



INVENTAIRES ARCHÉOLOGIQUES (2019-2020)
ROUTE 195, AMQUI ET ROUTE 132, SAINTE-FLAVIE
BAS-SAINT-LAURENT

NOVEMBRE 2020



Inventaires archéologiques (2019-2020)
Route 195, Amqui et route 132, Sainte-Flavie
Bas-Saint-Laurent

Numéro de contrat : 4306-19-AD05

Présenté au :

Ministère des Transports

Direction de l'environnement

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

Préparé par :



Permis de recherche archéologique : **19-GDDM-12**

Mandataire : **Céline Dupont-Hébert**

Novembre 2020

ÉQUIPE DE RÉALISATION

Ministère des Transports

Direction de l'environnement

Direction générale de la gestion des projets routiers :

Révision du contenu et approbation : Ghislain Gagnon, archéologue

Service du patrimoine et de l'archéologie du Groupe DDM

Projets 154-08-0439 et 154-08-0440 (Amqui)

Recherche et rédaction, terrain	Céline Dupont-Hébert, archéologue
Personnel terrain	Joey Leblanc, archéologue technicien Pascal Saint-Jacques, archéologue technicien Andréanne Chouinard, archéologue technicienne

Révision linguistique	Josée Trudel, réviseuse linguistique
-----------------------	--------------------------------------

Projet 154-72-0028 (Sainte-Flavie)

Recherche et rédaction, terrain	Céline Dupont-Hébert, archéologue
Terrain	Joey Leblanc, archéologue assistant
Révision linguistique	Josée Trudel, réviseuse linguistique

Autres collaborateurs

Les Forages Lantech drilling services

Englobe Corp.



Référence à citer :

GROUPE DDM, 2020. *Inventaires archéologiques (2019-2020) – Route 195, Amqui et route 132, Sainte-Flavie – Bas-Saint-Laurent*. Numéro de contrat : 4306-19-AD05. Rapport présenté à la Direction de l'environnement, Direction générale du Bas-Saint-Laurent–Gaspésie–Îles-de-la-Madeleine et Direction générale de la Chaudière-Appalaches du ministère des Transports, 53 p. + annexes. *Références internes : 19-1396-1 et 19-1396-2*.



RÉSUMÉ

Ce rapport présente les travaux d'inventaires archéologiques réalisés dans la région du Bas-Saint-Laurent, l'un à l'automne 2019, l'autre au printemps 2020. Ces deux interventions sont liées au permis de recherche archéologique 19-GDDM-12.

La première partie du rapport est consacrée à la présentation des résultats de l'inventaire archéologique préventif et de l'inspection visuelle menés en amont des travaux de reprofilage de la route 195 au sud d'Amqui, le long de la rivière Humqui (projets 154-08-0439 et 154-08-0440). L'intervention s'est déroulée les 25 et 26 mai 2020 sous la direction de Céline Dupont-Hébert, accompagnée de trois archéologues techniciens. Dans l'ensemble des sondages effectués, distribués dans les 12 petites zones à potentiel archéologique, aucune ressource archéologique n'a pu être identifiée. Toutefois, de la culture matérielle des XIX^e et XX^e siècles a été observée dans le labour entre les zones P-4 et P-5. La culture matérielle n'a pas été conservée. Les nombreuses perturbations notées dans l'ensemble des zones permettent de conclure que le potentiel archéologique est nul dans les limites de la zone d'intervention archéologique et que les travaux projetés peuvent être exécutés sans expertise archéologique supplémentaire.

La seconde partie du rapport est destinée à la présentation de l'inventaire archéologique préventif réalisé en accompagnement des travaux de caractérisation environnementale dans le cadre du projet de reconstruction du pont routier Arthur-Bergeron sur la route 132 à Sainte-Flavie (projet 154-72-0028). Le projet a également intégré la surveillance des forages en cours de réalisation à l'arrivée de l'équipe. Les travaux se sont déroulés du 10 au 12 décembre 2019 sous la direction de Céline Dupont-Hébert, accompagnée d'un archéologue assistant. Cette intervention fait à la suite des recommandations formulées dans l'étude de potentiel archéologique réalisé par la firme Patrimoine Experts (2011). Deux fondations en blocs de béton, dont l'abandon est situé dans la seconde moitié du XX^e siècle, de même qu'une aire de rejet ont été localisées durant les travaux et font l'objet d'une discussion. Autrement, les sondages n'ont révélé la présence d'aucune ressource archéologique. En plus des recommandations formulées relativement à l'identification des vestiges, une révision des recommandations présentées dans l'étude de potentiel (Patrimoine Experts 2011) est proposée en fonction des résultats de la présente intervention et des données disponibles.

Informations générales sur les interventions archéologiques

Projet	Municipalité	Nature des travaux routiers	Type d'intervention	Superficie (m ²)	Sondages réalisés (nombre)	Date de réalisation	Résultat
154-08-0439 154-08-0440	Amqui	Correction du profil de la route 195	Inventaire	57 953,21	47	25 et 26 mai 2020	Négatif
154-72-0028	Sainte-Flavie	Reconstruction du pont routier, route 132	Sondages et surveillance	-	9	10 au 12 décembre 2019	Négatif
154-72-0028	Sainte-Flavie	Reconstruction du pont routier, route 132	Inspection visuelle	-	-	10 au 12 décembre 2019	Positif



TABLE DES MATIÈRES

INTRODUCTION	1
1. MÉTHODOLOGIE GÉNÉRALE	5
1.1 Méthodologie spécifique aux projets de la route 195, Amqui (154-08-0439 et 154-08-0440).....	6
1.2 Méthodologie spécifique au projet de la route 132, Sainte-Flavie (154-72-0028)	6
2. ROUTE 195, AMQUI (154-08-0439 ET 154-08-0440)	7
2.1 Localisation de la zone d'intervention et des secteurs à potentiel archéologique identifiés.....	7
2.2 État des connaissances.....	13
2.2.1 Historique des recherches archéologiques antérieures.....	13
2.2.2 Géographie et paléogéographie, en bref	13
2.2.3 Occupation humaine, en bref.....	15
2.3 Projet 154-08-0439 : compte-rendu de la recherche	19
2.3.1 Projet 154-08-0439 : zones à potentiel P-8 et P-9	19
2.3.2 Zone à potentiel P-10	21
2.3.3 Zones à potentiel P-11 et P-12	24
2.4 Projet 154-08-0440 : compte-rendu de la recherche	27
2.4.1 Projet 154-08-0440 : zones à potentiel P-1, P-4, P-5 et P-6	27
2.4.2 Projet 154-08-0440 : zones à potentiel P-2, P-3 et P-7	31
2.5 Conclusion	33
3. ROUTE 132, SAINTE-FLAVIE (154-72-0028)	34
3.1 Localisation de la zone d'intervention	34
3.2 État des connaissances.....	34
3.2.1 Historique des recherches archéologiques antérieures.....	35
3.2.2 Géographie et paléogéographie, en bref	39
3.2.3 Occupation	39
3.3 Compte-rendu de la recherche	45
3.3.1 <i>Tredennick farm</i>	47
3.4 Conclusion et recommandations.....	49
CONCLUSION	50
BIBLIOGRAPHIE.....	51

LISTE DES TABLEAUX

Tableau 1	Projets ayant fait l'objet d'un inventaire archéologique, d'une surveillance et d'une inspection visuelle	1
Tableau 2	Synthèses des résultats pour chacun des secteurs à potentiel archéologique ciblés par les travaux	8
Tableau 3	Statistique démographique de la paroisse Saint-Benoit-Joseph-Labre de Humqui au tournant du XX ^e siècle et aujourd'hui	17
Tableau 4	Synthèse des activités du projet 154-72-0028, route 132, Sainte-Flavie	34
Tableau 5	Sites archéologiques connus dans l'aire d'étude	35

LISTE DES CARTES

Carte 1	Localisation des zones d'intervention	3
Carte 2	Localisation de la zone d'intervention archéologique, projet 154-08-0439	9
Carte 3	Localisation de la zone d'intervention archéologique, projet 154-08-0440	11
Carte 4	Localisation des interventions archéologiques, projet 154-72-0128	37

LISTE DES FIGURES

Figure 1	Carte synthèse du milieu physique de la région du Bas-Saint-Laurent (MRNF, 2010). Notez que cette carte s'applique également au projet suivant, soit celui de la route 132 à Sainte-Flavie (projet 154-72-0028)	14
Figure 2	Extrait du « Plan des rivières Humqui et ruisseau Sauvage. Comté de Rimouski », Louis-Jean-S. Hill, 1888, où apparaît une description de la végétation (BAnQ E21 S555 SSS18 P79H)	15
Figure 3	Extrait du « Plan du township Humqui » montrant les premières concessions le long de la rivière Humqui, par Charles-François Roy, 1870 (BAnQ E21 S555 SS1 PH.18)	16
Figure 4	Vue rapprochée du plan présenté à la figure 3, soit un extrait du « Plan des rivières Humqui et ruisseau Sauvage, comté de Rimouski » montrant les mentions « Brulé » et « Cultivé », par Louis-Jean-S. Hill, 1888 (BAnQ E21 S555 SSS18 P79H)	17
Figure 5	Vue du paysage au sud d'Amqui le long de la rivière Humqui (Google Earth pro, image satellite 2019/2020 CNES-Airbus)	18
Figure 6	Zone à potentiel P-8 du projet 154-08-0439, vue vers le nord (154-08-0439-00319)	19
Figure 7	Zone à potentiel P-9 du projet 154-08-0439, vue vers l'ouest (154-08-0439-00336)	20
Figure 8	Sondage Waypoint 489 dans la zone à potentiel P-9 du projet 154-08-0439, vue en plongée vers le nord (154-08-0439-00338)	21

Figure 9	Zone à potentiel P-10 du projet 154-08-0439 vue vers l'est-nord-est (154-08-0439-00305).....	21
Figure 10	Zone à potentiel P-10 du projet 154-08-0439, vue vers l'ouest (154-08-0439-00303).....	22
Figure 11	Sondage Waypoint 483, vue vers le nord, où il est possible de voir un mince limon orangé entre le niveau perturbé et le sable (154-08-0439-00307).....	22
Figure 12	Vue de la paroi nord du sondage Waypoint 478, projet 154-08-0439, où le limon sableux orangé est absent (154-08-0439-00306).....	23
Figure 13	Vue en plongée vers le nord de l'horizon organique enfoui avant la montée de la nappe phréatique, sondage test Waypoint 485t (154-08-0439-00317).....	23
Figure 14	Profil stratigraphique de la paroi nord du sondage test Waypoint 485t dans la zone à potentiel P-10, route 195, Amqui (154-08-0439).....	24
Figure 15	Limite de la zone d'intervention, à l'ouest de la zone à potentiel P-12, route 195, Amqui, vue vers l'ouest-nord-ouest (154-08-0439-00289).....	24
Figure 16	Zone à potentiel P-12 du projet 154-08-0439, vue vers l'ouest (154-08-0439-0280).....	25
Figure 17	Zone à potentiel P-11 du projet 154-08-0439, vue vers l'est (154-08-0439-0281).....	25
Figure 18	Paroi nord du sondage test Waypoint 471t réalisé dans la zone à potentiel P-12, route 195, Amqui, vue en plongée vers le nord (154-08-0439-00295).....	26
Figure 19	Profil stratigraphique de la paroi nord du sondage test Waypoint 471t, dans la zone à potentiel P-12, route 195, Amqui (154-08-0439).....	26
Figure 20	Environnement général des zones à potentiel archéologique P-1, P-4, P-5 et P-6, projet 154-08-0440, route 195, Amqui (154-08-0440-00266).....	27
Figure 21	Paroi nord du sondage test Waypoint 445t réalisé dans la zone à potentiel P-1, route 195, Amqui, vue en plongée vers le nord (154-08-0440-00234).....	28
Figure 22	Profil stratigraphique de la paroi nord du sondage test Waypoint 445t, route 195, Amqui (154-08-0440).....	28
Figure 23	Paroi nord du sondage test Waypoint 461t, réalisé dans la zone à potentiel P-5, route 195, Amqui (154-08-0440-00270).....	29
Figure 24	Profil stratigraphique de la paroi nord du sondage test Waypoint 461t, route 195, Amqui (154-08-0440).....	29
Figure 25	Entrée abandonnée entre les zones à potentiel archéologique P-4 et P-5 du projet 154-08-0440, route 195, Amqui. En arrière-plan, l'extrémité est de la zone P-5.....	30
Figure 26	Replat entre les zones à potentiel archéologique P-4 et P-5, projet 154-08-0440, route 195, Amqui. Vue vers le nord.....	30
Figure 27	Vue vers la zone à potentiel P-3 où il est possible de constater le rehaussement du terrain résidentiel par rapport à la topographie « naturelle », projet 154-08-0440 (154-08-0440-00239).....	31
Figure 28	Étendue du nivèlement de la zone à potentiel P-3 vers la rivière Humqui et poursuite du terrain adjacent (154-08-0440-00238).....	31

Figure 29	Paroi sud du sondage Waypoint 448 réalisé dans la zone à potentiel P-2 où il est possible de constater la séquence des perturbations dans les secteurs résidentiels	32
Figure 30	Vue vers le sud-est de la zone à potentiel P-7, projet 154-08-0440, route 195, Amqui, montrant le nivellement mécanique et les déblais en arrière-plan (154-08-0440-00255).....	32
Figure 31	Faubourg Grand-Métis et pont en bois, sans date (Comité du patrimoine de Price, tiré de Patrimoine Experts, 2011:50)	41
Figure 32	Faubourg Grand-Métis, pont en bois et, à gauche, la <i>Tredennick farm</i> , 1902 (BAC, William Notman acc. n° 1966-107 NPC)	41
Figure 33	Pont en béton de 1928-1930 et la <i>Tredennick farm</i> (tiré de Patrimoine Experts, 2011:55)	42
Figure 34	La <i>Tredennick farm</i> , sans date (Comité du patrimoine de Price, C005-P648, 111, tiré de Patrimoine Experts, 2011:54)	42
Figure 35	Photographie aérienne non datée de Ressources naturelles Canada (tirée de Ruralys et UQAR, 2014:119). Le cercle indique la <i>Tredennick farm</i>	43
Figure 36	Pont-route sur la rivière Mitis, photographie de 1935 montrant le premier pont en béton, fonds du ministère du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques (BAnQ E57 S44 SS1 PB39-72).....	44
Figure 37	Pont Arthur-Bergeron en 2019 (DDM2-Mitis-012), vue vers l'embouchure de la rivière Mitis	44
Figure 38	Paysage actuel dans la zone d'intervention, vue vers le nord-nord-est arbitraire (DDM2-Mitis-017).....	45
Figure 39	Image synthèse des travaux, route 132, Sainte-Flavie	46
Figure 40	Déchets observés dans la zone de rejet (DDM2-Mitis-44 et 46)	47
Figure 41	Figure synthèse	48

LISTE DES ANNEXES

- Annexe 1 Registre des photographies et planche contact Amqui (projets 154-08-0439 et 154-08-0440)
Annexe 2 Registre des photographies et planche contact Sainte-Flavie (projet 154-72-0028)

INTRODUCTION

Dans le cadre de la réalisation d'interventions préventives en amont de travaux pilotés par la Direction générale du Bas-Saint-Laurent–Gaspésie–Îles-de-la-Madeleine du ministère des Transports du Québec, l'équipe du Service du patrimoine et de l'archéologie du Groupe DDM est intervenue le long de deux axes routiers majeurs du Bas-Saint-Laurent : la route 195, dans la ville d'Amqui et la route 132, à proximité de Sainte-Flavie, dans la circonscription électorale Matane-Matapédia (carte 1). Les deux interventions archéologiques sont régies par un seul permis de recherche archéologique, soit le 19-GDDM-12, et ont été effectuées sous la direction de l'archéologue Céline Dupont-Hébert.

La première intervention décrite dans ce rapport (projets 154-08-0439 et 154-08-0440) concerne l'inventaire archéologique préventif de 12 petites zones à potentiel archéologique délimitées par le ministère des Transports de même que l'inspection visuelle de l'ensemble de la zone d'intervention le long de la route 195, au sud-ouest d'Amqui, ville comprise dans la MRC de la Matapédia, dans la région administrative du Bas-Saint-Laurent–Gaspésie–Îles-de-la-Madeleine. Cette intervention a été menée les 25 et 26 mai 2020.

La seconde intervention présentée dans ce rapport (projet 154-72-0028) concerne les travaux de surveillance des opérations de forage et la réalisation de sondages préventifs ciblés à l'emplacement des forages non réalisés le long de la route 132, au sud-est de Sainte-Flavie, dans la région administrative du Bas-Saint-Laurent–Gaspésie–Îles-de-la-Madeleine et dans la MRC de Mitis. Cette intervention a été menée du 10 au 12 décembre 2019 et fait suite aux recommandations formulées dans l'étude de potentiel archéologique réalisée par la firme Patrimoine Experts (2011).

Tableau 1 Projets ayant fait l'objet d'un inventaire archéologique, d'une surveillance et d'une inspection visuelle

Projet	Municipalité	Nature des travaux routiers	Type d'intervention	Superficie (m ²)
154-08-0439 154-08-0440	Amqui	Correction du profil de la route 195	Inventaire et inspection visuelle	57 953,21
154-72-0028	Sainte-Flavie	Reconstruction du pont routier, route 132	Inventaire ciblé, surveillance et inspection visuelle	S. O.



1. MÉTHODOLOGIE GÉNÉRALE

Les méthodes et techniques appliquées lors de l'intervention réalisée sont basées sur les exigences du ministère des Transports. Elles sont conçues pour répondre aux circonstances habituelles d'un inventaire archéologique.

D'abord, une recherche documentaire sur la zone d'étude élargie est réalisée préalablement aux travaux sur le terrain. Sur le terrain, l'inventaire archéologique préventif comprend deux composantes : l'inspection visuelle et l'inventaire archéologique. L'inspection visuelle contribue à identifier d'éventuels artefacts ou des ressources archéologiques émergentes présents en surface des secteurs où des sondages archéologiques doivent être réalisés ou encore dans l'aire générale des travaux, mais à l'extérieur des zones d'inventaire, par souci de rigueur. L'inventaire archéologique, de son côté, comprend la réalisation de sondages systématiques disposés à intervalles de 15 m, sur des transects dont la position est déterminée sur le terrain. Ces transects servent également à orienter les lignes de sondages : ensemble, ils forment un quadrillage virtuel de la zone et permettent une couverture optimale des superficies à expertiser.

Les sondages sont effectués manuellement à la pelle. Ils doivent avoir des dimensions minimales de 30 cm sur 30 cm (900 cm²) et une profondeur d'au moins 50 cm. Seulement lors de certaines situations, un sondage peut manquer à cette mesure, soit en raison de l'atteinte du roc, l'atteinte d'un sol naturel n'ayant subi aucune perturbation anthropique et dont la mise en place ne peut être ultérieure à une occupation humaine, l'atteinte de sols argileux en place, l'infiltration massive d'eau empêchant la poursuite des excavations, la présence de pierres ou blocs erratiques dont les dimensions et la taille des excavations ne permettent pas la manipulation¹ ou la présence d'obstacles incontournables, comme des racines de forte dimension.

En cas de découverte archéologique dans un sondage, des stratégies d'intervention adaptées peuvent être exécutées en fonction de la nature de la découverte et de sa datation potentielle. Si des ressources archéologiques devaient être découvertes lors de l'intervention, les recommandations du guide *L'archéologue et la conservation, Vade-mecum québécois* sont mises en place (Bergeron et Rémillard 2000). Autrement, le Centre de conservation du Québec (CCQ) peut être contacté afin d'implanter des stratégies de préservation adaptées. Toute découverte doit être déclarée au ministère des Transports, ainsi qu'au ministère de la Culture et des Communications.

L'enregistrement des données sur le terrain comprend la prise de notes manuscrites, la prise de photographies à l'aide d'appareils numériques, la prise de coordonnées géographiques à l'aide d'un appareil GPS manuel pour l'ensemble des sondages effectués et pour les éléments particuliers identifiés sur le terrain.

Qui plus est, les sondages tests bénéficient de fiches standardisées sur lesquelles sont comptabilisées les coordonnées GPS, un croquis de paroi et une description stratigraphique complète. Ces sondages tests doivent être excavés dans chaque secteur défini ou lorsque des changements dans la végétation, les sols ou la topographie étaient observés. Un sondage test est réalisé tous les 500 m lorsqu'un secteur dépasse cette distance. Chacun des sondages tests doit avoir des dimensions de 50 cm sur 50 cm (2 500 cm²) et

¹ Selon le système canadien de classification des sols, une pierre ou un bloc a un diamètre supérieur à 256 mm (GTCS 2002).

une profondeur minimum de 75 cm ; les mêmes facteurs limitant l'atteinte de ces dimensions que ceux mentionnés précédemment permettent l'arrêt de l'excavation. Les sols et les sédiments des sondages tests sont systématiquement tamisés à sec au tamis 6 mm (1/4 po).

1.1 Méthodologie spécifique aux projets de la route 195, Amqui (154-08-0439 et 154-08-0440)

Pour ces projets, un nord arbitraire a été fixé perpendiculairement à la route 195. Ce dernier correspond en fait à la direction géographique ouest. Dans ce rapport, les orientations présentées dans les figures et dans le texte ont été uniformisées aux axes arbitraires.

1.2 Méthodologie spécifique au projet de la route 132, Sainte-Flavie (154-72-0028)

Contrairement à la méthodologie généralement appliquée lors d'interventions planifiées par le ministère des Transports, celle utilisée pour le projet de reconstruction du pont Arthur-Bergeron était plutôt adaptée au contexte. L'inventaire systématique au maillage défini n'a pas été fait. Les sondages ont été positionnés à proximité des puits de forage qui se trouvaient à l'intérieur de secteurs à potentiel archéologique. Le couvert de neige a été dégagé manuellement avant la réalisation de chacun des sondages. Ces sondages respectent les normes du ministère des Transports en ce qui a trait à leur dimension, leur profondeur et leur niveau de description.

Des forages en cours de réalisation ont dû faire l'objet d'une surveillance archéologique. Ainsi, trois forages ont pu être caractérisés. Les opérations de forage ont été dirigées par la firme Englobe à l'aide de deux foreuses à cuillère fermée d'un diamètre de 11,4 cm et d'une longueur de 0,75 m opérées par l'équipe des Forages Lantech. Pour chacun des forages, la profondeur estimée, l'élévation de surface, de même que la nature des sols et des sédiments ont été notées sur des fiches d'enregistrement destinées à cette fin. Des photographies ont été prises et leur description a été intégrée dans un registre présenté dans le dossier technique. Les numéros de sondage ont été attribués en fonction du forage qui leur est associé. Un nord arbitraire, correspondant à une orientation géographique vers l'ouest, a été fixé en suivant l'axe de la route 132. Ces axes sont ceux utilisés dans le texte lié à ce projet.

2. ROUTE 195, AMQUI (154-08-0439 ET 154-08-0440)

2.1 Localisation de la zone d'intervention et des secteurs à potentiel archéologique identifiés

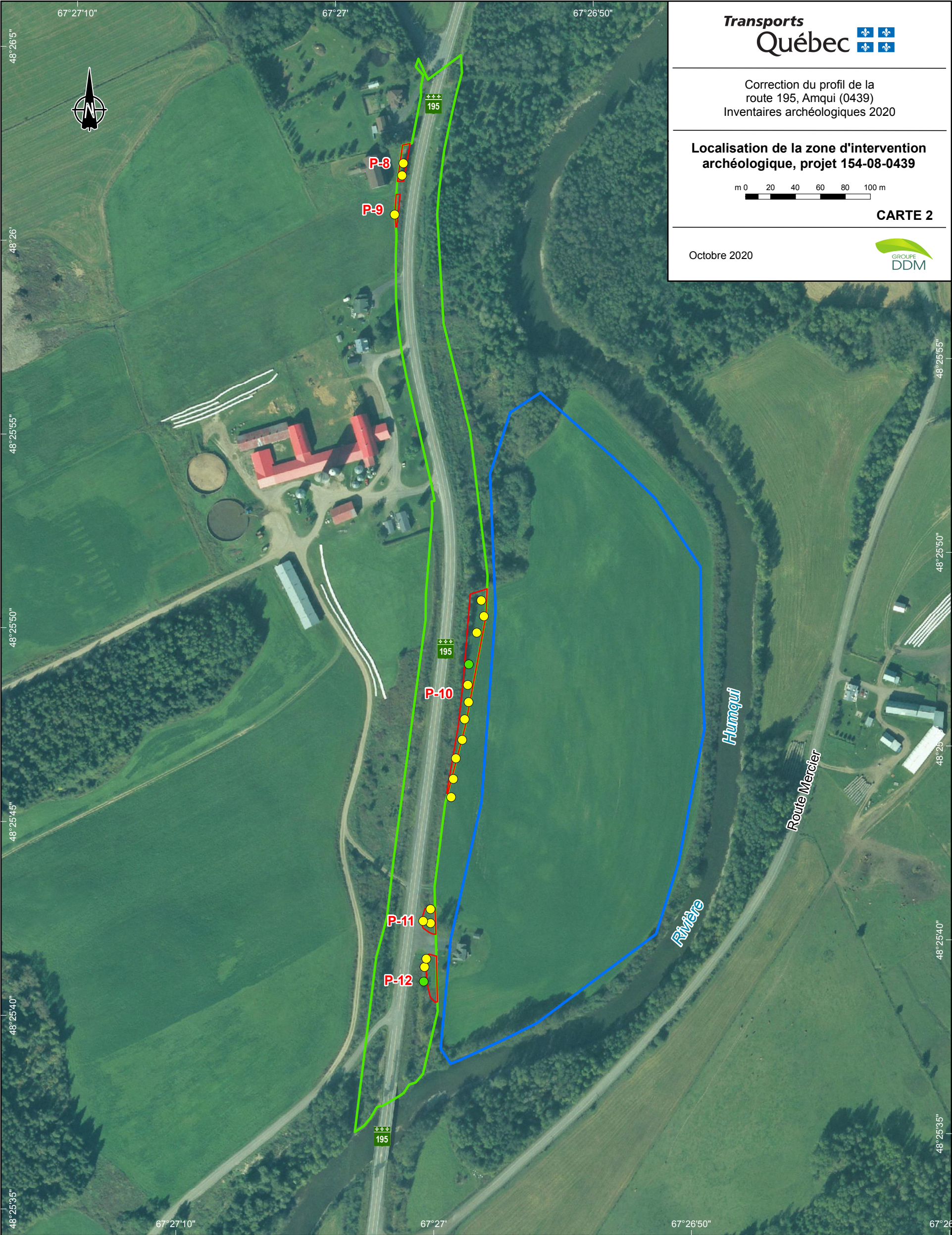
La première zone d'intervention, qui concerne le projet 154-08-0439, est située à 4 km au sud-ouest du centre de la ville d'Amqui sur la route 195 (carte 2). Elle comprend cinq secteurs (P-8 à P-12) positionnés de part et d'autre de la route.

La seconde zone d'intervention, liée au projet 154-08-0440, se trouve au nord-est de la précédente sur la route 195 à près de 2 km au sud-ouest du centre de la ville (carte 3). Elle comprend sept secteurs à potentiel archéologique (P-1 à P-7) également distribués de part et d'autre de la route. La vue aérienne permet de constater que la rivière Humqui est beaucoup plus près des secteurs ciblés qu'elle ne l'était du projet précédent.

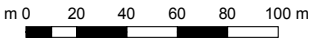
Les secteurs à potentiel archéologique ont été déterminés par le ministère des Transports, qui a considéré les recommandations de l'étude de potentiel archéologique réalisée par la firme Ethnoscop dans le cadre de l'implantation d'un nouveau poste hydroélectrique dans la région de la Matapédia (Ethnoscop, 1990). Les secteurs définis, au nombre de dix, sont principalement situés en environnement rural ou boisé et à l'intérieur des emprises détenues par le Ministère ; ils couvrent une superficie totale de 7 105 m². Une synthèse des résultats pour chacun des secteurs à potentiel archéologique caractérisés durant l'intervention (154-08-0439 et 154-08-0440) est présentée au tableau 2.

Tableau 2 Synthèses des résultats pour chacun des secteurs à potentiel archéologique ciblés par les travaux

Zone	Environnement	Nombre de sondages	Résultat
P-1	Aménagé, champ en culture, labour	5	Négatif
P-2	Résidentiel, aménagé, arbres matures	1	Négatif
P-3	Résidentiel, aménagé, arbres matures	2	Négatif
P-4	Aménagé, champ en culture, labour	4	Négatif
P-5	Aménagé, champ en culture, labour	6	Négatif
P-6	Aménagé, champ en culture, labour	6	Négatif
P-7	Partiellement aménagé, arbres matures et champ en culture	3	Négatif
P-8	Résidentiel, aménagé, arbres matures	2	Négatif
P-9	Partiellement aménagé, arbres matures et champ en culture	1	Négatif
P-10	Partiellement aménagé, arbres matures et champ en culture	11	Négatif
P-11	Résidentiel, aménagé, arbres matures	3	Négatif
P-12	Résidentiel, aménagé, arbres matures	3	Négatif

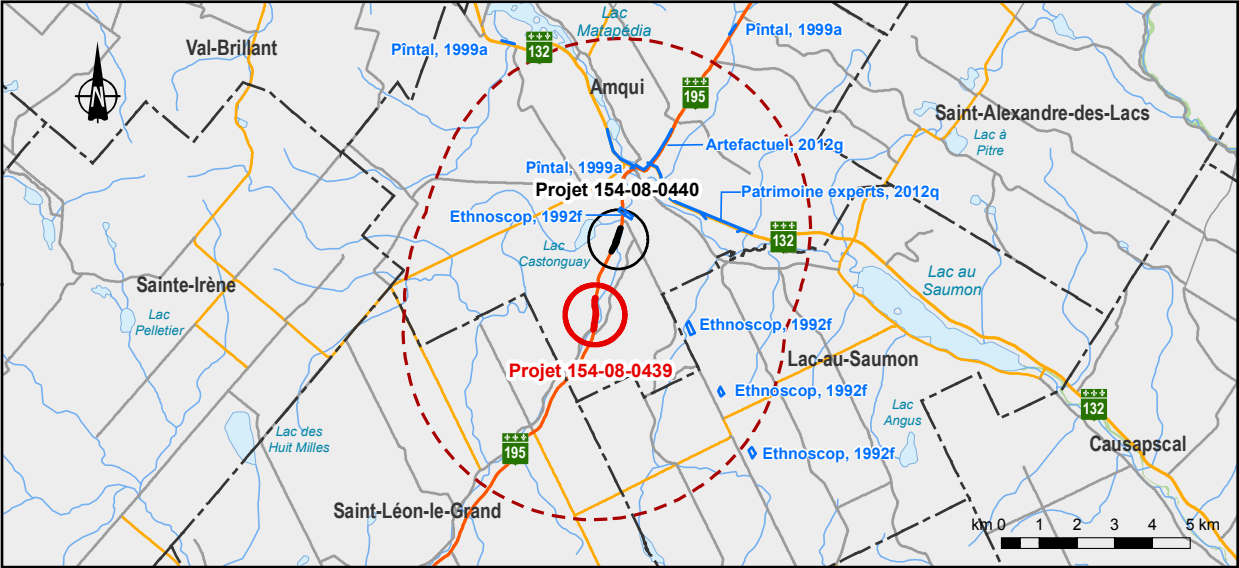


Localisation de la zone d'intervention
archéologique, projet 154-08-0439



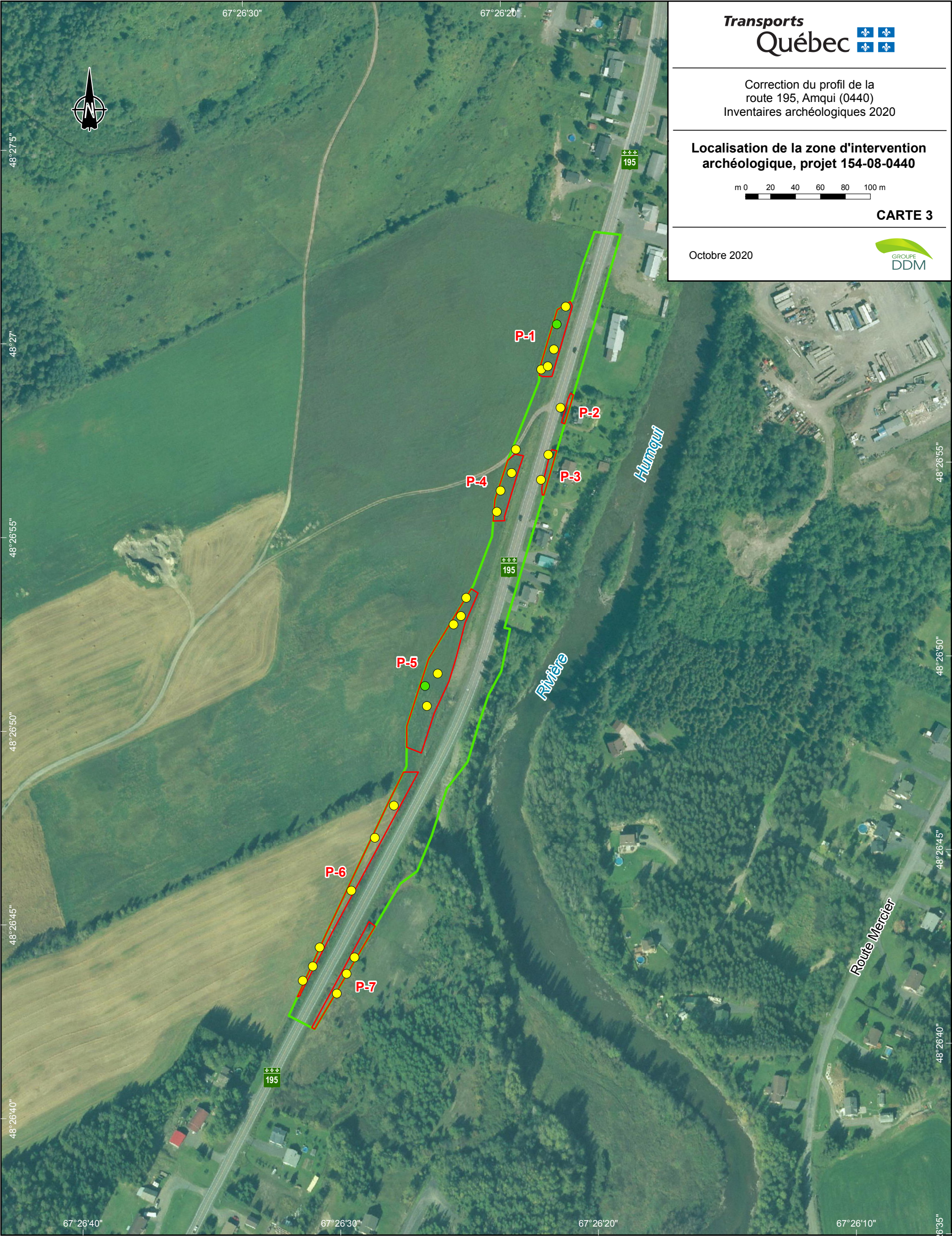
CARTE 2

Octobre 2020

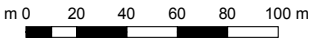


- Zone d'étude théorique
- Zone d'intervention archéologique
- Zone à potentiel archéologique établie par le MTQ
- Zone d'information archéologique

- SONDAGES
- Sondage
 - Sondage test

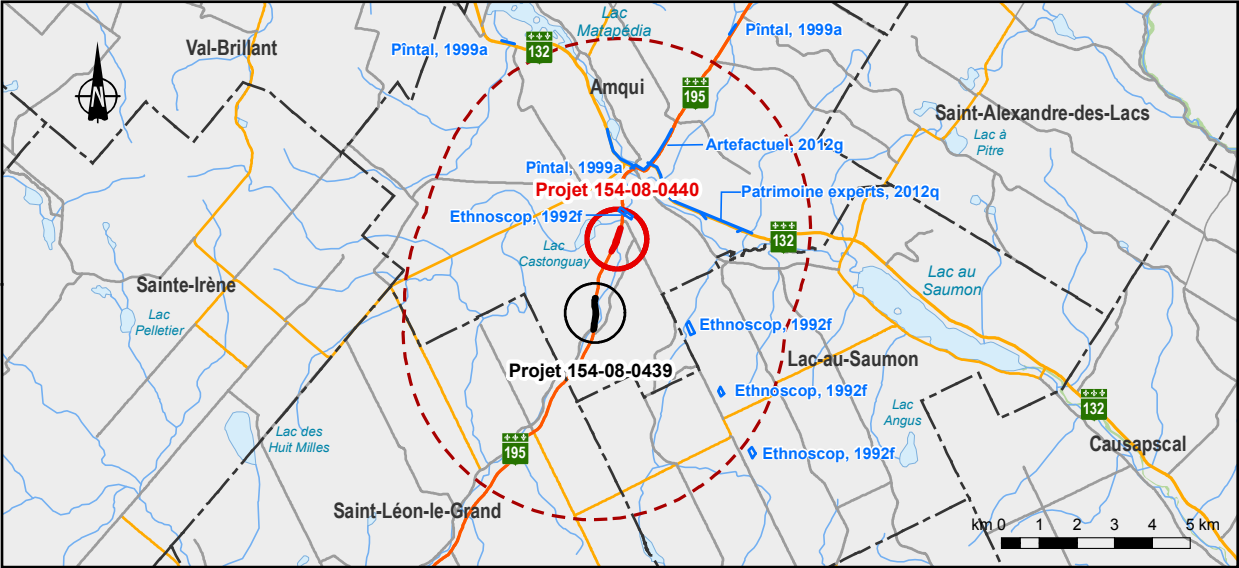


Localisation de la zone d'intervention
archéologique, projet 154-08-0440



CARTE 3

Octobre 2020



- Zone d'étude théorique
- Zone d'intervention archéologique
- Zone à potentiel archéologique établie par le MTQ
- Zone d'information archéologique

SONDAGES

- Sondage
- Sondage test

2.2 État des connaissances

Cette section du rapport présente l'état des connaissances archéologiques et historiques, de même que géographiques et paléogéographiques pour les projets le long de la route 195 à Amqui (154-08-0439 et 154-08-0440). D'abord, l'historique des recherches archéologiques dans la zone d'étude et dans la zone d'intervention est présenté. Suivent respectivement une synthèse de l'évolution du paysage jusqu'à son état actuel de même qu'un résumé des connaissances sur l'occupation humaine, et ce, toujours à l'intérieur de l'aire d'étude.

2.2.1 Historique des recherches archéologiques antérieures

De nombreuses interventions archéologiques ont été menées à proximité de l'aire d'étude depuis la fin des années 1970, entre autres, dans plusieurs secteurs de vallée de la Matapédia et près de la ville d'Amqui. Toutefois, dans la majorité des cas, les interventions se sont avérées négatives (Benmouyal 1978; Bilodeau 1997; Pintal 1999 et 2002; Ethnoscop 2004; Patrimoine Experts 2005 et 2012; Artefactuel 2012). Seul l'inventaire archéologique réalisé par Ethnoscop en 1992 dans le cadre de travaux sur la ligne hydroélectrique Amqui/Causapscal a permis la collecte de céramiques du XIX^e siècle dans un niveau de labour, sans toutefois que des vestiges soient localisés. Ainsi, il n'existe aucun site archéologique connu dans l'aire d'étude, malgré un paysage favorable à l'occupation humaine.

2.2.2 Géographie et paléogéographie, en bref

L'aire d'étude se situe dans la région administrative du Bas-Saint-Laurent composée de deux grands ensembles physiques : les basses terres du Saint-Laurent et les Appalaches. Ces deux ensembles sont liés par une zone de contrefort composée des vallées de la Matapédia (aire d'étude) et de la Madawasca (figure 1 et MRNF 2010:5).

Le socle rocheux est également représentatif de deux événements d'orogénèse : l'Orogénie taconienne de l'Ordovicien (475 à 470 MA avant aujourd'hui) et de l'Orogénie acadienne du Dévonien tardif (360 MA avant aujourd'hui). Le premier événement est représenté par des assemblages de roches sédimentaires, notamment le grès, alors que le second est également formé de roches sédimentaires, de même que de calcaires et de pierres volcaniques. Ces ensembles sont recouverts, au Pléistocène (vers 12 000 à 10 000 ans avant aujourd'hui), de dépôts meubles composés de till, de sédiments fluvioglaciers et d'argiles marines (MRNF, 2010:8).

Sur l'aire d'étude, le domaine bioclimatique de la sapinière à bouleau jaune domine. Ce domaine est majoritairement composé de peuplements résineux, dont le thuya, l'épinette et le sapin. Les documents cartographiques de l'époque semblent confirmer cette donnée (figure 2). Le climat y est subpolaire subhumide continental et le relief est ponctué de collines qui ont marqué le regard de certains explorateurs du début du XX^e siècle :

« (...) une longue suite de monticules, de mamelons, de ravines et de gorges se succèdent avec une monotonie désespérante. »

(Michaud 1922:33)

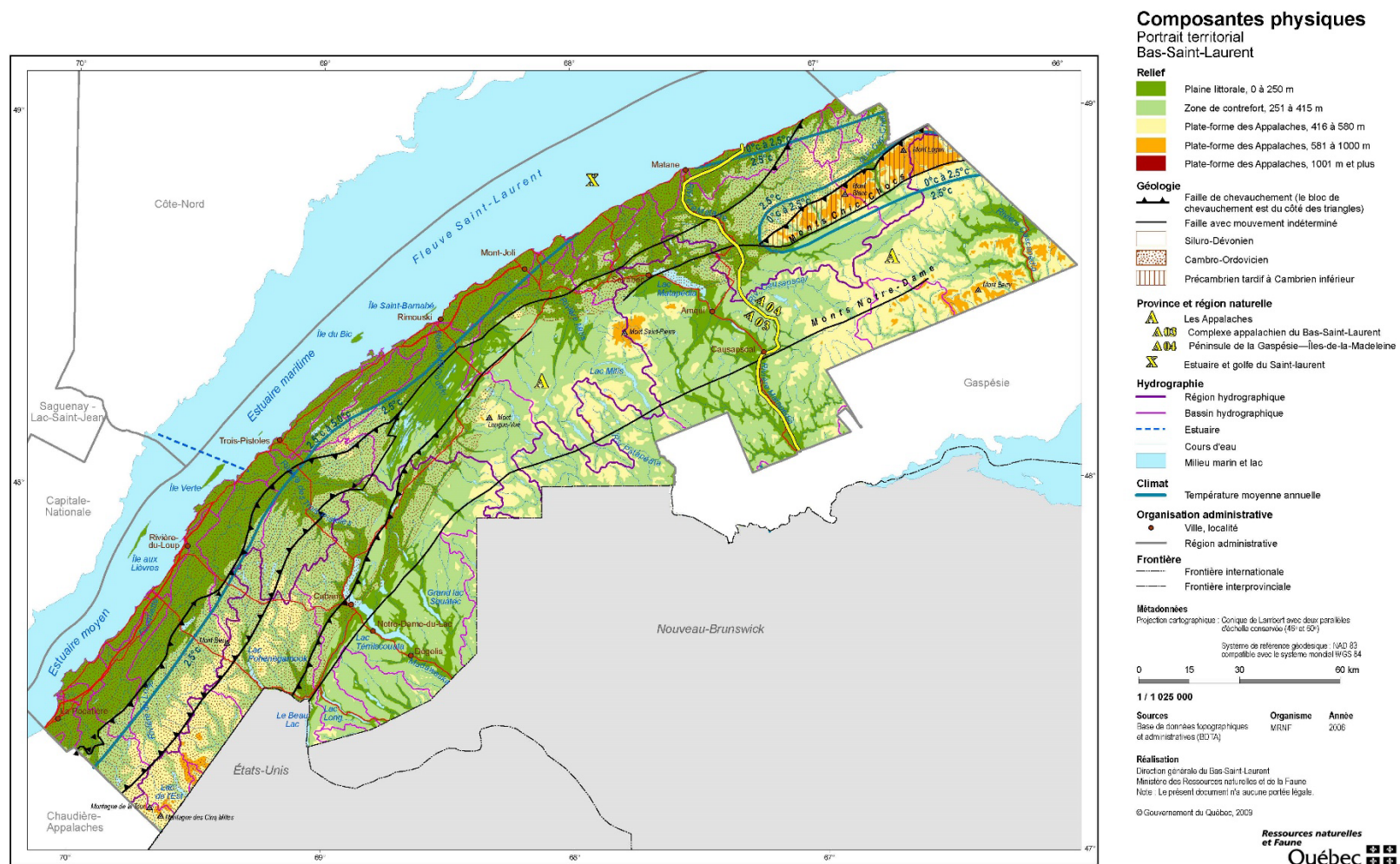


Figure 1 Carte synthèse du milieu physique de la région du Bas-Saint-Laurent (MRNF, 2010). Notez que cette carte s'applique également au projet suivant, soit celui de la route 132 à Sainte-Flavie (projet 154-72-0028)

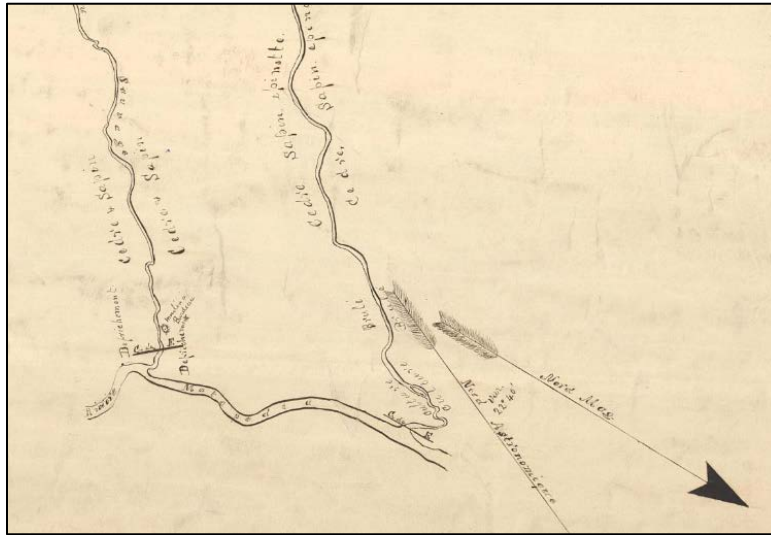


Figure 2 Extrait du « Plan des rivières Humqui et ruisseau Sauvage. Comté de Rimouski », Louis-Jean-S. Hill, 1888, où apparaît une description de la végétation (BAHQ E21 S555 SSS18 P79H)

2.2.3 Occupation humaine, en bref

Préhistoire et période de contact (12 000 ans AA – XVII^e siècle)

La région du Bas-Saint-Laurent offre, dans différents secteurs, dont le Témiscouata et divers lieux, notamment les rives du Saint-Laurent, un environnement propice à l'occupation humaine vers 10 000 ans avant aujourd'hui (Ruralys et UQAR 2014). Les sites archéologiques répertoriés dans la région témoignent, d'une part, d'une occupation aussi ancienne que le Paléoindien récent (10 000 ans – 8 000 ans avant aujourd'hui), mais aussi une occupation de longue durée, puisque des sites associés aux périodes subséquentes sont également attestés.

Le paysage monotone, dont il a été question précédemment, a sans doute favorisé les déplacements des groupes autochtones entre la Nouvelle-Angleterre et les rives du Saint-Laurent. Cependant, dans l'aire d'étude et le long de la vallée de la Matapédia, la rareté des sites étonne. Des rivières importantes, la principale étant la rivière Matapédia, et une faune riche auraient pu ou dû être exploitées par les chasseurs-cueilleurs. Leur absence à l'est du Témiscouata, et à l'intérieur des terres, est donc notable. Évidemment, il est logique de croire que la circulation en direction du fleuve Saint-Laurent s'effectuait principalement par la région du Témiscouata (Dumais et coll., 1998) et que, par portage, il était possible de rejoindre la rivière Matapédia, plus près de sa limite avec le Nouveau-Brunswick. Un explorateur du XIX^e siècle prétend que la région n'avait pas été colonisée antérieurement à ce siècle en raison des monts Allegheny (Buies, 1895:6).

Les cartes anciennes semblent déterminer que les Micmacs occupaient une bonne partie des régions du Bas-Saint-Laurent et de la Gaspésie de façon bimodale, soit en mouvement saisonnier de la côte vers l'intérieur (Dumais et coll., 1998; Chapdelaine, 1990; Martijn, 1986). Un système d'exploitation des ressources s'est poursuivi jusqu'à la période historique par les populations autochtones.

Période historique et occupation eurocanadienne (XVIIe-XVIIIe siècles à aujourd'hui)

Les premiers lots sont ouverts à la colonisation à la fin du XVII^e siècle, mais le territoire aujourd'hui appelé « vallée de la Matapédia » ne recevra son premier colon résident que peu avant 1850 en raison de la construction du chemin Kempt en 1833 (Buies, 1895:4). Pierre Brochu a été nommé gardien du chemin et son habitation devait permettre aux voyageurs d'y passer la nuit et d'y trouver refuge. L'abbé Michaud exprime avec éloquence la solitude qui devait peser sur le colon Brochu :

« Il y a 50 ans c'était une forêt vierge que la hache du colon avait à peine entamée et dont les vastes solitudes et les grands bois n'étaient troublés que par les hurlements des fauves. »
(Michaud, 1922:34)

Vers 1862, le chemin reliant Sainte-Flavie et la baie des Chaleurs est construit, ouvrant par le fait même le territoire à une colonisation plus optimale (Buies, 1895:11-13). En 1881, la paroisse Saint-Benoît-Joseph-Labre de Humqui (ancien nom de la municipalité de paroisse d'Amqui) compte 729 habitants (Ministère des Affaires municipales, de l'Industrie et du Commerce, 1937) ; la principale activité y est l'agriculture. Les terres le long de la rivière Humqui, défrichées par brulis, sont concédées dans la décennie 1870 (figure 3) et il semble effectivement que certaines terres aient été déjà en culture au passage de Buies : fait observable sur l'extrait présenté à la figure 4.

« J'ai compté des centaines de lots où le sol fume encore des feux qui ont été allumés pour le débarrasser des épaisses futaies qui le couvrent, holocauste nécessaire, hélas! »

(Buies, 1895:45)



Figure 3 Extrait du « Plan du township Humqui » montrant les premières concessions le long de la rivière Humqui, par Charles-François Roy, 1870 (BAnQ E21 S555 SS1 PH.18)



Figure 4 Vue rapprochée du plan présenté à la figure 3, soit un extrait du « Plan des rivières Humqui et ruisseau Sauvage, comté de Rimouski » montrant les mentions « Brulé » et « Cultivé », par Louis-Jean-S. Hill, 1888 (BAnQ E21 S555 SSS18 P79H)

Le développement rapide de la paroisse de Saint-Benoit-Joseph-Labre de Humqui transparait dans le portrait démographique qui, cependant, décline dès les années 1930 (tableau 3 et ministère des Affaires municipales, de l'Industrie et du Commerce, 1937). Dans son recensement, le ministère des Affaires municipales, de l'Industrie et du Commerce (1937:80-82) note que le noyau villageois d'Amqui compte 23 magasins : un commerçant de bois, un marchand de chevaux, un sellier, deux bijoutiers-horlogers, quatre cordonniers, deux ateliers de menuiserie, deux bouchers, cinq forgerons, trois garagistes, un entrepreneur en pompes funèbres, un ferblantier, une boulangerie et une beurrerie.

Tableau 3 Statistique démographique de la paroisse Saint-Benoit-Joseph-Labre de Humqui au tournant du XX^e siècle et aujourd'hui

Années	1881	1891	1901	1911	1921	1931	2016
Population	729	803	2 632	2 430	2 466	1 578	6 178

Les revenus annuels d'une ferme de taille moyenne de la première moitié du XX^e siècle dans la municipalité de paroisse d'Amqui se répartissent ainsi :

Culture.....	35 \$
Produits laitiers	30 \$
Bétail	
Bovin	50 \$
Porc	120 \$
Mouton	60 \$
Volaille.....	42 \$
Industrie domestique	2 \$
Exploitation forestière	45 \$
Revenu total	384 \$

Il est donc possible de constater que l'élevage et les produits dérivés de cette activité forment le cœur (80 %) de l'économie domestique du début du XX^e siècle. Selon toute vraisemblance, et contrairement aux anticipations des explorateurs, les revenus de la culture sont minimes, comptant seulement pour 10 % du revenu annuel de la ferme moyenne. Cela serait-il en lien avec le développement régional, voire urbain, qui impose un approvisionnement plus soutenu et une participation des petites fermes dans le marché alimentaire ?

Le paysage actuel a été façonné par ces activités d'agriculture et d'élevage ; il est le témoin dynamique de cet héritage. Vus du ciel, des milliers de parcelles en culture et de pâturages, avec des ilots boisés, peut-être vierges, marquent ce vaste territoire, et la solitude évoquée par les voyageurs pourrait sembler transcender les époques (figure 5).



Figure 5 Vue du paysage au sud d'Amqui le long de la rivière Humqui (Google Earth pro, image satellite 2019/2020 CNES-Airbus)

2.3 Projet 154-08-0439 : compte-rendu de la recherche

Le projet 154-08-0439 comprend les zones à potentiel P-8 à P-12 distribuées de part et d'autre de la route 195 au sud-ouest d'Amqui (carte 2). Les zones à potentiel archéologique P-8 et P-9 sont situées dans un environnement aménagé de part et d'autre de l'entrée d'un établissement agricole et d'un poulailler. La zone à potentiel archéologique P-10 est actuellement un replat exploité au bas de la route 195, du côté de la rivière Humqui. De leur côté, les zones à potentiel P-11 et P-12 sont situées de part et d'autre d'une entrée résidentielle. Certains sondages n'ont pu respecter la profondeur demandée par le ministère des Transports du Québec, soit 0,50 m dans le cas d'un sondage type et 0,75 m dans le cas d'un sondage test, en raison de la compacité surprenant des sédiments.

2.3.1 Projet 154-08-0439 : zones à potentiel P-8 et P-9

Les zones P-8 et P-9 sont situées du côté nord de la route 195. Elles sont bordées par la route et le fossé aménagé qui la longe. Ces zones sont en élévation par rapport à la route et un accès aux bâtiments de ferme les sépare (figures 6 et 7). En raison des petites superficies couvertes par ces deux zones et de la présence du fossé, seuls trois sondages ont été réalisés (carte 2). Tous se sont avérés négatifs.



Figure 6 Zone à potentiel P-8 du projet 154-08-0439, vue vers le nord (154-08-0439-00319)



Figure 7 Zone à potentiel P-9 du projet 154-08-0439, vue vers l'ouest (154-08-0439-00336)

Dans les deux zones, la séquence stratigraphique observée témoigne de bouleversements, qu'ils soient liés à l'aménagement de la route et du fossé, à leur entretien et à l'aménagement de l'accès vers les bâtiments de ferme ou au labour (figure 8). Le sédiment de surface comprend l'humus dénudé et couvert de gravier sur une épaisseur de 0,02 à 0,10 m. Ce gravier recouvre un sédiment relativement homogène, de couleur brune à brun gris moyen, sur une épaisseur de 0,15 m, dont la matrice est un limon sableux. Il est comparable au niveau de labour rencontré dans les secteurs exploités durant l'intervention. Sous lui se trouve un limon sableux orangé uniforme, dérasé par l'évènement de labour ou d'aménagement. Il est visible sur une épaisseur de 0,05 à 0,15 m. S'en suit un sable limoneux brun gris moyennement compact, comprenant de 20 à 30 % de pierres subanguleuses, sur une épaisseur de plus de 0,20 m. Ces deux dernières dépositions sont considérées comme « naturelles » d'un sol pouvant être classé dans les podzols humoferriques.



Figure 8 Sondage Waypoint 489 dans la zone à potentiel P-9 du projet 154-08-0439, vue en plongée vers le nord (154-08-0439-00338)

2.3.2 Zone à potentiel P-10

Le secteur où se situe la zone à potentiel P-10 (carte 2) paraît briser la topographie anticipée en formant un replat en contrebas du côté sud de la route 195 (figure 9). La végétation diffère également de celle observée dans les autres secteurs. Ce replat semble être exploité pour la culture. Au total, 11 sondages y ont été effectués et aucune ressource archéologique n'a été identifiée.



Figure 9 Zone à potentiel P-10 du projet 154-08-0439 vue vers l'est-nord-est (154-08-0439-00305)



Figure 10 Zone à potentiel P-10 du projet 154-08-0439, vue vers l'ouest (154-08-0439-00303)

À l'instar de la séquence stratigraphique observée dans les zones à potentiel P-8 et P-9, celle de la zone P-10 est composée d'un humus, cette fois bien végétalisé, et d'une déposition perturbée compacte associée au labour et recouvrant les sols naturels. Ceux-ci sont parfois représentés par la séquence de limon sableux orangé sur un sable limoneux brun gris moyen ferme avec pierres subanguleuses (20 à 30 %) (figure 11). Parfois, le limon sableux orangé est absent et le labour siège directement sur l'horizon sableux (figure 12). La montée de la nappe phréatique à 0,30 m sous la surface actuelle, par endroit, est également notable.



Figure 11 Sondage Waypoint 483, vue vers le nord, où il est possible de voir un mince limon orangé entre le niveau perturbé et le sable (154-08-0439-00307)



Figure 12 Vue de la paroi nord du sondage Waypoint 478, projet 154-08-0439, où le limon sableux orangé est absent (154-08-0439-00306)

Finalement, la topographie de ce secteur de même que la montée rapide de la nappe phréatique permettent de proposer que le replat est en fait un ancien milieu humide asséché ou un ancien méandre de la rivière Humqui désormais exploité. La découverte d'un horizon organique enfoui dans deux sondages de cette zone tend à appuyer cette hypothèse (figures 13 et 14).



Figure 13 Vue en plongée vers le nord de l'horizon organique enfoui avant la montée de la nappe phréatique, sondage test Waypoint 485t (154-08-0439-00317)

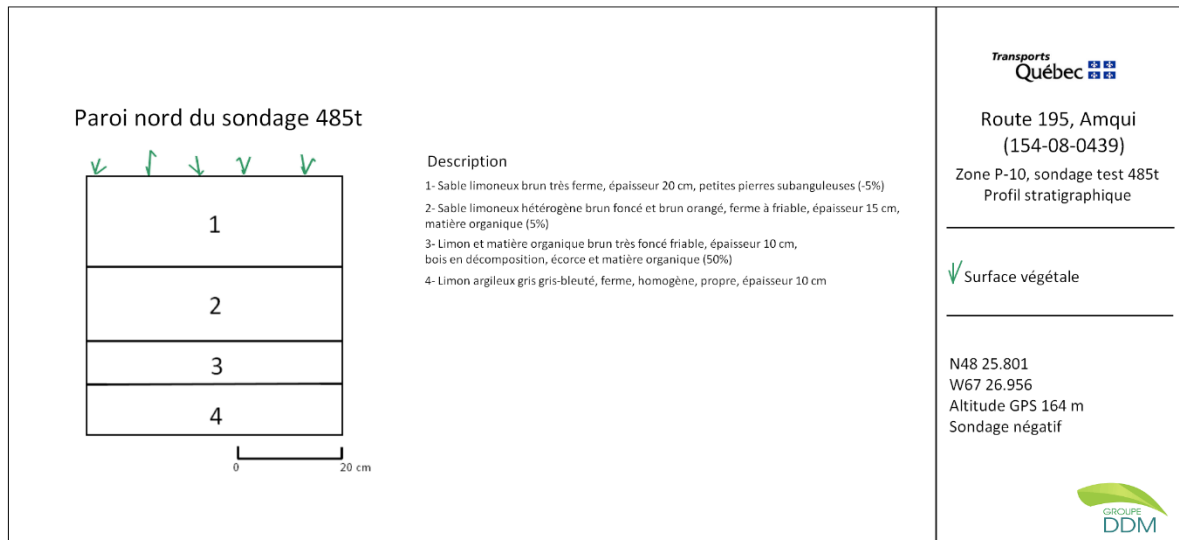


Figure 14 Profil stratigraphique de la paroi nord du sondage test Waypoint 485t dans la zone à potentiel P-10, route 195, Amqui (154-08-0439)

2.3.3 Zones à potentiel P-11 et P-12

Les zones à potentiel P-11 et P-12 de l'inventaire archéologique sont situées à proximité d'une résidence, soit de part et d'autre de l'entrée résidentielle, aux abords d'un fossé du côté sud de la route 195. L'emprise de la zone d'intervention s'allonge également en direction d'un pont qui surmonte la rivière Humqui. Mais ce secteur n'a fait l'objet que d'une inspection visuelle. Les deux zones sont aussi légèrement en élévation par rapport à la zone P-10 (carte 2 et figures 15 à 17).



Figure 15 Limite de la zone d'intervention, à l'ouest de la zone à potentiel P-12, route 195, Amqui, vue vers l'ouest-nord-ouest (154-08-0439-00289)



Figure 16 Zone à potentiel P-12 du projet 154-08-0439, vue vers l'ouest (154-08-0439-0280)



Figure 17 Zone à potentiel P-11 du projet 154-08-0439, vue vers l'est (154-08-0439-0281)

L'ensemble des sondages des zones P-11 et P-12 a révélé une séquence stratigraphique perturbée. Il semble vraisemblablement que la construction de la résidence a nécessité le rehaussement artificiel du

terrain. La surface gazonnée est constituée d'un sable brun compact avec des pierres de taille moyenne (entre 5 et 10 cm de largeur, à 30 %), parfois accompagnées de cailloutis, surtout dans la zone P-12, à l'approche du talus du pont. Ce sable recouvre un second remblai de sable légèrement limoneux de couleur brun gris foncé compact, avec des pierres anguleuses et subanguleuses de taille moyenne (80 %), qui pourrait être associé au nivellement du secteur. Ce remblai repose sur un sable limono-argileux brun grisâtre compact, avec des pierres arrondies de petite et moyenne taille (40 %). Le sondage test et son profil stratigraphique sont présentés dans les figures suivantes.



Figure 18 Paroi nord du sondage test Waypoint 471t réalisé dans la zone à potentiel P-12, route 195, Amqui, vue en plongée vers le nord (154-08-0439-00295)

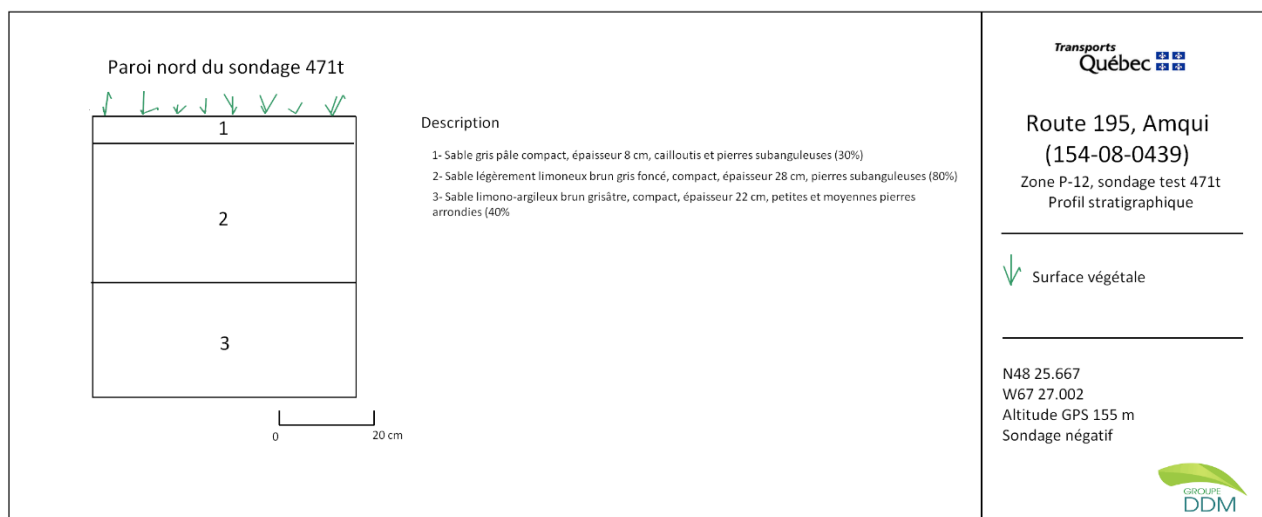


Figure 19 Profil stratigraphique de la paroi nord du sondage test Waypoint 471t, dans la zone à potentiel P-12, route 195, Amqui (154-08-0439)

2.4 Projet 154-08-0440 : compte-rendu de la recherche

Le projet 154-08-0440, toujours sur la route 195 au sud-ouest d'Amqui, comprend les zones à potentiel archéologique P-1 à P-7, où un inventaire archéologique préventif et une inspection visuelle ont été réalisés (carte 3). Les zones à potentiel archéologique sont réparties de part et d'autre de la route 195. L'environnement y est aménagé pour la culture ou aux fins résidentielles.

Les zones à potentiel P-1, P-4, P-5 et P-6 sont situées du côté sud de la route 195, alors que les zones P-2, P-3 et P-7 se trouvent du côté nord. Au total, 27 sondages ont été effectués, sans qu'aucune ressource archéologique en place n'ait pu être identifiée.

2.4.1 Projet 154-08-0440 : zones à potentiel P-1, P-4, P-5 et P-6

Les zones à potentiel P-1, P-4, P-5 et P-6, en bordure nord de la route 195, sont toutes situées dans des secteurs à vocation agricole (figure 20). Les labours sont évidents autant visuellement que stratigraphiquement. Effectivement, trois dépositions ont été observées dans l'ensemble des sondages. D'abord, le labour remplace le niveau occupé par l'humus. Ce dernier recouvre un horizon orangé de sable légèrement limoneux (horizon B), homogène et ferme, à l'interface supérieure irrégulière en raison du labour et considéré comme une formation naturelle. Sous cet horizon, un sable limoneux brun foncé, compact, avec des blocs et des plaquettes de schiste (40 %) comme seule inclusion, complète la séquence. Les stratigraphies des sondages tests présentés aux figures suivantes démontrent ces observations (figures 21 à 24).



Figure 20 Environnement général des zones à potentiel archéologique P-1, P-4, P-5 et P-6, projet 154-08-0440, route 195, Amqui (154-08-0440-00266)



Figure 21 Paroi nord du sondage test Waypoint 445t réalisé dans la zone à potentiel P-1, route 195, Amqui, vue en plongée vers le nord (154-08-0440-00234)

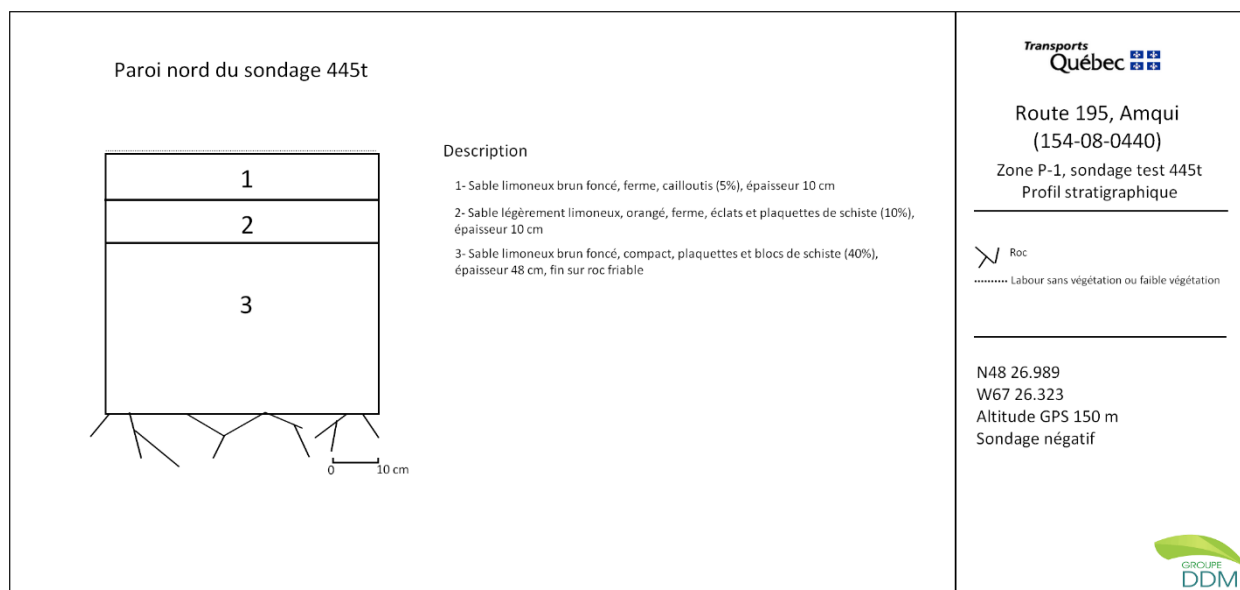


Figure 22 Profil stratigraphique de la paroi nord du sondage test Waypoint 445t, route 195, Amqui (154-08-0440)



Figure 23 Paroi nord du sondage test Waypoint 461t, réalisé dans la zone à potentiel P-5, route 195, Amqui (154-08-0440-00270)

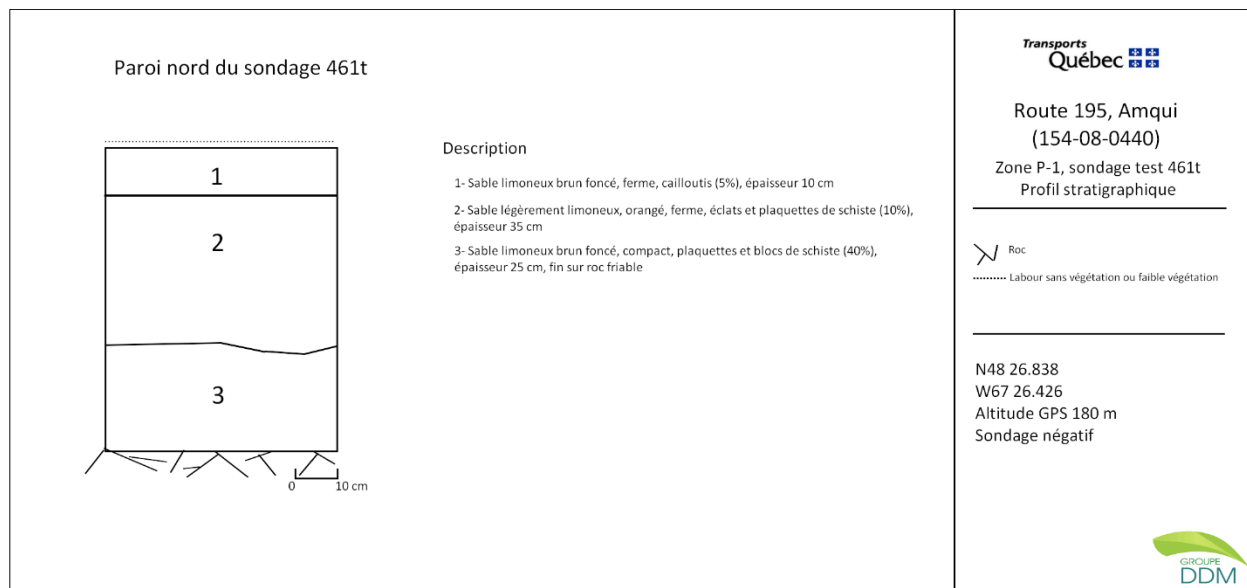


Figure 24 Profil stratigraphique de la paroi nord du sondage test Waypoint 461t, route 195, Amqui (154-08-0440)

Des artefacts ont été observés dans le labour à l'extrémité est de la zone à potentiel P-5, soit des tessons de terre cuite fine blanche sans décor, du verre plat industriel et un clou découpé. Ces artefacts, non

conservés, pourraient témoigner de l'existence d'une occupation résidentielle dans le secteur, bien qu'aucun bâtiment ne soit visible actuellement. Une entrée abandonnée est cependant visible (figure 25) quelques mètres à l'est de l'endroit où ont été trouvés les artefacts et la topographie du labour, très vallonnée dans le secteur, présente un replat (figure 26). Il n'a toutefois pas été possible de préciser davantage la position de cette occupation historique du tournant du XX^e siècle. Elle se trouverait à l'extérieur de la zone d'intervention archéologique.



Figure 25 Entrée abandonnée entre les zones à potentiel archéologique P-4 et P-5 du projet 154-08-0440, route 195, Amqui. En arrière-plan, l'extrémité est de la zone P-5



Figure 26 Replat entre les zones à potentiel archéologique P-4 et P-5, projet 154-08-0440, route 195, Amqui. Vue vers le nord

2.4.2 Projet 154-08-0440 : zones à potentiel P-2, P-3 et P-7

Les zones à potentiel archéologique P-2, P-3 et P-7 sont principalement situées en bordure d'habitations, à l'exception de la zone P-7 qui paraît avoir été occupée par une ou des résidences, mais où l'ensemble des aménagements est actuellement disparu. La zone entière a été aplanie mécaniquement. Aucun sondage test n'a été réalisé dans ces zones puisque l'ensemble des dépôts observés à proximité des résidences sont des remblais de nivellement pour la construction des résidences ou des sédiments bouleversés par des actions mécaniques directement sur les horizons B et C perturbés par ces divers aménagements. Ces observations sont visibles aux figures suivantes.



Figure 27 Vue vers la zone à potentiel P-3 où il est possible de constater le rehaussement du terrain résidentiel par rapport à la topographie « naturelle », projet 154-08-0440 (154-08-0440-00239)



Figure 28 Étendue du nivellement de la zone à potentiel P-3 vers la rivière Humqui et poursuite du terrain adjacent (154-08-0440-00238)



Figure 29 Paroi sud du sondage Waypoint 448 réalisé dans la zone à potentiel P-2 où il est possible de constater la séquence des perturbations dans les secteurs résidentiels



Figure 30 Vue vers le sud-est de la zone à potentiel P-7, projet 154-08-0440, route 195, Amqui, montrant le nivellement mécanique et les déblais en arrière-plan (154-08-0440-00255)

2.5 Conclusion

Les emprises des projets 154-08-0439 et 154-08-0440 en bordure de la route 195 à Amqui témoignent malheureusement des nombreuses perturbations engendrées par les activités humaines, qu'elles soient liées aux aménagements routiers, aux constructions résidentielles ou à l'exploitation agricole. La topographie parfois vallonnée, parfois accidentée aux abords de la route s'ajoute aux facteurs réduisant le potentiel archéologique. L'inventaire archéologique préventif réalisé permet de confirmer que ce potentiel est nul dans les zones expertisées.

Dans cette perspective, il est recommandé que les travaux soient réalisés sans expertise archéologique supplémentaire. De plus, en considérant les résultats des interventions archéologiques, aucune recommandation n'est formulée quant au potentiel de mise en valeur du lieu d'intervention.

3. ROUTE 132, SAINTE-FLAVIE (154-72-0028)

Le pont Arthur-Bergeron revêt une importance patrimoniale pour la population locale. La structure s'étend sur une longueur de 130 m et possède 2 arches de 30,5 m qui chevauchent la rivière Mitis. La possibilité de sa conservation et de sa restauration à des fins récréotouristiques est envisagée, mais la géométrie routière et les normes de sécurité en vigueur forcent le reprofilage de la route et un positionnement différent de la structure. Ainsi, le projet de reconstruction du pont Arthur-Bergeron nécessite plusieurs études préalables, notamment la caractérisation environnementale et géologique des sols par forage dans l'emprise du nouveau tracé.

L'inventaire archéologique ciblé s'est donc fait en concomitance avec ces travaux de forage dans la semaine du 9 décembre 2019. Trois forages ont fait l'objet d'une surveillance archéologique, alors que neuf sondages ont été réalisés à proximité des forages à exécuter.

3.1 Localisation de la zone d'intervention

La zone d'intervention est située à l'ouest de la route 132², de part et d'autre de la rivière Mitis, dans la municipalité de Sainte-Flavie (carte 1). Les secteurs à potentiel archéologiques sont positionnés sur les rives de la rivière Mitis, de même que sur les plateaux où des résidences auraient été érigées au tournant du XX^e siècle et où des traces d'une occupation durant la Préhistoire pourraient être identifiées (zones à potentiel archéologique A3, A4, E3 et E4 dans Patrimoine Experts 2011:55-63).

Tableau 4 Synthèse des activités du projet 154-72-0028, route 132, Sainte-Flavie

Sous-zone	Environnement	Nombre de sondages/forages	Résultat
Nord de la rivière Mitis	Boisé ouvert, milieu humide, topographie variée	9 sondages 2 forages	Négatif
Sud de la rivière Mitis	Aménagé, boisé ouvert, topographie accidentée	1 forage	Négatif

3.2 État des connaissances

Cette section se veut une synthèse des connaissances archéologiques, environnementales et historiques afin de contextualiser l'intervention et ses résultats. D'abord, un survol des recherches archéologiques antérieures à la présente intervention est présenté. Puis, suivent dans l'ordre, un survol de la genèse du paysage et des connaissances sur l'occupation humaine du territoire dans l'aire d'étude. Puisque la plupart de ces éléments sont traités dans l'étude de potentiel archéologique réalisée par Patrimoine Experts en 2011, certains ne seront pas analysés et d'autres sont volontairement écartés de la discussion par souci de synthèse.

² Nord et sud arbitraires fixés dans le sens de la route 132.

3.2.1 Historique des recherches archéologiques antérieures

Plusieurs interventions archéologiques ont été réalisées dans l'aire d'étude qui couvre 5 km autour de la zone d'inventaire. D'abord, de nombreux inventaires archéologiques se sont succédé dans le secteur immédiat des travaux (carte 4; Laforte, 1994; Ethnoscop, 1996; Pintal, 1996, 1999, 2001, 2006; Rousseau, 2003; Patrimoine Experts, 2006; Ruralys et UQAR, 2014), mais aucun n'a touché à la zone d'intervention.

Les sites archéologiques associés à une occupation durant la préhistoire appartiennent à toutes les périodes culturelles, du Paléoindien récent (site DdEa-1, barrage Mitis), en passant par l'Archaïque (DdEa-3, rivière Mitis) et le Sylvicole (DdEa-2, Jardins de Métis). Ceux associés à une occupation durant la période historique témoignent surtout de l'effervescence de l'industrie du bois dans le secteur (DdEa-2, Jardins de Métis et DdEa-4, site des Moulins).

Deux études de potentiel archéologiques ont été réalisées en lien avec la rivière Mitis ou son embouchure, celle de Ruralys (2012) ciblant la rive est de l'embouchure de la rivière Mitis et celle de Patrimoine Experts (2011) dans le cadre du projet de reconstruction du pont Arthur-Bergeron.

Tableau 5 Sites archéologiques connus dans l'aire d'étude

Code Borden	Nom	Environnement	Fonction	Période	Distance du projet
DdEa-1	Barrage Mitis	Riverain	Établissement temporaire	Paléoindien récent	2,50 km
DdEa-2	Jardins de Métis	Riverain et côtier	Établissement temporaire et fonction industrielle	Sylvicole et XIX ^e -XX ^e siècles	0,46 km
DdEa-3	Rivière Mitis	Riverain	Établissement temporaire	Archaïque	2,35 km
DdEa-4	Site des Moulins	Riverain	Industrielle	XIX ^e -XX ^e siècles	2,50 km



Zone d'information archéologique

Fondation de bâtiments

Forage

Sondage négatif

Transports Québec

Projet 154-72-0028 Pont Arthur-Bergeron, route 132
Centre-du-Québec
Inventaire archéologique

Localisation des interventions archéologiques, projet 154-72-0028

m 0 5 10 15 20 25 m

CARTE 4

Octobre 2020

GROUPE DDM

3.2.2 Géographie et paléogéographie, en bref

Les deux études de potentiel susmentionnées (Patrimoine Experts, 2011 et Ruralys, 2012), de même que l'ensemble des rapports d'intervention archéologique définissent avec un certain degré de précision la genèse du paysage du Bas-Saint-Laurent et du secteur de la rivière Mitis. Par souci de synthèse, les informations sur l'évolution du paysage sont jointes à celles sur l'histoire de l'occupation humaine.

3.2.3 Occupation

Préhistoire (12 000 ans AA – XVII^e siècle)

Vers 12 000 ans avant aujourd'hui, l'embouchure de la rivière Mitis est libérée des glaces, mais elle n'offrira pas les conditions idéales à l'établissement humain avant 10 000 ans avant aujourd'hui (Ruralys et UQAR, 2014:9). La végétation éparse de type toundra arbustive se dresse alors sur les terrasses déglacées situées à une altitude moyenne de 70 m au-dessus du niveau moyen des mers (Patrimoine Experts, 2011:19; Ruralys et UQAR, 2014:9). Toutefois, les sites recensés pour lesquels la culture matérielle permet une association à cette période culturelle sont positionnés entre 15 m et 102 m au-dessus du niveau moyen des mers (Patrimoine Experts, 2011:23). Il est donc logique de croire que cette moyenne ne puisse pas être utilisée comme un critère d'évaluation du potentiel d'une occupation paléoindienne. Il n'en demeure pas moins que les premières occupations humaines s'entament dans la région à cette période, comme en témoignent les artefacts retrouvés sur le site DdEa-1 (Barrage Mitis) associés à la période du Paléoindien récent (10 000 ans à 8 000 ans AA).

La baisse graduelle du niveau des mers ouvre un plus grand territoire aux groupes humains de l'Archaïque (8 000 ans à 3 000 ans AA) qui semblent diversifier leurs schèmes d'exploitation des ressources et, incidemment, les environnements exploités. Cette diversification se manifeste également dans la culture lithique, alors que la variété des styles et des matériaux paraît témoigner de l'existence de groupes distincts (Patrimoine Experts, 2011:24-25; Ruralys et UQAR, 2014:13).

Vers 6 000 à 5 000 ans AA, le paysage de la vallée du Saint-Laurent est très similaire à celui d'aujourd'hui. La végétation appartient à l'unité bioclimatique de la sapinière à bouleau jaune et le climat est de type subpolaire (Robitaille et Saucier, 1998; Patrimoine Experts, 2011:21). Alors que le paysage prend forme, les populations humaines amorcent une transition vers la semi-sédentarité ou une forme d'économie agropastorale qui caractérise la période du Sylvicole (3 000 ans AA – Contact)³. Des groupes associés à cette période ont très certainement occupé le secteur de manière permanente ou temporaire, comme au site DdEa-2 (Jardins de Métis) à l'embouchure de la rivière Mitis.

Période historique (XVII^e siècle – aujourd'hui)

Il est difficile de qualifier la période de transition entre l'occupation par les groupes du Sylvicole et celle des Européens et des Autochtones de la période historique. L'aire d'étude est reconnue pour être une zone d'exploitation et de passages pour différents groupes autochtones (Patrimoine Experts, 2011:27). Entre le passage de Jacques Cartier (première moitié du XVI^e siècle) et celui de Champlain (début du XVII^e siècle), certains groupes avaient quitté la vallée du Saint-Laurent, notamment les Iroquoiens. Pour

³ Précision de l'auteure : le mot « Contact » mis pour « Période de Contact » est préféré à la date AD 1534 utilisée par défaut. Il est audacieux de bien des façons d'utiliser la date de AD 1534 comme référence.

plusieurs, ils auraient été chassés de la vallée du Saint-Laurent par les populations de l'est (Patrimoine Experts 2011 : 27), alors que d'autres croient que la présence des Iroquoiens dans l'est de la vallée du Saint-Laurent est trop ténue pour en tirer des conclusions (Ruralys et UQAR, 2014:18).

Bien que les terres aient été concédées en seigneurie dès la fin du XVII^e siècle de part et d'autre du Saint-Laurent, il semble que très peu de colons, voire aucun, ne s'y soit établi de manière permanente avant le XIX^e siècle (Ruralys et UQAR, 2014:19).

La seigneurie de Métis ou de Peiras est concédée en 1675, puis est amputée d'une partie de son territoire par le fief ou la seigneurie Pachot, concédé en 1689 (Patrimoine Experts, 2011:37; Ruralys et UQAR, 2014:22). Cette petite seigneurie d'une lieue sur une lieue couvre l'embouchure de la rivière Mitis et comprend les ressources qu'elle contient. C'était là l'objectif principal de l'établissement eurocanadien à cet endroit :

« la rivière de Mitis dans sa devanture sur le fleuve St-Laurent, jusqu'à une lieue de profondeur, et une lieue de terre de front sur le dit fleuve, moitié au-dessus et l'autre moitié au-dessous de la dite rivière, sur semblable profondeur d'une lieue, pour y faire un établissement de pesche de morue, baleine et loups-marins et autres établissements ».

(Roy, 1928)

La croissance économique et, incidemment, démographique du secteur se fait plus tardivement, soit au cours du XIX^e siècle, grâce à l'industrie du bois et à l'implantation des moulins à scie le long de la rivière Mitis, ainsi qu'à l'industrie de la pêche (Ruralys et UQAR, 2014:23; Patrimoine Experts, 2011:37-38). La population y est principalement d'origine écossaise, sans toutefois être homogène : des Canadiens français et des Irlandais se trouvent parmi les habitants de la seigneurie.

Au XIX^e siècle, le secteur à proximité du pont est densément peuplé. Le faubourg Grand-Métis, aujourd'hui disparu du paysage, surmonte la colline du côté sud du pont (figure 31). La majorité des habitations sont absentes de l'iconographie dès la fin des années 1950. Le transfert des activités des moulins à scie vers le village de Price à la fin du XIX^e siècle a encouragé le déplacement des maisons vers le nouveau village. Le déclin du faubourg Grand-Métis est accéléré par un événement catastrophique en 1976. Un glissement de terrain emporte plusieurs maisons et cause des dommages importants à celles ayant résisté.

Au nord du pont, une résidence demeure jusqu'au troisième quart du XX^e siècle : la *Tredennick farm*. L'histoire de cette ferme semble prendre naissance au début du XX^e siècle, alors qu'elle apparaît, dans les documents historiques, parmi les achats d'une grande dame propriétaire de la région, madame Elsie Meighen Reford (Patrimoine Experts, 2011:54-55; Ruralys et UQAR, 2014:44-45). Grâce aux photographies, il est possible de constater la présence de plusieurs bâtiments et l'ampleur de l'établissement (figures 32 à 35). Un incendie aurait détruit la ferme en 1973, alors qu'elle est la propriété d'un certain Jules-André Brillant (Patrimoine Experts, 2011:54).



Figure 31 Faubourg Grand-Métis et pont en bois, sans date (Comité du patrimoine de Price, tiré de Patrimoine Experts, 2011:50)



Figure 32 Faubourg Grand-Métis, pont en bois et, à gauche, la *Tredennick farm*, 1902 (BAC, William Notman acc. n° 1966-107 NPC)



Figure 33 Pont en béton de 1928-1930 et la *Tredennick farm* (tiré de Patrimoine Experts, 2011:55)

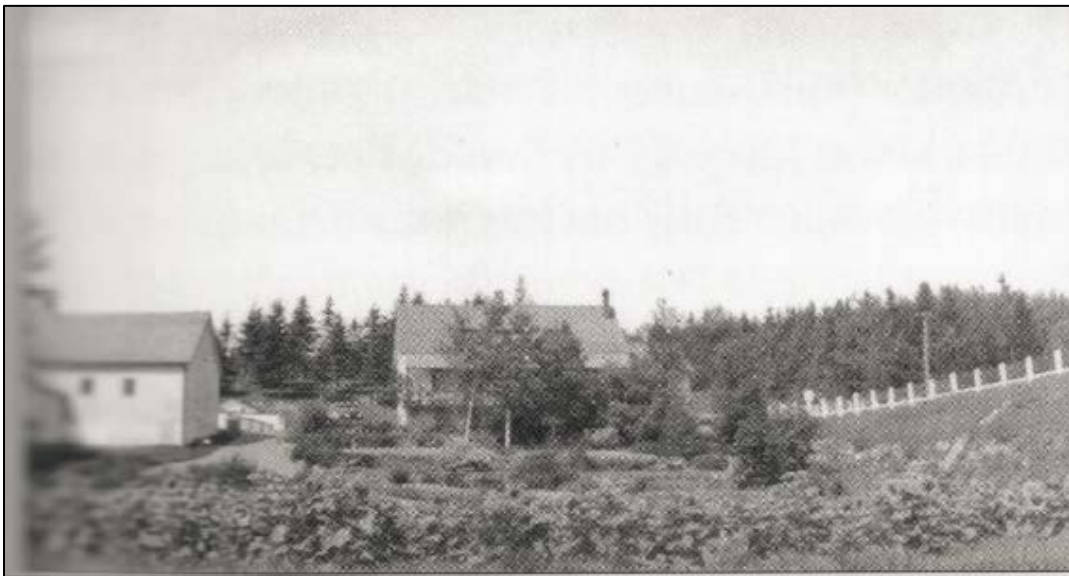


Figure 34 La *Tredennick farm*, sans date (Comité du patrimoine de Price, C005-P648, 111, tiré de Patrimoine Experts, 2011:54)

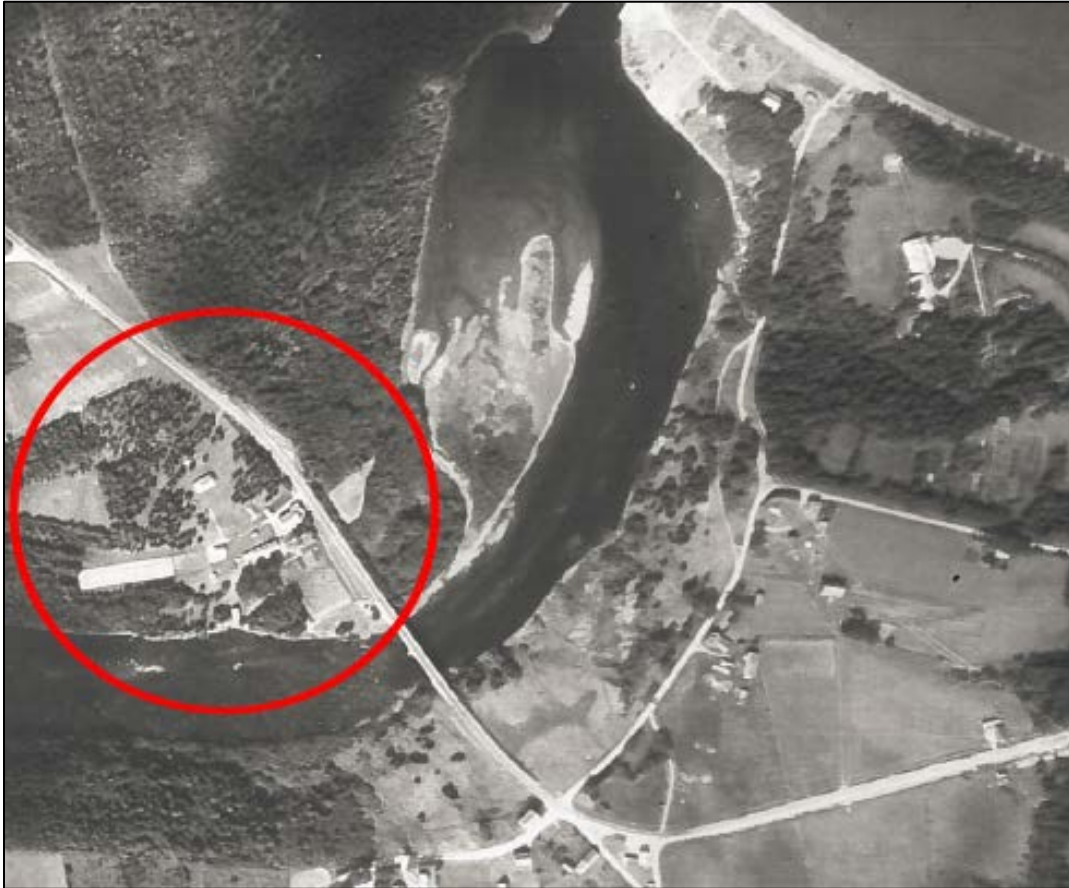


Figure 35 Photographie aérienne non datée de Ressources naturelles Canada (tirée de Ruralys et UQAR, 2014:119). Le cercle indique la *Tredennick farm*

Pont Arthur-Bergeron

C'est en 1860 qu'un premier pont en bois est construit sur la rivière (figure 31). Jugé non sécuritaire, il sera reconstruit en 1895 (Patrimoine Experts, 2011:44-45). En raison des coûts liés à son entretien, il est rapidement recommandé de construire un nouveau pont, cette fois en béton. Le processus, de l'élaboration à la circulation, durera trois ans, soit de 1928 à 1930 (figure 36). Entre 1957 et 1960, en raison de son étroitesse (une voie seulement) et d'un achalandage croissant, le pont est agrandi. Les deux états du pont sont visibles dans la structure actuelle où il est possible d'observer la trace des différents types de coffrage utilisés (figure 37). Il paraît important de mentionner que malgré l'agrandissement, le style architectural du pont de 1928-1930 a été réutilisé. De plus, les deux ponts en béton rappellent la forme du pont de bois de 1895 : le rappel se situe au niveau de la base des piliers des arches.

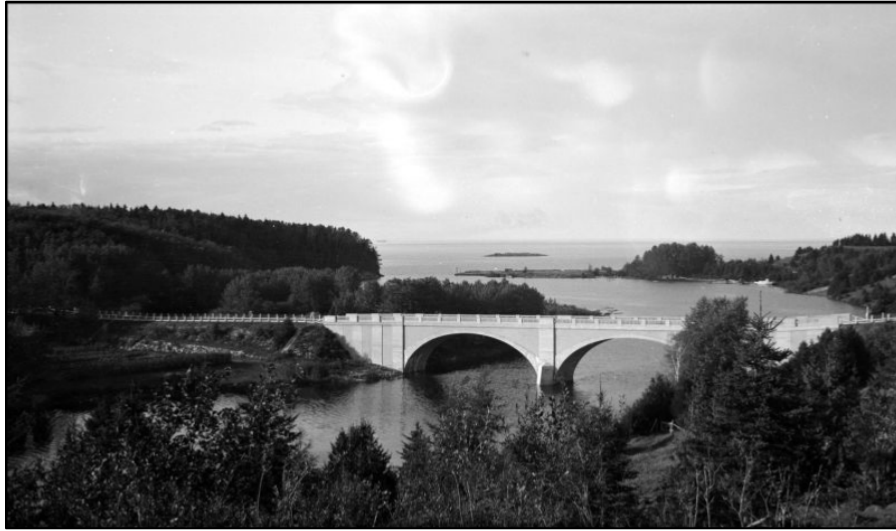


Figure 36 Pont-route sur la rivière Mitis, photographie de 1935 montrant le premier pont en béton, fonds du ministère du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques (BAnQ E57 S44 SS1 PB39-72)



Figure 37 Pont Arthur-Bergeron en 2019 (DDM2-Mitis-012), vue vers l'embouchure de la rivière Mitis

Paysage actuel

Le paysage actuel présente une topographie légèrement accidentée et en pente. Sur les deux rives de la rivière Mitis, un dénivelé de près de 20 m est observable entre la rive et la première terrasse. La végétation

est peu dense et quelques endroits semblent avoir fait l'objet d'une coupe ou d'un défrichage. Sur la rive nord, il est possible de croire que ces endroits soient associés aux aménagements de la *Tredennick farm*, alors que sur la rive sud, le glissement de terrain et l'aménagement de la digue sont probablement à l'origine de la végétation éparse (figure 38).



Figure 38 Paysage actuel dans la zone d'intervention, vue vers le nord-nord-est arbitraire (DDM2-Mitis-017)

3.3 Compte-rendu de la recherche

Des forages positionnés dans l'emprise de la route menant au pont projeté ont été entamés à l'automne 2019. Neuf d'entre eux se trouvaient dans les secteurs à potentiel définis par Patrimoine Experts (2011) sur la rive nord de la rivière Mitis (F-26 à F-34) et un (F-36) sur sa rive sud. Trois forages (F-26, F-27 et F-36) ont fait l'objet d'une surveillance archéologique alors que des sondages ont été réalisés préalablement aux puits (carte 4). L'ensemble des sondages s'est avéré négatif. Les sondages associés aux forages F-30, F-31 et F-32 montrent l'existence de perturbations dans le secteur, avec une stratigraphie composée, en surface, d'un humus, et en fond, une argile gris-bleu ferme, entre lesquels s'insère un sable beige orangé. Autrement, les sondages S-27, S-28, S-29, S-33 et S-34, de même que les forages F-26 et F-27 sont constitués d'une séquence de sols en place, soit un humus organique de brun foncé à noir recouvrant un loam ou un limon homogène de couleur brun foncé, qui repose sur une argile gris-bleu ferme (figure 39). Le forage F-36 fait exception puisqu'il a été réalisé dans la digue construite à la suite du glissement de terrain de 1976. Sa séquence est marquée par plusieurs mètres de sable et de blocs de pierre reposant sur l'argile gris-bleu.

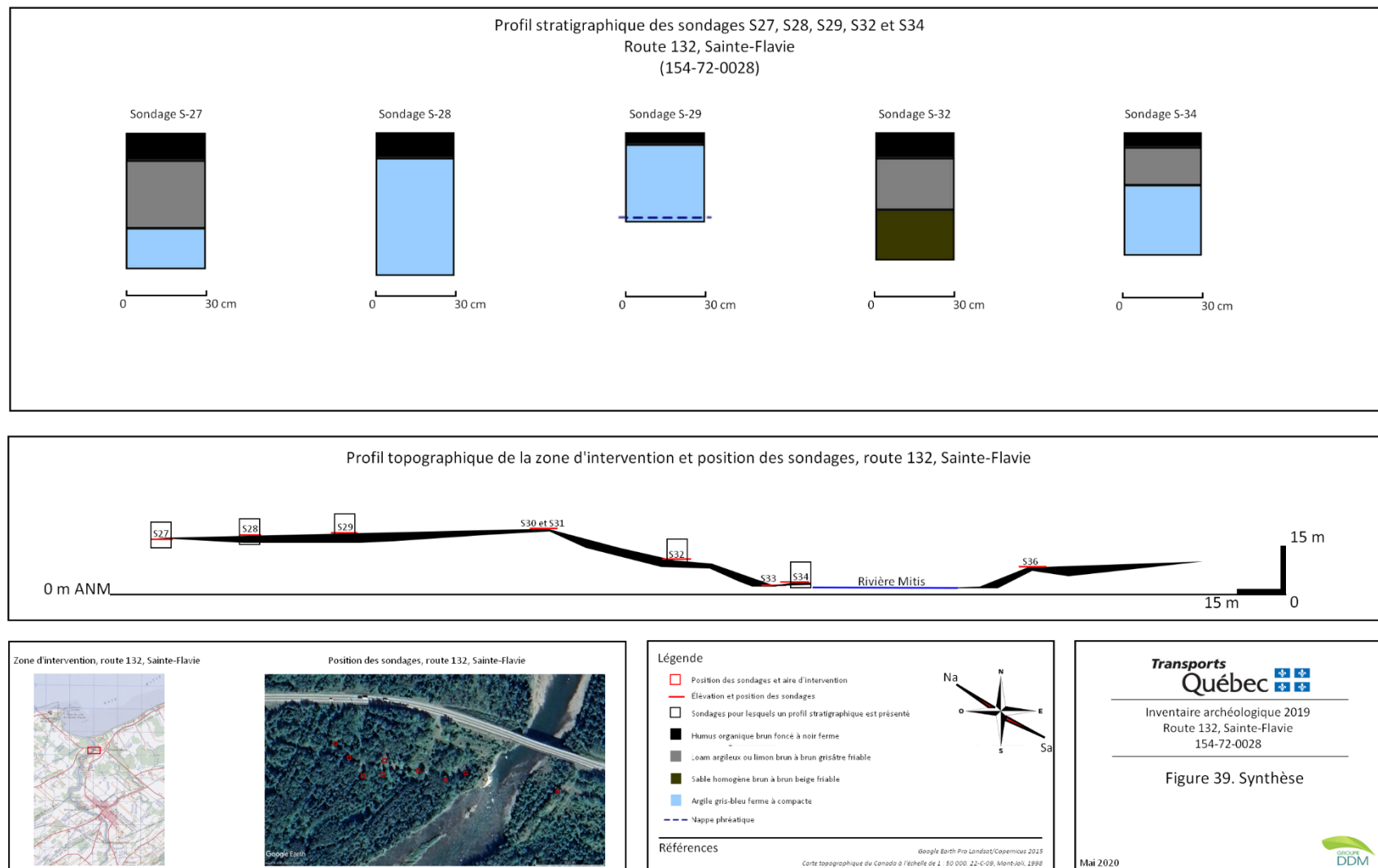


Figure 39 Image synthèse des travaux, route 132, Sainte-Flavie

3.3.1 *Tredennick farm*

Lors de l'inspection visuelle dans la portion nord de l'aire d'intervention, une attention particulière a été portée à l'observation de témoins non enfouis de la *Tredennick farm*, dont la présence est soulignée par l'étude de potentiel de Patrimoine Experts (2011), de même que par le rapport d'intervention de Ruralys et UQAR (2014).

À proximité du sondage S-32, sur la terrasse située à 10,66 m d'altitude au-dessus du niveau moyen des mers, 2 fondations en blocs de béton alvéolés ou creux ont été positionnées (carte 4 et figure 41). La première structure, nommée Mitis-Structure 1, est de forme carrée (9,2 m sur 9,2 m) et d'une hauteur résiduelle visible de 0,3 m. La structure est orientée légèrement nord-est-sud-ouest.

La seconde structure, nommée Mitis-Structure 2, est de forme rectangulaire (10 m de longueur sur 7,2 m de largeur). Elle est orientée nord-sud. Le coin sud-ouest est conservé sur une hauteur résiduelle visible de 0,55 m, alors que la majorité de la structure n'est visible que sur une hauteur de 0,1 m. L'épaisseur des blocs alvéolés, environ 0,15 m, suggère des bâtiments relativement modestes, bien que certains blocs puissent être enfouis. Néanmoins, leur position dans le paysage permet de croire que ces structures sont vraisemblablement associées à la *Tredennick farm*. Bien que leur origine soit plutôt datée de la fin du XIX^e siècle, c'est toutefois après la Seconde Guerre mondiale que l'usage de ces blocs, fabriqués industriellement, se répand (Hornbostel, 1991:286). Il est donc difficile de situer ces structures à une période antérieure à la seconde moitié du XX^e siècle, surtout en raison de la standardisation des dimensions. Ceci n'élimine cependant pas la possibilité qu'elles représentent une phase plus récente dans l'histoire des activités de la ferme. Une zone de rejet liée à ces bâtiments a également été localisée en bas de pente à l'est de la Structure 1. Parmi les objets identifiés sont une chaudière, la structure d'un matelas à ressorts, plusieurs pots en verre translucide pour l'entreposage, un cadenas, de la vaisselle et plusieurs boîtes de conserve (carte 4 et figure 40).

Les quatre coins des deux structures ont été positionnés au GPS manuel. C'est sans doute ce qui explique l'apparente distorsion des périmètres de ces fondations sur la carte 4.



Figure 40 Déchets observés dans la zone de rejet (DDM2-Mitis-44 et 46)

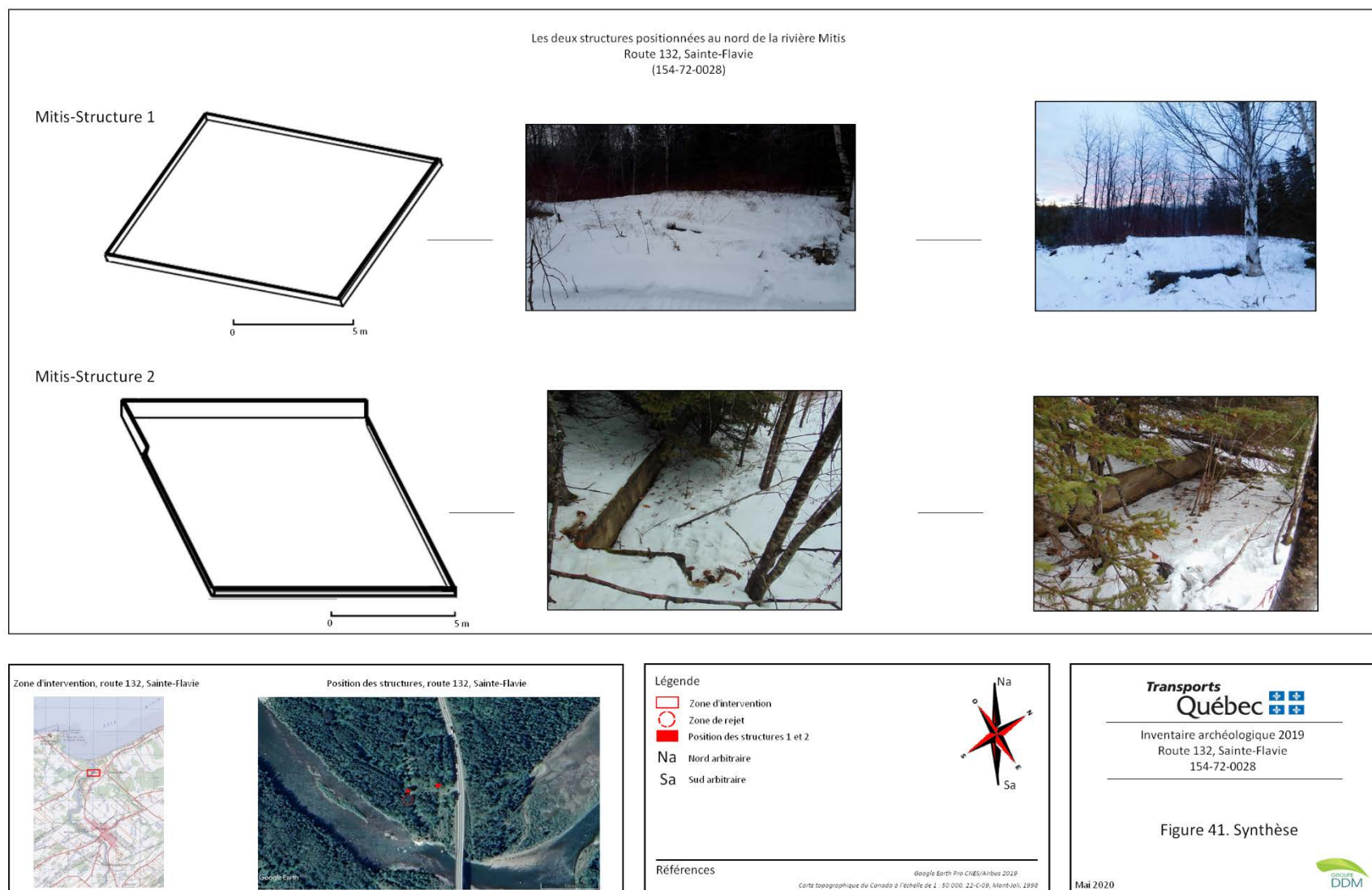


Figure 41 Figure synthèse

3.4 Conclusion et recommandations

L'intervention archéologique associée au projet de reconstruction du pont Arthur-Bergeron (154-72-0028), sur la route 132 à Sainte-Flavie, a nécessité la réalisation de neuf sondages et la surveillance de trois forages. Trois sondages semblaient montrer la présence de perturbations ou d'aménagements anthropiques qui pourraient être associés à l'occupation de la *Tredennick farm*, alors que l'inspection visuelle a permis de positionner deux structures en blocs de béton alvéolés également attribués au domaine, de même qu'une zone de rejet.

Cette ferme aurait été détruite par les flammes en 1973 (Patrimoine Experts, 2011:54-56). L'étude de potentiel archéologique recommande la réalisation d'un inventaire archéologique avec des sondages mécaniques de 1 m sur 2 m en quinconce au 8 m (Patrimoine Experts, 2011:tableau 3).

Une légère modification à cette proposition méthodologique est proposée considérant que les fondations des bâtiments ont été localisées durant l'intervention de décembre 2019. Nous proposons la réalisation de sondages manuels de 1 m sur 2 m à proximité des fondations, dont au moins un sondage adjacent à chacune des fondations, puis 2 sondages ciblés dans la zone de dépotoir (l'un sur la terrasse, l'autre en bas de la pente). Ces sondages permettraient de confirmer la présence ou l'absence de ressources du XIX^e siècle. Plus précisément, le mode de construction des fondations, en blocs de béton, tend à témoigner d'une occupation relativement récente (1950-1973). L'étude de potentiel archéologique, un peu vague au sujet des dates d'occupation de la ferme, suggère une occupation potentielle au XIX^e siècle. Une validation terrain pourrait permettre de confirmer cela. De plus, à la lumière des connaissances acquises durant la période d'analyse, des sondages supplémentaires de 1 m sur 2 m pourraient être réalisés dans ce qui a l'apparence d'être un jardin, puis à l'emplacement des bâtiments visibles sur la photographie aérienne. Une inspection visuelle effectuée durant la saison chaude serait également préconisée. Néanmoins, l'intervention de 2019 n'a pas permis d'identifier de ressources archéologiques antérieures à la seconde moitié du XX^e siècle. Le potentiel de mise en valeur devra être établi en fonction des découvertes futures et du projet de reprofilage retenu.

Autrement, les limites de zones à potentiel archéologique présentées dans l'étude pourraient être revues en prenant en considération l'important glissement de terrain du côté de la berge est du pont, dont l'ampleur pourrait être déterminée par une analyse des modélisations LiDAR désormais disponibles. Cette analyse permettrait également d'éliminer les zones de déblais de la route actuelle.

CONCLUSION

Ce rapport présentait les travaux archéologiques préventifs menés dans le cadre de deux projets routiers dans les régions administratives du Bas-Saint-Laurent et de la Gaspésie. D'abord, un inventaire archéologique préventif de même qu'une inspection visuelle ont été effectués dans le cadre du projet de reprofilage de la route 195, dans la municipalité d'Amqui (154-08-0439 et 154-08-0440). Les interventions n'ont permis l'identification d'aucune ressource archéologique. Puis, une surveillance des forages, un inventaire archéologique préventif ainsi qu'une inspection visuelle ont été réalisés dans le cadre du projet de reconstruction du pont Arthur-Bergeron et du reprofilage de la route 132, dans la municipalité de Sainte-Flavie (154-72-0028). La surveillance des forages ainsi que l'inventaire n'ont permis l'identification d'aucune ressource archéologique, à l'exception d'aménagements potentiels en lien avec la *Tredennick farm*. L'inspection visuelle a permis de positionner deux fondations en blocs de béton liées à l'occupation de la *Tredennick farm*. Une mise à jour des recommandations formulées dans l'étude de potentiel a été proposée, mais il est possible d'exclure le potentiel archéologique dans la zone associée au glissement de terrain.

En ce qui concerne les projets 154-08-0439 et 154-08-0440 (Amqui), les travaux projetés peuvent être réalisés sans expertise supplémentaire.

En ce qui concerne le projet 154-72-0028 (Sainte-Flavie), il est recommandé que la stratégie bonifiée par les travaux archéologiques préventifs faits en 2019 soit réalisée afin que l'hypothèse d'une occupation antérieure au XX^e siècle puisse être confirmée ou écartée.

BIBLIOGRAPHIE

Artefactuel

- 2012 Inventaires archéologiques (2009). Direction du Bas-Saint-Laurent–Gaspésie–Îles-de-la-Madeleine, Direction générale de Québec et de l’Est, ministère des Transports, 36 p.

Benmouyal, José

- 1978 Archéologie en Gaspésie. Compte-rendu des activités de terrain. Ministère de la Culture, des Communications et de la Condition féminine, 62 p.

Bergeron, André et France Rémillard

- 2000 *L'archéologue et la conservation, Vade-mecum québécois*. Deuxième édition revue et augmentée, Centre de conservation du Québec, 229 p.

Bilodeau, Robert

- 1997 Inventaires archéologiques de différents projets d’infrastructure routière en Gaspésie, au Bas-Saint-Laurent, en Mauricie, à Québec et au Lac-Saint-Jean, juin à septembre 1996. Ministère des Transports, 88 p.

Buies, Arthur

- 1895 *La vallée de la Matapédia, ouvrage historique et descriptif*. Léger et Brousseau, 52 p.

Chapdelaine, Claude

- 1990 *La région du Lac Témiscouata, un carrefour préhistorique à l’ombre des grandes voies de communication*. Département d’anthropologie, Université de Montréal, 32 p.

Dumais, Pierre et collaborateurs

- 1998 « La préhistoire du Témiscouata, trente ans plus tard ». *Paléo-Québec* 27:53-79.

Ethnoscop inc.

- 1990 Nouveau poste St-Arsène à 120 kV et sa ligne d’alimentation, étude de potentiel archéologique. Hydro-Québec, région Matapédia.
- 1992 Inventaire archéologique. Poste Cacouna à 120-125 kV et dérivation à 120 kV. Poste Causapscal à 120-25 kV et remplacement de la ligne Amqui/Causapscal. Hydro-Québec, 16 p.
- 1996 Barrage Mitis 1. Intervention archéologique. Hydro-Québec, région Matapédia, rapport inédit, 107 p.
- 2004 Inventaires archéologiques (2003). Direction du Bas-Saint-Laurent–Gaspésie–Îles-de-la-Madeleine, Direction générale de Québec et de l’Est, ministère des Transports, 84 p.

Groupe de travail sur la classification des sols (GTCS)

- 2002 *Le système canadien de classification des sols, 3^e éd.* Direction générale de la recherche, ministère de l’Agriculture et Agro-Alimentaire Canada. Publication 1646, Ottawa, 196 p.

Hornbostel, Caleb

- 1991 *Construction Materials : types, uses and applications, 2^e éd.* John Wiley and sons, 1 023 p.

Laforte, Esther

- 1994 Inventaire archéologique du Bas-Saint-Laurent/Gaspésie. Ministère des Transports, 62 p.

Martijn, Charles A.

1986 « Les Micmacs et la mer ». Recherches amérindiennes du Québec, 341 p.

Michaud, Abb. Joseph Désiré

1922 *Notes historiques sur la vallée de la Matapédia*. Val-Brillant : La voix du Lac, 241 p.

Ministère des Affaires municipales, de l'Industrie et du Commerce

1937 *Inventaire des ressources naturelles et industrielles 1937, comté municipal de Matapédia*.
Ministère des Affaires municipales, de l'Industrie et du Commerce, 120 p.

Ministère des Ressources naturelles et de la Faune

2010 Portrait territorial du Bas-Saint-Laurent. Ministère des Ressources naturelles et de la faune, 98 p.

Patrimoine Experts

2005 Inventaires archéologiques (2004). Direction du Bas-Saint-Laurent–Gaspésie–Îles-de-la-Madeleine, Direction générale de Québec et de l'Est, ministère des Transports, 62 p.

2006 Inventaires archéologiques (été 2005). Ministère des Transports, 64 p.

2011 Réaménagement de la route 132 et reconstruction du pont Arthur-Bergeron à Grand-Métis et à Sainte-Flavie, étude de potentiel archéologique. Ministère des Transports et Dessau, 68 p.

2012 Inventaires archéologiques (2010). Direction du Bas-Saint-Laurent–Gaspésie–Îles-de-la-Madeleine, Direction générale de Québec et de l'Est ministère des Transports, 151 p.

Pintal, Jean-Yves

1996 Contrat n° 3000-95-AD01. Inventaires archéologiques. Direction du Bas-Saint-Laurent–Gaspésie–Îles-de-la-Madeleine, Direction du Saguenay–Lac-Saint-Jean-Est, Direction du Lac-Saint-Jean-Ouest–Chibougamau, Direction de la Côte-Nord, Direction de la Mauricie–Bois-Francis, ministère des Transports, 316 p.

1999 Inventaires archéologiques. Direction du Bas-Saint-Laurent–Gaspésie–Îles-de-la-Madeleine, ministère des transports, rapport inédit, 203 p.

2001 Inventaires archéologiques (été 2000). Direction du Bas-Saint-Laurent–Gaspésie–Îles-de-la-Madeleine, ministère des Transports, 165 p.

2002 Inventaires archéologiques. Direction du Bas-Saint-Laurent–Gaspésie–Îles-de-la-Madeleine, ministère des Transports, 79 p.

2006 Municipalité du village de Price, projet d'assainissement des eaux usées, inventaire archéologique du site de traitement, de l'émissaire et du chemin d'accès. Fouille archéologique au site de traitement. Rapport remis au ministère de la Culture et des Communications, Québec.

Robitaille, André et Jean-Pierre Saucier

1998 *Paysages régionaux du Québec méridional*. Les Publications du Québec, Gouvernement du Québec, 213 p.

Rousseau, Gilles

2003 Les jardins de Métis. Travaux d'enfouissement des réseaux câblés de distribution. Surveillance archéologique. Hydro-Québec, 14 p.

Ruralys

2012 Étude de potentiel archéologique. Projet de mise en valeur de l’embouchure de la rivière Mitis. Jardins des Métis, rapport inédit, 100 p.

Ruralys et UQAR

2014 Inventaire archéologique (été 2013), projet de mise en valeur de la pointe de l’embouchure de la rivière Mitis. Jardins de Métis, 141 p.

ANNEXE 1

**Registre des photographies et planche contact Amqui
(projets 154-08-0439 et 154-08-0440)**



Projet : 154-08-0439 (Amqui)
Permis de recherche archéologique : 19-GDDM-12

P. 1 de 2

Archéologue responsable : Céline Dupont-Hébert
Nord arbitraire fixé perpendiculairement à la route 195
No d'appareil : DDM-1

No de cliché	Secteur	Description	Vue	Date
154-08-0439-00280	P-12	Vue générale inventaire en cours	W	26-05-2020
154-08-0439-00281	P-11	Vue générale vers zone P-11	E	26-05-2020
154-08-0439-00282	N P-12	Vue générale secteur du côté nord de la route 195, face à P-12	W	26-05-2020
154-08-0439-00283	N P-12	Détail empierrement sur accès d'entrée	W	26-05-2020
154-08-0439-00284	N P-12	Fossé vers ponceau de la rivière Humqui, nord de la route 195	W	26-05-2020
154-08-0439-00285	N P-12	Vers ponceau de la rivière Humqui, nord de la route 195	W	26-05-2020
154-08-0439-00286	N P-12	Empierrement. Aménagement du talus du ponceau de la rivière Humqui	W	26-05-2020
154-08-0439-00287	N P-12	Empierrement de l'accès, nord de la route 195, face à la zone P-12	E	26-05-2020
154-08-0439-00288	W P-12	Côté sud du ponceau de la rivière Humqui	W	26-05-2020
154-08-0439-00289	W P-12	Talus côté sud du ponceau de la rivière Humqui	W	26-05-2020
154-08-0439-00290	W P-12	Vue générale de l'aire d'inspection visuelle entre la zone P-12 et le ponceau	SE	26-05-2020
154-08-0439-00291	P-12	Sondage waypoint 473	P.S	26-05-2020
154-08-0439-00292	P-11	Vue générale de la zone P-11	NE	26-05-2020
154-08-0439-00293	P-11	Sondage waypoint 474 refus pierre	P.N	26-05-2020
154-08-0439-00294	N P-11	Vue générale aire d'inspection visuelle au nord de la route 195, face à zone P-11	W	26-05-2020
154-08-0439-00295	P-12	Sondage test waypoint 471	P.N	26-05-2020
154-08-0439-00296	N P-11	Aire d'inspection visuelle au nord de la route 195, face à la zone P-11	E	26-05-2020
154-08-0439-00297	N P-11	Aire d'inspection visuelle au nord de la route 195, face à la zone P-11	SE	26-05-2020
154-08-0439-00298	N P-11	Coupe érodée nettoyée, naturel vs culturel	N	26-05-2020
154-08-0439-00299	P-11	Vue générale inventaire en cours	SW	26-05-2020
154-08-0439-00300	P-11/P-12	Entrée du champ, à l'ouest de la zone P-11	S	26-05-2020
154-08-0439-00301	P-11	Sondage waypoint 477	P.N	26-05-2020
154-08-0439-00302	P-10	Vue générale vers zone P-10	E	26-05-2020
154-08-0439-00303	P-10	Vue générale inventaire en cours zone P-10	W	26-05-2020
154-08-0439-00304	P-10	Vue générale portion est de la zone P-10, zone humide	E	26-05-2020
154-08-0439-00305	P-10	Vue générale portion est de la zone P-10, zone sèche et humide	E	26-05-2020
154-08-0439-00306	P-10	Sondage waypoint 478, séquence sèche, labour et naturel	P.N	26-05-2020
154-08-0439-00307	P-10	Sondage waypoint 483, montée nappe à 25 cm	P.N	26-05-2020
154-08-0439-00308	N P-10	Aire d'inspection visuelle, côté nord de la route 195 face à zone P-10		26-05-2020



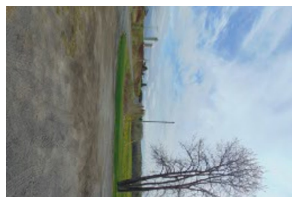
Projet : 154-08-0439 (Amqui)
Permis de recherche archéologique : 19-GDDM-12

P. 2 de 2

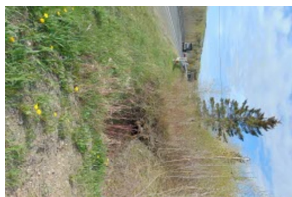
Archéologue responsable : Céline Dupont-Hébert

No d'appareil : DDM-1

No de cliché	Secteur	Description	Vue	Date
154-08-0439-00309	N P-10	Aire d'inspection visuelle, côté nord de la route 195 face à zone P-10	NW	26-05-2020
154-08-0439-00310	N P-10	Aire d'inspection visuelle, côté nord de la route 195 face à zone P-10	WNW	26-05-2020
154-08-0439-00311	N P-10	Aire d'inspection visuelle, côté nord de la route 195 face à zone P-10, dénivelé	ENE	26-05-2020
154-08-0439-00312	N P-10	Aire d'inspection visuelle, côté nord de la route 195 face à zone P-10, dénivelé	ENE	26-05-2020
154-08-0439-00313	P-10	Bordure de route en surplomb de la zone P-10	SW	26-05-2020
154-08-0439-00314	P-10	Bordure de route en surplomb de la zone P-10	SSE	26-05-2020
154-08-0439-00315	P-10	Vue générale vers la zone P-10, vue de la route 195, dénivelé	WSW	26-05-2020
154-08-0439-00316	P-10	Vue générale de la zone P-10 et du milieu humide	SE	26-05-2020
154-08-0439-00317	P-10	Sondage test waypoint 485t	P.N	26-05-2020
154-08-0439-00318	P-8	Vue générale zone P-8	E	26-05-2020
154-08-0439-00319	P-8	Vue générale zone P-8 et vieille grange (poulailler)	N	26-05-2020
154-08-0439-00320	E P-8	Aire d'inspection visuelle, côté nord de la route 195, à l'est de la zone P-8	E	26-05-2020
154-08-0439-00321	E P-8	Aire d'inspection visuelle, côté nord de la route 195, à l'est de la zone P-8	W	26-05-2020
154-08-0439-00322	S P-8	Aire d'inspection visuelle, côté sud de la route 195, à l'est de la zone P-8	W	26-05-2020
154-08-0439-00323	S P-8	Aire d'inspection visuelle, côté sud de la route 195, à l'est de la zone P-8	E	26-05-2020
154-08-0439-00324	S P-8	Aire d'inspection visuelle, côté sud de la route 195, devant zone P-8	W	26-05-2020
154-08-0439-00325	S P-9	Aire d'inspection visuelle, côté sud de la route 195, devant zone P-9	W	26-05-2020
154-08-0439-00326	S P-9	Aire d'inspection visuelle, côté sud de la route 195, devant zone P-9	W	26-05-2020
154-08-0439-00327	S P-9	Aire d'inspection visuelle, côté sud de la route 195, devant zone P-9	W	26-05-2020
154-08-0439-00328	W P-9	Aire d'inspection visuelle, côté sud de la route 195, à l'ouest de la zone P-9	SW	26-05-2020
154-08-0439-00329	W P-9	Aire d'inspection visuelle, côté sud de la route 195, à l'ouest de la zone P-9	ENE	26-05-2020
154-08-0439-00330	W P-9	Aire d'inspection visuelle, côté sud de la route 195, à l'ouest de la zone P-9	WSW	26-05-2020
154-08-0439-00331	W P-9	Aire d'inspection visuelle, côté sud de la route 195, à l'ouest de la zone P-9	WSW	26-05-2020
154-08-0439-00332	W P-9	Aire d'inspection visuelle, côté nord de la route 195, à l'ouest de la zone P-9	W	26-05-2020
154-08-0439-00333	W P-9	Aire d'inspection visuelle, côté nord de la route 195, à l'ouest de la zone P-9	ENE	26-05-2020
154-08-0439-00334	W P-9	Aire d'inspection visuelle, côté nord de la route 195, à l'ouest de la zone P-9	W	26-05-2020
154-08-0439-00335	W P-9	Aire d'inspection visuelle, côté nord de la route 195, à l'ouest de la zone P-9	E	26-05-2020
154-08-0439-00336	P-9	Vue générale zone P-9	W	26-05-2020
154-08-0439-00337	P-8	Sondage waypoint 490	P.N	26-05-2020
154-08-0439-00338	P-9	Sondage waypoint 489	P.N	26-05-2020



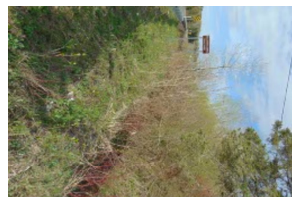
154-08-0439-00281



154-08-0439-00282



154-08-0439-00283



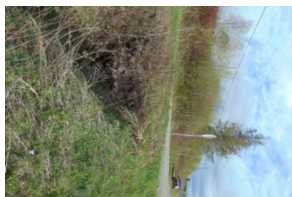
154-08-0439-00284



154-08-0439-00285



154-08-0439-00286



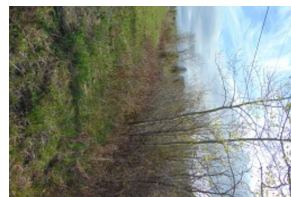
154-08-0439-00287



154-08-0439-00288



154-08-0439-00289



154-08-0439-00290



154-08-0439-00291



154-08-0439-00292



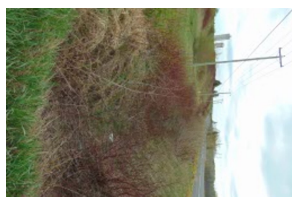
154-08-0439-00293



154-08-0439-00294



154-08-0439-00295



154-08-0439-00296



154-08-0439-00297



154-08-0439-00298



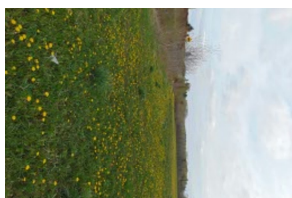
154-08-0439-00299



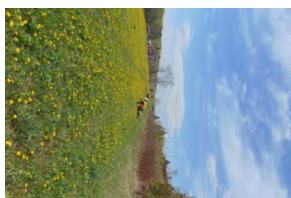
154-08-0439-00300



154-08-0439-00301



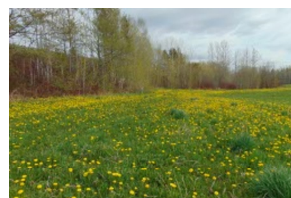
154-08-0439-00302



154-08-0439-00303



154-08-0439-00304



154-08-0439-00305



154-08-0439-00306



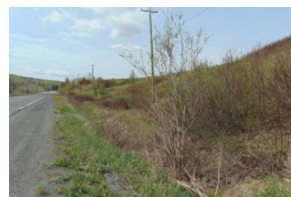
154-08-0439-00307



154-08-0439-00308



154-08-0439-00309



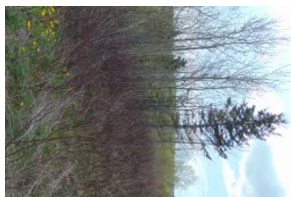
154-08-0439-00310



154-08-0439-00311



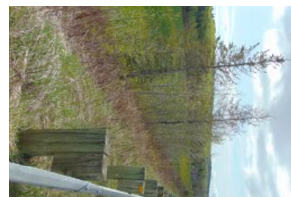
154-08-0439-00312



154-08-0439-00313



154-08-0439-00314



154-08-0439-00315



154-08-0439-00316



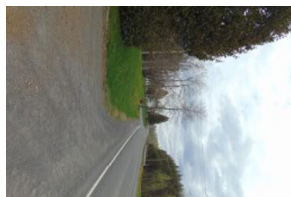
154-08-0439-00317



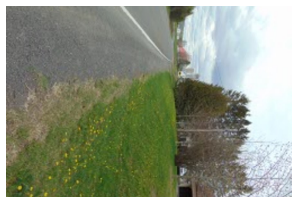
154-08-0439-00318



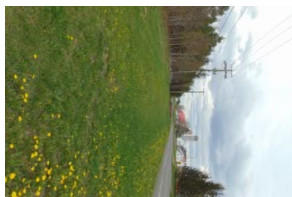
154-08-0439-00319



154-08-0439-00320



154-08-0439-00321



154-08-0439-00322



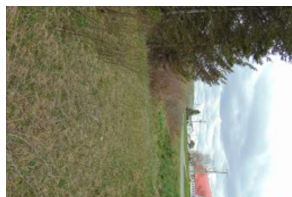
154-08-0439-00323



154-08-0439-00324



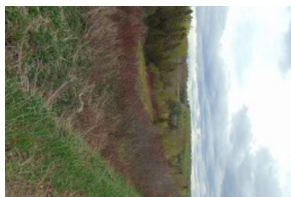
154-08-0439-00325



154-08-0439-00326



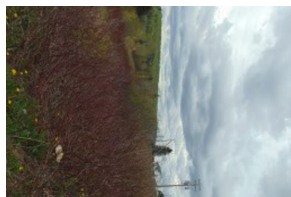
154-08-0439-00327



154-08-0439-00328



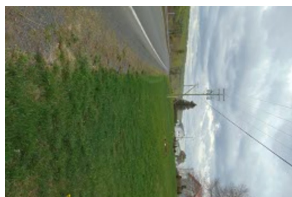
154-08-0439-00329



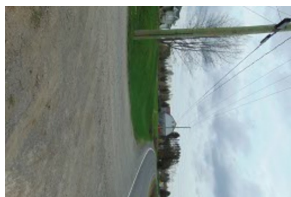
154-08-0439-00330



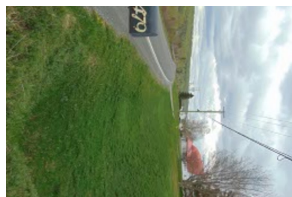
154-08-0439-00331



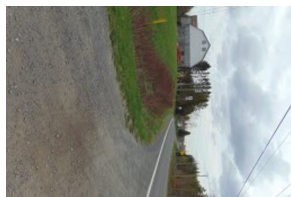
154-08-0439-00332



154-08-0439-00333



154-08-0439-00334



154-08-0439-00335



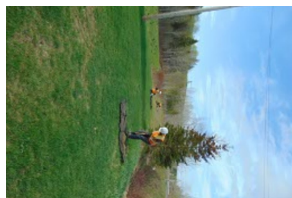
154-08-0439-00336



154-08-0439-00337



154-08-0439-00338



154-08-0439-00280

Registre des photographies

		Projet : 154-08-0440 (Amqui) Permis de recherche archéologique : 19-GDDM-12			P. 1 de 2
		Archéologue responsable : Céline Dupont-Hébert			
		No d'appareil : DDM-1			
No de cliché	Secteur	Description	Vue	Date	
154-08-0440-00219	P-1	Vue générale en cours d'inventaire	E	25-05-2020	
154-08-0440-00220	P-1	Vue générale en cours d'inventaire	E	25-05-2020	
154-08-0440-00221	P-1	Fossé en bordure de route	ESE	25-05-2020	
154-08-0440-00222	P-1	Vue générale	ENE	25-05-2020	
154-08-0440-00223	P-1	Marmotte (rappel perturbation par animaux fouisseurs)	SE	25-05-2020	
154-08-0440-00224	P-1	Sondage waypoint 443	P.S	25-05-2020	
154-08-0440-00225	P-1	Sondage waypoint 442 (mauvaise)	P.S	25-05-2020	
154-08-0440-00226	P-1	Sondage waypoint 442 (ok)	P.E	25-05-2020	
154-08-0440-00227	P-1	Vue générale zone P-1 et aire d'inspection visuelle	E	25-05-2020	
154-08-0440-00228	P-1	Vue générale zone P-1 et aire d'inspection visuelle	W	25-05-2020	
154-08-0440-00229	NE	Topographie du pré	NW	25-05-2020	
154-08-0440-00230	NE P-1	Vue générale de l'aire d'intervention, topographie et entrée d'accès waypoint 446	WNW	25-05-2020	
154-08-0440-00231	P-1	Fossé zone P-1	WSW	25-05-2020	
154-08-0440-00232	P-1	Sondage waypoint 444	P.SW	25-05-2020	
154-08-0440-00233	P-1	Sondage waypoint 447	P.S	25-05-2020	
154-08-0440-00234	P-1	Sondage test waypoint 445t	P.N	25-05-2020	
154-08-0440-00235	S-E	Inspection visuelle zone sud-ouest, face à P-1, vue générale	W	25-05-2020	
154-08-0440-00236	S-E	Inspection visuelle zone sud-ouest, face à P-1, vue générale	W	25-05-2020	
154-08-0440-00237	P-2	Vue générale secteur P-2	WSW	25-05-2020	
154-08-0440-00238	P-2	Aménagement de la cour et de l'entrée entre zones P-1 et P-2, dénivelé remblayé	E	25-05-2020	
154-08-0440-00239	P-2/P-3	Aménagement de la cour et de l'entrée vers zone P-3, dénivelé remblayé et supporté par billots de bois	WSW	25-05-2020	
154-08-0440-00240	P-2/P-3	Dénivelé remblayé et supporté par billots de bois, détail	WSW	25-05-2020	
154-08-0440-00241	P-2/P-3	Vue générale inspection visuelle entre zones P-2 et P-3	W	25-05-2020	
154-08-0440-00242	P-2	Sondage waypoint 448	P.W	25-05-2020	
154-08-0440-00243	P-2	Vue générale inventaire en cours	W	25-05-2020	
154-08-0440-00244	W P-3	Inspection visuelle entre les zones P-3 et P-7	W	25-05-2020	
154-08-0440-00245	P-3	Inspection visuelle entre les zones P-3 et P-7	W	25-05-2020	
154-08-0440-00246	P-3	Vue de la zone P-5 à partir de la zone P-3	NW	25-05-2020	
154-08-0440-00247	P-3	Vue générale entre les zones P-3 et P-7	WSW	25-05-2020	
154-08-0440-00248	P-3	Vue générale entre les zones P-5 et P-6 à partir du côté sud de la route 195	NW	25-05-2020	
154-08-0440-00249	P-3	Vue générale entre les zones P-3 et P-7	W	25-05-2020	

Registre des photographies

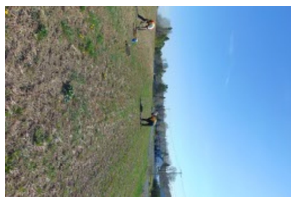
		Projet : 154-08-0440 (Amqui) Permis de recherche archéologique : 19-GDDM-12			P. 2 de 2
		Archéologue responsable : Céline Dupont-Hébert			
		No d'appareil : DDM-1			
No de cliché	Secteur	Description	Vue	Date	
154-08-0440-00250	P-3	Vue générale entre zones P-3 et P-7 : chemin et topographie générale vers P-7	WNW	25-05-2020	
154-08-0440-00251	P-7	Vue générale du chemin vers la rivière	S	25-05-2020	
154-08-0440-00252	P-7	Topographie de la zone P-7	WSW	25-05-2020	
154-08-0440-00253	P-7	Chemin et topographie de la zone P-7	SE	25-05-2020	
154-08-0440-00254	P-7	Vue générale de la zone P-7	SE	25-05-2020	
154-08-0440-00255	P-7	Déblai, rappel nivellement et compactage/bulldozer	SE	25-05-2020	
154-08-0440-00256	P-7	Vue générale, inventaire en cours	W	25-05-2020	
154-08-0440-00257	P-7	Sondage waypoint 453	P.S	25-05-2020	
154-08-0440-00258	P-6	Vue générale de la zone P-6	W	25-05-2020	
154-08-0440-00259	P-6	Vue générale de la zone P-6	W	25-05-2020	
154-08-0440-00260	P-6	Topographie des zones P-5 et P-6	E	25-05-2020	
154-08-0440-00261	P-6	Sondage waypoint 454	P.N	25-05-2020	
154-08-0440-00262	P-6	Vue générale inventaire en cours	W	25-05-2020	
154-08-0440-00263	P-6	Topographie au nord de la zone P-6	NW	25-05-2020	
154-08-0440-00264	P-6	Sondage waypoint 459	P.N	25-05-2020	
154-08-0440-00265	P-5	Topographie de la zone P-5, labour	E	25-05-2020	
154-08-0440-00266	P-5	Vue générale inventaire en cours dans la zone P-5	E	25-05-2020	
154-08-0440-00267	P-5 à P-7	Vue générale, rappel topographie et élévations variées	W.S.W	25-05-2020	
154-08-0440-00268	P-5	Sondage waypoint 458	P.N	25-05-2020	
154-08-0440-00269	P-5	Vue générale vers P-4	E	25-05-2020	
154-08-0440-00270	P-5	Sondage test waypoint 461t	P.N	25-05-2020	
154-08-0440-00271	P-5	Vue générale sondage test avec outils...	P.N	25-05-2020	
154-08-0440-00272	P-5	Vue générale inventaire en cours	W	25-05-2020	
154-08-0440-00273	P-5	Vue générale topographie vers zone P-4	E	25-05-2020	
154-08-0440-00274	P-5	Vue générale entre zones P-4 et P-5	E	25-05-2020	
154-08-0440-00275	P-5	Entrée, waypoint 466, lié aux artefacts en surface et dans le labour?	NW	25-05-2020	
154-08-0440-00276	P-5/P-4	Petit replat entre les zones P-4 et P-5 (rappel entrée et artefacts)	N	25-05-2020	
154-08-0440-00277	P-4	Vue générale inventaire en cours	W	25-05-2020	
154-08-0440-00278	P-4	Sondage waypoint 468	P.N	25-05-2020	
154-08-0440-00279	P-4	Sondage waypoint 469	P.E	25-05-2020	



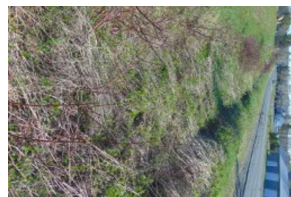
154-08-0440-00279



154-08-0440-0219



154-08-0440-00220



154-08-0440-00221



154-08-0440-00222



154-08-0440-00223



154-08-0440-00224



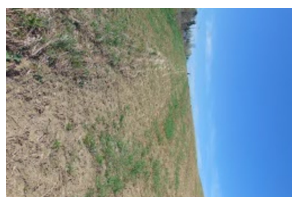
154-08-0440-00225



154-08-0440-00226



154-08-0440-00227



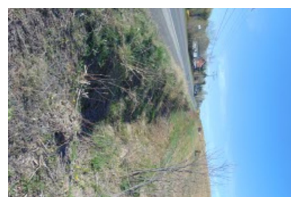
154-08-0440-00228



154-08-0440-00229



154-08-0440-00230



154-08-0440-00231



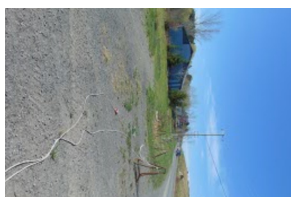
154-08-0440-00232



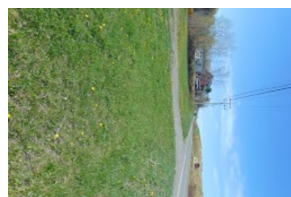
154-08-0440-00233



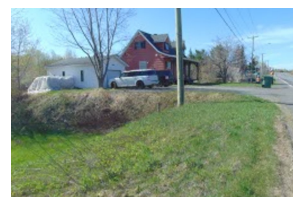
154-08-0440-00234



154-08-0440-00235



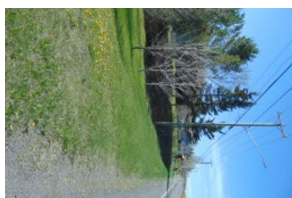
154-08-0440-00236



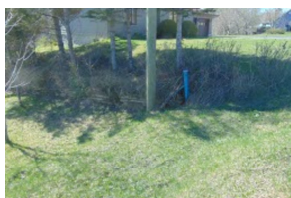
154-08-0440-00237



154-08-0440-00238



154-08-0440-00239



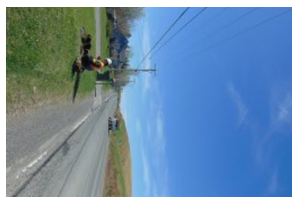
154-08-0440-00240



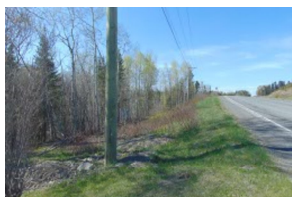
154-08-0440-00241



154-08-0440-00242



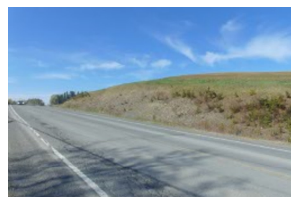
154-08-0440-00243



154-08-0440-00244



154-08-0440-00245



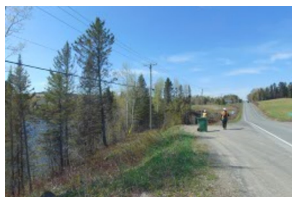
154-08-0440-00246



154-08-0440-00247



154-08-0440-00248



154-08-0440-00249



154-08-0440-00250



154-08-0440-00251



154-08-0440-00252



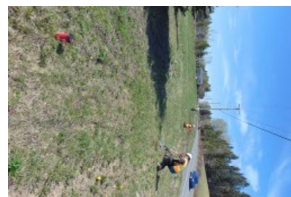
154-08-0440-00253



154-08-0440-00254



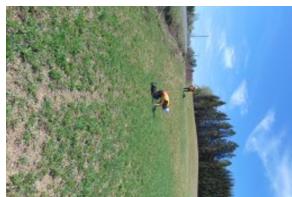
154-08-0440-00255



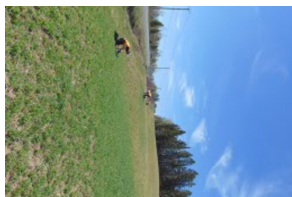
154-08-0440-00256



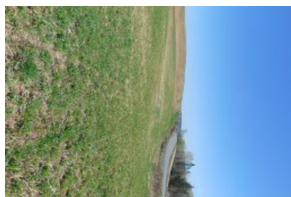
154-08-0440-00257



154-08-0440-00258



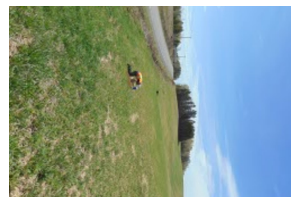
154-08-0440-00259



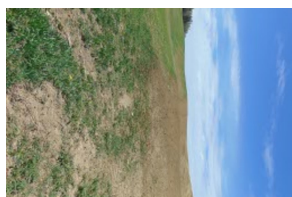
154-08-0440-00260



154-08-0440-00261



154-08-0440-00262



154-08-0440-00263



154-08-0440-00264



154-08-0440-00265



154-08-0440-00266



154-08-0440-00267



154-08-0440-00268



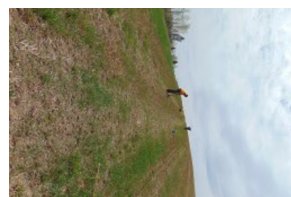
154-08-0440-00269



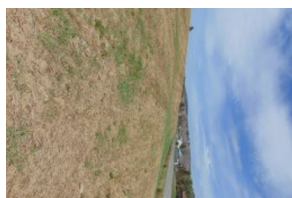
154-08-0440-00270



154-08-0440-00271



154-08-0440-00272



154-08-0440-00273



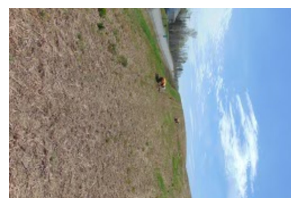
154-08-0440-00274



154-08-0440-00275



154-08-0440-00276



154-08-0440-00277



154-08-0440-00278

ANNEXE 2

**Registre des photographies et planche contact Sainte-Flavie
(projet 154-72-0028)**



Projet : Pont Arthur-Bergeron (Mitis)

Permis de recherche: 19-GDDM-12

P. 1 de 2

Archéologue responsable : Céline Dupont-Hébert

Nord géographique utilisé

No d'appareil : CDH - Personnelle

No de cliché	Secteur	Description	Vue	Date
Mitis-001	S-26	Sédiment dans la cuillère de forage, de 3m à 3,60m	-	09-12-2019
Mitis-002	S-32	Structure de béton #1	S	09-12-2019
Mitis-003	S-27	Sondage associé au forage S-27	S	09-12-2019
Mitis-004	S-27	Sédiment dans la cuillère de forage, de 1,80m à 2,40m	-	09-12-2019
Mitis-005	S-36	Vue sur la descente vers la rivière, côté est	S	09-12-2019
Mitis-006	S-36	Vue sur la descente vers la rivière, côté est	S	09-12-2019
Mitis-007	S-36	Détail de la stratigraphie visible le long de la descente	N-E	09-12-2019
Mitis-008	S-36	Vue sur le pont Arthur-Bergeron	N-W	09-12-2019
Mitis-009	S-36	Vue sur la descente vers la rivière, détail de la digue	S	09-12-2019
Mitis-010	S-36	Forage en cours du sondage 36	E	09-12-2019
Mitis-011	S-36	Vue sur la descente vers la rivière, détail de la digue	S	09-12-2019
Mitis-012	S-36	Vue sur le pont Arthur-Bergeron	N-W	09-12-2019
Mitis-013	S-35	Vue sur le sondage 35, le long de la rivière Mitis	N-W	09-12-2019
Mitis-014	S-35	Vue sur la digue du bas de la pente	S-E	09-12-2019
Mitis-015	S-36	Forage en cours du sondage 36	N	09-12-2019
Mitis-016	S-37	Aperçu du sondage 37	E	09-12-2019
Mitis-017	S-36	Vue sur la descente vers la rivière, côté est	S-W	09-12-2019
Mitis-018	S-28	Sondage associé au forage S-28	N	10-12-2019
Mitis-019	S-29	Sondage associé au forage S-29	S	10-12-2019
Mitis-020	S-30	Sondage associé au forage S-30	S	10-12-2019
Mitis-021	S-30	Sondage associé au forage S-30	S	10-12-2019
Mitis-022	S-31	Sondage associé au forage S-31	W	10-12-2019
Mitis-023	S-32	Fondation #2	N	10-12-2019
Mitis-024	S-32	Fondation #2	N-W	10-12-2019
Mitis-025	S-32	Fondation #2	W	10-12-2019
Mitis-026	S-32	Fondation #2	N-W	10-12-2019
Mitis-027	S-32	Fondation #2	N-W	10-12-2019
Mitis-028	-	Photo ambiance, chemin de la foreuse	W	10-12-2019
Mitis-029	-	Photo ambiance, secteur éclaircie/dévégétalisé en prévention des forages	N	10-12-2019
Mitis-030	-	Photo ambiance, secteur éclaircie/dévégétalisé en prévention des forages	E	10-12-2019
Mitis-031	-	Photo ambiance, secteur éclaircie/dévégétalisé en prévention des forages	E	10-12-2019
Mitis-032	S-32	Vue générale de la Fondation 1 au levé du soleil	E	
Mitis-033	S-32	Chemin	S	
Mitis-034	S-34	Environnement à proximité du forage S-34	ENE	
Mitis-035	S-34	Environnement à proximité du forage S-34	E	
Mitis-036	S-34	Nettoyage de la surface avant la réalisation du sondage	ESE	
Mitis-037	S-34	Paroi est du sondage S-34	E	
Mitis-038	S-34	Paroi exposée près du forage S-34	N	



Projet : Pont Arthur-Bergeron (Mitis)

Permis de recherche: 19-GDDM-12

P. 2 de 2

Archéologue responsable : Céline Dupont-Hébert

Nord géographique utilisé

No d'appareil : CDH - Personnelle

[illegible]



Mitis-054



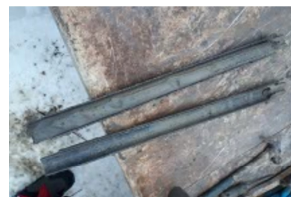
Mitis-001



Mitis-002



Mitis-003



Mitis-004



Mitis-005



Mitis-006



Mitis-007



Mitis-008



Mitis-009



Mitis-010



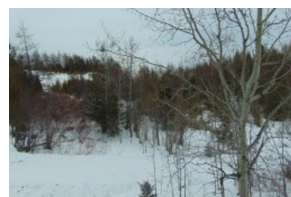
Mitis-011



Mitis-012



Mitis-013



Mitis-014



Mitis-015



Mitis-016



Mitis-017



Mitis-018



Mitis-019



Mitis-020



Mitis-021



Mitis-022



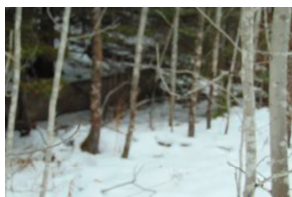
Mitis-023



Mitis-024



Mitis-025



Mitis-026



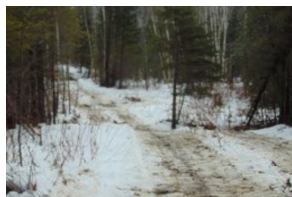
Mitis-027



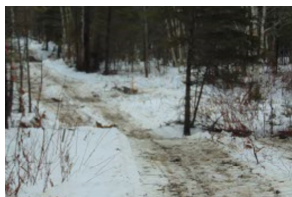
Mitis-028



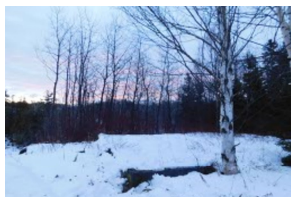
Mitis-029



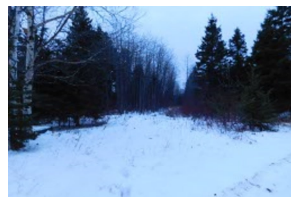
Mitis-030



Mitis-031



Mitis-032



Mitis-033



Mitis-034



Mitis-035



Mitis-036



Mitis-037



Mitis-038



Mitis-039



Mitis-040



Mitis-041



Mitis-042



Mitis-043



Mitis-044



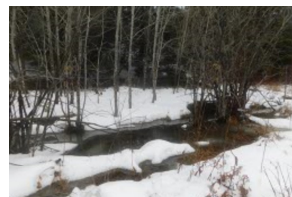
Mitis-045



Mitis-046



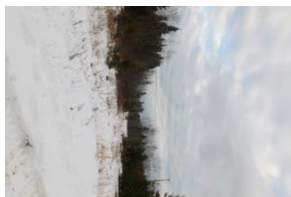
Mitis-047



Mitis-048



Mitis-049



Mitis-050



Mitis-051



Mitis-052



Mitis-053