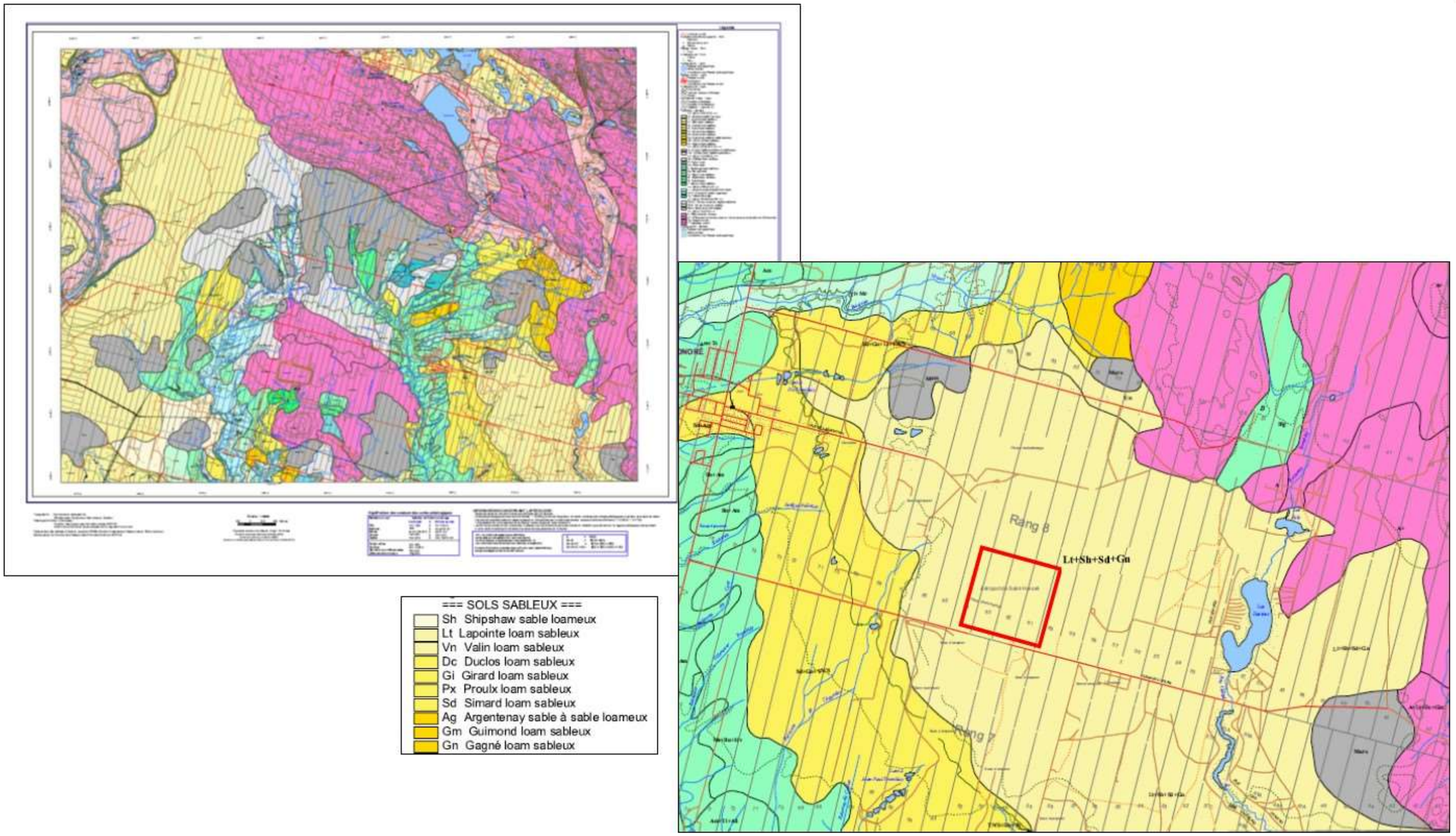


Figure 37 : Carte pédologique avec un encart du secteur de l'aéroport de Saint-Honoré (en rouge) où les sols meubles sont constitués de loams sableux. *(Source : Institut de recherche et de développement en agroenvironnement, feuillet 22D11102, 2009)*

8.4 Les écosystèmes

Le secteur de Saint-Honoré est situé dans la région écologique 4e (Plaine du lac Saint-Jean et du Saguenay) et dans la province naturelle D (Laurentides centrales) selon le cadre écologique de référence du Québec (CERQ)[127].

8.4.1 La végétation

La région est :

> *[…] colonisé[e] par des forêts mélangées […] composées de diverses espèces. Certaines, telles que le bouleau jaune, l'érable à sucre, le frêne noir, le hêtre à grandes feuilles, l'épinette rouge et le thuya, avoisinent la limite de leur aire de distribution. […].*
>
> *Les peuplements de pins gris dominent le paysage en raison, notamment, du relief peu accidenté, des dépôts de texture grossière et des feux répétés par le passé. Les coupes effectuées aujourd'hui dans les secteurs où il y a présence de peupliers favorisent toutefois l'expansion de ces derniers. Il en est de même des stations où le relief est plus accidenté. On assiste alors graduellement à une diminution du pin gris et à une augmentation des feuillus intolérants, surtout dans les secteurs où les sables sont plus fins. L'érable rouge occupe les milieux argileux, les buttes rocheuses de dépôt très mince et les coteaux où le dépôt est épais et le drainage, mésique. Les sapinières à bouleau jaune sont rares et sont surtout confinées aux limites de la région, là où le relief plus accidenté. Elles avoisinent ainsi le domaine bioclimatique de la sapinière à bouleau blanc. Les stations de drainage hydrique à proximité de lacs et de cours d'eau sont colonisées par la frênaie noire à sapin, parfois par la cédrière à sapin ou par l'ormaie à frêne noire. Les cuvettes sont pour leur part habitées par les peuplements d'épinettes noires*[128].

Sur le plan floristique, la particularité régionale la plus connue est le bleuet, dont deux espèces se retrouvent en région : le *vaccinium angustrifolium* et le *vaccinium myrtilloides*. « Le bleuet pousse un peu partout, mais plus facilement dans les zones soumises au défrichement et dans les brûlis »[129].

8.4.2 La faune

> *Dans la partie septentrionale de la province naturelle, le lynx du Canada, la martre d'Amérique, le campagnol des rochers et le caribou des bois peuvent être considérés comme des mammifères terrestres représentatifs de la province naturelle, tout comme le mésangeai du Canada y est pour ce qui est oiseaux. L'omble de fontaine, le doré jaune et le saumon de l'Atlantique*

[127] https://www.environnement.gouv.qc.ca/biodiversite/cadre-ecologique/rapports/provinces-naturelles.pdf, p. 9
[128] Guide de reconnaissance des types écologiques, ministère des Ressources naturelles, de la Faune et des Parcs, 2003, p. 2.7.
[129] Troestler, 2002, Encyclobec.

au sud, le grand brochet au nord et la ouananiche dans le lac Saint-Jean abondent dans les eaux de la province naturelle[130].

[130] Li, et al, 2019, p.9.

9. Analyse du potentiel archéologique

9.1 Présentation de l'aire d'étude

L'ensemble de la propriété de l'aéroport Chicoutimi/Saint-Honoré a été examinée dans le cadre de l'analyse du potentiel archéologique (figure 2). À l'intérieur de ces limites, quatre (4) secteurs d'intérêt, identifiés préalablement par le Ministère des Transports (figure 3), sont susceptibles de faire l'objet de travaux de réfection. La majorité des vestiges présumés occupe ou traverse ces quatre secteurs.

9.2 Les vestiges de présence autochtone (paléohistorique et historique)

La confirmation d'une occupation autochtone, paléohistorique ou historique, dans l'aire d'étude n'a pu être établie. Situé en bordure d'une terrasse de la mer de Laflamme dans une zone non perturbée, le secteur du ruisseau de l'Aqueduc présente une faible probabilité d'y découvrir des vestiges de la paléohistoire. Par ailleurs, la découverte d'objets hors contexte demeure une possibilité.

9.3 Les vestiges eurocanadiens antérieurs à la construction de l'aéroport en 1942

Aucune donnée ne permet de confirmer une occupation eurocanadienne du secteur à l'étude avant la construction de l'aéroport. Le potentiel d'en retrouver des traces est estimé de faible à nul.

9.4 Les vestiges associés à la construction et à l'opération de l'aéroport en 1942

La presque totalité des vestiges archéologiques susceptibles de se trouver dans l'aire d'étude est associée à la construction et à l'opération de l'aéroport. La superposition des plans et des photographies aériennes au plan actuel du site a permis de localiser les vestiges aujourd'hui disparus (figure 38). Ceux-ci sont décrits sous forme de tableau à l'annexe 2. Chaque vestige porte un identifiant permettant de faire le lien entre le tableau et les plans de localisation.

Le tableau résume les principales caractéristiques de chaque vestige, leur datation, leur état connu ou présumé, leur potentiel archéologique, leur association historique et les interventions proposées. Seuls les constructions et aménagements mis en place en 1977 ou avant, incluant celles disparues depuis cette date, sont pris en compte dans l'étude. En ce qui a trait aux constructions permanentes mises en place après 1977 qui sont toujours debout, leur valeur archéologique est faible. S'il est important de documenter les traces associées à leur présence (services et autres) lors de tous travaux sur le site (pour bien cerner toutes les occupations du lieu), celles-ci ne font pas l'objet d'une intervention ciblée dans le cadre de la présente étude de potentiel archéologique. Les bâtiments mis en place après 1977 sont identifiés sur les plans polyphasés sectoriels suivants.

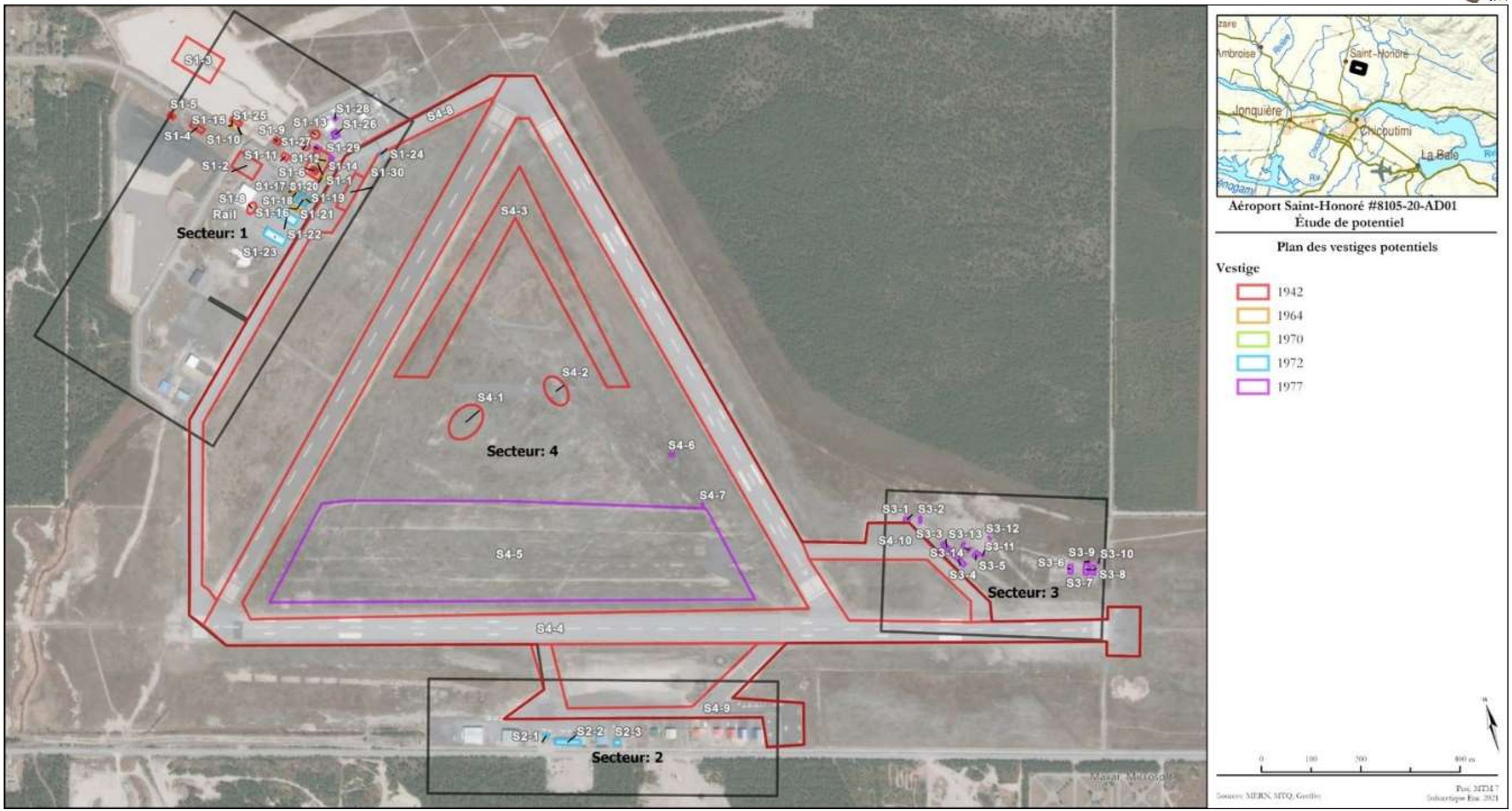


Figure 38 : Plan global des vestiges présumés mis en place en 1977 ou avant sur le site de l'aéroport Chicoutimi/Saint-Honoré.

9.5 Les vestiges potentiels par secteur

9.5.1 Secteur 1

Lieu d'aménagement des premiers bâtiments et services reliés à l'opération de l'aéroport de Saint-Honoré durant la Deuxième Guerre mondiale et centre opérationnel névralgique de l'aéroport, le secteur 1 comporte un intérêt archéologique élevé. Plusieurs générations de bâtiments se sont succédé dans ce secteur (figures 39 et 40).

Figure 39 : Plan polyphasé 1942-2017, secteur 1. *(Sources : MTQ, Direction de l'Environnement, 25 mars 2020)*

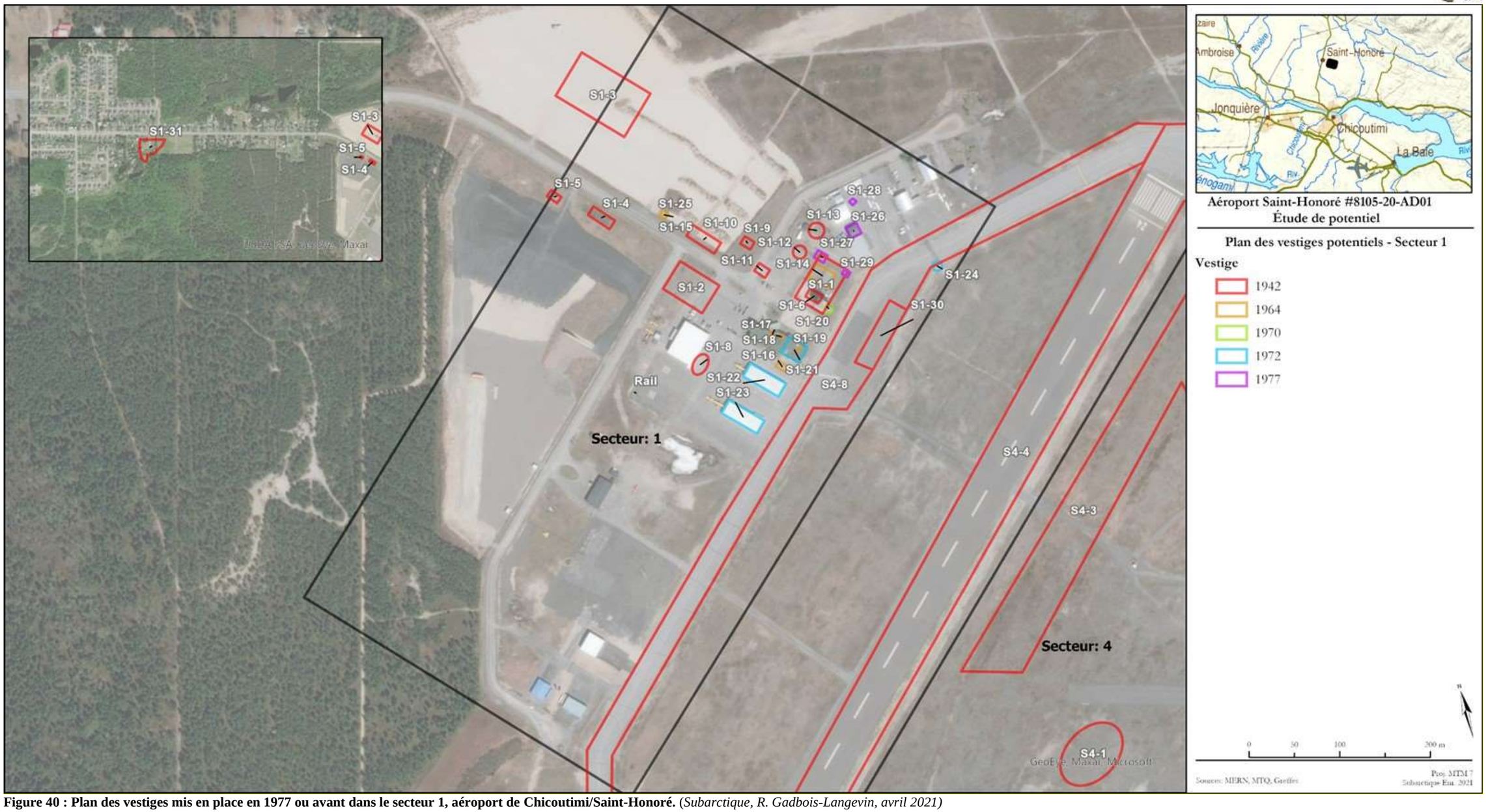


Figure 40 : Plan des vestiges mis en place en 1977 ou avant dans le secteur 1, aéroport de Chicoutimi/Saint-Honoré. (*Subarctique, R. Gadbois-Langevin, avril 2021)*

9.5.1.1 La route de l'aéroport

Présent dès l'aménagement de l'aéroport en 1942, ce chemin public faisait le lien entre ce dernier et le village de Saint-Honoré qui constituait un point de service essentiel lors de l'aménagement de l'aéroport et de son fonctionnement ultérieur.

> *En juillet 1942, le secrétaire de l'Air, James A. Sharpe, commandant d'escadre pour le ministère de la Défense nationale pour l'Air , [avait acheminé une demande] au ministère des Transports pour construire une route d'environ deux milles (3,2 kilomètres) entre la municipalité et l'aéroport, au coût de 4 000* $[131] (figures 41 à 43).

Après la fermeture de l'aéroport en 1946, « le ministère de la Voirie s'est porté acquéreur de la route […] au coût de 12 000 $ »[132]. Un segment du chemin est localisé sur le terrain aéroportuaire (secteur 1). Les photos du site datant du début des années 1940, indiquent que le chemin était en terre battue. L'ajout d'un revêtement bitumineux semble avoir eu lieu après la fermeture de l'aéroport en 1945 (avant 1964). Le chemin existe toujours selon son tracé d'origine.

[131] Archives nationales du Québec, Fonds Société historique du Saguenay. Lettre du ministère de l'Air, lettre du 8 juillet 1942; tiré de Bergeron, 2013, p. 251.
[132] Bergeron, 2013, p. 260.

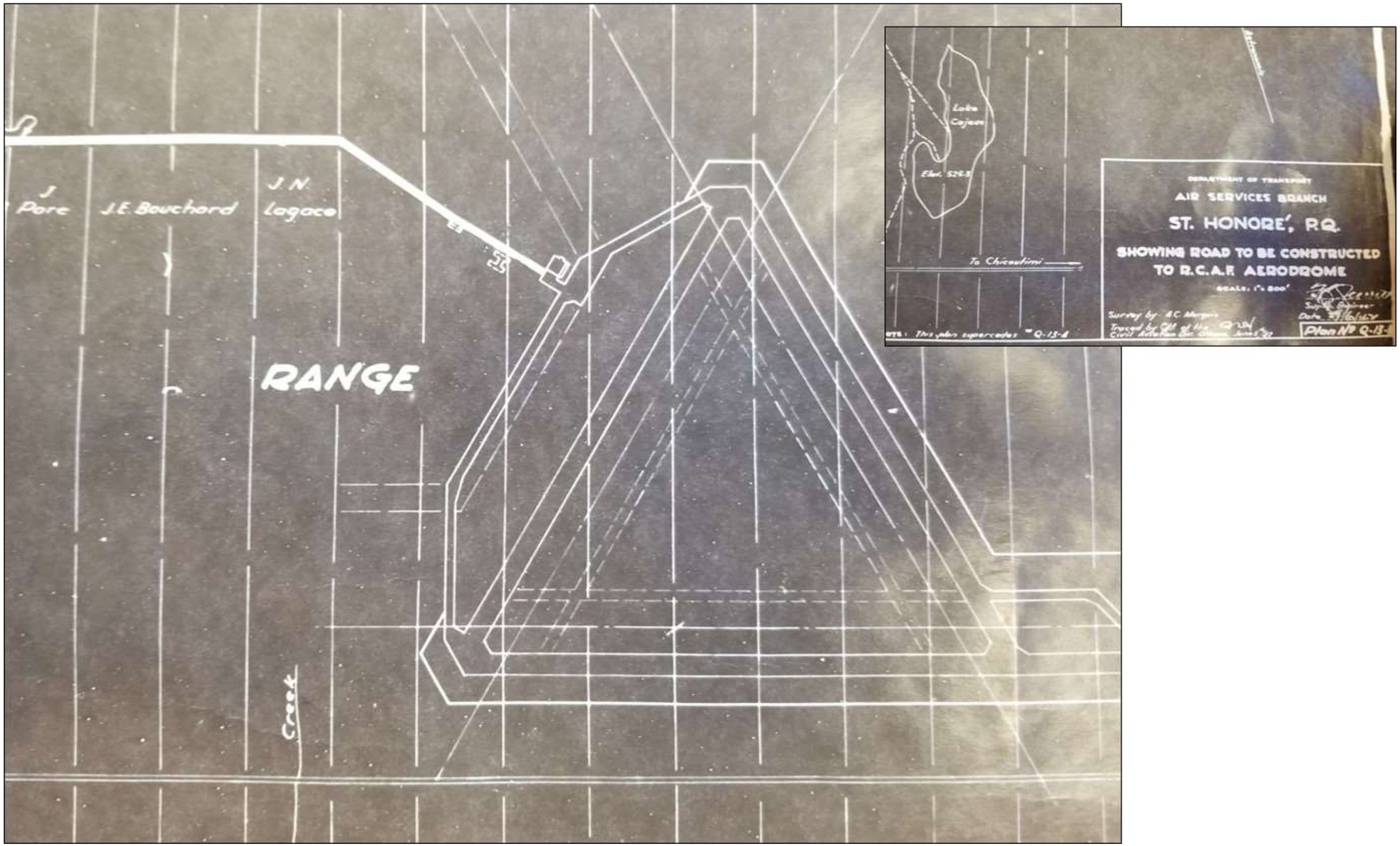


Figure 41 : Extrait d'un plan de l'Air Services Branch, indiquant la portion du chemin vers le village situé sur le site de l'aéroport. *(Source: Air Services Branch, St Honoré, P.Q. Showing Road to be Constructed to R.C.A.F. Aerodrome, Q-13-4, June 5th/42, Défense nationale, direction de l'aéroport de Saint-Honoré)*

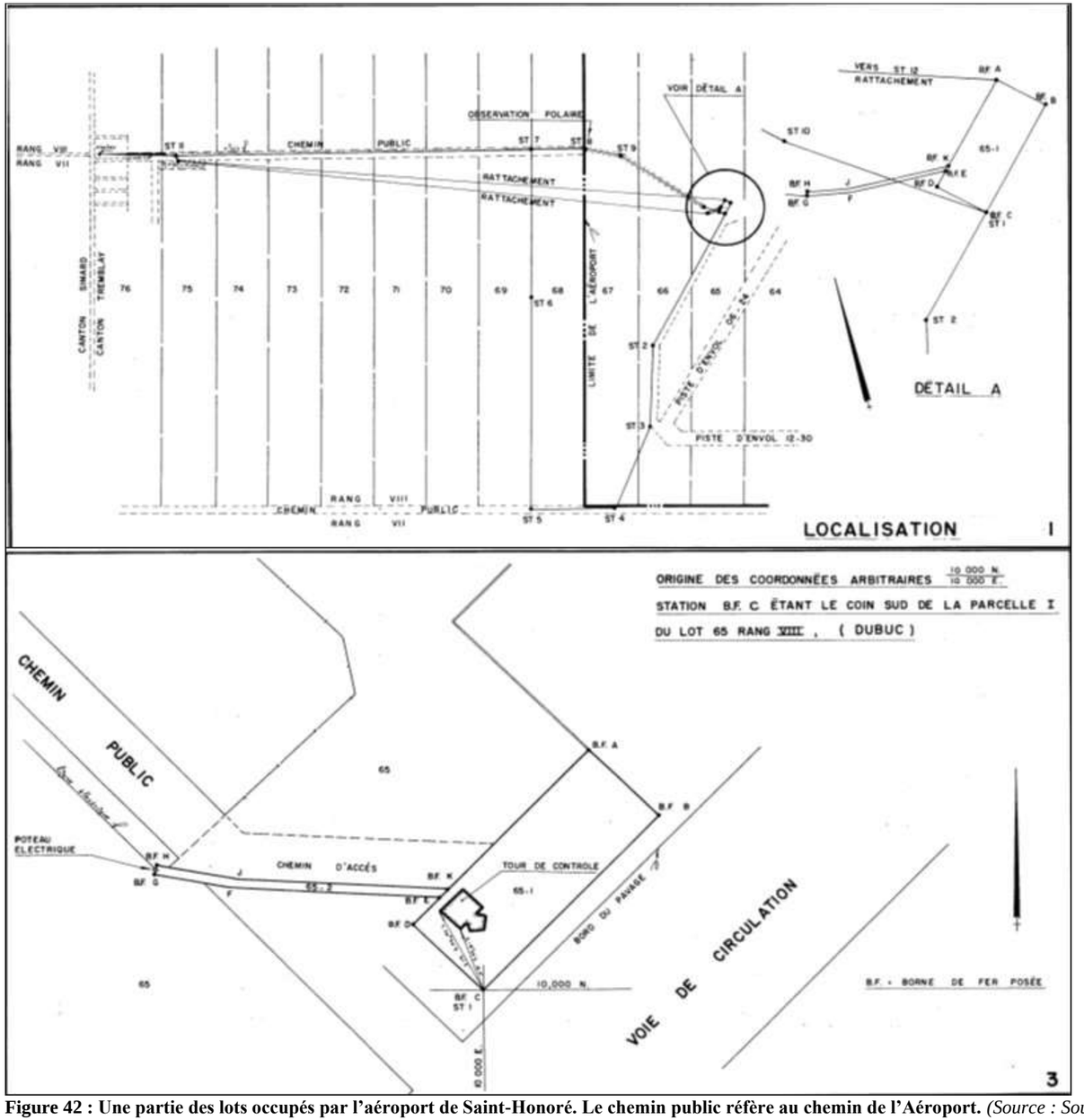


Figure 42 : Une partie des lots occupés par l'aéroport de Saint-Honoré. Le chemin public réfère au chemin de l'Aéroport. *(Source : Source : Martineau, Dossiers 12474/35-A et 23459/30-T, sec. 2, plan no M-3726CA10T013_13_1, 19 mai et 14 juillet 1971)*

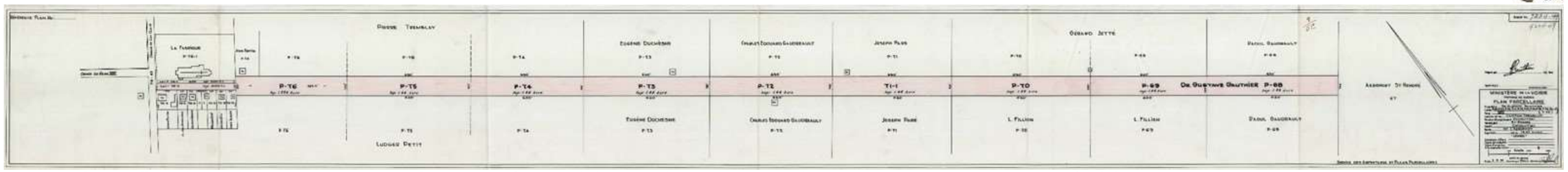


Figure 43 : Plan parcellaire d'une section de la route de l'aéroport de Saint-Honoré, entre la limite du terrain de l'aéroport et le village. *(Source : Ministère des Transports, Ministère de la Voirie 7-9-50)*

Les vestiges potentiels sont listés ci-dessous, par période (voir la figure 40).

1942-1946 :

- Hangar pour avions et tour de contrôle (S1-1)
- Caserne (édifice h) (S1-2)
- Station de pompage [Bâtiment des pompes et réservoirs] (S1-10)[133]
- Garage pour véhicules automobile (S1-4)
- Grange ou hangar (S1-5)
- Base d'éclairage (S1-8)
- Dépendances non identifiées (S1-3, S1-9 à S1-13)
- [Aire de stationnement d'avions] (S1-30)
- Camps d'ouvriers (S1-31)
- Route de l'aéroport

Les fondations des bâtiments suivants sont visibles en surface : un ancien hangar pour avions (S1-1) (figure 44), une station de pompage et monticule abritant les réservoirs (S1-10) (figures 45 et 46) et un garage pour véhicules automobiles (S1-4) (figure 47). Ces vestiges sont concentrés près du centre opérationnel actuel de l'aéroport, le long de la route entre l'aéroport et le village de Saint-Honoré (figure 48).

[133] L'emplacement du bâtiment des pompes correspond également aux vestiges S1-15 (1964) et S1-25 (1972), mais comme le bâtiment des pompes a été déménagé suivant la fermeture de l'aéroport à la fin de la Deuxième Guerre mondiale (*Progrès du Saguenay*, le 9 août 1946, p. 5), les vestiges S1-15 et S1-25 sont une (ou des) nouvelle construction qui a peut-être été érigée sur la fondation de la station de pompage.

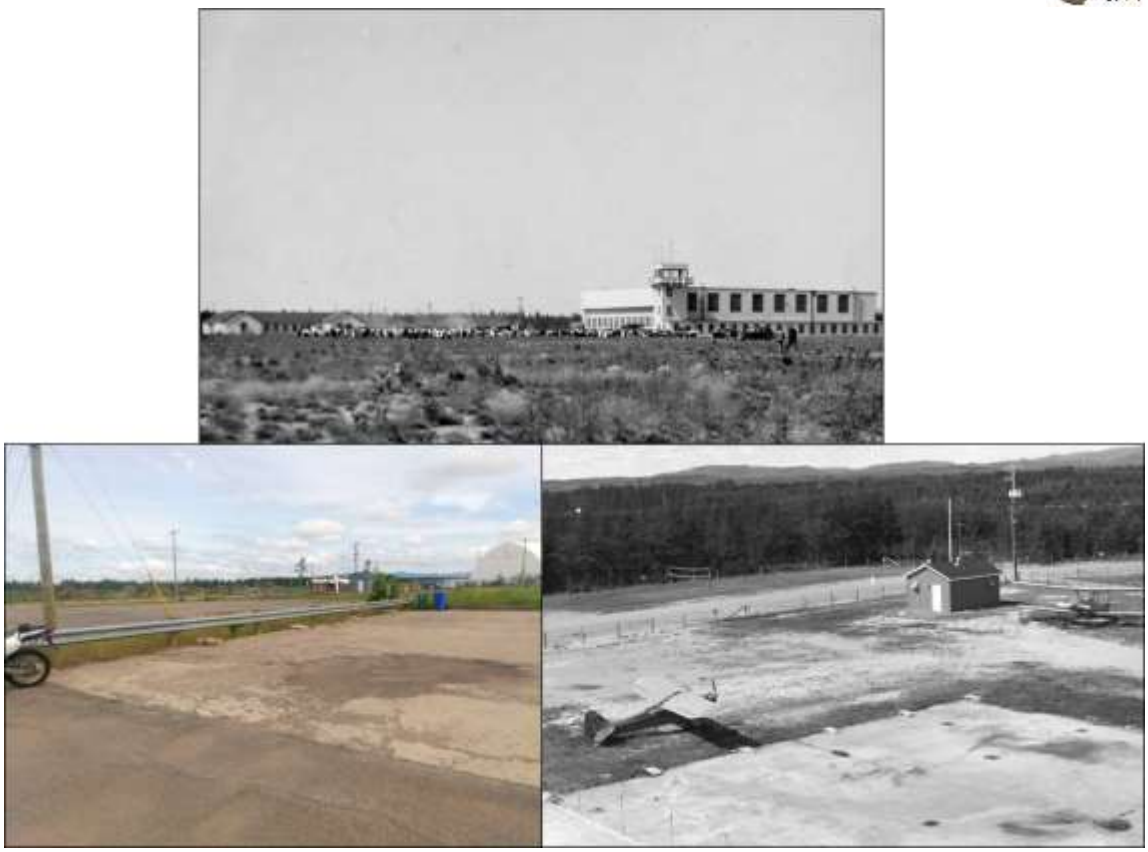


Figure 44 : Le hangar d'avions et la tour de contrôle (S1-1) en 1947 et la fondation du hangar d'avions visible aujourd'hui (S1-1). *(Sources : Musée de la Défense aérienne / BFC Bagotville et Subarctique Enr., 20200804150710611, 2020-08-04)*

Figure 45 : Fondations de la station de pompage (S1-10) visibles le long de la rue de l'aéroport s.d. et aujourd'hui. Le monticule abritant les réservoirs d'eau est visible en arrière-plan. Une cheminée d'aération est encerclée. *(Sources : Musée de la Défense aérienne / BFC Bagotville) et Subarctique Enr., DSCN1459 et DSCN1453, 2020-08-04)*

Figure 46 : Le monticule de terre abritant les réservoirs d'eau à l'arrière de la station de pompage. *(Source : Subarctique Enr., 20200806191420867, 2020-08-06)*

Figure 47 : Fondation du garage pour véhicules automobiles (S1-4), ca 1943, visible le long de la rue de l'aéroport. *(Sources : Musée de la Défense aérienne / BFC Bagotville, Collection Michel Bergeron et Subarctique Enr, DSCN1110, 2020-08-04)*

Figure 48 : Vue de la rue de l'aéroport, depuis la tour de contrôle, ca 1943. À gauche, on aperçoit la caserne, le garage pour véhicules automobiles et un autre bâtiment à toit mansardé [grange ou hangar] dont les fondations ne sont pas visibles aujourd'hui. À droite, on aperçoit le toit du hangar à avions, derrière lequel se profile l'excavation en cours pour la station de pompage et les réservoirs. *(Source : Musée de la Défense aérienne / BFC Bagotville)*

Ca 1959-1969 :

- Garage Murdoch (S1-6)[134]
- Tour de contrôle (S1-14)
- [Hangar] (S1-16)
- Dépendances non identifiées (S1-15 et S1-17 à S1-19)

1970-1972 :

- Tour de contrôle (S1-20)
- Pavillon Laliberté (S1-21)
- Hangars (S1-22 et S1-23)
- Poteau d'éclairage (S1-24)
- Dépendance (S1-25)

1977 :

- Constructions indéterminées (S1-26 à S1-29)

[134] Construit sur l'emplacement du hangar à avions (S1-1)

Recommandations (secteur 1):

- une inspection visuelle
- un inventaire préalable
- une surveillance au besoin pour certains secteurs lors de travaux, selon les résultats de l'inventaire[135],
- des fouilles ponctuelles, au besoin

9.5.2 Secteur 2

Les premiers bâtiments dans ce secteur datent des années 1970 (figures 49 et 50) et sont associés aux compagnies privées qui se sont installées à l'aéroport. À partir des années 1980, on retrouve les locaux de compagnies et de clubs privés, tels Exact Air et l'Ordre loyal des Moose[136]. Un chemin de service se profile au sud du terrain de l'aéroport. Cette voie de desserte court parallèlement au chemin du Volair, présent avant la construction de l'aéroport. Hormis le mode de construction des pistes mises en place en 1942, qui présente un intérêt archéologique, la valeur archéologique du secteur 2 est considérée faible.

[135] La surveillance archéologique en cours de travaux est considérée comme une mesure exceptionnelle par le MTQ. Un inventaire préalable est privilégié afin de documenter les zones de travaux avant l'intervention de l'entrepreneur et ainsi éviter des surcharges entraînées par des délais résultant d'expertises en cours de travaux.
[136] Bergeron, 2013, p. 198.

Figure 49 : Plan polyphasé 1972-2017, secteur 2. *(Sources : MTQ, Direction de l'Environnement, 25 mars 2020)*

Figure 50 : Plan des vestiges mis en place en 1977 ou avant dans le secteur 2, aéroport de Chicoutimi/Saint-Honoré. (*Source : Subarctique, R. Gadbois-Langevin, déc. 2020)*

Seules trois constructions ont été mises en place avant 1977 dans ce secteur (figure 51)

- Un garage (S2-2), avant 1972 (figure 51)
- Une cabane à patates frites (S2-1), avant 1972
- Un édicule de regard (S2-3), avant 1977

Figure 51 : Garage de compagnie d'aviation privée (S2-2) dans le secteur 2, 1978. Le chemin du Volair court derrière le bâtiment. *(Source : http://www.aeroport75cyrc.com/)*

9.5.2.1 Le chemin du Volair

Tracé avant la construction de l'aéroport, le chemin du Volair traversait les lots 68 à 76 à la limite sud du Rang VIII (figure 52). D'abord en terre battue, le chemin aurait été asphalté avant 1964. Ce chemin public longe la limite sud de la propriété aéroportuaire et est toujours utilisé.

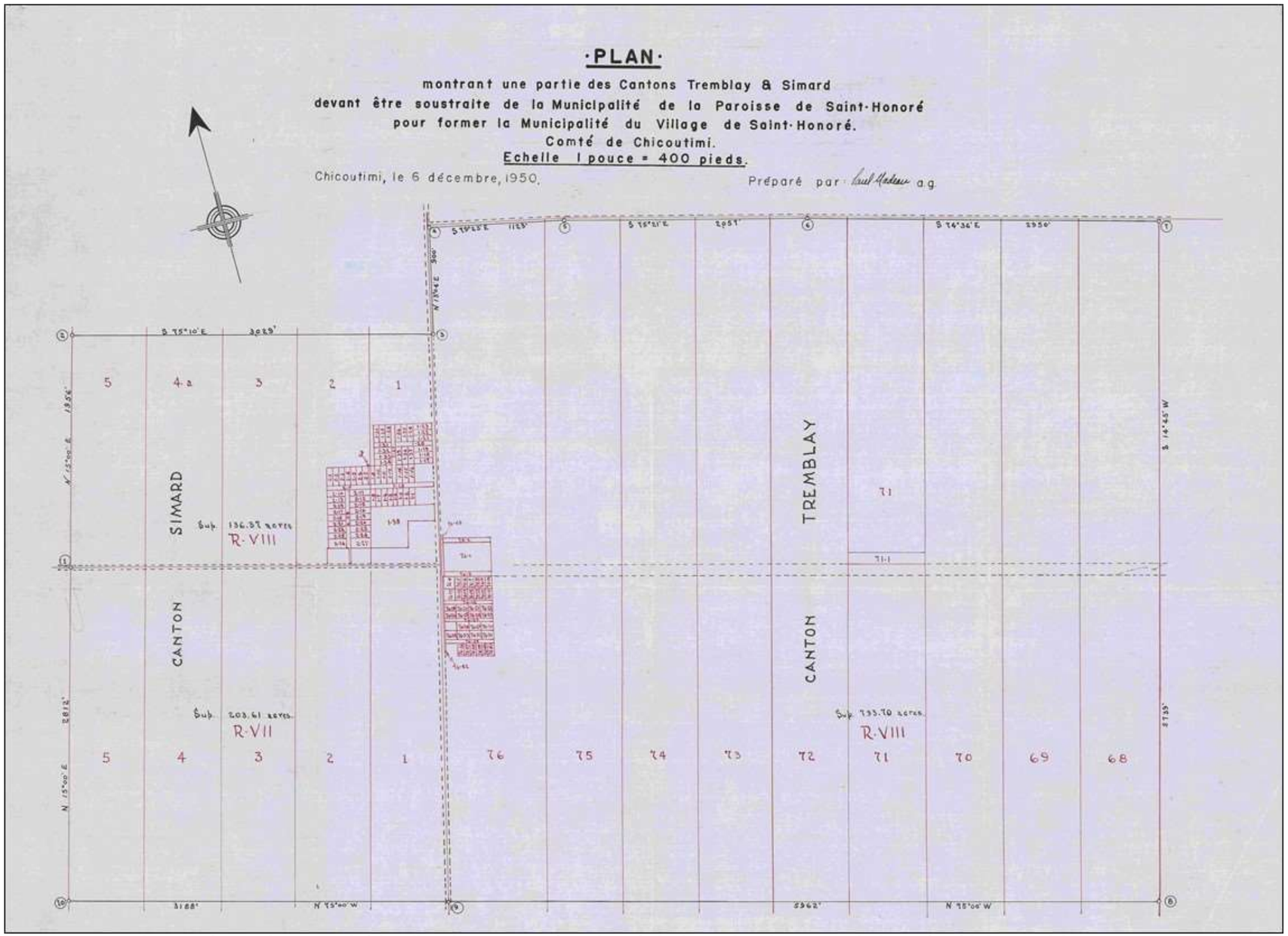


Figure 52 : Portion de terrain formant la Municipalité du Village de Saint-Honoré. La chaussée du chemin du Volair traverse les lots 68 à 76 à la limite sud du Rang VIII. *(Source : Nadeau, PL60H0039_1, 6 décembre 1950)*

Recommandation (secteur 2) :

Sondages préalables dans les zones de travaux en bordure des pistes

9.5.3 Secteur 3

Ce secteur, situé dans la partie sud-est du site, logeait autrefois les installations de l'école de vol à voile Région-Est du Canada (EVVRE) des cadets de l'air[137], soit de 1977 à 1996 (figures 53 et 54). La nature de ces installations (i.e., saisonnières ou permanentes) n'a pu être confirmée. Le secteur ne comporte aucun bâtiment actuellement. L'intérêt archéologique du secteur est considéré moyen.

[137] « Le 9 avril 1941, la Ligue des cadets de l'Air du Canada obtient officiellement, par lettres patentes relevant de la partie II de l'Acte des compagnies de 1934, l'autorisation pour la Ligue d'agir à titre de société de bienfaisance, soit une corporation à but non lucratif. La Ligue est alors autorisée à « mettre sur pied des succursales de son organisation dans toutes les régions du Canada. Cette charte entre en application sous le maréchal de l'Air William (Billy) Bishop, George B. Foster et Hugh P. Illsle », https://aircadetleague.com/fr/propos-de-nous/370-2/

Figure 53 : Plan polyphasé 1942-2017, secteur 3 (à droite) et du secteur 4 (bordé par les pistes) indiquant l'emplacement des anomalies dans le terre-plein. *(Sources : MTQ, Direction de l'Environnement, 25 mars 2020)*

Figure 54 : Plan des vestiges mis en place en 1977 ou avant dans le secteur 3, aéroport de Chicoutimi/Saint-Honoré. (*Source : Subarctique, R. Gadbois-Langevin, déc. 2020)*

Les constructions mises en place dans ce secteur comprennent (figure 54):

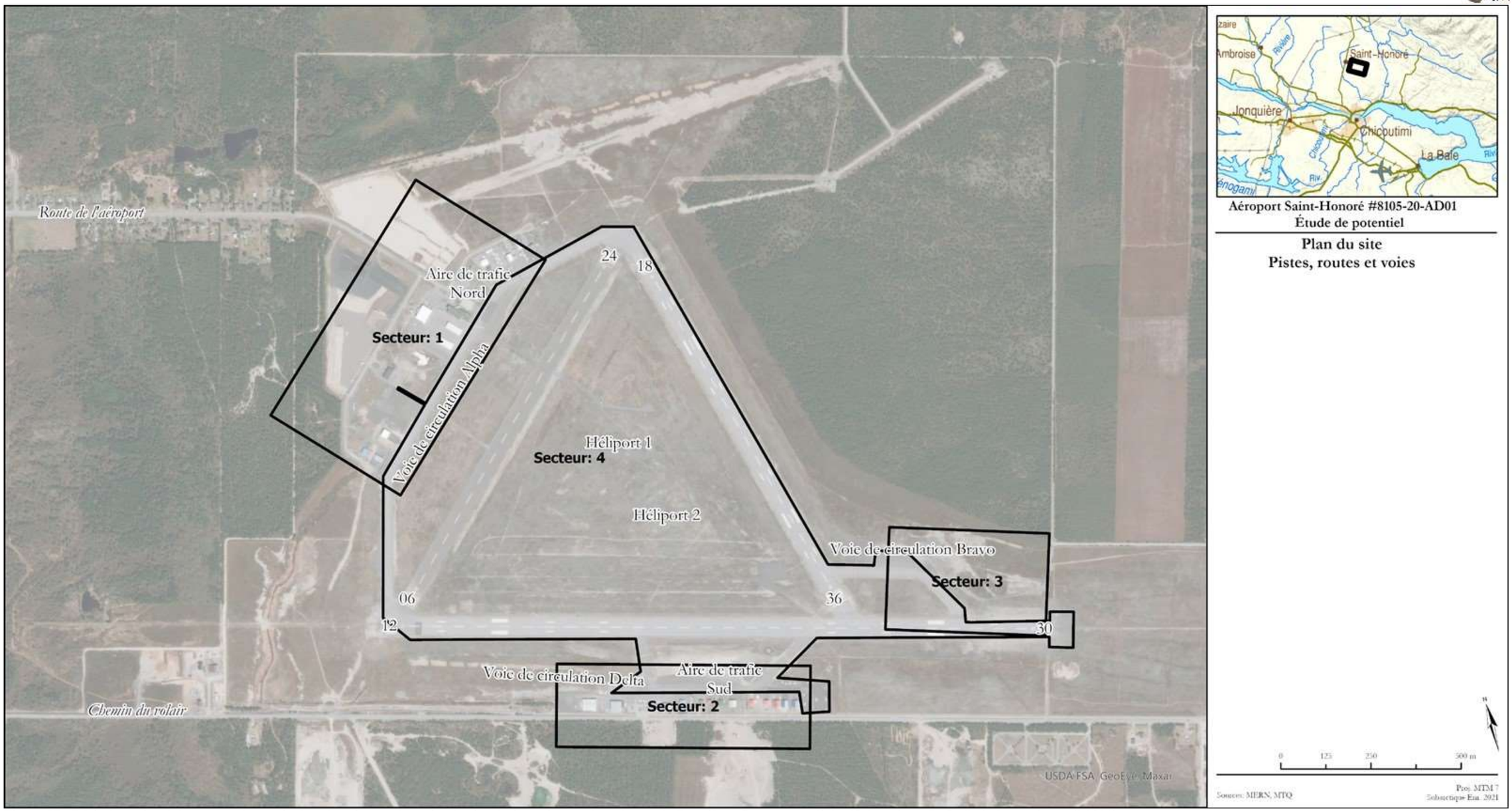
- Huit (8) bâtiments (S3-1 à S3-8)
- Six (6) dépendances (S3-9 à S3-14)

Recommandation (Secteur 3) :

Sondages préalables dans les zones de travaux

9.5.4 Secteur 4

Tout comme le secteur 1, le secteur 4 revêt une valeur historique importante. Afin d'inclure les pistes de décollage et d'atterrissage et les voies de circulation internes mises en place en 1942, ainsi que le terre-plein au centre des pistes, la zone du secteur 4 a été agrandie par rapport aux limites initiales (figure 55).



Aéroport Saint-Honoré #8105-20-AD01
Étude de potentiel

Plan du site
Pistes, routes et voies

Figure 55 : Périmètre ajusté du secteur 4 pour inclure les pistes et les voies de circulation mise en place durant la Deuxième Guerre mondiale. (*Subarctique, R. Gadbois-Langevin, avril 2021)*

9.5.4.1 Les pistes de décollage et d'atterrissage et les voies de circulation interne

Les pistes de décollage et d'atterrissage présentent une configuration triangulaire nommée « *60 Degree Runway* », permettant d'adapter les manœuvres de décollage et d'atterrissage selon les vents dominants[138]. Cette configuration a été conservée tout au long de l'opération de l'aéroport. Les pistes ont été construites sur un fond de poussière de pierre compactée (*consolidated crushed stone*), puis asphaltées. Aux angles des pistes, on avait aménagé des dalles bétonnées permettant de solidifier la structure (figure 56).

[138] Ce modèle optimal a été établi par le British Air Ministry en 1940 (Francis et al, 2016). Il a été utilisé par plusieurs aéroports au Canada durant la Deuxième Guerre mondiale.

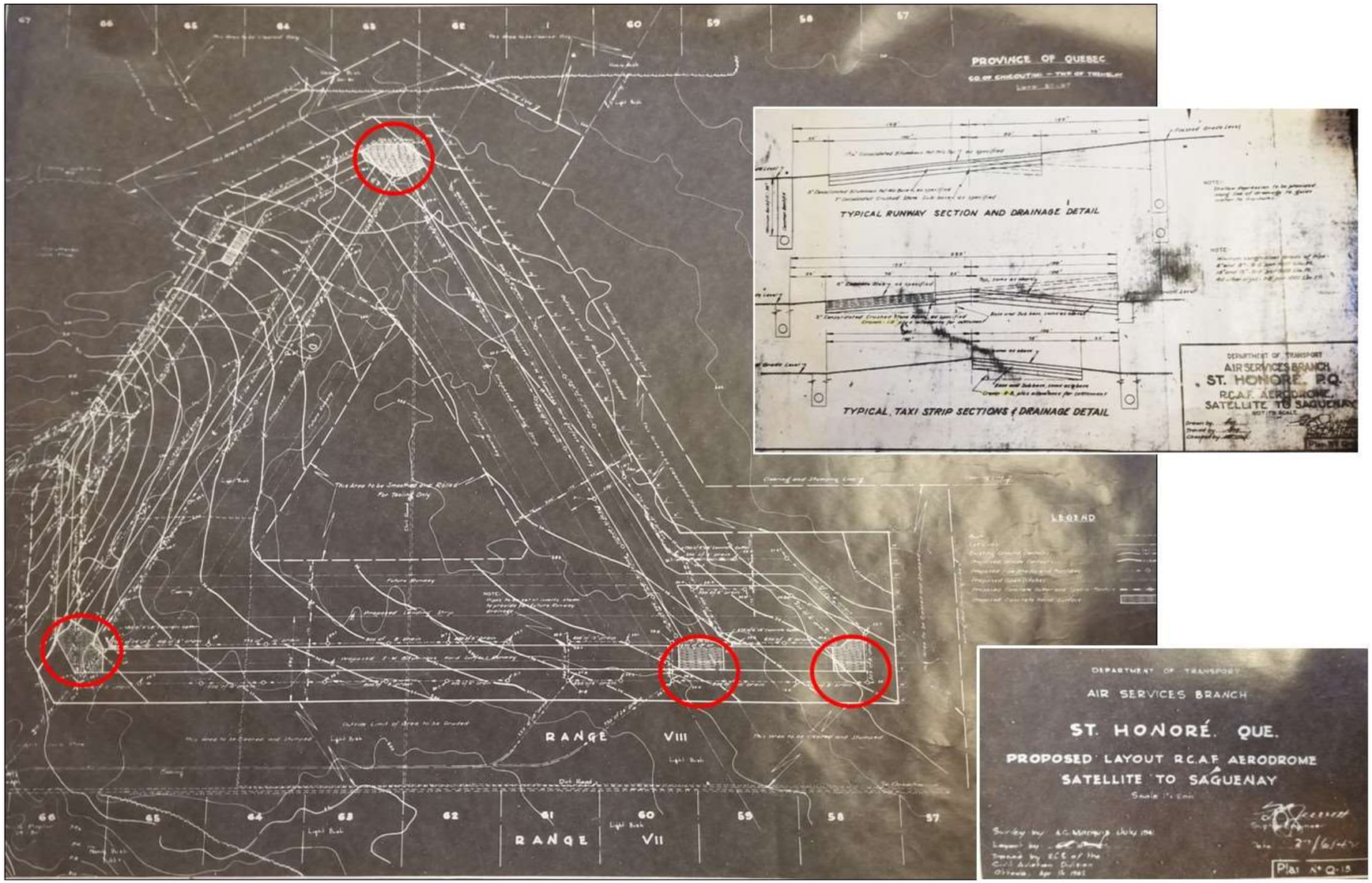


Figure 56 : Configuration de l'aéroport de Saint-Honoré. Les dalles bétonnées aux angles des pistes sont encerclées. *(Source : St Honoré Que, Proposed Layout R.C.A.F. Aerodrome, Satellite to Saguenay/ Typical runway section and Drainage Detail/ Typical Taxi Strip Sections & Drainage Detail, Plan No Q-13, Ottawa, Apr. 16, 1942, Défense nationale, direction de l'aéroport de Saint-Honoré)*

Les pistes ont fait l'objet de travaux récents sans toutefois modifier leur configuration de base. Les balises des pistes 12-30 et la 18-36 ainsi que de toutes les voies de circulation ont été remplacées en 2016. La piste 06-24 a été refaite l'année suivante alors que la piste 18-36 a été refaite en 2020. Finalement, la piste 12-36 devrait être refaite en 2022[139].

Parmi les autres pistes, on retrouve les voies de circulation interne Alpha, Delta et Bravo. Le plan à la figure 57 illustre les voies de circulation interne avec leurs noms d'identification. La voie de circulation Delta a été élargie en 2017.

[139] I. Duval, com. pers. et informeaffaires.com/regional/transport/laeroport-de-saint-honore-en-phase-de-developpement

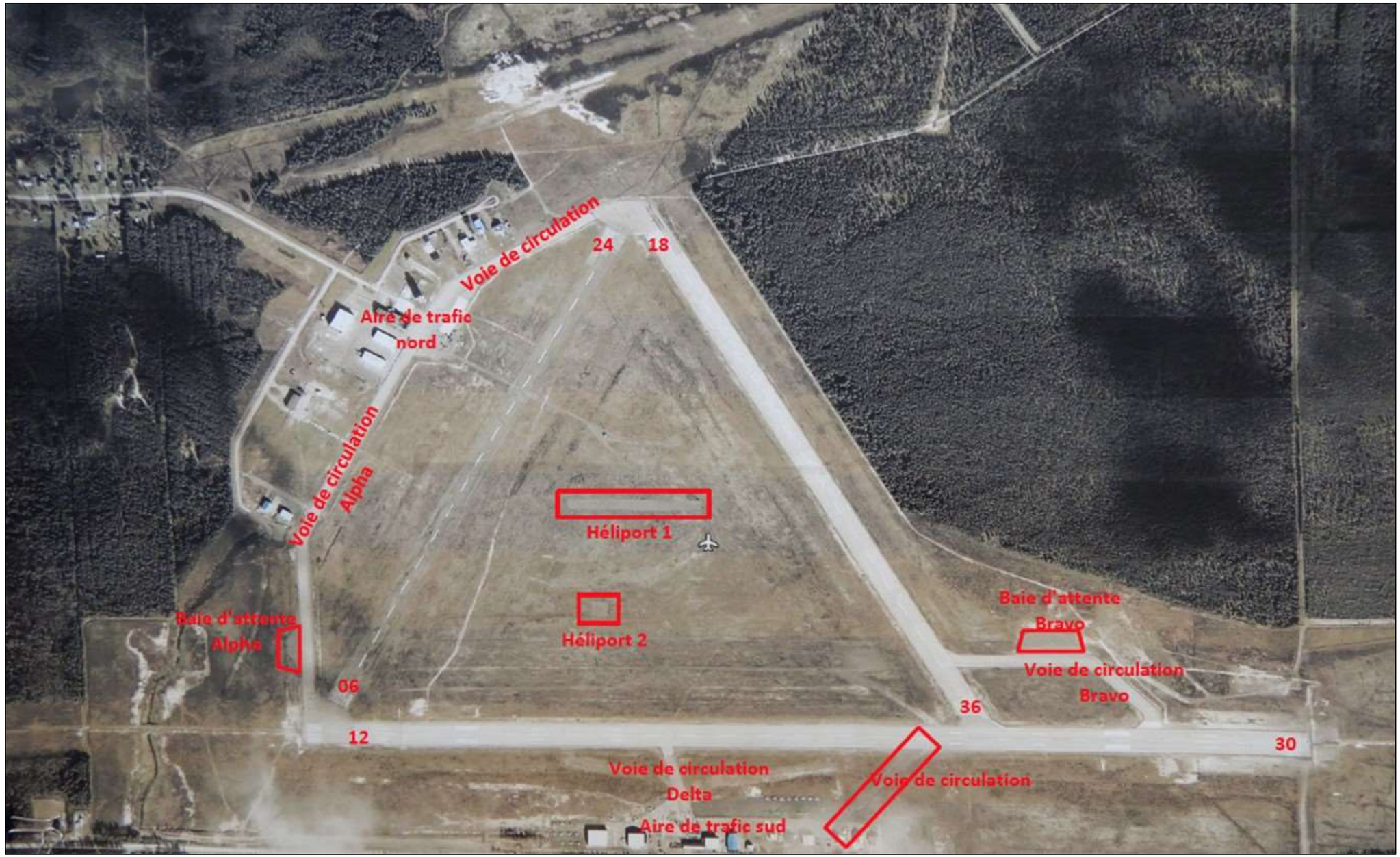


Figure 57 : Plan des pistes et voies de circulation interne. *(Source : Ministère des Transports, Direction de l'environnement, mars 2020)*

9.5.4.2 Le terre-plein

Selon les informations obtenues par l'historien Michel Bergeron, il est possible que les anomalies qui figurent au centre du terre-plein sur la photo aérienne de 1942 soient des cibles d'entraînement de largage de bombes[140] (figure 58). Le champ de tir était situé, pour sa part, à l'extérieur des terrains de l'aéroport, près du chemin des Ruisseaux (voir figure 68)[141].

La portion sud du terre-plein a été occupée par des pistes de planeurs mises en place en 1977 (figure 59).

[140] Interprétation proposée par M. Bergeron et M. Lebeau. Une seule demande a été faite en 1991 pour le support du MDN dans le but de récupérer une munition d'entraînement (Éric Desbiens, UXO Specialist, Directorate of Contaminated Sites (DCS), Department of National Defence / Government of Canada, courriel envoyé à M. Denis Audette, biologiste, M. Env., Direction de la planification des projets aéroportuaires (DPPA), 19 février 2020). Les bombes de pratique étaient inertes et remplies de sable ou ciment mouillé (www.thomaswictor.com/inert-bombs/).

[141] A été aménagé également : « une tour en forme de triangle sur laquelle on avait placé des pièces de bois, espacées d'environ 8 à 10 pouces (20-25 centimètres), à plat sur le sol » (Bergeron, 2013, p. 256). Toutefois, la localisation de la tour est incertaine.

Figure 58 : Photo aérienne de 1942 indiquant l'emplacement présumé des cibles de largage de bombes. *(Source : Musée de la Défense aérienne / BFC Bagotville, Collection Dan McWilliams)*

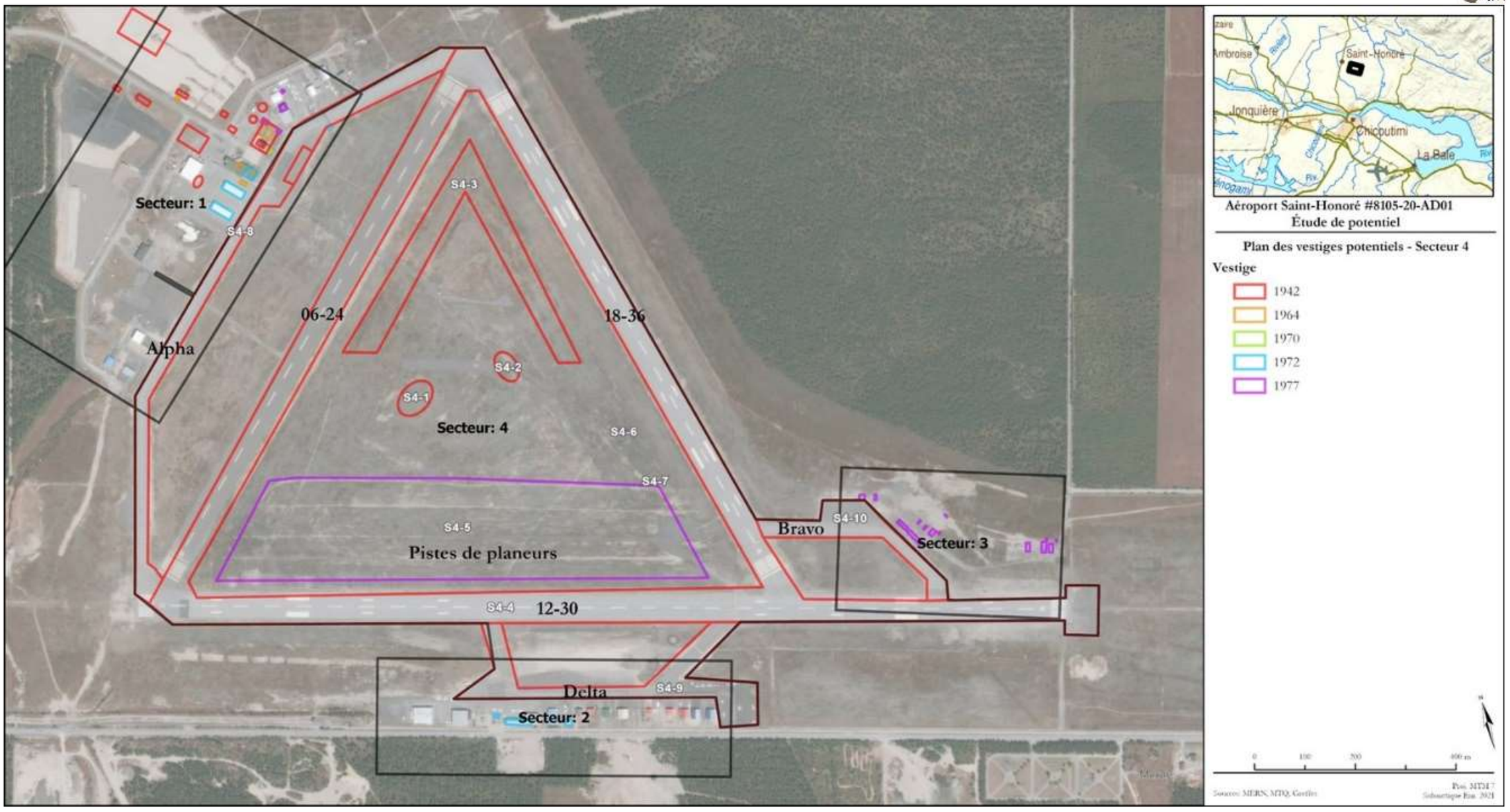


Figure 59 : Plan global des vestiges mis en place en 1977 ou avant, incluant ceux du secteur 4, aéroport de Chicoutimi/Saint-Honoré. Les pistes de planeurs portent le numéro de vestige S4-5. *(Subarctique, R. Gadbois-Langevin, avril 2021)*

Les vestiges potentiels du secteur 4 sont listés ci-dessous, par période.

1942-1946 :

- Piste principale de décollage et d'atterrissage (S4-4)
- Levée intérieure (S4-3)
- Cibles de largage de bombes (S4-1 et S4-2)
- Voies de circulation (Alpha, Delta, Bravo) (S4-8, S4-9 et S4-10)

1977 :

- Pistes de planeur (S4-5)
- Dépendances (S4-6 et S4-7)

Recommandations (Secteur 4) :

- Inventaire préalable du terre-plein et surveillance de travaux, s'il y a lieu
- Sondages préalables aux abords des pistes et voies de circulation faisant l'objet de travaux afin de documenter la séquence stratigraphique ainsi que le mode de drainage.

9.5.5 Les utilités publiques

Les utilités publiques regroupent tous les services comprenant des composantes souterraines implantées sur le site : drainage, électricité, aqueduc et chauffage. Plusieurs de ces services ont été mis en place durant la Deuxième Guerre mondiale. Grâce à l'évolution des matériaux de fabrication, leurs composantes constituent, par ailleurs, d'importants marqueurs chronologiques.

9.5.5.1 Le réseau de drainage (pluvial et eaux usées)

Comme l'indique un plan de 1942 (figure 60), le drainage des pistes fut une préoccupation importante dès la construction de l'aéroport, car il était vital d'évacuer l'eau de la surface, soit par des moyens naturels ou artificiels, afin de prévenir l'instabilité du sous-sol et, conséquemment, une réduction de la capacité portante des pistes[142]. Les conduits pluviaux, d'un diamètre de 6", 8", 10" et 12", étaient probablement en terre cuite ou en grès, selon les standards de l'époque. D'autres conduits ont été ajoutés ultérieurement. Un inventaire complet des services en place a été réalisé en 2016, incluant le réseau de drainage pluvial (figure 61).

[142] Francis, et al, 2016, p. 6.

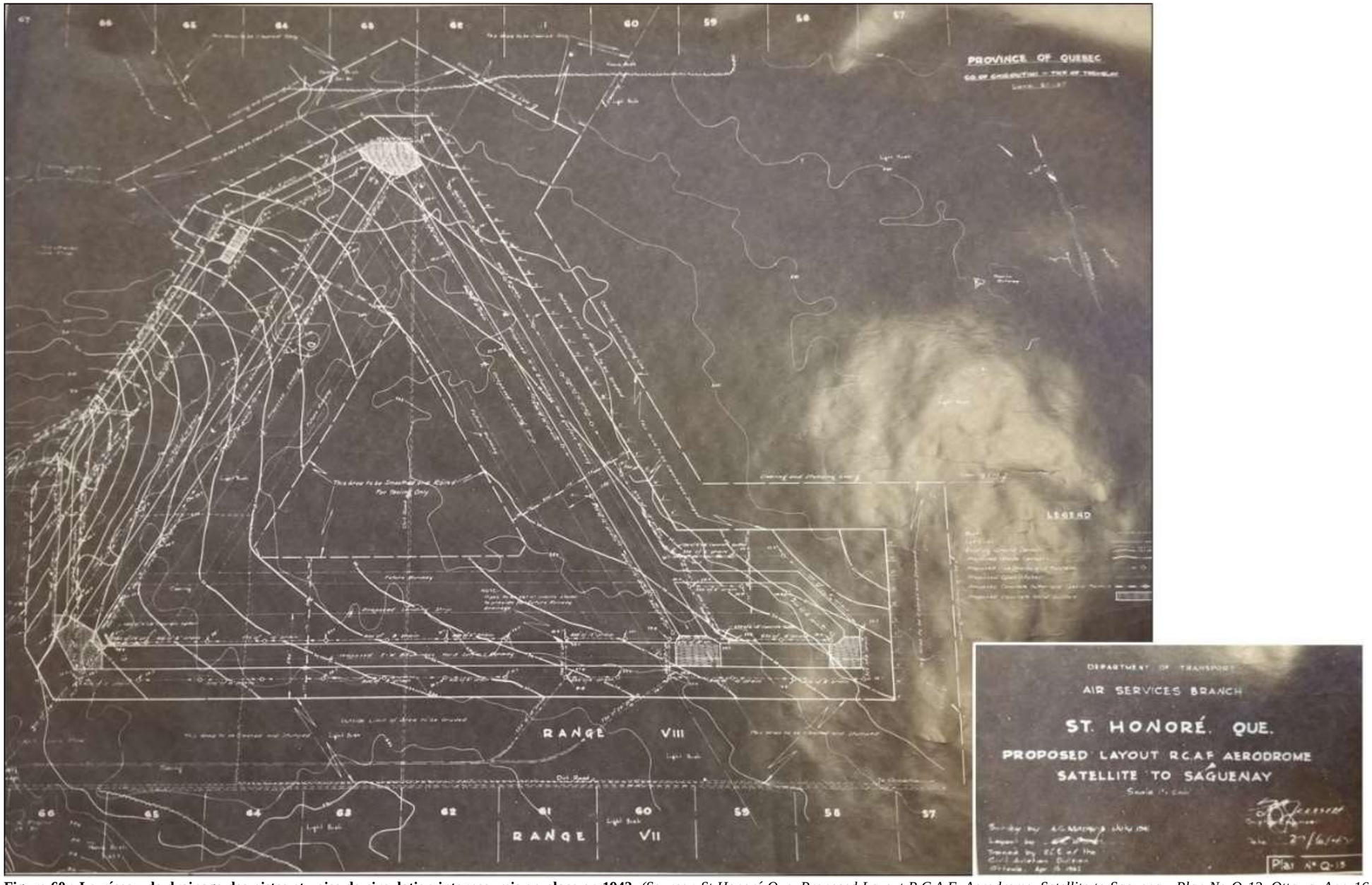
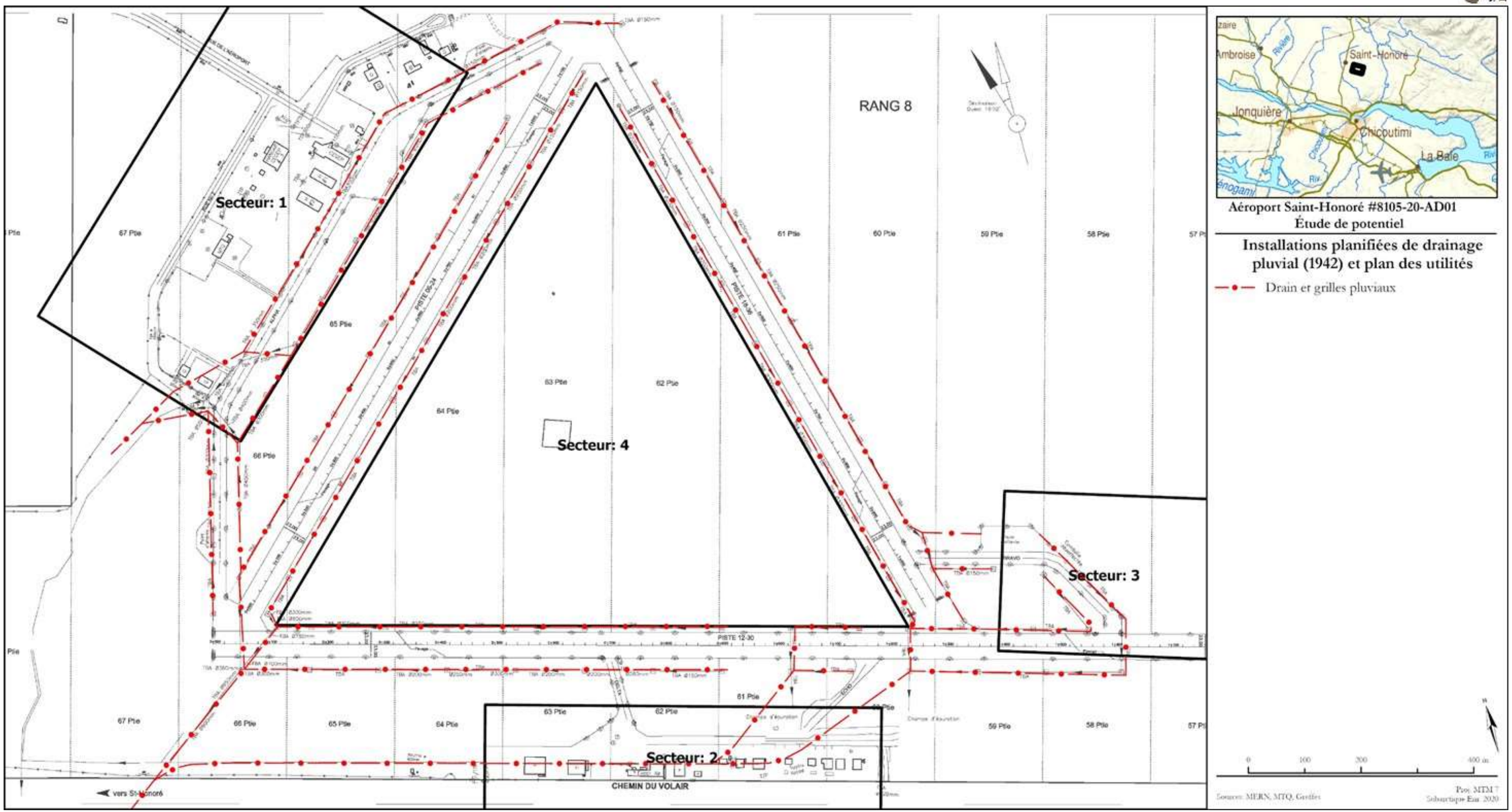


Figure 60 : Le réseau de drainage des pistes et voies de circulation internes, mis en place en 1942 *(Source : St Honoré Que, Proposed Layout R.C.A.F. Aerodrome, Satellite to Saguenay, Plan No Q-13, Ottawa, Apr. 16, 1942, Défense nationale, direction de l'aéroport de Saint-Honoré)*



Aéroport Saint-Honoré #8105-20-AD01
Étude de potentiel

Installations planifiées de drainage pluvial (1942) et plan des utilités

Drain et grilles pluviaux

Figure 61 : Le réseau de drainage des pistes et voies de circulation internes, tel que relevé en 2016. *(Source : Transports, Mobilité durable et électrification des transports, direction générale des Territoires, 2016-12-19)*

Un réseau d'évacuation des eaux usées provenant des bâtiments (secteur 1) avait probablement été installé également lors de l'aménagement du complexe aéroportuaire en 1942[143]. Selon un relevé du Ministère des Transports du Québec, 99 *manholes* ont été installés sur le terrain de l'aéroport[144]. L'un de ceux-ci est bien visible sur une photo prise devant la caserne (figure 62). Une partie du réseau est peut-être encore en fonction (figure 63). Quant aux bâtiments du secteur 2, ajoutés ultérieurement, on note, sur le plan des utilités de 2016, la présence d'une fosse septique et de deux champs d'épuration (figure 64).

Figure 62 : *Manhole* devant la caserne datant de la Deuxième Guerre mondiale. *(Source : Musée de la Défense aérienne / BFC Bagotville)*

[143] Il n'est pas précisé s'il s'agissait d'un réseau distinct du transport des eaux pluviales ou d'un réseau unitaire combinant les eaux usées et les eaux pluviales.
[144] Bergeron, 2013 p. 249. Il n'y a aucune référence pour ce relevé dans l'ouvrage de M. Bergeron.

Figure 63 : *Manhole* devant le bâtiment du CFQA, associé peut-être au réseau d'origine d'évacuation des eaux usées de 1942. *(Source : Subarctique Enr., #20200806185322916)*

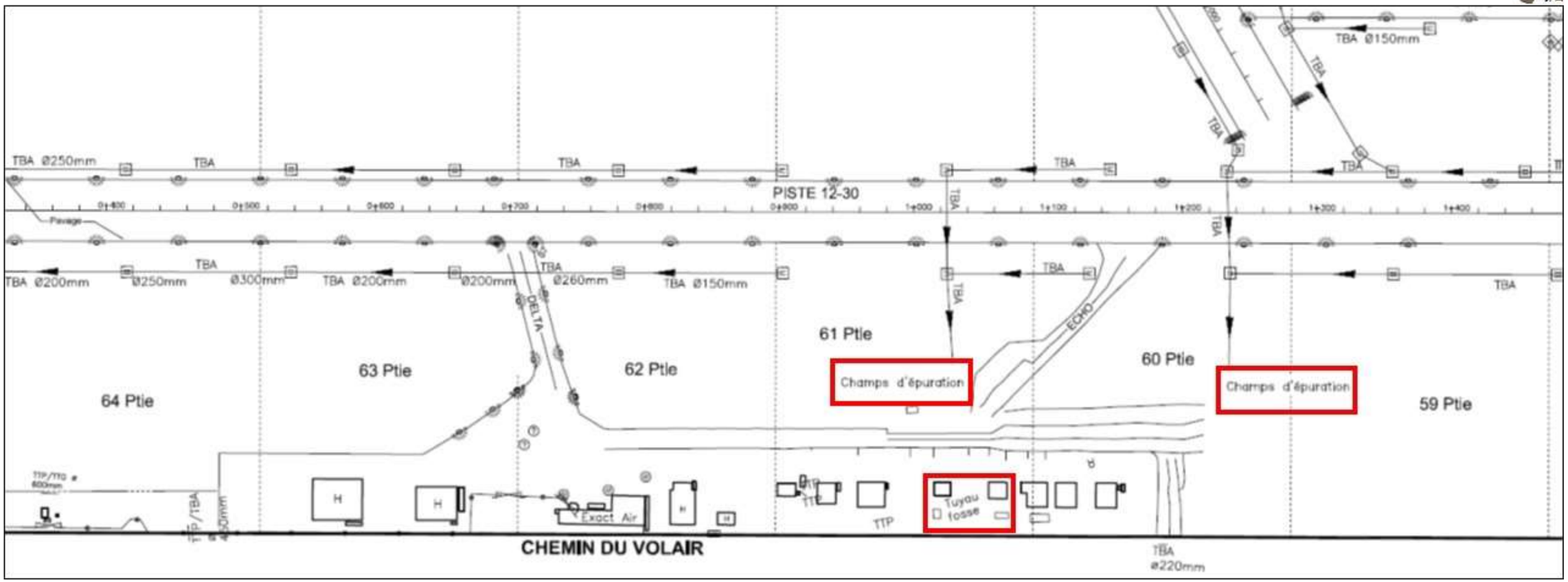


Figure 64 : Détail du plan des utilités, 2016, indiquant la fosse septique et les champs d'épuration dans le secteur 2. *(Source : Transports, Mobilité durable et électrification des transports, direction générale des Territoires, 2016-12-19)*

9.5.5.2 Le réseau électrique

La présence d'un réseau d'éclairage des pistes, des chemins et des bâtiments a été prévue dès la construction de l'aéroport. Surtout aériens, les éléments restants du réseau au plan archéologique seraient constitués d'anciennes bases de lampadaires et de poteaux de transport. La photo ci-dessous (figure 65) illustre les poteaux de transport électrique le long de la route de l'aéroport.

Figure 65 : Vue des poteaux de transport électrique se profilant à l'arrière de la tour de contrôle et de la caserne, en 1947. *(Source : Musée de la Défense aérienne / BFC Bagotville)*

Le réseau électrique actuel est illustré sur le plan des utilités de 2016 (figure 66).

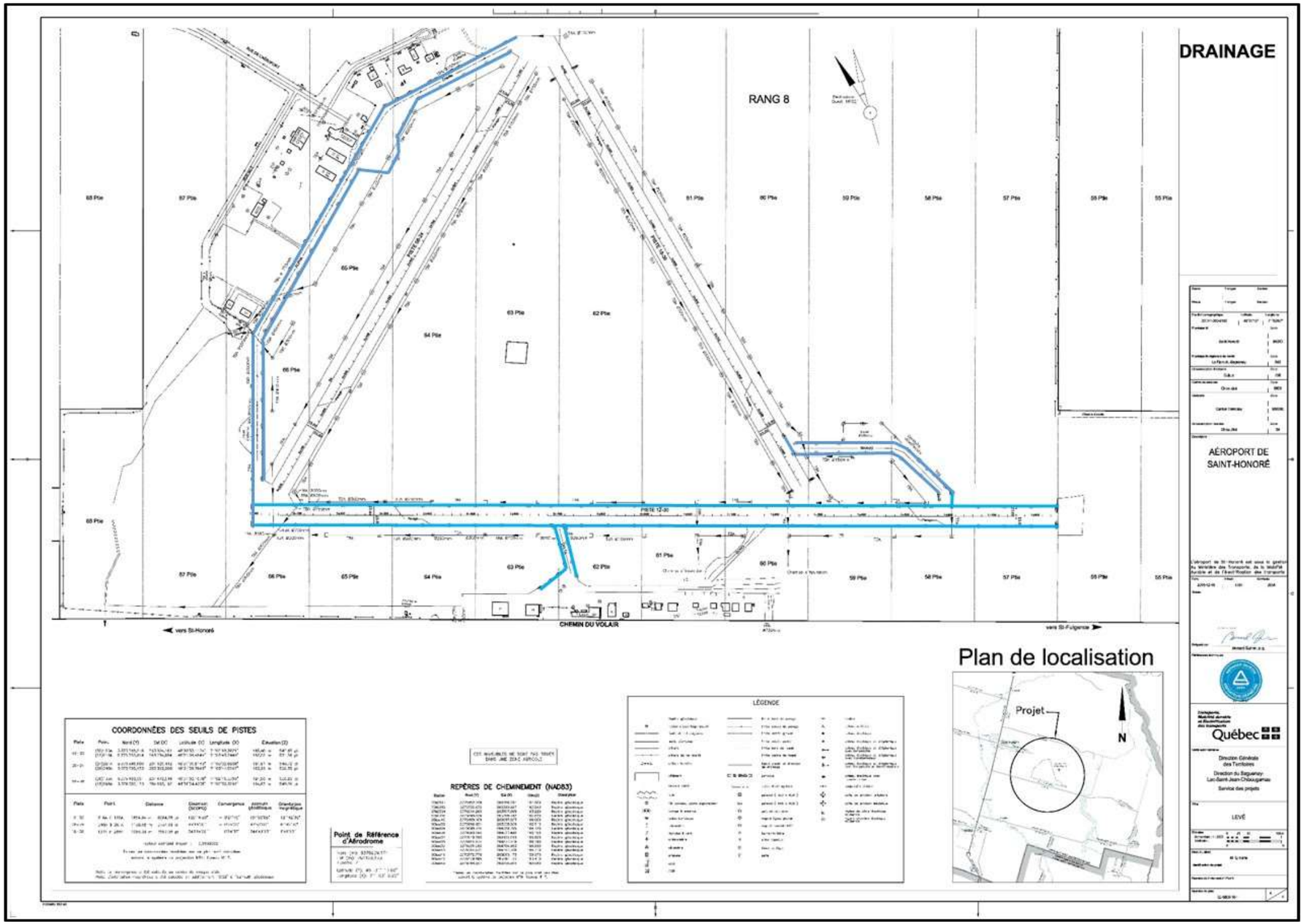


Figure 66 : Le réseau d'éclairage des pistes, tel que relevé en 2016. *(Source : Transports, Mobilité durable et électrification des transports, direction générale des Territoires, 2016-12-19)*

9.5.5.3 Le réseau d'aqueduc

En 1942, la municipalité a envoyé une demande au ministère de la Défense nationale pour l'Air, « afin que le ministère raccorde le réseau d'eau au sien. [Toutefois,] une lettre de l'officier pilote R. L. Burns au député J.-É.-A. Dubuc [précise] que le ministère « s'alimentera en eau au moyen de puits creusés sur la propriété […] »[145].

Selon un relevé des bâtiments dressé lors de la fermeture de l'aéroport en 1946, il y avait :

… un bâtiment des pompes, d'une superficie de 22 pieds (7 mètres) par 22 (7 mètres). Sous terre, il y avait une douzaine de réservoirs de ciment, d'une dimension de 12 pieds (4 mètres) par 12 (4 mètres) pour alimenter toutes les installations de l'aéroport en eau potable, servir de réservoirs d'urgence aux pompiers et fournir la chaufferie, toutes les bâtisses étant chauffées à la vapeur [146].

Un de ces réservoirs a été photographié par M. Bergeron (figure 67).

Figure 67 : Réservoir d'eau en béton, station de pompage de l'aéroport. *(Source : Collection Michel Bergeron)*

[145] Archives nationales du Québec, Fonds Société historique du Saguenay. Lettre du ministère de l'Air, en date du 28 août 1942; tiré de Bergeron, 2013, p. 251.
[146] *Progrès du Saguenay*, le 25 juillet 1946; tiré de Bergeron, 2013, p. 247.

Si le bâtiment des pompes est désaffecté après la guerre[147], il semble que l'aéroport s'alimente toujours en eau à partir de l'aquifère qui gît dans ce secteur (figure 68)[148]. Le tracé du réseau d'aqueduc existant est illustré sur le plan des utilités de 2016 (figure 69).

[147] Le bâtiment de la station de pompage a été vendu en 1946 et déménagé (Bergeron, 2013, p. 258).

[148] « L'aquifère de Saint-Honoré est constitué par un plateau sablonneux d'âge quaternaire, […] bordée à l'est par la rivière Valin et à l'ouest par le dépôt d'argile sur lequel se situe le village de Saint-Honoré. » « Ce plateau [, composé de sable et gravier deltaïque bien trié,] repose sur le socle cristallin précambrien, soit directement ou sur une mince couche d'argile ou de till. Au pied du plateau sablonneux, les eaux souterraines alimentent de nombreuses résurgences, ces dernières constituant la décharge naturelle de l'aquifère. » « L'aéroport de Saint-Honoré [est] aménagé dans la partie centre nord de l'aquifère » (Tremblay, 2005, pp. 2-3, 15-16 et 27). « L'eau souterraine doit être soutirée de l'aquifère à l'aide d'un dispositif appelé « ouvrage de captage », dont les principales composantes sont : un tubage, un couvercle, une pompe, des tuyaux de raccordement et un réservoir. Le choix du type d'ouvrage de captage adéquat dépend du contexte hydrogéologique local ainsi que des besoins en eau » (Service de l'aménagement et des eaux souterraines de la Direction des politiques de l'eau du ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs, 2007, p. A.4).

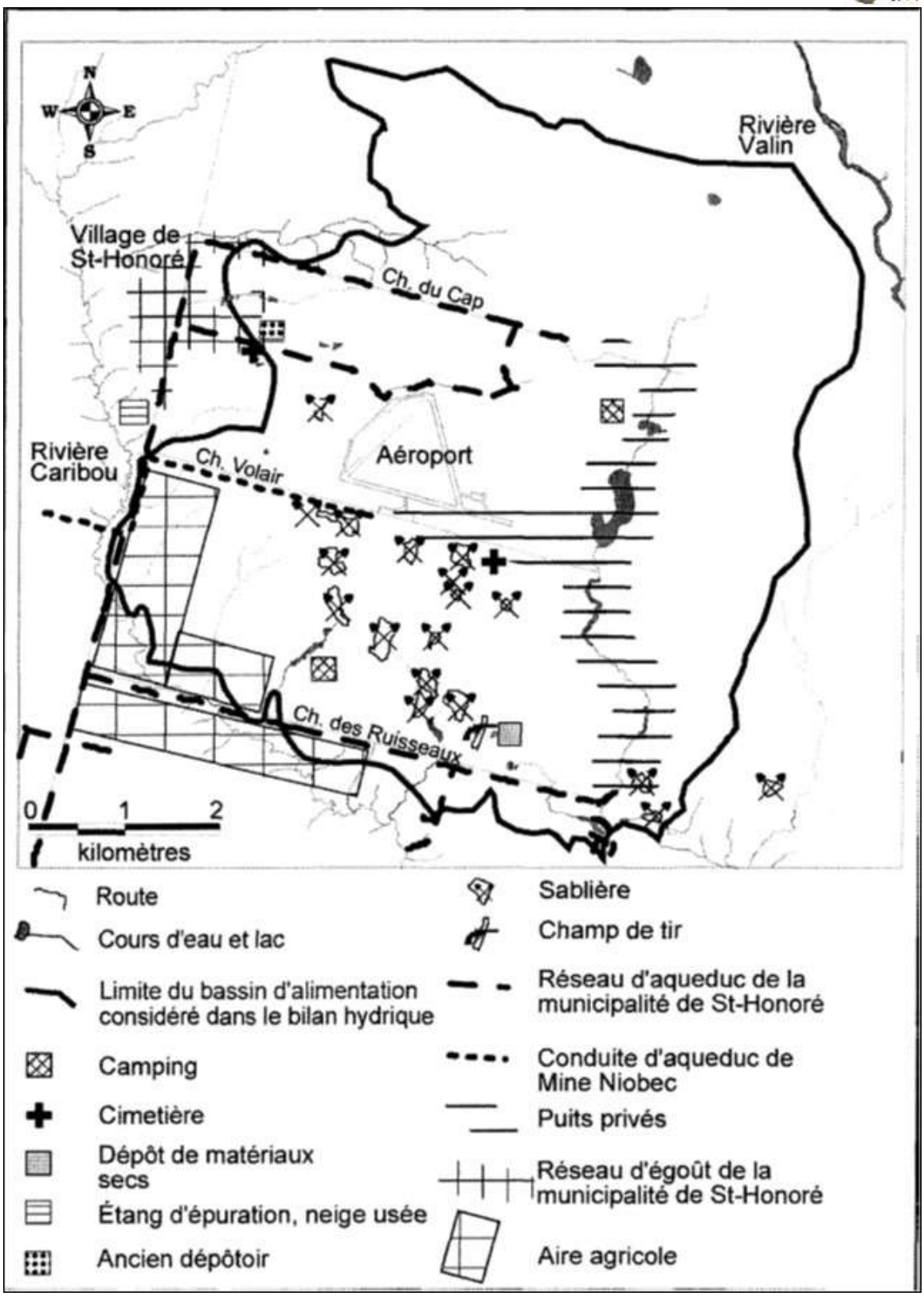


Figure 68 : Plan indiquant les limites de l'aquifère sur lequel est aménagé l'aéroport de Saint-Honoré.
(Source : Tiré de Tremblay, 2005, figure 2.9, p. 27)

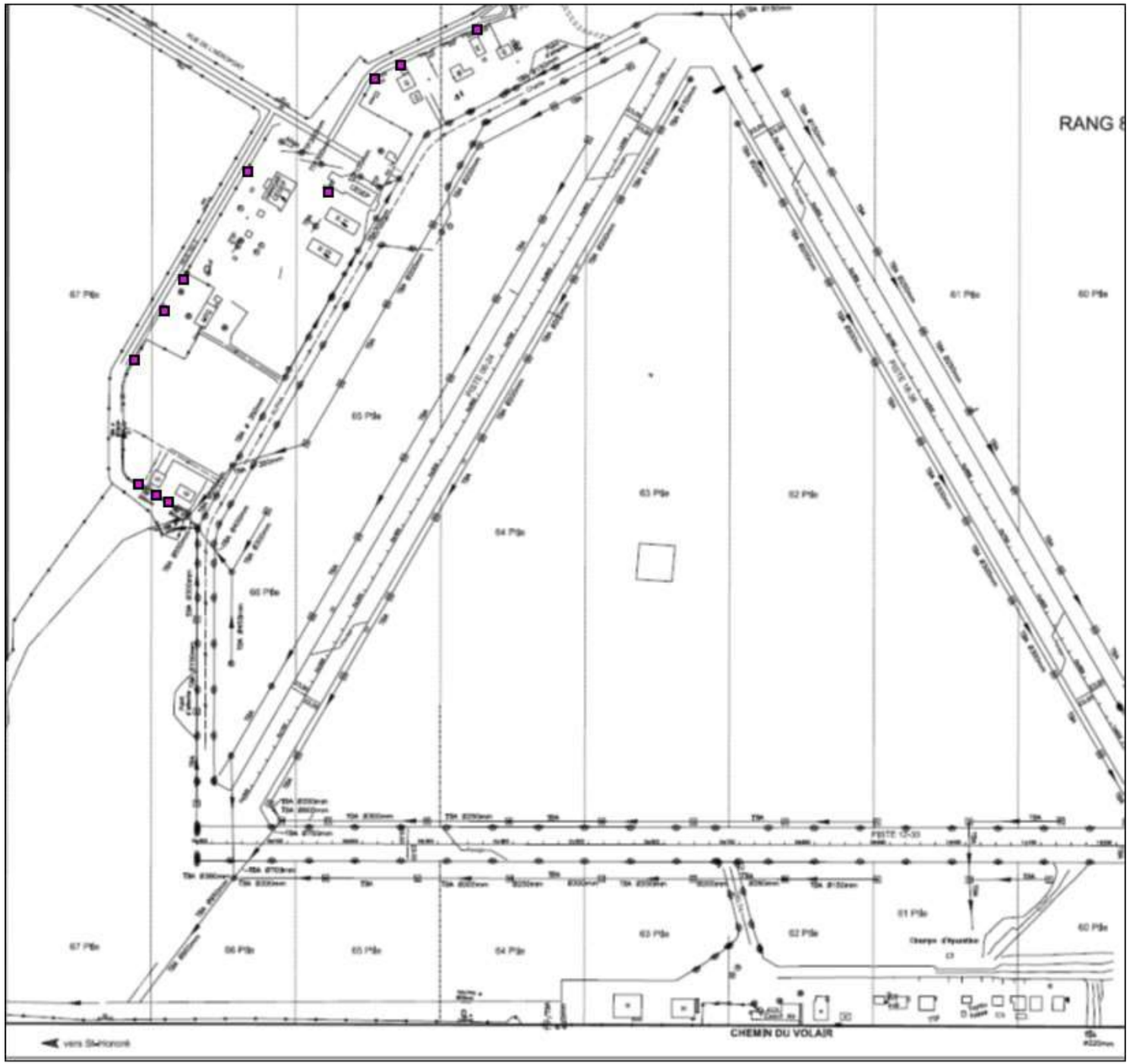


Figure 69 : Extrait du plan des utilités de 2016 indiquant l'emplacement des valves d'aqueduc et des bornes-fontaines (points roses) dans le secteur 1. *(Source : Transports, Mobilité durable et électrification des transports, direction générale des Territoires, 2016-12-19)*

9.5.5.4 Le système de chauffage

Selon un article dans le Progrès du Saguenay datant de 1946[149], l'aéroport fut équipé, à l'origine, d'un système de chauffage à la vapeur. Ce système fut vraisemblablement confiné au secteur 1 et abandonné lors de la fermeture de l'aéroport à la fin de la Deuxième Guerre mondiale. Les bâtiments construits par la suite étaient probablement munis d'un chauffage au mazout ou à l'électricité.

Le système de chauffage à la vapeur comporte plusieurs éléments dont un brûleur ou chaudière, des valves pour régler la pression et un réseau de tuyauterie. « Entre la fin des années 1920 jusqu'à la fin des années 1970, il était fréquent de trouver un revêtement d'amiante sur les tuyaux et conduits des chaudières […] en raison [des] propriétés de résistance à la chaleur [et d'] efficacité isolante » du matériau[150]. Si son utilisation ne peut être confirmée pour l'aéroport de Saint-Honoré, cette possibilité devra être prise en compte lors d'éventuels travaux.

[149] *Progrès du Saguenay,* le 9 août 1946, p. 5; tiré de Bergeron, 2013, p. 248.
[150] https://gesq.ca/revetement-damiante/

10. Conclusions et recommandations

10.1 Résumé des objectifs de l'étude et des conclusions

L'étude de potentiel archéologique du site de l'aéroport de Chicoutimi/Saint-Honoré avait pour but de recueillir les connaissances couvrant les périodes paléohistoriques et historiques permettant de caractériser l'occupation et l'évolution du territoire à l'étude, d'identifier les ressources susceptibles de subir un impact dans le cadre de travaux, puis de préciser les facteurs sur lesquels devront s'appuyer une stratégie d'intervention et une prise de décision quant aux éléments à préserver et à mettre en valeur.

L'étude se veut également un outil de gestion permettant de distinguer les vestiges d'intérêt archéologique de ceux de moindre intérêt, de façon à déterminer les mesures d'atténuation appropriées lors des travaux et exercer, au besoin, un contrôle sur tout développement pouvant menacer l'intégrité des éléments à conserver.

Il découle de l'étude un certain nombre de constats concernant le potentiel archéologique du lieu, soit :

- que la présence possible de vestiges des périodes paléohistoriques semble plutôt faible, quoiqu'il reste à vérifier la zone du ruisseau de l'Aqueduc immédiatement à l'ouest de l'aéroport;
- que la présence de vestiges associés à l'exploitation agricole ou forestière de la région est peu probable, compte tenu des aménagements subséquents du site à des fins aéroportuaires;
- que la présence de fondations et autres vestiges datant de la Deuxième Guerre mondiale a pu être confirmée et que d'autres vestiges de cette période gisent probablement en sous-sol;
- que la présence de vestiges associés aux aménagements aéroportuaires postérieurs à 1946 et mis en place en 1977 ou avant est à prévoir;
- que les constructions mises en place après 1977 sont, pour la majorité, encore debout, et ne présentent qu'un intérêt archéologique marginal.

Outre la présence potentielle de vestiges, l'étude a également permis de reconnaître les spécificités du lieu qui le démarquent au plan historico-archéologique, puis d'établir le périmètre occupé durant la Deuxième Guerre mondiale (figure 70).

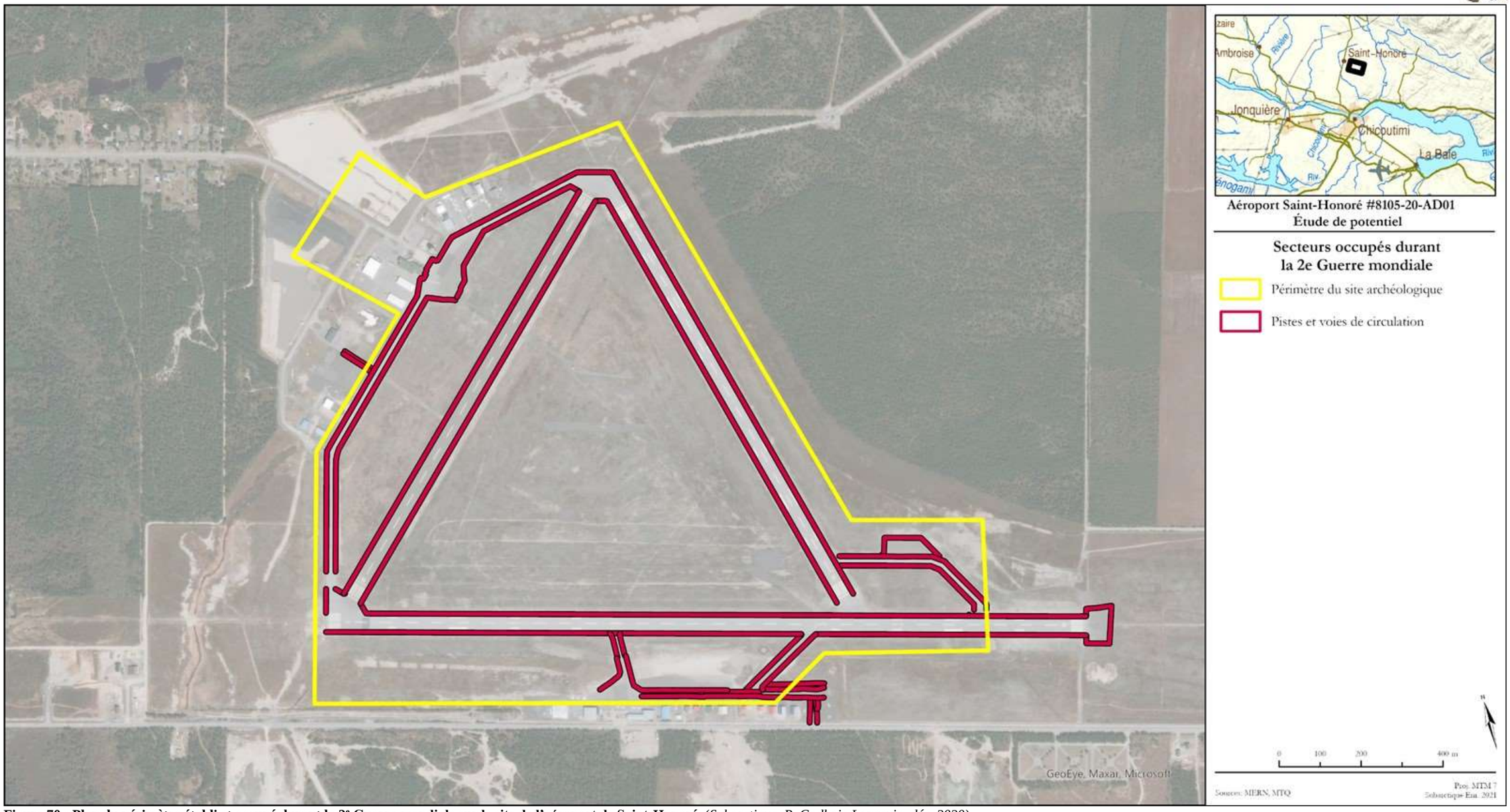


Figure 70 : Plan du périmètre établi et occupé durant la 2e Guerre mondiale sur le site de l'aéroport de Saint-Honoré. (*Subarctique, R. Gadbois-Langevin, déc. 2020)*

Au plan historique, il importe de souligner le rôle d'appui de l'aéroport de Saint-Honoré à celui de Bagotville dans la protection des ressources régionales vitales à l'effort de guerre et, plus largement, sa participation au plan de formation aérien du *British Commonwealth Air Training Plan (BCATP*) durant la Deuxième Guerre mondiale.

Au plan structurel, Saint-Honoré est l'un des trois aéroports militaires au Québec qui ont conservé le modèle de pistes triangulaire (« *60 Degree Runway* ») implanté durant la Deuxième Guerre mondiale (St-Jean-sur-Richelieu et Sept-Îles sont les deux autres).

La poursuite des recherches archivistiques pour documenter l'ensemble des installations aéroportuaires de cette période au Québec est recommandée afin d'établir, d'une part, les patterns de construction récurrents et analogues et de cerner, d'autre part, les installations ayant un potentiel archéologique.

Par ailleurs, l'examen des rapports d'inventaires archéologiques sur d'autres sites d'aéroports au Québec, révèle que Saint-Honoré est le premier aéroport militaire au Québec sur lequel on a mené des expertises archéologiques et le premier aéroport opérationnel au Québec dont les installations aéroportuaires ont été reconnues comme site archéologique. Ainsi, les travaux archéologiques sur le site de Saint-Honoré constitueront une référence utile pour les recherches à venir sur des sites à vocation similaire.

10.2 Impacts de travaux sur les biens archéologiques

Comme en témoignent les résultats de cette étude, la présence de biens ou de sites archéologiques sur la propriété de l'aéroport Chicoutimi/Saint-Honoré est probable. La grande majorité de ces vestiges est associée aux activités d'exploitation de l'aéroport depuis sa construction en 1942. Des impacts lors de travaux d'entretien, de développement ou de caractérisation sont à appréhender et nécessitent des interventions archéologiques préalables ou concomitantes à tous travaux.

Si le potentiel paléohistorique du site est assez faible, selon les données disponibles, on ne peut exclure complètement la découverte d'un ou de quelques artefacts témoignant d'une présence autochtone du secteur.

10.3 Limites de l'étude de potentiel

Bien que la démonstration de l'existence d'un potentiel archéologique repose largement sur des documents visuels, il ne faut pas oublier que l'étude de potentiel est un exercice théorique qui doit être validé au terrain. Ainsi, même si l'objectif ultime de l'étude de potentiel est de fournir une cartographie des zones susceptibles de receler des vestiges afin d'orienter les travaux, les données disponibles ne permettent pas toujours de capter tous les éléments mis en sol, ni de connaître leur état physique actuel. Pour cette raison, il faut voir cette étude comme un canevas qui identifie les principales zones sensibles méritant

une attention particulière lors des interventions sur le terrain. Ce sont ces dernières, de fait, qui sauront préciser la teneur archéologique réelle du site.

10.4 Mesures d'atténuation proposées

L'ensemble des mesures d'atténuation avancées s'inscrit dans une approche d'archéologie préventive destinée à récolter le maximum d'information sur les éléments susceptibles d'être détruits ou endommagés lors d'éventuels travaux. Le niveau d'intervention s'articule selon l'importance historique et l'ancienneté des vestiges potentiels et peut comprendre une inspection de surface, un inventaire préalable, une surveillance en cours de travaux, une fouille exhaustive, ou une combinaison d'approches. Les mesures d'intervention particulières pour chaque vestige à caractère historique sont présentées dans le tableau à l'annexe 2[151].

Parmi les vestiges de constructions ou aménagements mis en place en 1977 ou avant, ceux découlant de l'implication régionale de l'aéroport de Saint-Honoré dans la défense aérienne durant la Deuxième Guerre mondiale reçoivent la plus haute cote de valeur et nécessitent ainsi une démarche proactive visant à localiser par le biais d'un inventaire les éléments ayant laissé une trace dans le sol, puis à documenter par une fouille leurs caractéristiques physiques, leur mode d'implantation et leur état actuel, et à recueillir les témoins de culture matérielle. Pour ce qui est des autres vestiges associés à l'exploitation commerciale de l'aéroport, il importe de les documenter avant et en cours de travaux, soit par le biais d'un inventaire préalable, soit dans le cadre d'une surveillance en cours de travaux. Quelques vestiges, finalement, ne nécessitent aucune intervention, soit parce qu'ils sont toujours en place, soit parce qu'ils ont été remplacés par une autre construction qui est toujours en place.

Le plan d'intervention archéologique se résume ainsi :

1. Poursuivre l'expertise des vestiges de la 2e Guerre apparents en surface (fouilles au besoin) : secteur 1
2. Repérer et circonscrire les vestiges potentiels de la 2e Guerre en sous-sol (inventaire et fouilles au besoin) : secteurs 1 et 4
3. Expertiser les réseaux d'utilités installés en 1942 à quelques endroits : secteurs 1 et 4
4. Poursuivre l'inventaire préalable et la surveillance de travaux de caractérisation environnementale et autres travaux réalisés par des tiers : secteurs 1 à 4
5. Réaliser un inventaire paléohistorique le long du ruisseau de l'Aqueduc : nouveau secteur 5

[151] Le tableau résume les principales caractéristiques de chaque vestige, leur datation, leur état connu ou présumé, leur potentiel archéologique, leur association historique et les interventions proposées.

11. Recommandations pour la protection et la mise en valeur des vestiges archéologiques

Étant donné l'importance et l'intégrité physique de certains des vestiges datant de la Deuxième Guerre mondiale (le hangar d'avions, le garage pour autos, la station de pompage, les pistes et voies de circulation), ainsi que la présence possible d'autres vestiges de cette période en sous-sol, il est recommandé que leur protection *in situ* soit privilégiée. Pour ce qui est des vestiges associés à l'utilisation du site à des fins commerciales et éducatives, il importe de déterminer, au fur et à mesure de leur découverte, l'intérêt et la faisabilité de conserver les éléments les plus significatifs et les plus représentatifs du rôle de l'aéroport dans l'histoire aéronautique du Québec.

En ce qui concerne la mise en valeur des témoins archéologiques, un mur commémoratif de photos dans le bâtiment du CQFA ou dans l'aire d'accueil de l'aéroport constitue un moyen simple, mais efficace, de rappeler l'histoire du site à travers les traces que le temps a su préserver. De plus, l'attribution d'une aire muséologique dédiée au rôle et aux collections archéologiques de l'aéroport de Saint-Honoré, à l'intérieur du Musée de Bagotville, apparaît comme une option à envisager pour souligner son rôle d'appui dans la défense aérienne du Saguenay.

Finalement, il importe de maintenir et de renforcir le lien d'appartenance de la communauté locale envers l'aéroport, plusieurs anciens citoyens ayant participé à sa construction. Par exemple, lors du festival *Saint Honoré dans l'Vent* (un festival international de cerfs-volants, avec un volet aéronautique), qui se tiendra sur les terrains de l'aéroport du 20 au 22 août 2021[152], on voit tout l'intérêt d'y insérer une visite des points d'intérêt archéologique, une activité qui pourrait également s'intégrer à la programmation du Mois de l'Archéologie.

[152] http://www.sthonoredanslvent.com

Ouvrages cités et sources

Archives

ANQC, Collection de la SHS, *dossier 109*.

ANQC, Collection de la SHS, *mémoire des vieillards no 142*, Ludger Petit.

ARCHIVES NATIONALES DU QUÉBEC, Fonds Société historique du Saguenay. Lettre du ministère de l'Air, lettre du 8 juillet 1942

LE GREFFE DE L'ARPENTEUR GÉNÉRAL DU QUÉBEC, UQAM, Carto 2014.

MUSÉE DE LA DÉFENSE AÉRIENNE. BFC Bagotville, Collection Dan McWilliams.

Sites Internet

https://www.aeroportdequebec.com/fr/a-propos/entreprise/histoire

https**:** //www.aeroportdequebec.com/en/about/company/history

https://www.affairesdegars.com/page/article/4156057790/10-bases-militaires-abandonnees-du-quebec-que-vous-connaissez-peut-etre-sans-le-savoir.html#

https://aircadetleague.com/fr/propos-de-nous/370-2/

https://www.aviationcultures.org/aviation-archaeology/

Aviaweb. 50megs.com/F-HTML/JET-BAGOT.htm

https://fr.db-city.com/Canada--Qu%C3%A9bec--Saguenay─Lac-Saint-Jean--Saint-Honor%C3%A9

http://www.cqfa.ca/pro/index.php?lng=Fr

https://www.environnement.gouv.qc.ca/biodiversite/cadre-ecologique/rapports/provinces-naturelles.pdf

http://www.environnement.gouv.qc.ca/biodiversite/aires_protegees/provinces/conclusion.htm

https://www.eodms-sgdot.nrcan-rncan.gc.ca

https://www. flickr.com/photos/museenavaldequebec/4434599873

geoboutique.mern.gouv.qc.ca

https://geoscan.nrcan.gc.ca/starweb/geoscan/servlet.starweb?path=geoscan/fulle.web&search1=R=214399

https://gesq.ca/revetement-damiante/

https://www.lesailesduquebec.com/aeroport-de-chicoutimisaint-honore-75-ans-daviation-a-saint-honore/

https://www. longuepointedemingan.ca/a-decouvrir/vestiges-de-larmee-americaine

https:// mpierrela.wordpress.com/tag/no-4-efts-windsor-mills

https://museeduhaut-richelieu.com/chroniques/2020/une-longue-histoire-daviation-a-saint-jean-sur-richelieu

https://www.shgcn.ca/nos-activites/lhistoire-de-laviation-a-laerogare-de-sept-iles

https://sjsr.ca/aeroport-municipal/

http://www.sthonoredanslvent.com

https://www.thecanadianencyclopedia.ca/fr/article/saint-honore

www.thomaswictor.com/inert-bombs/

https://www.veterans.gc.ca/eng/remembrance/history/second-world-war/british-commonwealth-air-training-plan

Ouvrages

ANDREWS, John T. 1978**.** Sea level history of arctic coasts during the Upper Quaternary: Dating, sedimentary sequences, and history, *Progress in Physical Geography*, 2(2), pp. 375-407.

ARKÉOS INC. Juillet 2020. *Ligne à 735 kV Micoua-Saguenay, inventaire complémentaire et fouilles archéologiques,* Rapport réalisé pour le compte d'Hydro-Québec, 201 p.

BERGERON, Michel. 2004. Histoire de l'aéroport de Saint-Honoré (1942-1946), *Saguenayensia*, Volume 46, Numéro 3, juillet-septembre 2004, pp. 15-21.

----. 2013. *Le Centenaire de Saint-Honoré : honorons le passé, bâtissons l'avenir*, Une publication de La Société de développement de Saint-Honoré, 440 p.

BERNATCHEZ, Pascal. 2003. Évolution littorale holocène et actuelle des complexes deltaïques de Betsiamites et de Manicouagan-Outardes : synthèse, processus, causes et perspectives. Thèse de doctorat, Géographie, Université Laval.

BOUCHARD, Russell. 1994. *La vie quotidienne à Chicoutimi au temps des fondateurs : extraits des mémoires de la famille Petit, tome 1, 1873-1882*, Chicoutimi-Nord, [Chez l'auteur].

CHAPDELAINE, CLAUDE ET ÉRIC CHALIFOUX. 1994. *Inventaire archéologique, route 138, Natashquan/Kégashka.* MTQ, Division des études environnementales Est, rapport inédit, 83 p.

DALY, Lisa M. (2015) *Aviation archaeology of World War II Gander: an examination of military and civilian life at the Newfoundland airport.* Doctoral (PhD) thesis, Memorial University of Newfoundland.

DYKE Arthur S. et PREST Victor K**.** 1987**.** *Late Wisconsinan and Holocene history of the Laurentide Ice Sheet*, Géographie Physique et Quaternaire, v. 41 (2), pp. 237-263.

DYKE, Arthur S. A. Moore et L. Robertson. 2003. *Deglaciation of North America*, Geological Survey of Canada, Open File 1574, Sheet 2. https://geoscan.nrcan.gc.ca/starweb/geoscan/servlet.starweb?path=geoscan/fulle.web&search1=R=214399

DYKE, Arthur S. 2004. *An outline of North American deglaciation with emphasis on central and northern Canada*, pp. 371-406, dans Quaternary Glaciations - Extent and Chronology, Part II: North America, J. Ehlers et P.L. Gibbard (eds), Elsevier B. V.

FRANCIS, Paul, FLAGG, Richard et CRISP, Graham. "Nine Thousand Miles of Concrete A review of Second World War temporary airfields in England". *Historic England*. p. 6. [Document version: January 2016]

GODIN-GAUTHIER, Monique. 1971. *Étude de deux villages de la rive nord du Saguenay, Saint-Honoré et Saint-David*. Institut de géographie, mémoire présenté pour l'obtention d'une licence en géographie à l'Université Laval, 6 juin 1971.

HATCH F.J. 1983. Aerodrome of Democracy, Canada and the British Commonwealth Air Training Plan 1939-1945, Department of National Defence, Directorate of History, Monograph Series No. 1, 218 p.

HÉBERT, Bernard. 1993. Inventaires archéologiques, héliport de Kégashka. Bancs 098-103 et 098-108. Route 138 Natashquan / Kégashka, MTQ, Direction de l'Environnement, 22p.

HÉBERT, B. et ROY, D. 1998. Inventaires archéologiques, Héliport de la tabatière et banc d'emprunt, 098-114, Service du support technique Direction générale de Québec et de l'Est, ministère des Transports, 33p.

IBRAHIM, Ghassen. 2011. Géologie et géomorphologie quaternaire de la zone de GIEBV Duplessis, Organisme de bassins versants Duplessis, Sept Iles, mars 2011, 32 p.

INSTITUT CULTUREL AVATAQ. 1987. Inventaire archéologique de l'aire d'étude du village de d'Inukjuak, Nouveau-Québec : réfection des infrastructures aéroportuaires / [Jean-Claude Moquin, Ian Badgley], 2 vol.

INSTITUT CULTUREL AVATAQ. [1988]. Inventaire archéologique de l'aire d'étude du village de Kangiqsujuaq, Nouveau-Québec : réfection des infrastructures aéroportuaires / [Luc Litwinionek], 2 vol.

INSTITUT CULTUREL AVATAQ, 1989, Inventaire archéologique de l'aire d'étude du village d'Akulivik, Nouveau-Québec : réfection des infrastructures aéroportuaires / par l'Institut culturel Avataq Inc., 2 vol.

INSTITUT CULTUREL AVATAQ. 1989. Inventaire archéologique de l'aire d'étude du village d'Aupaluk, Nouveau-Québec : réfection des infrastructures aéroportuaires / [Daniel Gendron].

KUMAR, Bharat, DEREMER, Dale et MARSHALL, Douglas. 2004. Illustrated Dictionary of Aviation, McGraw-Hill, 752 p.

LABORATOIRE D'ARCHÉOLOGIE DE L'UQAC. 2020. Inventaire archéologique 2019 au Poste de traite de Chicoutimi (DcEs-1), Ville de Saguenay, [Piédalue, Langevin, Gagné et Gadbois-Langevin], 179 p.

LANGEVIN, Érik. 2015. Un fjord, une rivière, un lac et des ruisseaux. Variabilité culturelle paléohistorique sur le bassin hydrographique de la rivière Saguenay (Québec, Canada). Thèse de doctorat, Département d'anthropologie, Université de Montréal, Montréal.

LANGEVIN, E. et PLOURDE N. (2017). Du Piekouagamy au fleuve Saint-Laurent. La question des identités culturelles au cours de l'Archaïque supérieur sur le bassin hydrographique de la rivière Saguenay. Dans A.L. Burke et C. Chapdelaine, *L'Archaïque au Québec : six millénaires d'histoire amérindienne »,* 2017, Recherches amérindiennes Québec, Paléo-Québec #16, chapitre 5, p. 151-186.

LANGEVIN, E. (2020) *Un fjord, une rivière, un lac et des ruisseaux : variabilité culturelle paléohistorique sur le bassin hydrographique de la rivière Saguenay (Québec, Canada). Recueil des tableaux*. Groupe de recherche en Invention régionale (GRIR), UQAC, 523 p.

LEDUC, Éric. 2016. *Le quaternaire de la région du Saguenay─Lac-Saint-Jean, Québec : cartographie, sédimentologie, modélisation de l'extension marine et paléogéographie*, Mémoire présenté comme exigence partielle de la maîtrise en géographie, Université du Québec à Montréal, janvier 2016, 185 p.

LE PROGRÈS DU SAGUENAY, *25 juillet et* 9 août 1946, p. 5, BAnQ numérique.

LI, T., J.-P. DUCRUC, M.-J. CÔTÉ, D. BELLAVANCE et F. POISSON. 2019. Les provinces naturelles : première fenêtre sur l'écologie du Québec, Québec, ministère de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques, Direction de la connaissance écologique, 24 p. http://www.environnement.gouv.qc.ca/biodiversite/cadre-ecologique/rapports/provinces-naturelles.pdf

MINISTÈRE DE LA CULTURE ET DES COMMUNICATIONS DU QUÉBEC. *L'appréciation par valeurs préconisée par le règlement sur la recherche archéologique*, MCCQ, p. ii.

MINISTÈRE DES RESSOURCES NATURELLES DE LA FAUNE ET DES PARCS DU QUÉBEC. 2003. Guide de reconnaissance des types écologiques.

OCCHIETTI S., PARENT M., LAJEUNESSE P., ROBERT R. et GOVARE É. 2011: *Late Pleistocene - Early Holocene decay of the Laurentide Ice Sheet in Québec-Labrador*. *Dans* Quaternary Glaciations - Extent and Chronology, Part IV - a closer look, Elsevier.

PATRIMOINE EXPERTS. 2004. Inventaires archéologiques (été 2003), MTQ, Direction de la Côte-Nord, Direction générale de Québec et de l'Est, 17 p.

PATRIMOINE EXPERTS. 2003. Inventaires archéologiques (été 2002), MTQ, Direction de la Côte-Nord, Direction générale de Québec et de l'Est, 112 p.

PATRIMOINE EXPERTS. 2000. *Inventaires archéologiques, Direction de la Côte-Nord, mars 2000*. MTQ, rapport inédit, 93 p.

PATRIMOINE EXPERTS. 2015. Inventaire archéologique (automne 2014), Projets d'agrandissement du tablier de l'aéroport d'Inukjuak (154-11-0420), de reconstruction de la route d'accès de l'aéroport de Kangirsuk (154-05-1328) et de reconstruction d'une section de la route d'accès de l'aéroport de Tasiusaq (154-10-0071), MTQ, Service de coordination des affaires autochtones, de l'archéologie et du Plan Nord, Direction de la programmation et des ressources territoriales et Bureau de la coordination du Nord-du-Québec 157 p. et annexes.

PINTAL, Jean-Yves. 2008a. *Amélioration de la desserte routière locale à la Tabatière, Basse-Côte-Nord, Inventaire archéologique,* La Compagnie Pakatan Meskanau de la Grande Séduction Basse-Côte-Nord février 2008, 32 p.

PINTAL J-Y, 2008b. *Amélioration de la desserte routière locale à La Romaine, Inventaire archéologique,* La Compagnie Pakatan Meskanau de la Grande Séduction Basse-Côte-Nord, rapport inédit, 25 p.

RAYMOND, René. 1971. Pédologie de la région de Chicoutimi, Bulletin technique no 16, ministère de l'agriculture et de la Colonisation, Division des sols, Service de la recherche et de l'enseignement, 120 p.

RICHARD, P.J.H. 1988. *Couvert végétal au Québec-Labrador et son histoire postglaciaire*, notes et documents # 87-01, Université de Montréal, Montréal.

RICHARD, P. J.H. et Grondin, Pierre. 2009. *Histoire postglaciaire de la végétation*, Extrait du Manuel de foresterie, Ordre des ingénieurs forestiers du Québec, 10 p.

ROY, Denis W., Guillaume BEAUDOIN, Éric LEDUC, Alain ROULEAU, Julien WALTER, Romain CHESNAUX, Pierre COUSINEAU. 2011. Isostasie postglaciaire différentielle au lac-Saint-Jean (Québec) et implications sur la qualité de l'eau souterraine, GéoHydro, 2011, Congrès conjoint de l'Association canadienne pour l'étude du Quaternaire (CANQUA) et de la Section canadienne de l'Association internationale des hydrogéologues, Québec, 28-31 août 2011.

RÉPERTOIRE DU PATRIMOINE CULTUREL DU QUÉBEC. 2013. Église de Saint-Honoré, Numéro du bien : Identifiant municipal : 2012.94240.MART.3560.01

SERVICE DE L'AMÉNAGEMENT ET DES EAUX SOUTERRAINES DE LA DIRECTION DES POLITIQUES DE L'EAU DU MINISTÈRE DU DÉVELOPPEMENT DURABLE, DE L'ENVIRONNEMENT ET DES PARCS. 2007. Guide technique, Captage d'eau souterraine pour des résidences isolées, Document préparé par le Service de l'aménagement et des eaux souterraines de la Direction des politiques de l'eau du ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs, A.10 et B.48.

SIMARD, ROBERT. 1973. Les Grandes Loutres ou M8CHAU 8RAGANICH, Société d'archéologie du Saguenay, 7 p.

SUBARCTIQUE ET LABORATOIRE D'ARCHÉOLOGIE DE L'UQAC. 2012. *Varias archéologiques. Résultats du printemps 2010 et mise à jour de quelques collections résiduelles,* Subarctique Enr. et Laboratoire d'Archéologie de l'UQAC [Érik Langevin, Raphaël Gadbois et Jonathan Mattson, Vol.1, 90 p.

TREMBLAY, Philippe. 2005. Étude hydrogéologique de l'aquifère de Saint-Honoré avec emphase sur son bilan hydrique, Mémoire présenté à L'Université du Québec à Chicoutimi, comme exigence partielle de la Maîtrise en Science de la Terre, 188 p.

TROESTLER, Étienne. 2002. La faune et la flore au Saguenay–Lac-Saint-Jean, Cégep de Jonquière, 13 novembre 2002. http://encyclobec.ca/region_projet.php?projetid=491

VALIQUETTE, Marc-André. 2017. *Bagotville, 75 ans de défense aérienne*, Laval, IMAVIATION, Friesens, 512 p.

Annexe 1 : Dossier cartographique (USB)

Annexe 2 : Tableau des vestiges

Aéroport de St- Honoré
Tableau des vestiges historiques
MTQ Projet 8105-20-AD01

Id vestiges	Vestige	Date de construction/ établissement	Date de démolition/ abandon	# de secteur	Localisation	Références	Type de construction	État actuel (degré d'intégrité)	Potentiel de présence archéologique	Intervention proposée	Association historique
S1-1	Hangar pour avions et tour de contrôle	1942	Post-1947; déménagé par la Cie Price à son usine de carton à Jonquière	1	En bordure du tablier de l'aéroport	Musée de Bagotville-5, 8, 9, 10; photo Harvard 1943; article Second W War: Air Defence and Operational training in the Saguenay; Bergeron, 2013, p. 258	Bois sur dalle de béton	Le bâtiment a été déménagé, mais les fondations sont probablement en place	Élevé; empreinte visible	Inventaire	Témoigne du rôle d'appui de St-Honoré à la défense aérienne et à la formation opérationnelle au Saguenay durant la Deuxième Guerre mondiale
S1-2	Caserne (édifice h)	1942	Post 1947-avant 1964	1	À l'ouest du terminal	Musée de Bagotville-1, 3, 5, 8, 9; article Second W War: Air Defence and Operational training in the Saguenay	Bois sur dalle de béton	Arasé	Élevé; zone non reconstruite	Inventaire et fouille	Témoigne du rôle d'appui de St-Honoré à la défense aérienne et à la formation opérationnelle au Saguenay durant la Deuxième Guerre mondiale
S1-3	[Aire de stockage du bois]	1942	Avant 1964	1	À l'ouest du terminal	Musée de Bagotville-8	[Bois sur dalle de béton]	Enlevé	Moyen; trace en sous-sol	Inventaire	Associé aux installations durant la Deuxième Guerre mondiale
S1-4	Garage pour véhicules automobiles [garage Murdock?]	1942	Post 1947-avant 1964	1	À l'ouest du terminal	Musée de Bagotville-1, 8	Bois sur dalle de béton	Les fondations sont encore visibles	Élevé; zone non reconstruite	Inventaire	Témoigne du rôle d'appui de St-Honoré à la défense aérienne et à la formation opérationnelle au Saguenay durant la Deuxième Guerre mondiale

S1-5	Grange ou hangar	1942	Post 1947-avant 1964	1	À l'ouest du terminal	Musée de Bagotville-1, 8	Bois sur dalle de béton	Enlevé	Élevé; zone non reconstruite	Inventaire	Témoigne du rôle d'appui de St-Honoré à la défense aérienne et à la formation opérationnelle au Saguenay durant la Deuxième Guerre mondiale
S1-8	Base d'éclairage	1942	Ind.	1	À l'ouest du terminal	Musée de Bagotville-8	Béton	[Remplacé]	Moyen	Inventaire	Associé aux installations durant la Deuxième Guerre mondiale
S1-9	Dépendance	1942	Avant 1964	1	À l'ouest du terminal	Musée de Bagotville-8	[Bois sur dalle de béton]	Enlevé	Moyen; trace en sous-sol	Inventaire	Associé aux installations durant la Deuxième Guerre mondiale
S1-10	Station de pompage [Bâtiment des pompes et réservoirs]	1942	1946; acheté par Jean-Louis Laprise et déménagé	1	À l'ouest du terminal	Musée de Bagotville-8; Bergeron, 2013, p. 258	Béton	Les fondations du bâtiment sont visibles et les réservoirs sont enfouis sous un monticule au nord des fondations; le bâtiment des pompes a été déménagé après la guerre	Élevé; zone non reconstruite	Inventaire et fouilles	Témoigne du rôle d'appui de St-Honoré à la défense aérienne et à la formation opérationnelle au Saguenay durant la Deuxième Guerre mondiale
S1-11	Dépendance	1942	Avant 1964	1	À l'ouest du terminal	Musée de Bagotville-8	[Bois sur dalle de béton]	Enlevé	Moyen; trace en sous-sol	Inventaire	Associé aux installations de la Deuxième Guerre mondiale
S1-12	Dépendance	1942	Avant 1964	1	À l'ouest du terminal	Musée de Bagotville-8	[Bois sur dalle de béton]	Enlevé	Moyen; trace en sous-sol	Inventaire	Associé aux installations de la Deuxième Guerre mondiale

S1-13	Dépendance	1942	Avant 1964	1	À l'ouest du terminal	Musée de Bagotville-8	[Bois sur dalle de béton]	Enlevé	Moyen; trace en sous-sol	Inventaire	Associé aux installations de la Deuxième Guerre mondiale
S1-30	[Aire de stationnement d'avions]	[1942]	Après 1972	1	En face de la tour de contrôle	…	[Bois sur base de béton]	Arasé; une plateforme de béton est visible, mais la présence d'un bâtiment est incertaine	Élevé	Inventaire	Associé aux installations de la Deuxième Guerre mondiale
S1-31	Camp des ouvriers	1942	[1946]	1	Installé sur la route menant à l'aéroport; pourrait être à l'extérieur du site	Bergeron, 2013, pp. 248 et 252	Construction temporaire ind.	Enlevés	Faible	Inspection visuelle	Associé aux installations de la Deuxième Guerre mondiale
S1-6	Garage Murdoch	1959	Après 1968	1	Installé à l'emplacement du hangar pour avions (S1-1)	Bergeron, 2013, p. 278	Bois et tôle; probablement construit sur la dalle de béton du hangar	Enlevé	Faible	Inspection visuelle	Aménagement privé
S1-14	Tour de contrôle	1964	ca 1969	1	Sur l'emplacement de S1-1	MTQ 64174-38	Blocs de béton sur dalle de béton	Enlevé	Moyen; remplacé en 1970, puis en 2006	Inventaire préalable	[Aménagements pour compagnies privées]
S1-15	Dépendance	1964	ca 1969	1	Sur l'emplacement de S1-10	MTQ 64174-38	Ind.	Enlevé	Élevé; zone non reconstruite	Inventaire	[Aménagements pour compagnies privées]
S1-16	[Hangar]	1964	ca 1969	1	Au sud du terminal	MTQ 64174-38	Ind.	Enlevé	Élevé; sous l'asphalte	Inventaire	[Aménagements pour compagnies privées]
S1-17	Dépendance	1964	ca 1969	1	Au sud du terminal	MTQ 64174-38	Ind.	Enlevé	Faible, mais traces possibles; zone reconstruite	Inventaire	[Aménagements pour compagnies privées]

S1-18	Dépendance	1964	ca 1969	1	Au sud du terminal	MTQ 64174-38	Ind.	Enlevé	Faible, mais traces possibles; zone reconstruite	Inventaire	[Aménagements pour compagnies privées]
S1-19	Dépendance	1964	ca 1969	1	Au sud du terminal	MTQ 64174-38	Ind.	Enlevé	Faible, mais traces possibles; zone reconstruite	Inventaire	[Aménagements pour compagnies privées]
S1-20	Tour de contrôle	1970	2006	1	Sur l'emplacement de S1-1	MTQ 72817-10; Musée de Bagotville-18, 19; Bergeron, 2013, p. 313.	Béton; construite d'après les plans d'architecte de Gravel et Gravel, elle a une hauteur de 14 m	Remplacée en 2006 par une tour de 23m de hauteur	Nul	Aucune	Associée à la prise en charge de l'aéroport par le Ministère des Transports
S1-21	Pavillon Laliberté	1972	_	1	Au sud de la tour de contrôle	MTQ 72817-10; Musée de Bagotville-18, 19	Béton préfabriqué	Toujours en place, mais modifié; ajout de nouvelles ailes en 1982 et 1990	Nul	Aucune	Associé au Centre québécois de formation aéronautique du CEGEP de Chicoutimi
S1-22	Hangar	1972	_	1	Au sud de la tour de contrôle	MTQ 72817-10; Musée de Bagotville-18	[Acier sur base de béton]	Toujours en place	Nul	Aucune	Associé au Centre québécois de formation aéronautique du CEGEP de Chicoutimi
S1-23	Hangar	1972	_	1	Au sud de la tour de contrôle	MTQ 72817-10; Musée de Bagotville-18	[Acier sur base de béton]	Toujours en place	Nul	Aucune	Associé au Centre québécois de formation aéronautique du CEGEP de Chicoutimi
S1-24	Poteau d'éclairage	1972	Ind.	1	Au nord de la tour de contrôle	Musée de Bagotville-18	Bois	Enlevé	Faible, mais traces possibles	Inventaire	Associée à la prise en charge de l'aéroport par le Ministère des Transports

S1-25	Dépendance	1972	Ind.	1	Peut-être idem S1-15	MTQ 72817-10	Ind.	Enlevé	Moyen	Inventaire	Associée à la prise en charge de l'aéroport par le Ministère des Transports
S1-26	Hangar	1977	_	1	À l'ouest de la tour de contrôle	MTQQ77385-31	Ind.	Toujours en place ou reconstruit	Nul	Aucune	[Aménagements pour compagnies privées]
S1-27	Dépendance	1977	Ind.	1	À l'ouest de la tour de contrôle	MTQQ77385-31	Ind.	Enlevé	Moyen	Inventaire	[Aménagements pour compagnies privées]
S1-28	Dépendance	1977	Ind.	1	À l'ouest de la tour de contrôle	MTQQ77385-31	Ind.	Enlevé	Moyen	Inventaire	[Aménagements pour compagnies privées]
S1-29	Dépendance	1977	Ind.	1	À l'ouest de la tour de contrôle	MTQQ77385-31	Ind.	Enlevé	Moyen	Inventaire	[Aménagements pour compagnies privées]
S2-1	Cabane à patates frites	1972	Ind.	2	Le long de la limite sud du site	MTQ72817-10; Dany Gauthier, com. pers.	[Sur dalle de bois]	Enlevé	Faible; probablement construction hors-sol	Aucune	[Aménagements pour compagnies privées]
S2-2	Garage	1972	Ind. Site occupé par Exact Air depuis 1992	2	Le long de la limite sud du site	MTQ72817-10	[Acier sur base de béton]	Toujours en place, mais modifié	Nul	Aucune	[Aménagements pour compagnies privées]
S2-3	Édicule de regard	1977	_	2	Le long de la limite sud du site	MTQQ77385-31; Dany Gauthier, com.pers.	Béton	Toujours en place	Nul	Aucune	[Aménagements pour compagnies privées]
S3-1	Bâtiment	1977	[1996]	3	Zone sud-est du site	MTQQ77385-31	[Sur dalle de bois]	Enlevé	Moyen; zone non construite	Inventaire ou surveillance archéologique	[Associé à l'école de vol à voile Région-Est du Canada (EVVRE) des cadets de l'air]

S3-2	Bâtiment	1977	[1996]	3	Zone sud-est du site	MTQQ77385-31	[Sur dalle de bois]	Enlevé	Moyen; zone non construite	Inventaire ou surveillance archéologique	[Associé à l'école de vol à voile Région-Est du Canada (EVVRE) des cadets de l'air]
S3-3	Bâtiment	1977	[1996]	3	Zone sud-est du site	MTQQ77385-31	[Sur dalle de bois]	Enlevé	Moyen; zone non construite	Inventaire ou surveillance archéologique	[Associé à l'école de vol à voile Région-Est du Canada (EVVRE) des cadets de l'air]
S3-4	Bâtiment	1977	[1996]	3	Zone sud-est du site	MTQQ77385-31	[Sur dalle de bois]	Enlevé	Moyen; zone non construite	Inventaire ou surveillance archéologique	[Associé à l'école de vol à voile Région-Est du Canada (EVVRE) des cadets de l'air]
S3-5	Bâtiment	1977	[1996]	3	Zone sud-est du site	MTQQ77385-31	[Sur dalle de bois]	Enlevé	Moyen; zone non construite	Inventaire ou surveillance archéologique	[Associé à l'école de vol à voile Région-Est du Canada (EVVRE) des cadets de l'air]
S3-6	Bâtiment	1977	[1996]	3	Zone sud-est du site	MTQQ77385-31	[Sur dalle de bois]	Enlevé	Moyen; zone non construite	Inventaire ou surveillance archéologique	[Associé à l'école de vol à voile Région-Est du Canada (EVVRE) des cadets de l'air]
S3-7	Bâtiment	1977	[1996]	3	Zone sud-est du site	MTQQ77385-31	[Sur dalle de bois]	Enlevé	Moyen; zone non construite	Inventaire ou surveillance archéologique	[Associé à l'école de vol à voile Région-Est du Canada (EVVRE) des cadets de l'air]
S3-8	Bâtiment	1977	[1996]	3	Zone sud-est du site	MTQQ77385-31	[Sur dalle de bois]	Enlevé	Moyen; zone non construite	Inventaire ou surveillance archéologique	[Associé à l'école de vol à voile Région-Est du Canada (EVVRE) des cadets de l'air]
S3-9	Dépendance	1977	[1996]	3	Zone sud-est du site	MTQQ77385-31	[Sur dalle de bois]	Enlevé	Moyen; zone non construite	Inventaire préalable ou surveillance archéologique	[Associé à l'école de vol à voile Région-Est du Canada (EVVRE) des cadets de l'air]

S3-10	Dépendance	1977	[1996]	3	Zone sud-est du site	MTQQ77385-31	[Sur dalle de bois]	Enlevé	Moyen; zone non construite	Inventaire ou surveillance archéologique	[Associé à l'école de vol à voile Région-Est du Canada (EVVRE) des cadets de l'air]
S3-11	Dépendance	1977	[1996]	3	Zone sud-est du site	MTQQ77385-31	[Sur dalle de bois]	Enlevé	Moyen; zone non construite	Inventaire ou surveillance archéologique	[Associé à l'école de vol à voile Région-Est du Canada (EVVRE) des cadets de l'air]
S3-12	Dépendance	1977	[1996]	3	Zone sud-est du site	MTQQ77385-31	[Sur dalle de bois]	Enlevé	Moyen; zone non construite	Inventaire ou surveillance archéologique	[Associé à l'école de vol à voile Région-Est du Canada (EVVRE) des cadets de l'air]
S3-13	Dépendance	1977	[1996]	3	Zone sud-est du site	MTQQ77385-31	[Sur dalle de bois]	Enlevé	Moyen; zone non construite	Inventaire préalable ou surveillance archéologique	[Associé à l'école de vol à voile Région-Est du Canada (EVVRE) des cadets de l'air]
S3-14	Dépendance	1977	[1996]	3	Zone sud-est du site	MTQQ77385-31	[Sur dalle de bois]	Enlevé	Moyen; zone non construite	Inventaire ou surveillance archéologique	[Associé à l'école de vol à voile Région-Est du Canada (EVVRE) des cadets de l'air]
S4-1	Cible pour largage de bombes	1942	Avant 1964	4	Au centre du terre-plein	Musée de la Défense aérienne / BFC Bagotville, Collection Dan McWilliams; M. Bergeron, 2013, p. 256	Plateforme composée de «pièces de bois, espacées d'environ 8 à 10 pouces (20-25 centimètres), posées à plat sur le sol »	Arasé	Élevé; l'emplacement repéré (sol congloméré)	Sondages préalables aux travaux	Témoigne du rôle d'appui de St-Honoré à la défense aérienne et à la formation opérationnelle au Saguenay durant la Deuxième Guerre mondiale

S4-2	Cible pour largage de bombes	1942	Post 1977	4	Au centre du terre-plein	Musée de la Défense aérienne / BFC Bagotville, Collection Dan McWilliams; M. Bergeron, 2013, p. 256	Plateforme composée de «pièces de bois, espacées d'environ 8 à 10 pouces (20-25 centimètres), posées à plat sur le sol»	Arasé	Faible; l'emplacement n'a pu être repéré	–	Témoigne du rôle d'appui de St-Honoré à la défense aérienne et à la formation opérationnelle au Saguenay durant la Deuxième Guerre mondiale
S4-3	Levée intérieure	1942	Post 1977	4	Bordure intérieure des pistes	St Honoré Que, Proposed Layout R.C.A.F. Aerodrome, Satellite to Saguenay, Plan No Q-13, Ottawa, Apr. 16, 1942	Sol remblayé à partir du centre du terre-plein	Arasée	Élevé pour la portion nord qui apparaît sur les photos aériennes récentes; possibilité d'une trace stratigraphique	Sondages préalables aux travaux	Témoigne du rôle d'appui de St-Honoré à la défense aérienne et à la formation opérationnelle au Saguenay durant la Deuxième Guerre mondiale
S4-4	Pistes principales de décollage et d'atterrissage	1942	La piste sud a été allongée de 610 m en 1974	4	Pistes posées à 60° présentant une configuration triangulaire delta	Musée de la Défense aérienne / BFC Bagotville, Collection Dan McWilliams; Bergeron, 2013, pp. 316 et 338	Pierre concassée et sable compacté; asphalté entre 1942 et 1944 ; dalles de renforcement en béton aux angles	La piste ouest (06-24) a été refaite en 2017; la piste 18-36 a été refaite en 2020	Élevé aux abords; présence du réseau de drainage	Sondages préalables aux travaux	Témoigne du rôle d'appui de St-Honoré à la défense aérienne et à la formation opérationnelle au Saguenay durant la Deuxième Guerre mondiale
S4-5	Pistes de planeurs	1977	1996	4	Portion sud du terre-plein	Ministère des Terres et Forêts, Service de la Cartographie, Photocartothèque provinciale, Québec 1977	Sable compacté	Visibles, mais appelées à être nivelées pour l'aménagement de la piste d'entraînement pour hélicoptères	Faible; largement arasées lors de travaux de nivellement en 2020	Surveillance archéologique	[Associé à l'école de vol à voile Région-Est du Canada (EVVRE) des cadets de l'air]

S4-6	[Dépendance]	[1977]	_	4	Au nord-est des pistes de planeur	Ministère des Terres et Forêts, Service de la Cartographie, Photocartothèque provinciale, Québec 1977; Selon Dany Gauthier, com.pers. il s'agissait d'une cuisine pour les cadets de l'air	[Sur dalle de bois]	Enlevé	Faible, mais traces possibles	Sondages préalables aux travaux	[Associé à l'école de vol à voile Région-Est du Canada (EVVRE) des cadets de l'air]
S4-7	[Dépendance]	[1977]	_	4	Jonction nord-est des pistes de planeurs	Ministère des Terres et Forêts, Service de la Cartographie, Photocartothèque provinciale, Québec 1977	[Sur dalle de bois]	Enlevé	Faible, mais traces possibles	Sondages préalables aux travaux	[Associé à l'école de vol à voile Région-Est du Canada (EVVRE) des cadets de l'air]
S4-8	Voie Alpha	1942	_	4	Aire de circulation interne ouest	Musée de la Défense aérienne / BFC Bagotville, Collection Dan McWilliams; Musée de Bagotville-8	Pierre concassée et sable compacté; asphalté entre 1942 et 1944	Non modifiée	Élevé aux abords; présence du réseau de drainage	Sondages préalables aux travaux	Témoigne du rôle d'appui de St-Honoré à la défense aérienne et à la formation opérationnelle au Saguenay durant la Deuxième Guerre mondiale
S4-9	Voie Delta	1942	_	4	Aire de circulation interne sud	Musée de la Défense aérienne / BFC Bagotville, Collection Dan McWilliams	Pierre concassée et sable compacté; asphalté entre 1942 et 1944	La voie a été élargie en 2017	Élevé aux abords; présence du réseau de drainage	Sondages préalables aux travaux	Témoigne du rôle d'appui de St-Honoré à la défense aérienne et à la formation opérationnelle au Saguenay durant la Deuxième Guerre mondiale

S4-10	Voie Bravo	1942	_	4	Aire de circulation interne sud-est	Musée de la Défense aérienne / BFC Bagotville, Collection Dan McWilliams	Pierre concassée et sable compacté; asphalté entre 1942 et 1944	Non modifiée	Élevé aux abords; présence du réseau de drainage	Sondages préalables aux travaux	Témoigne du rôle d'appui de St-Honoré à la défense aérienne et à la formation opérationnelle au Saguenay durant la Deuxième Guerre mondiale

Annexe 3 : Collections photos CFB Bagotville et Michel Bergeron

1-vue ensemble.TIF

3-édifice h seul.JPG

4-garage véhicule.TIF

rage avions et tour de contrôle

5-vue loin h + piste + tour.JPG

6-hurricanes bagot1.TIF

6-vue ensemble.TIF

urricanes avec garage bagot.J

7-tour petit bouchard.TIF

8-harvard pilote sur l'aile.TIF

8-vue de haut.JPG

9-aéroport en 1947.TIF

10-anson et foule.TIF

11-avion anson.TIF

2-vestiges garages avions.TIF

3-vestiges garages rép.TI

14-vestiges pompes.TIF

15-annonce journal 2.JPG

6-inauguration ministre.JP

17-pav. laliberté seul.JPG

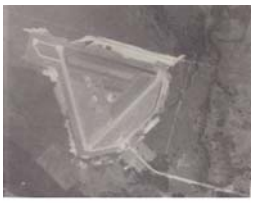
18-vue aérienne.JPG

19-2e cohorte.JPG

20-bgirard et personnel.JPG

ioine Jean-Paul lalibertéav

hanoine Laliberté diplôme.


30c-vue de haut.JPG

33a-aéroport en 1947.TIF

s garages reparations meil

5-vestiges garages rép.TI

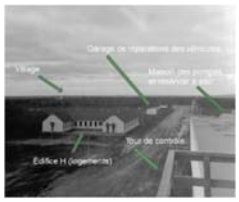
36-vestiges garages avions.TIF

37-vestiges pompes.TIF

40a-reservoir à eau 4.jpg

20200617_104051(0).jpg

20200617_104102.jpg



eau 2.jpg

Image3.jpg

Photo Harvard 1943.jpg

ıtion de pompage [cheminée].j

Annexe 4 : Courriels MDN, Dir histoire et patrimoine (USB)

Annexe5 : Greffes en ligne

Déplacer l'entête d'une colonne ici afin de grouper par celle-ci

Série documentaire	Catégorie	Type	No document	Auteur	Date	Description	Consulter	Localiser
Arpentage des terres du domaine de l'État et des frontières du Québec	Numérique	Carnet arpentage	532868	Mathieu Tremblay	2016-01-14	Localisation de repères d'arpentage (...)		
Arpentage des terres du domaine de l'État et des frontières du Québec	Carnet	Chemise Officialisation Canton	T013-29-9	Paul Thibault	2003-09-04	Spécification		
Arpentage des terres du domaine de l'État et des frontières du Québec	Carnet	Chemise Canton	T013-36	Jean-Pierre Simard	2003-02-14	Canton de Tremblay: parcelles 3 (...)		
Arpentage des terres du domaine de l'État et des frontières du Québec	Plan	Chemise Canton	T013-36	Jean-Pierre Simard	2003-02-14	Canton de Tremblay: parcelles 3 (...)		
Arpentage des terres du domaine de l'État et des frontières du Québec	Carnet	Suite alpha-numérique	Z025	Gilles Gravel	1986-01-01	Reconnaissance et état des (...)		
Arpentage des terres du domaine de l'État et des frontières du Québec	Plan	Dans Carnet	Z025-5	Gilles Gravel	1986-01-01	Reconnaissance et état des (...)		
Arpentage des terres du domaine de l'État et des frontières du Québec	Carnet	Chemise Officialisation Canton	T013-12-19	Pierre Bégin	1985-12-19	Spécification		
Arpentage des terres du domaine de l'État et des frontières du Québec	Plan	Chemise Canton	T013-22	André Cantin	1985-10-18	Plan montrant le lot 62, rang VII.		
Arpentage des terres du domaine de l'État et des frontières du Québec	Carnet	Chemise Officialisation Canton	T013-12-6	Maurice Duval	1972-05-05	Spécification		
Arpentage des terres du domaine de l'État et des frontières du Québec	Carnet	Chemise Officialisation Canton	T013-12-5	Maurice Duval	1972-05-03	État de superficies		
Arpentage des terres du domaine de l'État et des frontières du Québec	Carnet	Chemise Divers	27-1-5	Hugues Giguère	1972-02-21	Description officielle de la zone (...)		
Arpentage des terres du domaine de l'État et des frontières du Québec	Carnet	Chemise Canton	T013-13-1	Maurice Martineau	1971-07-14	Parcelles 1 et 2 du lot 65, rang (...)		

Arpentage des terres du domaine de l'État et des frontières du Québec	Plan	Canton Suspendu	946	Maurice Martineau	1971-07-14	Parcelles 1 et 2 du lot 65, rang (...)	
Arpentage des terres du domaine de l'État et des frontières du Québec	Carnet	Chemise Canton	T013-11	Paul Nadeau	1954-03-20	Rapport, notes et plan : partie (...)	
Arpentage des terres du domaine de l'État et des frontières du Québec	Plan	Chemise Canton	T013-11	Paul Nadeau	1954-03-20	Rapport, notes et plan : partie (...)	
Arpentage des terres du domaine de l'État et des frontières du Québec	Carnet	Chemise Officialisation Canton	T013-7-24	Émilien Pouliot	1953-07-03	Spécification	
Arpentage des terres du domaine de l'État et des frontières du Québec	Carnet	Chemise Officialisation Canton	T013-7-20	Polydor (J.P) Dutil	1947-06-02	Spécification	
Arpentage des terres du domaine de l'État et des frontières du Québec	Carnet	Chemise Officialisation Canton	T013-7-19	Polydor (J.P) Dutil	1947-03-04	Spécification	
Arpentage des terres du domaine de l'État et des frontières du Québec	Carnet	Chemise Officialisation Canton	T013-7-18	Polydor (J.P) Dutil	1946-12-03	Spécification	
Arpentage des terres du domaine de l'État et des frontières du Québec	Carnet	Chemise Officialisation Canton	T013-7-17	Polydor (J.P) Dutil	1946-03-06	Spécification	
Arpentage des terres du domaine de l'État et des frontières du Québec	Carnet	Chemise Officialisation Canton	T013-7-15	Polydor (J.P) Dutil	1943-12-09	Spécification	
Arpentage des terres du domaine de l'État et des frontières du Québec	Carnet	Chemise Officialisation Canton	T013-7-13	Polydor (J.P) Dutil	1942-10-09	Spécification	
Arpentage des terres du domaine de l'État et des frontières du Québec	Carnet	Suite alpha-numérique	T086	Edouard Dufresne, Paul Malouin	1936-08-12	Front du rang IV et partie de la (...)	
Arpentage des terres du domaine de l'État et des frontières du Québec	Plan	Canton Plat	T013-J	Edouard Dufresne, Paul Malouin	1936-08-12	Front du rang IV et partie de la (...)	
Arpentage des terres du domaine de l'État et des frontières du Québec	Carnet	Registre de lots de grève	F-10	J.E.Alfred McConville	1932-06-22	Lot de grève et en eau profonde (...)	
Arpentage des terres du domaine de l'État et des frontières du Québec	Plan	Registre de lots de grève	F-10	J.E.Alfred McConville	1932-06-22	Plan montrant un lot de grève (...)	

Arpentage des terres du domaine de l'État et des frontières du Québec	Carnet	Rivière	474	J.-Roméo Guenet	1929-11-12	Carnet d'opération du levé (...)	
Arpentage des terres du domaine de l'État et des frontières du Québec	Plan	Rivière Roulé	16-F	J.-Roméo Guenet	1929-11-12	Rivière Valin (Comté de (...)	
Arpentage des terres du domaine de l'État et des frontières du Québec	Carnet	Chemise Divers	5-26	Adrien-J. Chalifour	1912-07-12	Points de longitude et latitude (...)	
Arpentage des terres du domaine de l'État et des frontières du Québec	Plan	Chemise Canton	S015-8	Charles-Edouard Gauvin	1909-02-01	Partie de la rivière Shipshaw.	
Arpentage des terres du domaine de l'État et des frontières du Québec	Carnet	Chemise Divers	13-15-2	Henry O'Sullivan	1897-11-29	Rapport d'exploration du territoire (...)	
Arpentage des terres du domaine de l'État et des frontières du Québec	Carnet	Chemise Divers	13-15-1	Henry O'Sullivan	1897-10-29	Rapport d'exploration du territoire (...)	
Arpentage des terres du domaine de l'État et des frontières du Québec	Plan	Chemise Divers	13-15	Henry O'Sullivan	1897-01-01	Carte de la province de Québec (...)	
Arpentage des terres du domaine de l'État et des frontières du Québec	Carnet	Rivière	234	Louis-P. De Courval	1892-07-15	Notes et rapport de la rivière (...)	
Arpentage des terres du domaine de l'État et des frontières du Québec	Plan	Rivière Roulé	16-B	Louis-P. De Courval	1892-06-01	Rivière Valin.	
Arpentage des terres du domaine de l'État et des frontières du Québec	Carnet	Chemise Canton	S015-3	F.-X. Genest	1884-08-21	Rapport d'inspection des travaux (...)	
Arpentage des terres du domaine de l'État et des frontières du Québec	Plan	Canton Plat	S015-B	Paul-T.-C. Dumais	1879-06-16	Partie des rangs I à V, canton (...)	
Arpentage des terres du domaine de l'État et des frontières du Québec	Carnet	Suite alpha-numérique	S091	Paul-T.-C. Dumais	1879-06-14	Partie des rangs I à V, Canton (...)	
Arpentage des terres du domaine de l'État et des frontières du Québec	Carnet	Chemin	77	Edouard-Gaston Deville	1879-01-13	Chemin au nord de la rivière (...)	
Arpentage des terres du domaine de l'État et des frontières du Québec	Plan	Chemin Roulé	12-A	Edouard-Gaston Deville	1878-11-04	Partie des chemins du Comté (...)	

Arpentage des terres du domaine de l'État et des frontières du Québec	Carnet	Chemise Officialisation Canton	S015-9-2	Joseph jr Bouchette	1859-09-27	Spécification	
Arpentage des terres du domaine de l'État et des frontières du Québec	Plan	Canton Plat	T013-B	Louis Legendre	1857-09-01	Rangs A, I à VIII. Canton Tremblay, (...)	
Arpentage des terres du domaine de l'État et des frontières du Québec	Carnet	Suite alpha-numérique	S063	Alexander Wallace	1855-03-30	Front des rangs VI à IX centrale (...)	
Arpentage des terres du domaine de l'État et des frontières du Québec	Plan	Canton Plat	S015-A	Alexander Wallace	1855-03-01	Front des rangs VI à IX centrale (...)	
Arpentage des terres du domaine de l'État et des frontières du Québec	Carnet	Chemise Canton	S015-2	Alexander Wallace	1854-03-30	Rapport et notes.	
Arpentage des terres du domaine de l'État et des frontières du Québec	Carnet	Chemise Officialisation Canton	T013-7-2	Joseph jr Bouchette	1854-02-21	Spécification	
Arpentage des terres du domaine de l'État et des frontières du Québec	Carnet	Suite alpha-numérique	T018	Ovide-Bruno Fournier	1853-04-01	Front des rangs V à X, Canton (...)	
Arpentage des terres du domaine de l'État et des frontières du Québec	Carnet	Chemise Canton	T013-4	Ovide-Bruno Fournier	1853-03-30	Rapport d'arpentage sur les rangs (...)	
Arpentage des terres du domaine de l'État et des frontières du Québec	Plan	Canton Plat	T013-A	Ovide-Bruno Fournier	1853-03-01	Plan du township Tremblay dans le (...)	
Arpentage des terres du domaine de l'État et des frontières du Québec	Carnet	Suite alpha-numérique	E010	Frederick William Blaiklock	1849-04-24	Journal de bord sur l'exploration (...)	
Arpentage des terres du domaine de l'État et des frontières du Québec	Carnet	Suite alpha-numérique	E012	Frederick William Blaiklock	1849-04-24	Levé de la rivière Saguenay, (...)	
Arpentage des terres du domaine de l'État et des frontières du Québec	Plan	Rivière Roulé	48	Frederick William Blaiklock	1848-05-26	Rivière Saguenay, et une partie (...)	
Arpentage des terres du domaine de l'État et des frontières du Québec	Carnet	Suite alpha-numérique	E006	Georges Duberger	1848-01-13	Ligne d'exploration de Chicoutimi (...)	
Arpentage des terres du domaine de l'État et des frontières du Québec	Carnet	Suite alpha-numérique	S056	Frederick William Blaiklock, Georges Duberger	1847-01-01	Exploration Lac St-Jean.	

Arpentage des terres du domaine de l'État et des frontières du Québec	Carnet	Suite alpha-numérique	T011	Louis Legendre	1844-09-10	Front des rangs A, I à VI et (...)	
Arpentage des terres du domaine de l'État et des frontières du Québec	Carnet	Suite alpha-numérique	H023	Louis Legendre	1844-07-08	Lignes extérieures Est, Nord (...)	
Arpentage des terres du domaine de l'État et des frontières du Québec	Plan	Canton Plat	T013	Louis Legendre	1844-07-08	Front des rangs A, I à VI et (...)	
Arpentage des terres du domaine de l'État et des frontières du Québec	Carnet	Chemise Canton	S015-1	François Têtu	1844-03-30	Rapport.	
Arpentage des terres du domaine de l'État et des frontières du Québec	Carnet	Suite alpha-numérique	S042	François Têtu	1844-03-30	Les lignes ext et le front des rangs (...)	
Arpentage des terres du domaine de l'État et des frontières du Québec	Plan	Canton Plat	S015	François Têtu	1844-03-01	Les lignes extérieures et le (...)	
Arpentage des terres du domaine de l'État et des frontières du Québec	Carnet	Chemise Divers	13-2	John B. jr Duberger	1842-09-22	Rapport de la ligne d'exploration (...)	
Arpentage des terres du domaine de l'État et des frontières du Québec	Plan	Rivière Roulé	48-I	John B. jr Duberger	1842-09-22	Rivière Saguenay.	
Limites des territoires administratifs	Carnet	Description officielle Municipalité	H0114-1	Jean-François Boucher	2002-01-17	La nouvelle Municipalité de (...)	
Limites des territoires administratifs	Carnet	Description officielle de MRC	L045-1	Jean-François Boucher	2001-10-23	Limites du territoire de la MRC: (...)	
Limites des territoires administratifs	Carnet	Description officielle Municipalité	F0106-2	Jean-Pierre Lacroix	1998-08-19	Territoires non organisés à (...)	
Limites des territoires administratifs	Plan	Limites administratives Suspendu	F0106-2	Carmel Laberge	1997-10-09	Territoires non organisés à (...)	
Limites des territoires administratifs	Carnet	Description officielle de MRC	L023-1	Gilles Cloutier	1982-11-26	de la MRC du Fjord-du-Saguenay	
Limites des territoires administratifs	Carnet	Description officielle Municipalité	H0093-1	Gilles Cloutier	1972-10-04	Description du territoire de la (...)	

Limites des territoires administratifs	Plan	Chemise Municipalité	H0093-1	Jean-Marie Lamarre	1972-05-04	Plan montrant le territoire de la (...)	
Limites des territoires administratifs	Carnet	Description officielle Municipalité	G0052-10	Émilien Pouliot	1965-04-14	Description du territoire détaché (...)	
Limites des territoires administratifs	Carnet	Description officielle Municipalité	T0054-11	Georges Côté	1953-05-13	Description du territoire à (...)	
Limites des territoires administratifs	Plan	Chemise Municipalité	T0054-11	Adjutor Lamarre	1952-02-14	Extrait du plan officiel du canton (...)	
Limites des territoires administratifs	Carnet	Description officielle Municipalité	H0039-1	Georges Côté	1951-11-19	Description du territoire détaché (...)	
Limites des territoires administratifs	Plan	Chemise Municipalité	H0039-1	Paul Nadeau	1950-12-06	Plan montrant une partie des cantons (...)	
Limites des territoires administratifs	Carnet	Description officielle Municipalité	D0071-1	Georges Côté	1947-11-17	Description du territoire détaché (...)	
Limites des territoires administratifs	Plan	Chemise Municipalité	D0071-1	R.-E. Joron	1938-02-24	Plan de la paroisse de St-David-de-Falardeau (...)	
Limites des territoires administratifs	Carnet	Description officielle Municipalité	A0045-3	F.X. Lemieux	1926-12-07	Description de l'annexion à (...)	
Limites des territoires administratifs	Plan	Chemise Municipalité	A0045-3	Elzéar Boivin	1925-10-26	Plan des lots nos 72, 73, 74, 75, (...)	
Limites des territoires administratifs	Carnet	Chemise Proclamation Canton	S015-1-1	Joseph jr Bouchette	1850-09-06	Description officielle du canton (...)	
Limites des territoires administratifs	Carnet	Chemise Proclamation Canton	T013-1-2	J Leslie	1848-10-07	Proclamation du canton de Tremblay.	
Limites des territoires administratifs	Carnet	Chemise Proclamation Canton	T013-1-1	Thomas Bouthillier	1848-09-23	Description officielle du canton (...)	
Limites des territoires administratifs	Plan	Chemise Proclamation Canton	T013-1	Thomas Bouthillier	1848-09-23	Plan of the Township of Tremblay.	

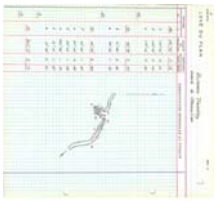
Limites des territoires fauniques, des habitats fauniques et des parcs nationaux	Carnet	Chemise Faune et Parcs	PB1713	Pierre Bernier	2004-11-02	Unités de gestion des animaux (...)	
Limites des territoires fauniques, des habitats fauniques et des parcs nationaux	Plan	Chemise Faune et Parcs	PB1713	Pierre Bernier	2004-11-02	Unités de gestion des animaux (...)	
Limites des territoires fauniques, des habitats fauniques et des parcs nationaux	Carnet	Chemise Faune et Parcs	PB1688	Pierre Bernier	2004-01-30	Zones de pêche et de chasse: (...)	
Limites des territoires fauniques, des habitats fauniques et des parcs nationaux	Plan	Chemise Faune et Parcs	PB1688	Pierre Bernier	2004-01-30	Zones de pêche et de chasse: (...)	
Limites des territoires fauniques, des habitats fauniques et des parcs nationaux	Carnet	Chemise Faune et Parcs	PB1678	Pierre Bernier	2003-10-28	Zones de pêche et de chasse: (...)	
Limites des territoires fauniques, des habitats fauniques et des parcs nationaux	Plan	Chemise Faune et Parcs	PB1678	Pierre Bernier	2003-10-28	Zones de pêche et de chasse: (...)	
Limites des territoires fauniques, des habitats fauniques et des parcs nationaux	Carnet	Chemise Faune et Parcs	SM0474	Stéphane Morneau	2001-11-12	Unité de gestion des animaux (...)	
Limites des territoires fauniques, des habitats fauniques et des parcs nationaux	Plan	Chemise Faune et Parcs	SM0474	Stéphane Morneau	2001-11-12	Unité de gestion des animaux (...)	
Limites des territoires fauniques, des habitats fauniques et des parcs nationaux	Carnet	Chemise Faune et Parcs	HM9688	Henri Morneau	1999-09-24	Unité de gestion des animaux (...)	
Limites des territoires fauniques, des habitats fauniques et des parcs nationaux	Plan	Chemise Faune et Parcs	HM9596	Henri Morneau	1999-07-06	Unités de gestion des animaux (...)	

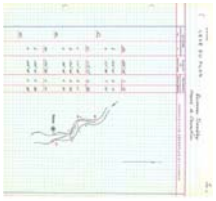
Limites des territoires fauniques, des habitats fauniques et des parcs nationaux	Carnet	Chemise Faune et Parcs	HM9167	Henri Morneau	1996-12-10	Zone de pêche, de chasse et (...)	
Limites des territoires fauniques, des habitats fauniques et des parcs nationaux	Plan	Chemise Faune et Parcs	HM9167	Henri Morneau	1996-12-10	Zone de pêche, de chasse et (...)	
Limites des territoires fauniques, des habitats fauniques et des parcs nationaux	Carnet	Chemise Faune et Parcs	HM9145	Henri Morneau	1996-11-19	Zone piscicoles: Zone 15.	
Limites des territoires fauniques, des habitats fauniques et des parcs nationaux	Carnet	Chemise Faune et Parcs	HM9146	Henri Morneau	1996-11-19	Zone piscicoles: Zone 23.	
Limites des territoires fauniques, des habitats fauniques et des parcs nationaux	Plan	Faune et Parcs Suspendu	Q0025-0-3	Henri Morneau	1996-11-19	Zone piscicoles 1 à 28.	
Limites des territoires fauniques, des habitats fauniques et des parcs nationaux	Carnet	Chemise Faune et Parcs	HM9133	Henri Morneau	1996-09-09	Zones de pêche, de chasse et (...)	
Limites des territoires fauniques, des habitats fauniques et des parcs nationaux	Plan	Chemise Faune et Parcs	HM9133	Henri Morneau	1996-09-09	Zones de pêche, de chasse et (...)	
Limites des territoires fauniques, des habitats fauniques et des parcs nationaux	Carnet	Chemise Faune et Parcs	HM9059	Henri Morneau	1995-06-21	Zones de pêche, de chasse et (...)	
Limites des territoires fauniques, des habitats fauniques et des parcs nationaux	Plan	Chemise Faune et Parcs	HM9059	Henri Morneau	1995-06-21	Zones de pêche, de chasse et (...)	
Limites des territoires fauniques, des habitats fauniques et des parcs nationaux	Carnet	Chemise Faune et Parcs	HM9007	Henri Morneau	1994-01-13	Zones de pêche, chasse et piégeage: (...)	

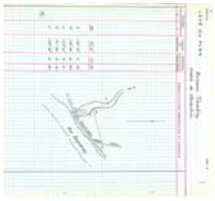
Limites des territoires fauniques, des habitats fauniques et des parcs nationaux	Plan	Chemise Faune et Parcs	HM9007	Henri Morneau	1994-01-13	Zones de pêche, chasse et piégeage: (...)	
Limites des territoires fauniques, des habitats fauniques et des parcs nationaux	Carnet	Chemise Faune et Parcs	JP0936	Jacques Pelchat	1993-06-08	Zones piscicoles: Zone 14.	
Limites des territoires fauniques, des habitats fauniques et des parcs nationaux	Carnet	Chemise Faune et Parcs	JP0937	Jacques Pelchat	1993-06-08	Zones piscicoles: Zone 15.	
Limites des territoires fauniques, des habitats fauniques et des parcs nationaux	Plan	Faune et Parcs Suspendu	Q0025-0-2	Jacques Pelchat	1993-06-08	Zones piscicoles 1 à 28	
Limites des territoires fauniques, des habitats fauniques et des parcs nationaux	Carnet	Chemise Faune et Parcs	HM8972	Henri Morneau	1992-11-03	Zone de pêche, de chasse et (...)	
Limites des territoires fauniques, des habitats fauniques et des parcs nationaux	Plan	Chemise Faune et Parcs	HM8972	Henri Morneau	1992-11-03	Zone de pêche, de chasse et (...)	
Limites des territoires fauniques, des habitats fauniques et des parcs nationaux	Carnet	Chemise Faune et Parcs	JP0878	Jacques Pelchat	1992-05-07	Zones Piscicoles: Zone 18	
Limites des territoires fauniques, des habitats fauniques et des parcs nationaux	Plan	Faune et Parcs Suspendu	Q0025-0-1	Jacques Pelchat	1992-05-07	Zones piscicoles 1 à 28	
Limites des territoires fauniques, des habitats fauniques et des parcs nationaux	Carnet	Chemise Faune et Parcs	JP0568	Jacques Pelchat	1989-03-02	Zones piscicoles: Zone 5	
Limites des territoires fauniques, des habitats fauniques et des parcs nationaux	Plan	Faune et Parcs Suspendu	Q0025-0-0	Jacques Pelchat	1989-03-02	Zones piscicoles 1 à 7	

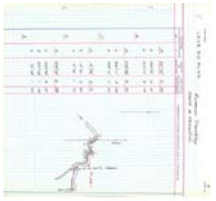
Limites des territoires fauniques, des habitats fauniques et des parcs nationaux	Carnet	Chemise Faune et Parcs	HM8695	Henri Morneau	1989-02-23	Zone de pêche, de chasse et (...)	
Limites des territoires fauniques, des habitats fauniques et des parcs nationaux	Carnet	Chemise Faune et Parcs	HM8671	Henri Morneau	1988-12-12	Zones de pêche, de chasse et (...)	
Limites des territoires fauniques, des habitats fauniques et des parcs nationaux	Carnet	Chemise Faune et Parcs	HM8269	Henri Morneau	1984-10-25	Zones de chasse et de piégeage (...)	
Limites des territoires fauniques, des habitats fauniques et des parcs nationaux	Carnet	Chemise Faune et Parcs	HM8120	Henri Morneau	1983-02-16	Zones de Piégeage (5 zones)	
Limites des territoires fauniques, des habitats fauniques et des parcs nationaux	Carnet	Chemise Faune et Parcs	JP0193	Jacques Pelchat	1980-09-03	Zones de piégeage (I, II, III, (...)	

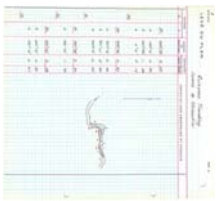
10T013_11_Page_06.

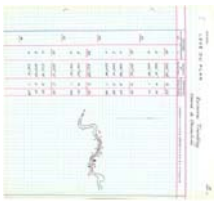

10T013_11_Page_07.

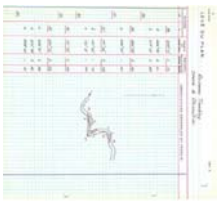

10T013_11_Page_08.

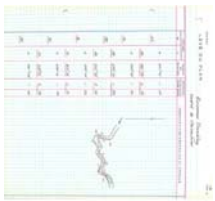

10T013_11_Page_09.

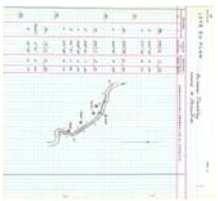

10T013_11_Page_10


10T013_11_Page_11.

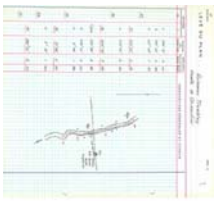

10T013_11_Page_12

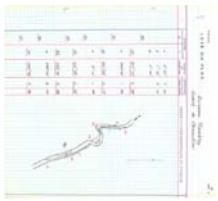

10T013_11_Page_13.

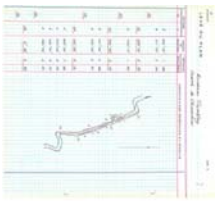

10T013_11_Page_14

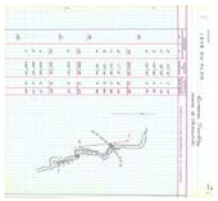

10T013_11_Page_15.

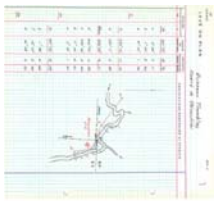
10T013_11_Page_16.

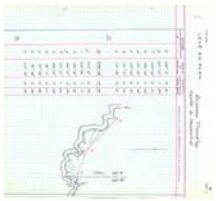

10T013_11_Page_17.

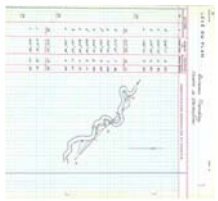

10T013_11_Page_18.

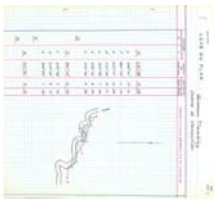

10T013_11_Page_19.

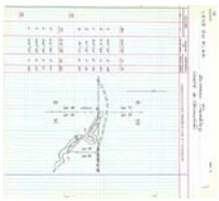

10T013_11_Page_20.


10T013_11_Page_21.


10T013_11_Page_22


10T013_11_Page_23


10T013_11_Page_24


10T013_11_Page_25.

10T013_11_Page_26.

10T013_11_Page_27.

10T013_11_Page_28.

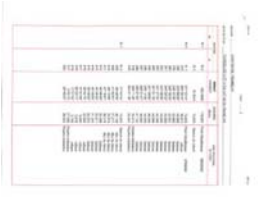
10T013_11_Page_29.

CA10T013_36_Page_1.jpg

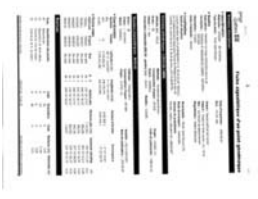
CA10T013_36_Page_2.jpg

CA10T013_36_Page_3.jpg

CA10T013_36_Page_4.jpg

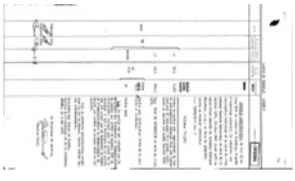

CA10T013_36_Page_5.jpg

CA10T013_36_Page_6.jpg

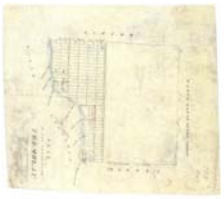

CA10T013_36_Page_7.jpg

CA10T013_36_Page_8.jpg

CA20T013_12_5.jpg

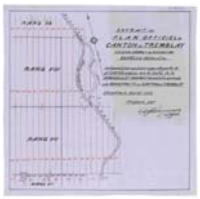

CA20T013_12_6.jpg

PL90Z025_5.jpg

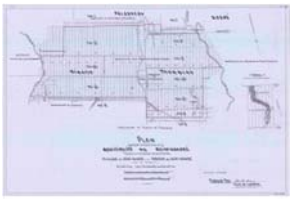


1869 PL55T013_1.jpg

1950 PL60H0039_1.jpg

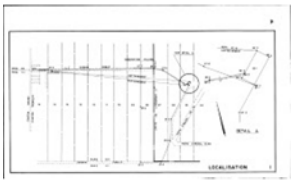


52 PL60T0054_11.j

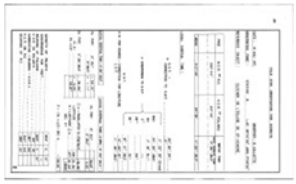


1972 PL60H0093_1.jpg

rt 1971 CA10T013_13_1_Pag



rt 1971 CA10T013_13_1_Pag

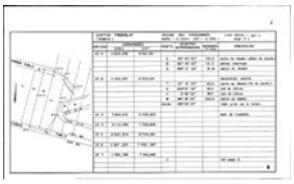


rt 1971 CA10T013_13_1_Pag

rt 1971 CA10T013_13_1_Pag

rt 1971 CA10T013_13_1_Pag

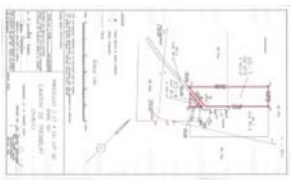
rt 1971 CA10T013_13_1_Pag



rt 1971 CA10T013_13_1_Pag

rt 1971 CA10T013_13_1_Pag

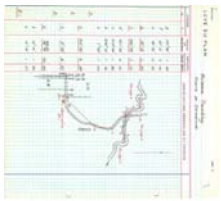
rt 1971 CA10T013_13_1_Pag



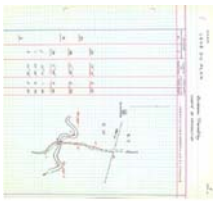
éroport 2003 PL70T013_36.jp

10T013_11_Page_01.

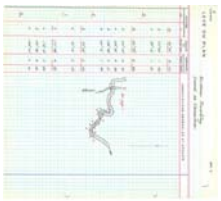
10T013_11_Page_02



10T013_11_Page_03.



10T013_11_Page_04



10T013_11_Page_05.