Transports Québec

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

BAS-SAINT-LAURENT – GASPÉSIE – ÎLES-DE-LA-MADELEINE
INVENTAIRES ARCHÉOLOGIQUES (2021)

NUMÉRO DE CONTRAT : 4306-19-AD05

GROUPE DDM

groupe-ddm.com

SEPTEMBRE 2022

ÉQUIPE DE RÉALISATION

Service du patrimoine et de l'archéologie du Groupe DDM et La Horde patrimoine appliqué

Chargée de projet et responsable d'intervention :	Céline Dupont-Hébert, archéologue
Équipe terrain :	Natasha Roy, géoarchéologue et technicienne de terrain Mathieu Carrier, technicien de terrain
Cartographie :	Denis Sundström, cartographe-géomaticien
Révision et édition :	Véronik Desrochers, réviseure linguistique

Direction de l'environnement
Direction générale de la gestion des projets routiers
Ministère des Transports

Révision du contenu et approbation :	Ghislain Gagnon, archéologue

Référence à citer :

GROUPE DDM, 2022. *Bas-Saint-Laurent– Gaspésie–Îles-de-la-Madeleine. Inventaires archéologiques (2021)*. Rapport présenté à la Direction générale du Bas-Saint-Laurent–Gaspésie–Îles-de-la-Madeleine et à la Direction de l'environnement, au ministère des Transports du Québec, 65 p. + annexes. *Référence interne : 19-1396-4-5-6.*

RÉSUMÉ

Deux inventaires archéologiques préventifs de même qu'un relevé archéologique spécifique ont été menés au cours de la saison 2021 dans les régions administratives du Bas-Saint-Laurent et de la Gaspésie–Îles-de-la-Madeleine par l'équipe du service du patrimoine et de l'archéologie du Groupe DDM en collaboration avec La Horde patrimoine appliqué.

Le premier inventaire archéologique (154-16-0443) a été réalisé les 4 et 5 novembre 2021 dans la municipalité de Chandler (secteur Grand-Pabos Ouest), MRC du Rocher-Percé, région administrative de la Gaspésie – Îles-de-la-Madeleine, dans le cadre de la relocalisation de la route 132 au sud de la route de l'Église. Un total de 65 sondages a été effectué dans cette zone d'intervention caractérisée par plusieurs milieux humides. Aucune ressource archéologique n'a été identifiée dans le cadre de cette intervention.

Le second inventaire archéologique (154-19-0478) a été réalisé entre le 2 et le 6 novembre 2021 dans la municipalité de Bonaventure, MRC de Bonaventure, région administrative de la Gaspésie – Îles-de-la-Madeleine, dans le cadre de la réfection de plusieurs aménagements dans les limites de l'aéroport de Bonaventure (YVB). Sur les 96 sondages effectués, un secteur s'est révélé positif par l'observation d'une culture matérielle du XIX^{e}-XX^{e} siècle et d'un labour témoignant d'une occupation agrodomestique.

La dernière intervention (154-14-0867-4), un relevé réalisé à la suite d'une découverte en cours de travaux de construction de l'autoroute 85 (Phase III, tronçon 4), s'est déroulée le 17 novembre 2021 dans la municipalité de Saint-Honoré-de-Témiscouata, MRC de Témiscouata, région administrative du Bas-Saint-Laurent. Une structure de pont ferroviaire à tréteaux enfouie a été dégagée dans un important talus supportant aujourd'hui le sentier du parc linéaire interprovincial du Petit-Témis.

Informations générales sur les interventions archéologiques

Projet	Municipalité	Nature des travaux	Superficie (m^2)	Sondages réalisés (nombre)	Date de réalisation	Résultat
154-16-0443	Chandler	Relocalisation de la route 132	104 503	65	4 et 5 novembre 2021	Négatif
154-19-0478	Bonaventure	Réfection d'aménagements aéroportuaires	823 950	96	2 au 6 novembre 2021	Positif
154-14-0867-4	Saint-Honoré-de-Témiscouata	Construction de l'autoroute 85	-	-	17 novembre 2021	Positif

TABLE DES MATIÈRES

INTRODUCTION 1
1. MÉTHODOLOGIE 3
1.1 Inventaire archéologique et inspection visuelle 3
1.1.1 Sondages à la tarière manuelle 4
1.2 Relevé archéologique spécifique 4
2. GÉOGRAPHIE ET OCCUPATION HUMAINE 5
2.1 Géographie et paysage ancien 5
2.2 Déglaciation et habitabilité des régions 5
2.3 Occupation préhistorique et autochtone historique 6
2.3.1 Région du Témiscouata 6
2.3.2 Baie des Chaleurs (côte sud-est de la Gaspésie) 7
2.3.3 Occupation autochtone historique 9
3. PROJET : ROUTE 132, CHANDLER (154-16-0443) 10
3.1 Occupation historique 10
3.2 Interventions antérieures, sites archéologiques à proximité et potentiel archéologique 15
3.3 Paysage actuel et topographie 16
3.4 Résultats 18
3.4.1 Zones 1 et 9 18
3.4.2 Zone 2 19
3.4.3 Zone 3 20
3.4.4 Zones 4 et 5 23
3.4.5 Zone 6 26
3.4.6 Zones 7 et 8 28
3.5 Conclusion et recommandations 30
4. PROJET : AÉROPORT DE BONAVENTURE (154-19-0478) 30
4.1 Occupation historique 30
4.2 Interventions antérieures et potentiel archéologique 34
4.3 Paysage actuel 34
4.4 Résultats 36
4.4.1 Secteur A, zones 7 et 8 36
4.4.2 Secteur A, zone 9 38
4.5 Secteur B, zones 1 à 6 39
4.5.1 Secteur B, zone 1 39
4.5.2 Secteur B, zone 2 42
4.5.3 Secteur B, zones 3 et 4 44
4.5.4 Secteur B, zones 5 et 6 47

4.6 Conclusion et recommandations 49
5. PROJET : AUTOROUTE 85, TRONÇON 4 (154-14-0867-4) 49
5.1 Le chemin de fer du Témiscouata et les structures ferroviaires 49
5.2 Retour sur l'hypothèse formulée 52
5.3 Relevé spécifique de 2021 56
5.3.2 Discussion 60
5.4 Conclusion et recommandations 62
CONCLUSION 62
BIBLIOGRAPHIE 63
RESSOURCES INTERNET 65

LISTE DES FIGURES

Figure 1 Tarière manuelle de type *Oakfield* à gouge de 36 po (modèle L) utilisée dans le cadre du projet d'inventaire archéologique à Chandler 4
Figure 2 Position des sites archéologiques à composante préhistorique sur la côte sud de la péninsule gaspésienne 8
Figure 3 Territoires revendiqués par les Nations malécites et micmaques 9
Figure 4 Détail de la « Carte de l'Acadie et des pays compris entre la rivière Pentagouet, le Cap-Breton et le Saint-Laurent » 13
Figure 5 Extrait de la carte « La grande baye de S. Laurens en la nouvelle France » 13
Figure 6 Extrait du « Plan d'une partie du canton de Newport (chemin Neuf). Comté de Gaspé », 1897, superposé à la trame actuelle 14
Figure 7 Topographie dans la zone d'intervention suivant deux axes afin d'illustrer la présence de milieux humides 16
Figure 8 Milieux humides potentiels recensés sur le site de données ouvertes du gouvernement du Québec 17
Figure 9 Vue vers le sud, frange ouest du secteur 1 du projet 154-16-0443, montrant la hauteur du remblai (20-GDDM-02-4556) 18
Figure 10 Ruisseau en bordure nord-ouest du secteur 2, vue vers le sud-est (21-GDDM-02-1862) 19
Figure 11 Sondage à la tarière manuelle où un sol hydromorphe organique humique est visible sur plus de 0,30 m (21-GDDM-02-1867) 20
Figure 12 Profil stratigraphique représentatif des secteurs à proximité des habitations, sondage GA1-1123 (21-GDDM-02-1901) 21
Figure 13 Profil stratigraphique représentatif des secteurs à proximité des milieux humides, sondage GA1-1127 (21-GDDM-02-1909) 21
Figure 14 Conserves visibles en surface dans la zone de dépotoir (21-GDDM-02-1905) 22

Figure 15 Remorque de bateau abandonnée dans la zone 3 (21-GDDM-02-1895) 22
Figure 16 Végétation typique des zones 4 et 5 de la zone d'intervention (21-GDDM-02-4631) 23
Figure 17 Imposante crête de roc présente dans la zone 4 (21-GDDM-02-4640)..... 24
Figure 18 Sondage à la tarière manuelle GA6-415, zone 4 (21-GDDM-02-4636)..... 24
Figure 19 Sondage à la tarière manuelle GA6-407, zone 5 (21-GDDM-02-4627)..... 25
Figure 20 Sondage à la tarière manuelle GA6-410, zone 5 (21-GDDM-02-4633)..... 25
Figure 21 Base de cache, point GA6-409, zone 5, vue vers le nord (21-GDDM-02-1922)..... 26
Figure 22 Chemin et dénivelé caractéristique de la zone 6 (21-GDDM-02-4601), vue vers le nord-ouest 27
Figure 23 Cache active en haut de pente dans la zone 6, vue vers l'est – sud-est, point GA6-402 (21-GDDM-02-4611) 27
Figure 24 Partie sud-est du négatif de structure observé en haut de pente dans la zone 6, points GA6-403 à 406 (21-GDDM-02-4617) 28
Figure 25 Exemple d'arbre grugé par un castor visible sporadiquement dans les franges est des zones (21-GDDM-02-4596) 29
Figure 26 Sondage à la tarière manuelle GA1-1129a, zone 8 (21-GDDM-02-1910)..... 29
Figure 27 Extrait du « Plan du canton Hamilton, comté de Bonaventure (…) » 33
Figure 28 Extrait du plan « Cartes cadastrales de cantons du Québec. Comté de Bonaventure Hamilton, Hamilton » 33
Figure 29 Comparaison des paysages et des aménagements avant et après les travaux des années 1990..... 35
Figure 30 Plan de certains travaux d'aménagement réalisés dans les années 1990 35
Figure 31 Sondage GA5-562 de la zone 7, représentatif des zones 7 et 8 (21-GDDM-02-5146) 36
Figure 32 Vue générale vers l'est de la zone 7 en bordure du boisé (21-GDDM-02-5141)..... 38
Figure 33 Vue générale de la zone 9, aéroport de Bonaventure (21-GDDM-02-4718)..... 38
Figure 34 Profil stratigraphique de la paroi nord du sondage GA5-558, zone 9 (21-GDDM-5131 et 5132) 39
Figure 35 Vue générale des zones 1 et 2 du secteur B, aéroport de Bonaventure (21-GDDM-02-1824) 41
Figure 36 Profil stratigraphique du sondage GA5-363 de la zone 1 (21-GDDM-02-5097) 41
Figure 37 Profil stratigraphique du sondage GA1-1100, zone 2 du secteur B (21-GDDM-02-1813)..... 42
Figure 38 Profil stratigraphique du sondage GA1-1099, zone 2 du secteur B (21-GDDM-02-1828)..... 43
Figure 39 Profil stratigraphique du sondage GA1-1098, zone 2 du secteur B (21-GDDM-02-1828)..... 43
Figure 40 Profil stratigraphique du sondage GA1-1101, zone 1 du secteur B à proximité (21-GDDM-02-1837) 44
Figure 41 Profil stratigraphique du sondage GA1-505, zone 3 du secteur B (21-GDDM-02-5087)..... 45

Figure 42 Possible empreinte de bâtiment, zone 3 du secteur B (21-GDDM-02-4509) 45
Figure 43 Autre possible empreinte de bâtiment dans la zone 3 du secteur B (21-GDDM-02-4512) ... 46
Figure 44 Pièce de bois dans le remblai de gravier, sondage GA5-516 (21-GDDM-02-5100) 46
Figure 45 Eau en surface dans la zone 5 du secteur B, vue vers l'est (21-GDDM-02-4539) 47
Figure 46 Topographie générale des zones 5 du secteur B, vue vers l'ouest (21-GDDM-02-4535) 48
Figure 47 Profil stratigraphique de la paroi nord du sondage GA1-1112, zone 5 (21-GDDM-02-1846) 48
Figure 48 Extrait annoté de l'imagerie du lidar (relief ombré) 53
Figure 49 Possible pont ferroviaire dans le secteur du talus du tronçon 4, vers 1929 53
Figure 50 Détail de la figure 49 54
Figure 51 Détail d'une photographie aérienne de 1948 sur laquelle il est possible de voir le paysage transformé dans le secteur du talus 55
Figure 52 Comblement d'un pont ferroviaire en cours, vers 1915 55
Figure 53 Comblement d'un pont ferroviaire à l'aide de wagons remplis de sable, Mountain Park, Alberta 56
Figure 54 Tréteau ouest en cours de dégagement, vue vers le nord-est (21-GDDM-02-4857) 57
Figure 55 Dégagement entre les deux tréteaux, vue en plongée vers l'ouest (21-GDDM-02-4860) 57
Figure 56 Les deux tréteaux au terme du dégagement, vue vers le sud-est (21-GDDM-02-4874) 58
Figure 57 Alignement des tréteaux, vue vers l'est (21-GDDM-02-4876) 58
Figure 58 Détail de la partie inférieure de la pile nord du tréteau ouest (21-GDDM-02-4878) 59
Figure 59 Croquis des assemblages, non à l'échelle 59
Figure 60 Bois en fond d'excavation près de la pile nord du tréteau ouest, vue vers le sud-ouest (21-GDDM-02-4881) 60
Figure 61 Vue vers le sud à partir du talus du sentier linéaire en direction de la route 185 (21-GDDM-02-4846) 61

LISTE DES TABLEAUX

Tableau 1 Identification des travaux archéologiques réalisés 1
Tableau 2 Sites archéologiques préhistoriques dans la région du Témiscouata 7
Tableau 3 Principaux sites archéologiques préhistoriques ou avec composantes préhistoriques de la côte sud-gaspésienne entre la rivière Restigouche et Percé 8
Tableau 4 Sites archéologiques à proximité de la zone d'intervention du projet 154-16-0443 15
Tableau 5 Interventions archéologiques à proximité de la zone d'intervention de 2021 34

LISTE DES CARTES

Carte 1 Localisation des projets d'inventaire archéologique 2
Carte 2 Localisation générale de la zone d'intervention archéologique, Chandler 11
Carte 3 Localisation des interventions archéologiques, zones 1 à 9, Chandler 12
Carte 4 Localisation générale de la zone d'intervention archéologique, Bonaventure 31
Carte 5 Localisation des interventions archéologiques, Secteurs A et B (zones 1 à 9), Bonaventure 32
Carte 6 Localisation des interventions archéologiques, Secteur A, Bonaventure 37
Carte 7 Localisation des interventions archéologiques, Secteur B, Bonaventure 40
Carte 8 Localisation générale de la zone d'intervention, Saint-Honoré-de-Témiscouata 50
Carte 9 Localisation de la zone d'intervention archéologique et du relevé archéologique spécifique, Saint-Honoré-de-Témiscouata 51

LISTE DES ANNEXES

Annexe 1 Registre des photographies et planches contact, route 132, Chandler (154-16-0443)
Annexe 2 Registre des photographies et planches contact, aéroport de Bonaventure (154-19-0478)
Annexe 3 Registre des photographies et planches contact, relevé spécifique, Autoroute 85, tronçon 4 (154-14-0867-4)

INTRODUCTION

Ce rapport fait état de trois interventions archéologiques menées à l'automne 2021 dans la région administrative du Bas-Saint-Laurent – Gaspésie – Îles-de-la-Madeleine par le Service du patrimoine et de l'archéologie du Groupe DDM en collaboration avec La Horde patrimoine appliqué.

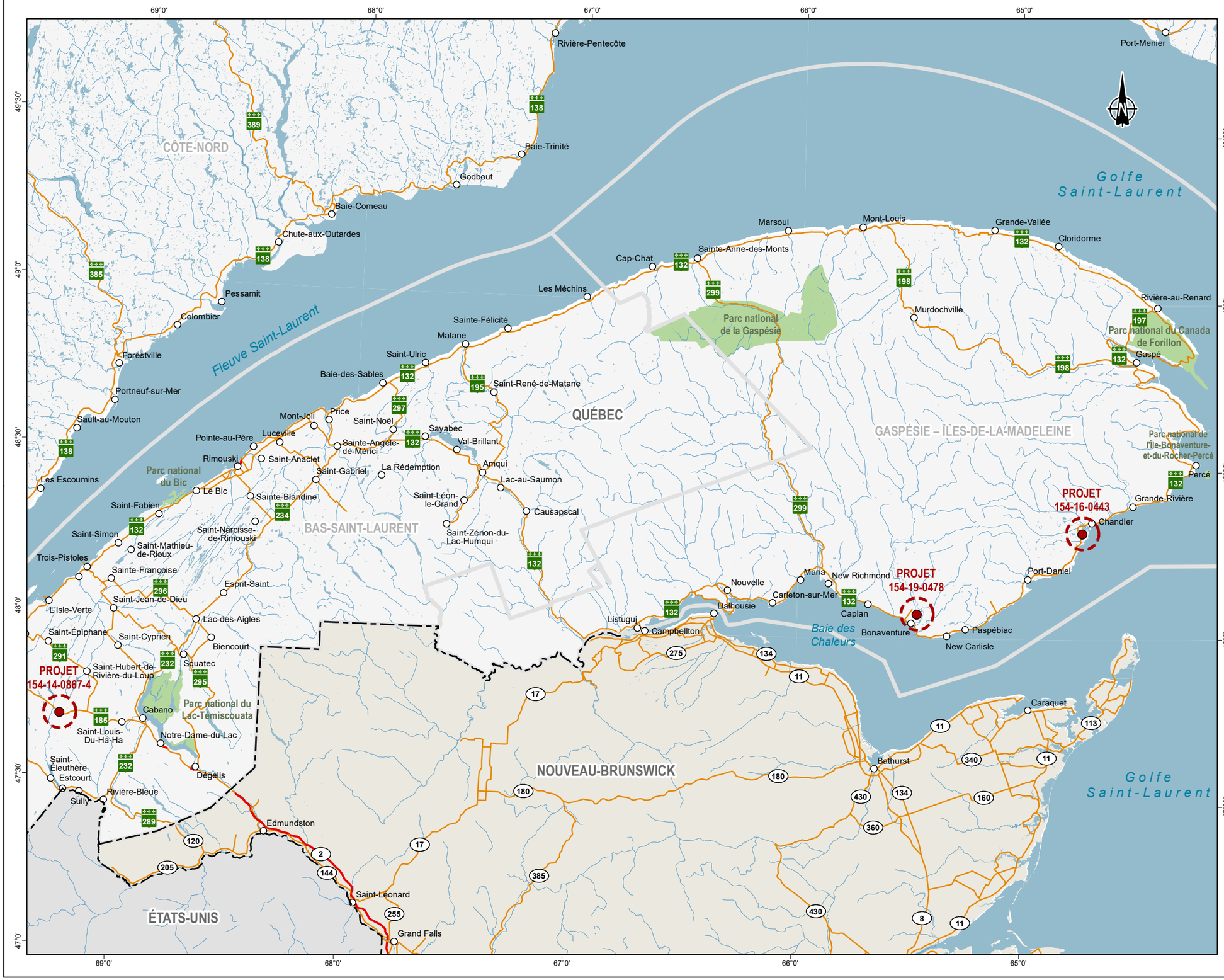
La première intervention concerne la réalisation d'un inventaire archéologique préventif dans le cadre du réaménagement de la route 132 (154-16-0443), à Chandler, dans la municipalité régionale de comté (MRC) du Rocher-Percé (carte 1). Le tronçon devant faire l'objet de l'expertise archéologique est compris entre les routes de l'Église et de l'Anse-aux-Canards. Le potentiel archéologique du secteur qui justifiait la réalisation de cette intervention est lié au paysage et aux ressources naturelles de la Grande Anse où des activités humaines liées à l'exploitation des ressources maritimes et côtières durant certaines périodes chronoculturelles sont attestées à proximité. Un total de 65 sondages, principalement à la tarière manuelle, distribué dans les 9 zones à potentiel archéologique ciblées par le ministère des Transports du Québec de même qu'une inspection visuelle de la zone d'intervention ont été effectués. Aucune ressource archéologique n'a été identifiée.

La seconde intervention visait la réalisation d'un inventaire archéologique préventif dans les limites de la propriété de l'aéroport de Bonaventure (154-19-0478), dans la municipalité et la MRC éponymes (carte 1). Cet inventaire s'inscrit en amont de travaux d'aménagement des pistes d'atterrissage. Le potentiel archéologique, évalué par le ministère des Transports du Québec, est associé à une occupation agrodomestique de la période historique. Un total de 96 sondages manuels a été effectué dans les 9 zones à potentiel archéologique définies ainsi qu'une inspection visuelle de la zone d'intervention. Un secteur a permis l'observation d'artéfacts de la période historique dans un labour, mais aucun vestige d'habitation ou de bâtiment secondaire n'a été identifié.

La troisième et dernière intervention comprise dans ce rapport concerne la réalisation d'un relevé archéologique spécifique à Saint-Honoré-de-Témiscouata (154-14-0867-4), dans la MRC de Témiscouata (carte 1), à la suite de la découverte de pièces de bois structurales dans le talus du sentier linéaire du Petit-Témis. Ce relevé fait suite à l'inventaire archéologique réalisé en 2020 par le service du patrimoine et de l'archéologie du Groupe DDM (2021b) en amont des travaux de construction de l'autoroute 85. La découverte confirme une hypothèse formulée au terme de l'inventaire préventif.

Tableau 1 Identification des travaux archéologiques réalisés

Projet	Municipalité	MRC	Superficie (m^2)	Paysage	Date de réalisation	Résultat
154-16-0443	Chandler	Rocher-Percé	104 503	Milieux humides	4 et 5 novembre 2021	Négatif
154-19-0478	Bonaventure	Bonaventure	823 950	Aménagé	2 au 6 novembre 2021	Positif
154-14-0867-4	Saint-Honoré-de-Témiscouata	Témiscouata	-	Aménagé	17 novembre 2021	Positif



PROJET

Projet d'inventaire archéologique

RÉGION ADMINISTRATIVE

Limite de région administrative

TERRITOIRE RÉCRÉATIF

Parc national

Transports Québec

GROUPE DDM

Projets 154-16-0443, 154-19-0478 et 154-14-0867-4
Inventaires archéologiques 2021

Localisation des projets d'inventaire archéologique

Sources :

CanVec, RNCan, 2017
BDGA, 1/5 000 000, MRNF Québec, 2012

Projet : 19-1396-4
Fichier : 19-1396-4_C1_Locgen_2022-09-07.mxd

Projection MTM, fuseau 5, NAD83 (SCRS)

Septembre 2022 | **Carte 1**

1. MÉTHODOLOGIE

La méthodologie préconisée pour les trois interventions archéologiques est celle développée par le ministère des Transports et est présentée ici. Les bonifications ou les spécificités appliquées durant les travaux sont également précisées dans cette section.

1.1 Inventaire archéologique et inspection visuelle

L'inventaire archéologique comporte deux volets. Le premier est une inspection visuelle complète de toute l'emprise de la zone des travaux définie par le ministère des Transports. Le deuxième est en relation avec les zones de potentiel archéologique préalablement définies où, en plus de l'inspection visuelle, des sondages d'inventaire sont réalisés systématiquement. L'inspection visuelle du secteur en dehors des zones de potentiel prédéfinies permet d'évaluer des zones où des sondages d'inventaire peuvent être réalisés. Les secteurs qui ne se prêtent pas à la réalisation de sondages sont exclus. Ils correspondent à des affleurements rocheux, des zones marécageuses et des endroits perturbés par des aménagements anthropiques qui en diminuent la valeur de recherche. De plus, l'inspection visuelle permet de repérer des vestiges archéologiques à la surface du sol.

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

Des sondages tests d'une dimension de 0,50 m sur 0,50 m ont été réalisés. Leur profondeur était au minimum de 0,75 m. Ils pouvaient être moins profonds si le roc en place était atteint ou si le sol rencontré était naturel et qu'il n'avait subi aucune perturbation d'origine anthropique confirmant un dépôt plus ancien que l'occupation humaine. Les sondages tests ont pour buts de caractériser les sols et de déterminer la séquence du dépôt pour un secteur défini de la zone d'intervention archéologique. Toutes les informations pertinentes de chacun d'eux ont été consignées et un croquis stratigraphique a été réalisé. La localisation GPS et l'altitude (m NMM) des sondages tests ont été relevées et reportées sur des fiches appropriées. Les sondages tests ont été réalisés au 500 m ou lorsqu'une différence significative a été observée au niveau du sol ou de l'environnement.

Les secteurs où les sols étaient perturbés par des activités humaines récentes ou autres, ceux à forte pente, les milieux humides et les affleurements rocheux qui ne sont pas propices à l'exécution de sondages d'inventaire n'ont fait l'objet que d'une inspection visuelle ou de sondages à la tarière manuelle pour confirmer la nature de la séquence stratigraphique.

Les photographies pertinentes des stratigraphies et des éléments d'intérêt relevés dans le cadre de l'inspection visuelle ont été prises à l'aide de caméras numériques. La description des clichés est consignée dans un registre et présentée aux annexes 1, 2 et 3.

1.1.1 Sondages à la tarière manuelle

Pour le projet d'inventaire archéologique à Chandler, la méthodologie a été bonifiée par l'utilisation de la tarière manuelle. Cette tarière de type *Oakfield* (modèle L), d'une longueur moyenne de 36 po, permet l'observation de la séquence stratigraphique en ne générant que peu d'incidence sur les sédiments adjacents (figure 1). Ces sondages ont été faits dans le but de confirmer, par exemple, la présence d'un marécage ou de milieux humides.

Un sondage à la tarière manuelle doit, tout comme le sondage manuel à la pelle, être localisé à l'aide du GPS. Puis, chaque séquence de sédiments ou de sols extraite recueillie dans la cuillère doit faire l'objet d'une description qui suit la même logique que celle des sondages manuels, de la surface, jusqu'à l'atteinte du sol naturel. Un pied-de-roi ou un ruban à mesurer est utilisé pour mesurer la profondeur de l'extraction et cette mesure est rapportée sur la gouge (figure 1). Les données peuvent être inscrites dans un carnet de notes ou sur des fiches créées à cette fin. Des photographies des séquences stratigraphiques extraites sont prises lorsque les profils possèdent des caractéristiques particulières ou qu'ils sont représentatifs d'une zone. La description des clichés est inscrite dans le registre des photographies.

Figure 1 Tarière manuelle de type *Oakfield* à gouge de 36 po (modèle L) utilisée dans le cadre du projet d'inventaire archéologique à Chandler

1.2 Relevé archéologique spécifique

En raison de la découverte de pièces de bois dans le talus du sentier linéaire du Petit-Témis lors des travaux de construction de l'autoroute 85 à Saint-Honoré-de-Témiscouata, l'équipe a dû réaliser un relevé spécifique des vestiges. Le dégagement des pièces de bois a été fait à l'aide d'une pelle mécanique et de pelles. Les points de géolocalisation ont été recueillis par l'arpenteur de la firme d'ingénierie. La description des vestiges de bois comprenait la réalisation de croquis et la prise de mesures manuelles. Des photographies complètent le relevé et leur description est consignée dans un registre destiné à cette fin (annexe 3).

2. GÉOGRAPHIE ET OCCUPATION HUMAINE

Cette section est destinée à la présentation des contextes géographiques et humains pour les trois aires d'intervention. Puisque les trois aires sont réparties dans des environnements relativement différents, le propos sera traité de manière plus générale. Les renseignements qui méritent une discussion à l'échelle plus locale, notamment au sujet de la période historique et du paysage actuel, seront discutés dans les sections spécifiques des projets.

2.1 Géographie et paysage ancien

Les aires à l'étude sont situées dans les régions populairement connues sous les noms de Témiscouata (Saint-Honoré-de-Témiscouata) et de la baie des Chaleurs (Chandler et Bonaventure) dans l'est du Québec. Ces deux régions font partie de la région physiographique du plateau des Appalaches, mais dans des divisions distinctes, soit la division des monts Notre-Dame pour le Témiscouata et la division des bas plateaux des Chaleurs dans le cas de la baie des Chaleurs (IRDA). Les deux aires sont toutefois considérées comme étant dans le même domaine bioclimatique, soit celui de la sapinière à bouleau jaune (Forêt Ouverte), alors que l'IRDA les considère plutôt dans le domaine de l'érablière à bouleau jaune (IRDA). Malgré cette association, les deux aires possèdent cependant des dépôts superficiels distincts. Les sols dominants de la région du Témiscouata sont catégorisés comme des podzols humo-ferriques composés de tills glaciaires et de matériaux fluvioglaciaires à drainage imparfait et modérément bon, alors que les sols dominants dans la baie des Chaleurs sont plutôt catégorisés comme des brunisols eutriques composés de matériaux semi-résiduels et d'alluvions marines à drainage bon (IRDA).

2.2 Déglaciation et habitabilité des régions

À la dernière glaciation, vers 12 500 ans avant aujourd'hui (AA), l'inlandsis laurentidien couvrait presque entièrement le Québec, sauf la Gaspésie, le Bas-Saint-Laurent et les Maritimes, en excluant Terre-Neuve et le nord du Maine. Vers 11 000 ans AA, le glacier qui recouvrait le Témiscouata a régressé. Cela a entrainé le début du relèvement isostatique dans la région de Grand-Sault au Nouveau-Brunswick, auquel s'est jointe l'accumulation des dépôts glaciaires, pour générer le rehaussement des rivières Saint-Jean et Madawaska et du bassin du lac Témiscouata. Cela a permis la formation du lac proglaciaire Madawaska, qui occupe la vallée des rivières Saint-Jean et Madawaska et le bassin qui forme maintenant les lacs Témiscouata et Touladi. De nombreux paléorivages se sont développés autour du lac Madawaska ; ils sont encore visibles à des altitudes variant entre 140 m et 160 m NMM (Chalifoux et coll., 1998 : 26). Vers 10 000 ans AA, le lac proglaciaire Madawaska s'est retiré, laissant place au bassin hydrographique actuel de la rivière Saint-Jean. En raison de son élévation, l'aire d'étude aurait pu être occupée par des populations humaines entre 13 000 ans et 10 000 ans AA suivant les reconstitutions de la dynamique de déglaciation proposée par Dyke et coll., 2003.

En Gaspésie, le rythme complexe de la déglaciation s'échelonne sur plusieurs millénaires. Il semble particulier pour la baie des Chaleurs avec une baisse significative du niveau des eaux jusqu'à 45 ou 90 m sous le niveau actuel vers 9 000 ans AA, soit durant la période chronoculturelle du Paléoindien (vers 12 500 ans à 9 000 ans AA), puis une remontée vers le niveau actuel vers 5 000 ans AA, soit au cours de la période chronoculturelle de l'Archaïque (11 000 ans à 3 000 ans AA) (Desrosiers, 2011 : 28). Ce scénario pourrait expliquer « l'absence » de sites paléoindiens et archaïques anciens sur la côte sud-gaspésienne : ils seraient probablement immergés. Cette perspective est néanmoins d'intérêt pour la compréhension

des occupations préhistoriques de la baie des Chaleurs puisqu'elle force les archéologues et les intervenants à penser autrement lors de l'évaluation du potentiel archéologique du secteur.

2.3 Occupation préhistorique et autochtone historique

2.3.1 Région du Témiscouata[1]

Aucun site archéologique associé à la période culturelle du Paléoindien (12 500 ans à 8 000 ans AA) n'a été identifié à ce jour dans la région du Témiscouata. Toutefois, l'évolution géologique et climatique de la région permet de croire que le secteur pouvait être occupé par des groupes nomades en progression du sud vers le nord au cours de cette période. La région du Témiscouata semble devenir habitable autour de 11 000 ans AA. La provenance d'objets retrouvés dans le Nord-est américain montre que les groupes paléoindiens étaient très mobiles. Ils se déplaçaient sur de grandes distances en suivant le retrait du glacier et utilisaient surtout des cherts fins (Groupe DDM, 2021a). Les données relatives aux emplacements choisis par les Paléoindiens récents révèlent qu'ils se sont établis surtout sur des rivages marins et au sein d'enclaves périglaciaires (Pintal, 2013 : 22).

L'Archaïque ancien (9 500 à 8 000 ans AA) montre un certain changement dans les modes d'exploitation, avec une adaptation plus étroite aux ressources du territoire, qui se manifeste par l'utilisation du quartz, considéré comme une ressource locale sur les lieux d'occupation. Il semblerait que les groupes de l'Archaïque ancien et du Paléoindien récent aient vécu de façon contemporaine, et ce côtoiement a dû avoir lieu dans la région de Québec (Ethnoscop, 2012 : 22 ; Pintal, 2002 : 42). Un seul site pourrait être associé à la période de l'Archaïque ancien dans la région du Témiscouata, le site Saint-Pierre (CjEg-3). Il est localisé dans la municipalité de Saint-Elzéar, sur un petit plateau de la montagne Blanche, à une altitude de 460 m NMM. Il se situe à environ 30 km au sud-ouest du lac Témiscouata, accessible à partir de la rivière Cabano via la rivière Bleue, qui se déverse dans la rivière Madawaska (Chalifoux et coll., 1998 : 34 et 38).

Alors qu'aucun site archéologique ne représente la période de l'Archaïque moyen (5 500 ans à 3 000 ans AA) dans le secteur, ceux de l'Archaïque laurentien et postlaurentien demeurent les plus nombreux de la période archaïque. Ils ont été trouvés sur d'anciennes terrasses et des replats fluviatiles, à des altitudes variant entre 10 m et 47 m, la terrasse de 20 m en ayant accueilli le plus grand nombre. Au Témiscouata, des artéfacts associés à l'Archaïque supérieur ont été mis au jour lors d'inspection de surface sur les sites CkEe-2, 12, 13, 21 et 27, CkEd-1, CkEf-8 et ClEe-7.

Les occupations de la période culturelle du Sylvicole (3 000 ans à 450 ans AA) sont très bien connues et multiples dans la région du Témiscouata. Cette grande période est divisée en trois sous-périodes culturelles caractérisées en regard de la production céramique des populations désormais semi-sédentaires pratiquant l'agriculture et la transhumance. Le tableau 2 présente les sites archéologiques connus possédant une composante sylvicole. Les assemblages lithiques et céramiques mis au jour au Témiscouata indiquent que les groupes qui occupaient le territoire entretenaient des liens culturels entre les groupes de la vallée du Saint-Laurent et ceux des Maritimes. Ces indices démontrent que la région du

[1] Cette section est une synthèse des informations contenues dans le rapport d'intervention suivant : GROUPE DDM, 2021. *Inventaire archéologique en prévision de la construction de l'autoroute 85 à Saint-Honoré-de-Témiscouata, Bas-Saint-Laurent (Phase III, tronçon 5) – Numéro de dossier : 6521-15-FA05*. Rapport présenté à Tetra Tech inc. et au ministère des Transports, Direction de l'environnement, Direction générale du Bas-Saint-Laurent–Gaspésie–Îles-de-la-Madeleine, 105 p. + annexes.

Témiscouata constituait un véritable carrefour à l'intérieur duquel circulaient les populations amérindiennes et leurs biens culturels (Chalifoux et coll., 1998 : 60 ; Burke : 2009).

Tableau 2 Sites archéologiques préhistoriques dans la région du Témiscouata

Sous-période	Sites archéologiques connus
Paléoindien (12 500-8 000 ans AA)	-
Archaïque ancien (9 500-8 000 ans AA)	CjEg-3
Archaïque moyen (5 500-3 000 ans AA)	-
Archaïque laurentien et postlaurentien (5 500-3 000 ans AA)	CkEe-2, 12, 13, 21 et 27, CkEd-1, CkEf-8 et ClEe-7
Sylvicole inférieur (3 000-2 400 ans AA)	CkEe-5, 9, 11, 13 et 22
Sylvicole moyen (2 400-1 000 ans AA)	CkEf-2, CkEe-1 et 2 CkEe-5, 11, 12, 13, 26 et 28
Sylvicole supérieur (1 000-450 ans AA)	CkEe-2, 5, 9, 10 et 27

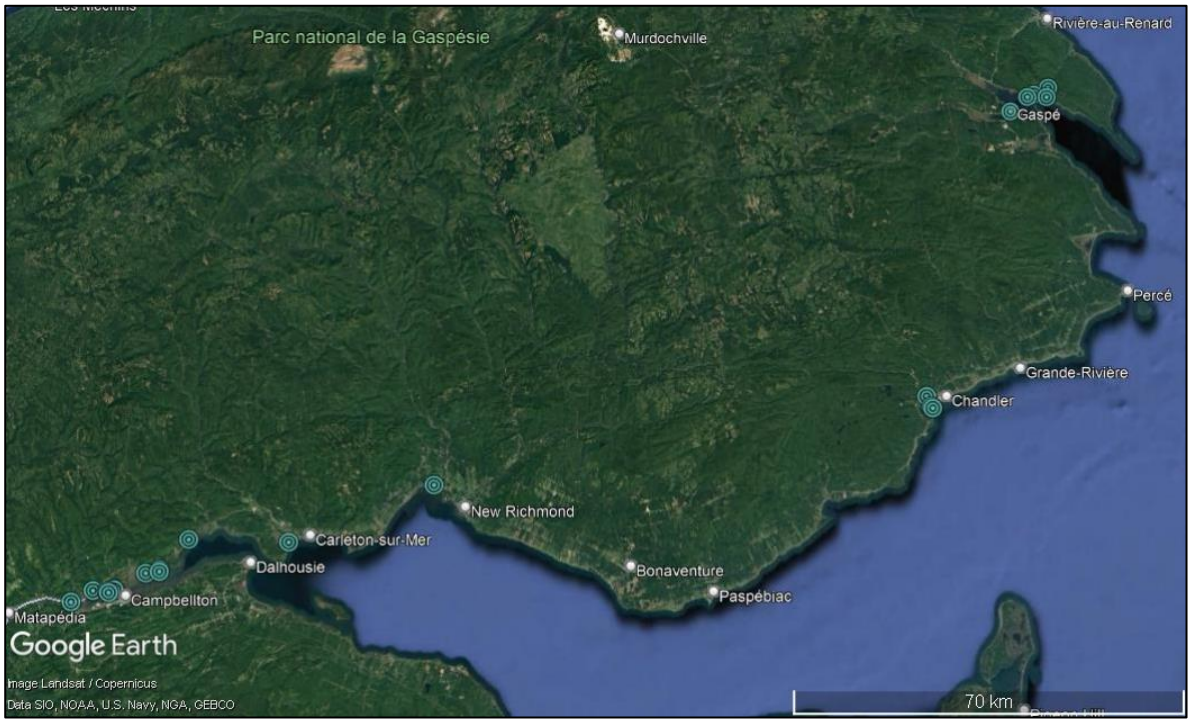
2.3.2 Baie des Chaleurs (côte sud-est de la Gaspésie)

Le processus de déglaciation de la côte sud-est gaspésienne expliqué précédemment et qui suggère une habitabilité du territoire vers 5 000 ans AA, soit durant la période culturelle de l'Archaïque laurentien, est à ce jour supporté par les recherches et les découvertes archéologiques de la région. Martijn (1997 : 2) se questionne sur l'absence d'occupations préhistoriques anciennes :

« *In notable contrast with the north shore of the Gaspé Peninsula, no traces of Late Paleo-Indian occupation have thus far been reported. However, Archaïc remains such as grooved axes and characteristic projectile points types etc., are well represented in the estuary of the Restigouche river* ».

Les vestiges des occupations humaines préhistoriques recensés sont, pour la plupart, des découvertes fortuites déclarées dans les années 1970 et situées à l'embouchure de la rivière Restigouche au sud de la baie des Chaleurs ou dans le secteur de la baie de Gaspé au nord (Duval, 1971 ; Martijn, 1997 ; figure 2). D'autres artéfacts ont, quant à eux, été retrouvés en association avec des vestiges des occupations euroquébécoises, ce qui pourrait les situer temporellement dans la période de Contact, du Sylvicole supérieur ou en contexte de déposition secondaire. Le tableau 3 présente ces sites, les principaux artéfacts préhistoriques identifiés ainsi que leur association selon les auteurs.

En raison des contextes de découverte parfois incertains, l'attribution d'une période culturelle n'a pas été possible dans les années 1970. Aujourd'hui, les avancées scientifiques et l'augmentation du corpus de données comparatives permettraient sans doute de proposer des datations, à tout le moins, relatives.



Source : données du Géoportail MSP, image Google Earth Landsat/Copernicus

Figure 2 Position des sites archéologiques à composante préhistorique sur la côte sud de la péninsule gaspésienne

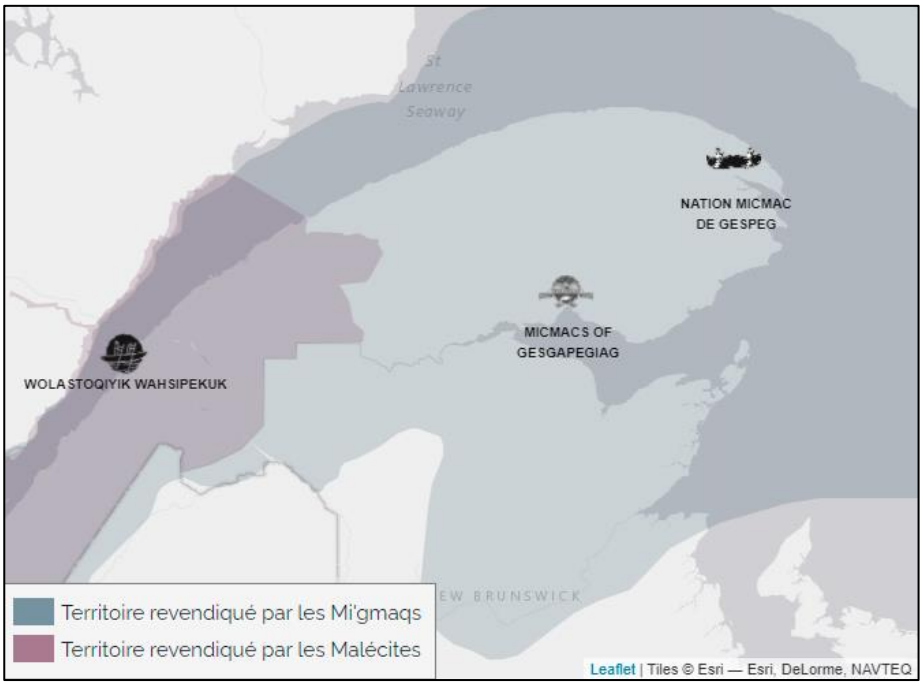
Tableau 3 Principaux sites archéologiques préhistoriques ou avec composantes préhistoriques de la côte sud-gaspésienne entre la rivière Restigouche et Percé

Nom du site et code Borden	Bassin	Artéfacts principaux	Datation relative
ClDq-2 Nichol	Matapédia	Hache polie et éclats de quartz	S.O.
DaDn-1 Pointe Labillois	Nouvelle Escuminac	Hache et pointes de flèche (fortuite)	S.O.
DaDp-1 Geraghty	Nouvelle Escuminac	Deux haches, dont une partiellement polie (fortuite)	S.O
DaDp-2 Pointe à la Garde	Nouvelle Escuminac	Nucléus et éclats en calcédoine et éclats de quartz	S.O.
DaDq-1 Pointe à Bourdeau	Matapédia	Haches polies, bifaces, pointes et fourneaux de pipe en pierre	S.O.
DaDq-2 Pointe de la Mission	Matapédia	Éclats chert Touladi, calcédoine, rhyolite, pointe Brewerton, céramique, très diversifié	Archaïque laurentien/Sylvicole
DbDe-5 et 6 Site archéologique de Pabos	Grand Pabos	Éclats isolés (sur la pointe), éclats en place (île Beauséjour), pièce de jeu « waltesta-an »	Sylvicole
DbDi-1 Village de pêcheurs	Bonaventure	Pointe polie, grattoir et objet perforé (fortuit)	S.O.
DcDb-1 Île Bonaventure	Percé	Éclats et tête de harpon en os	S.O.
DcDe-1 Rivière du Grand Pabos	Grand Pabos	Éclats de chert brun et gris, de rhyolite et de calcédoine	Sylvicole moyen

Source : Duval, 1971 et Martijn, 1997

2.3.3 Occupation autochtone historique

Pour les trois aires à l'étude, l'occupation autochtone historique est associée aux populations micmaques (Mi'gmaqs) et malécites (Wolastoqiyik), des communautés semi-sédentaires alliées qui se partagent le territoire du Bas-Saint-Laurent et de la péninsule gaspésienne jusqu'en Nouvelle-Angleterre (figure 3). En raison de ces pratiques mobiles, la cartographie des établissements micmacs à la période historique ancienne demeure un enjeu auquel l'ethnologie s'attarde grâce à la collecte et à l'enregistrement des traditions orales (voir Association de gestion halieutique autochtone Mi'gmaq et Malécite [AGHAMM]).



Source : Internet de l'AGHAMM

Figure 3 Territoires revendiqués par les Nations malécites et micmaques

Les deux communautés vivent, durant la période historique, de transhumance dans une économie de type agropastoral, alors que les stratégies de subsistance sont harmonieusement liées aux activités maritimes durant la saison estivale (chasse aux mammifères marins, pêche) et à la chasse au grand gibier pendant la saison froide (Marshall, 1986). Le volet « agro » de l'agropastoralisme des communautés malécites et micmaques n'est pas à négliger et est attesté par la production céramique ainsi que par la tradition orale. Les chercheurs suggèrent même la culture du maïs (Chalifoux et coll., 1998), du moins en ce qui concerne la Nation malécite.

Dans l'un ou l'autre des cas, les auteurs s'entendent néanmoins pour dire que l'effet de la colonisation européenne aurait été « mineur » sur les populations autochtones locales, contrairement à d'autres populations de la vallée du Saint-Laurent. Lee (1972) explique ce phénomène par la différence entre les stratégies économiques des deux groupes, notamment en raison de la transhumance, soit un schème d'établissement arrimé au déplacement saisonnier ou temporaire des ressources exploitées. Ainsi, les groupes se déplaçaient à l'intérieur des terres l'hiver pour la chasse, alors que le reste de l'année, ils s'établissaient à l'embouchure des rivières ou sur la côte. La présence européenne en Gaspésie, fortement influencée par les activités de la pêche, également saisonnière, ne représentait pas un conflit avec

l'exploitation des ressources pour la subsistance par les Autochtones. L'exploitation des fourrures par les Européens était également négligeable dans la région (Lee, 1972).

La période historique récente a eu de plus grandes répercussions sur les deux communautés autochtones. Toutefois, ce volet ne sera pas traité dans ce rapport puisque les aires d'étude sont relativement éloignées des communautés autochtones.

3. PROJET : ROUTE 132, CHANDLER (154-16-0443)

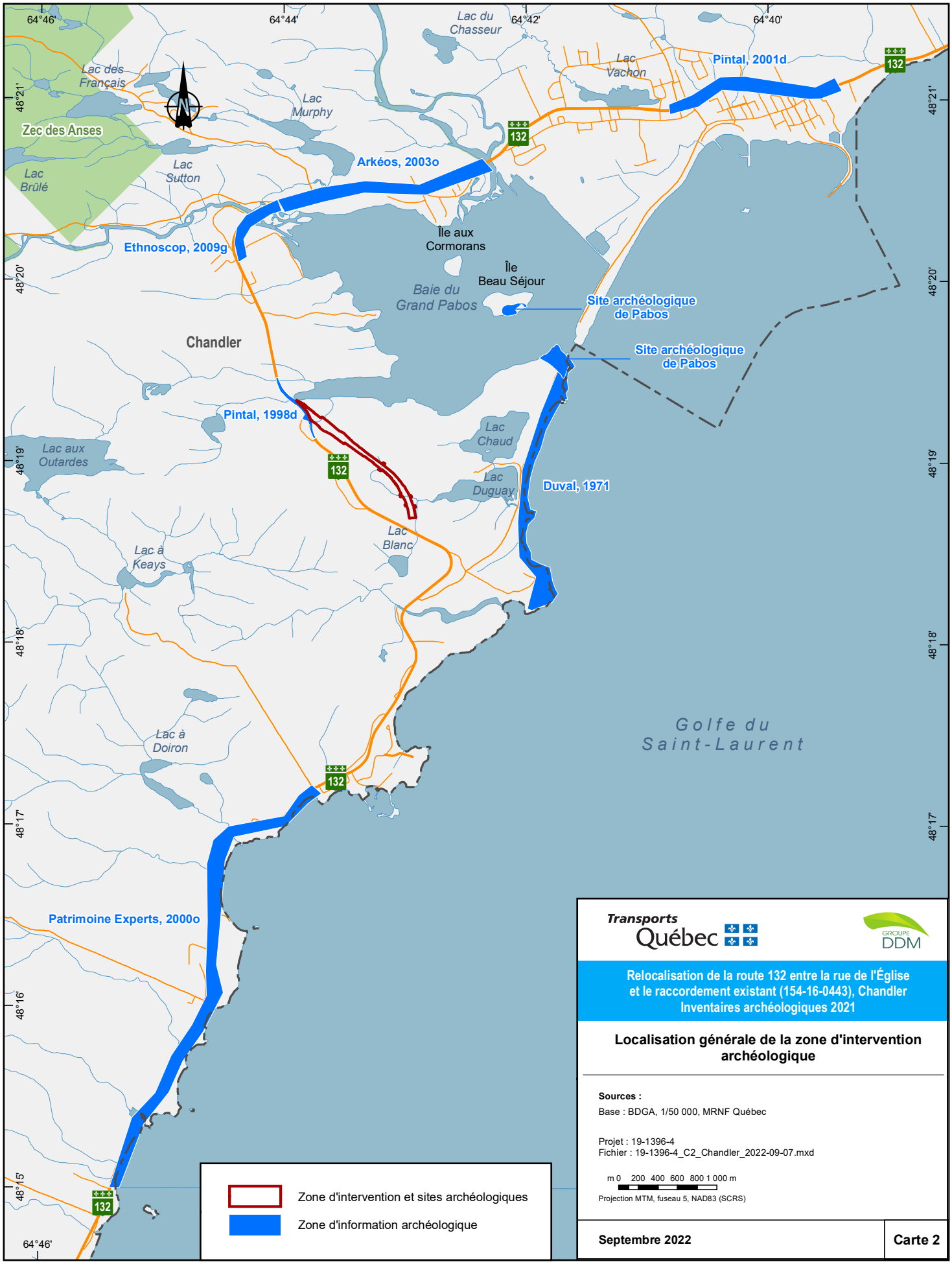
L'inventaire archéologique préventif lié au projet de réaménagement de la route 132 à Chandler (154-16-0443), dans la MRC du Rocher-Percé, visait la documentation des occupations humaines à proximité de la baie du Grand Pabos (cartes 2 et 3). Ce chapitre est destiné à la présentation de l'occupation historique du secteur, des interventions antérieures à proximité et des résultats de l'intervention.

3.1 Occupation historique

Lors de son premier passage, Cartier aurait fait la rencontre de populations autochtones sur la côte. Pour les uns, il s'agit de la population micmaque (Lee, 1972), alors que pour d'autres, il s'agit plutôt d'une population d'influence iroquoienne (Martijn, 1986 ; Pelletier, 2015 : 26). Considérant la nature des stratégies de subsistance distinctes de ces deux groupes, les premiers étant nomades et les seconds, semi-sédentaires à sédentaires, cette différence est des plus importantes, mais les auteurs ne s'entendent pas à ce sujet.

L'occupation permanente de la baie du Grand Pabos prend son essor au décès de René Hubert, en 1721, alors que des seigneurs de la région, dont François Lefebvre de Bellefeuille, mettent sur pied une société qui a pour objectif le développement et l'exploitation des pêcheries à Pabos (Pelletier, 2015 : 29). Bien que des installations permanentes y soient érigées, les documents historiques tendent à indiquer que la présence des occupants était plutôt saisonnière. C'est en 1729 que les Hubert vendent la seigneurie de Grand-Pabos aux Bellefeuille. Ces nouveaux propriétaires prennent rapidement position dans le cadre économique de la région et le contrôle de la gestion de la seigneurie. Nadon (1985 : 29) affirme que les vestiges découverts sur l'ile Beau Séjour lors de ses interventions archéologiques appartiennent bel et bien au manoir des seigneurs de Bellefeuille. La culture matérielle observée, concentrée à proximité de l'habitation, supporte cette hypothèse.

Les développements amorcés et imaginés par les seigneurs Bellefeuille prennent abruptement fin lors de la guerre de la Conquête alors que l'établissement et les installations sont ravagés par le feu. Nadon (1985 : 29) a observé des traces de ces évènements lors de ses interventions, ce qui lui a entre autres permis de proposer une datation relative du manoir.



Transports Québec

GROUPE DDM

Relocalisation de la route 132 entre la rue de l'Église et le raccordement existant (154-16-0443), Chandler
Inventaires archéologiques 2021

Localisation générale de la zone d'intervention archéologique

Sources :
Base : BDGA, 1/50 000, MRNF Québec

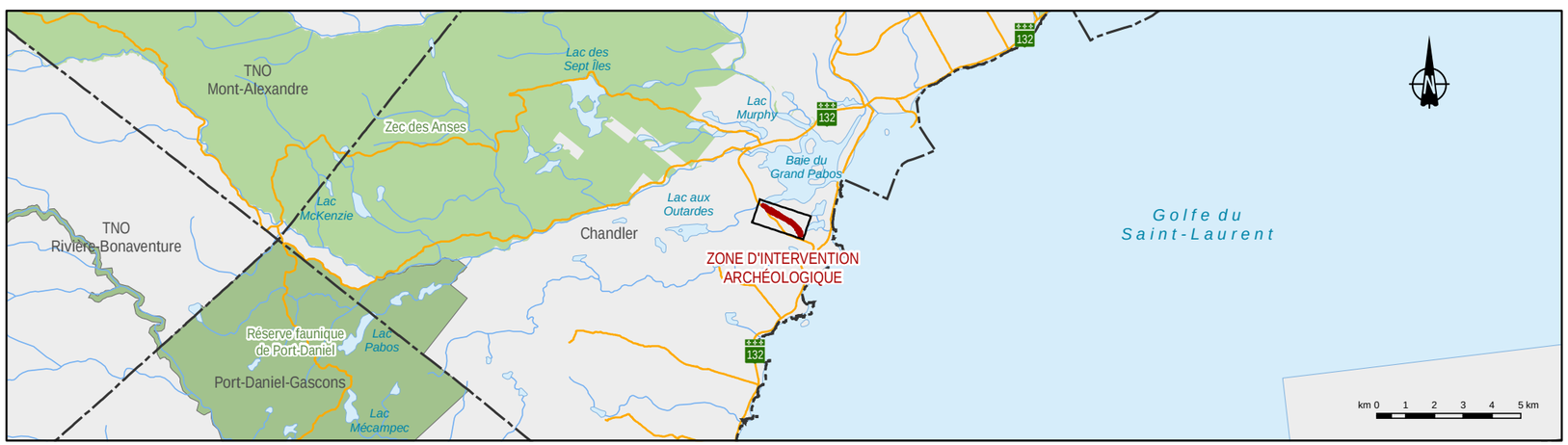
Projet : 19-1396-4
Fichier : 19-1396-4_C2_Chandler_2022-09-07.mxd

m 0 200 400 600 800 1 000 m

Projection MTM, fuseau 5, NAD83 (SCRS)

Septembre 2022 | **Carte 2**

ZONE 1
ZONE 2
ZONE 3
ZONE 4
ZONE 5
ZONE 6
ZONE 7
ZONE8
ZONE 9
132
Pintal, 1998d
Rue de l'Église
Route Olsen
Lac Duguay



Zone d'intervention archéologique

Zone à potentiel archéologique

Zone d'information archéologique

SONDAGES

Sondage négatif

AUTRE OBSERVATION

Inspection visuelle

Transports Québec

GROUPE DDM

Relocalisation de la route 132 entre la rue de l'Église et le raccordement existant (154-16-0443), Chandler
Inventaires archéologiques 2021

Localisation des interventions archéologiques, zones 1 à 9

Sources :

Base : BDGA, 1/250 000, MRNF Québec
Photographie aérienne : © Gouvernement du Québec,MERN Québec, 2016

Projet : 19-1396-4
Fichier : 19-1396-4_C3_Chandler_2022-09-07.mxd

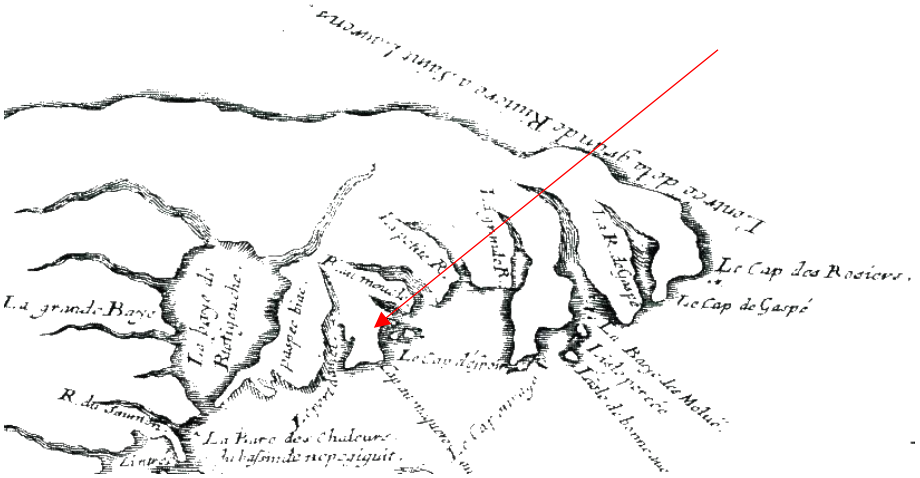
m 0 20 40 60 80 100 m

Projection MTM, fuseau 5, NAD83 (SCRS)

Septembre 2022

Carte 3

Les sources iconographiques, notamment la cartographie, produites au Régime français ne sont pas très éloquentes en ce qui concerne l'occupation de la baie du Grand Pabos. Toutefois, la rivière du Grand Pabos apparait sur des cartes de 1672 (figure 4) et de 1685 (figure 5), mais porte les noms de « rivière au Mouche ou Moucle » et de « rivière à Duval ».



Source : carte dessinée par Denys, 1672 ; citée par Pelletier, 2015

Figure 4 Détail de la « Carte de l'Acadie et des pays compris entre la rivière Pentagouet, le Cap-Breton et le Saint-Laurent »

Source : carte dessinée par Jumeau, 1685 ; citée par Pelletier, 2015

Figure 5 Extrait de la carte « La grande baye de S. Laurens en la nouvelle France »

Ce n'est qu'en 1765 que la seigneurie est enfin vendue à Frederic Haldimand et qu'une nouvelle phase de développement s'amorce (Nadon, 1985 ; Pelletier, 2015 : 32). Les données historiques recensées par Pelletier (2015) indiquent qu'une douzaine d'habitations auraient été construites, dont une habitation

seigneuriale, de même qu'une forge et d'autres bâtiments destinés à l'entreposage des denrées et aux pêcheries. À la suite d'une courte période d'instabilité générée par une gestion déficiente de la seigneurie, le développement se poursuit et la population se dynamise et se diversifie. Des familles acadiennes y prennent demeure entre 1781 et 1786, de même que plusieurs familles micmaques (Pelletier, 2015 : 33-34).

Aucun développement majeur n'affectera l'aire d'étude avant la période moderne alors que le noyau, initialement autour de la baie, s'étire le long de la route principale à partir du XX^{e} siècle : un étalement stimulé par l'arrivée des industries d'exploitation de pulpe à l'embouchure des rivières qui se jettent dans la baie (Magnan, 1925). Deux paroisses catholiques romaines sont érigées à la fin du XIX^{e} siècle près de la baie, soit la paroisse Saint-Dominique (1860) et la paroisse Sainte-Adélaïde (1864). Plus tard, en 1914, la paroisse Saint-Cœur-de-Marie est érigée en raison de la croissance démographique (Magnan, 1925). La paroisse dans laquelle se situe l'aire d'étude a, quant à elle, été érigée en 1950. La multiplication des noyaux institutionnels et leur répartition tendent à illustrer que la partie sud de l'actuelle ville de Chandler serait la plus récente.

Les terrains compris dans la zone d'intervention sont, selon la cartographie du XIX^{e} siècle, situés à cheval entre le canton de Newton et la seigneurie de Grand-Pabos et à l'est du chemin Neuf (figure 6). Le tracé du chemin Neuf est d'ailleurs toujours perceptible, oscillant de part et d'autre de la route 132.

Note : l'aire d'intervention est indiquée en turquoise.
Sources : plan dessiné par Bourget, tiré de BAnQ E21 S555 SS1 SSS1 PN 4E ; Google Earth, image © 2022 CNES/Airbus

Figure 6 Extrait du « Plan d'une partie du canton de Newport (chemin Neuf). Comté de Gaspé », 1897, superposé à la trame actuelle

3.2 Interventions antérieures, sites archéologiques à proximité et potentiel archéologique

Parmi les interventions réalisées à proximité, seule celle de Pintal (1998 : 113/ISAQ 2675) est adjacente à l'extrémité nord de la zone d'intervention (carte 2). En raison de contraintes topographiques et des perturbations observées, treize sondages ont été effectués, dont douze dans la partie sud de la zone d'intervention. Aucun site n'a été découvert et les travaux ont pu se poursuivre sans expertise archéologique supplémentaire.

Il existe cependant de nombreux sites archéologiques à proximité de la zone d'intervention, pour la plupart dispersés autour de la baie de Grand Pabos, dont trois sont compris dans les limites du site archéologique de Pabos (DbDe-4, DbDe-5 et DbDe-6). Ce dernier témoigne de la diversité des occupations dans la baie, de la Préhistoire à aujourd'hui. Les autres sites près de la zone d'intervention représentent toutefois des fonctions plus spécialisées, notamment la pêche (tableau 4).

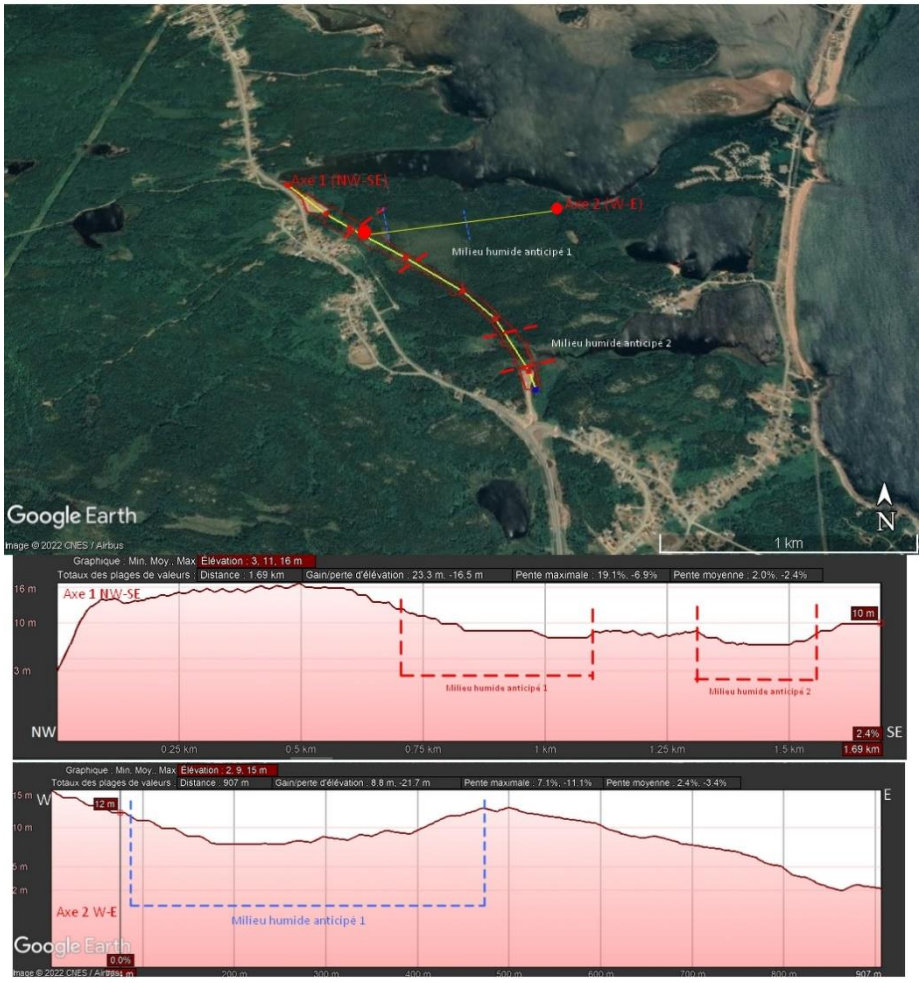
Tableau 4 Sites archéologiques à proximité de la zone d'intervention du projet 154-16-0443

Borden	Distance	Période culturelle	Fonction	Références
DcDe-1	3 km	Préhistoire ind.	Spécialisé (taille)	Ethnoscop 1989 (ISAQ 1834)
DbDe-1	3 km	Euroquébécois (XVIII^{e} et XIX^{e} siècles)	Spécialisé (pêche)	Arkhis 1992 (ISAQ 1910), 1992a (ISAQ 2029); Burroughs 1996 (ISAQ 2444); Gaumond 1972 (ISAQ 953), 1972a (ISAQ 954), 1975 (ISAQ 951) ; Nadon 1982 (ISAQ 983), 1985 (ISAQ 1323), 1987 (ISAQ 1461), 1988 (ISAQ 1582), 1992 (ISAQ 1939) ; Proulx 1981 (ISAQ 609)
DbDe-2	1 km	Euroquébécois (XVIII^{e} et XIX^{e} siècles)	Résidentiel saisonnier	Arkhis 1992 (ISAQ 1910), 1992a (ISAQ 2029); Belisle 1980 (ISAQ 952) ; Burroughs 1996 (ISAQ 2444); Gaumond 1972 (ISAQ 953), 1972a (ISAQ 954), 1975 (ISAQ 951) ; Nadon 1982 (ISAQ 983), 1985 (ISAQ 1323), 1987 (ISAQ 1461), 1988 (ISAQ 1582), 1992 (ISAQ 1939) ; Pelletier 2015 (ISAQ 5808) ; Proulx 1981 (ISAQ 609)
DbDe-3	2,5 km	Euroquébécois (XIX^{e} et XX^{e} siècles)	Spécialisé (pêche)	
DbDe-4	2,5 km	Euroquébécois (XVIII^{e}, XIX^{e} et XX^{e} siècles)	Résidentiel et spécialisé (pêche)	
DbDe-5	2,5 km	Euroquébécois (XVIII^{e} et XIX^{e} siècles) Préhistoire ind.	Résidentiel spécialisé (pêche et taille de la pierre)	
DbDe-6	2,5 km	Euroquébécois (XVIII^{e} et XIX^{e} siècles) Préhistoire ind.	Résidentiel spécialisé (pêche et taille de la pierre)	

En regard de ces différentes occupations, il est possible d'envisager un certain potentiel archéologique dans la zone d'intervention. Les établissements saisonniers associés à la pêche dominent les rives de la baie du Grand Pabos et il n'est pas exclu que ce type de sites soit rencontré dans certains secteurs. La présence d'établissements autochtones préhistoriques ou historiques est également possible dans les secteurs plus asséchés de la zone d'intervention. La présence de sites spécialisés liés à l'exploitation des matières premières ou à la chasse du gibier peut aussi être envisagée.

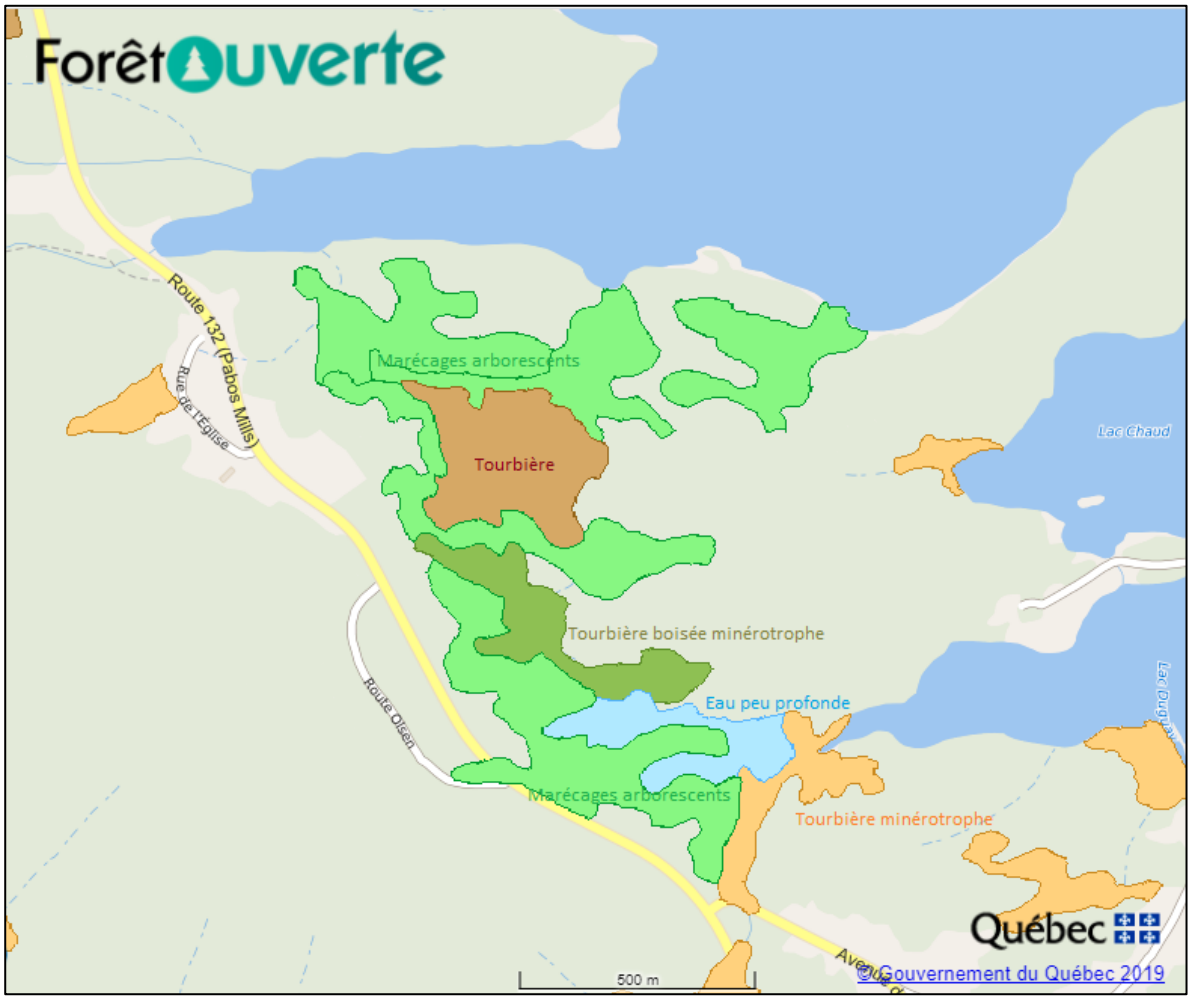
3.3 Paysage actuel et topographie

Le paysage actuel dans la zone d'intervention présente certaines caractéristiques associées aux milieux humides formés aux abords de petits ruisseaux ou dans les milieux mal drainés en bas de pente (figure 7). Bien qu'elle n'ait pas été caractérisée officiellement comme milieu humide, la zone d'intervention se trouve dans ce qui est actuellement considéré comme un milieu humide potentiel par le gouvernement du Québec (figure 8).



Source : Google Earth, image © 2022 CNES/Airbus

Figure 7 Topographie dans la zone d'intervention suivant deux axes afin d'illustrer la présence de milieux humides



Source : Forêt Ouverte, gouvernement du Québec, 2019

Figure 8 Milieux humides potentiels recensés sur le site de données ouvertes du gouvernement du Québec

Ces observations préliminaires ont permis de statuer sur l'utilisation de la tarière manuelle afin de confirmer la présence des milieux humides avant d'entamer les sondages manuels dans chacune des zones à potentiel archéologique précédemment définies par le ministère des Transports du Québec (carte 3).

La topographie générale de la zone d'intervention est variable, parfois plane, parfois accidentée. Des crêtes de roc surgissent de manière ponctuelle. La végétation est dominée par les conifères et les plantes et arbustes associés aux milieux humides. La frange ouest de la portion nord de la zone d'intervention montre des traces d'utilisation par les propriétés adjacentes, soit par la coupe de la végétation, soit par l'aménagement de sentiers ou par l'accumulation de déchets.

3.4 Résultats

Neuf zones à potentiel archéologique ont été délimitées par le ministère des Transports du Québec en amont de l'intervention. Les aires situées à l'extérieur de ces zones ont fait l'objet d'une inspection visuelle (carte 3). Les milieux jugés humides ont été sondés à la tarière manuelle. Si toutefois la séquence stratigraphique ne présentait pas les critères[2] associés aux milieux humides, des sondages manuels ont été réalisés. Ainsi, les résultats seront déclinés pour chacune des zones ciblées par l'inventaire archéologique.

3.4.1 Zones 1 et 9

La zone 1 (carte 3) est située au sud d'une zone d'inventaire archéologique réalisé en 1997 (Pintal, 1998). L'observation de l'imagerie satellite avait déjà permis d'établir que ce secteur, ainsi que la zone 9, avait fait l'objet de travaux ; l'inspection sur place a confirmé la présence d'un aménagement important, soit un épais remblai de petites pierres et de matériaux hétérogènes (béton, brique, plastique, asphalte et déchets divers). L'épaisseur de ce remblai varie de moins de 1 m, en début de secteur (nord), jusqu'à 4 m (sud), dans le cas du secteur 1. Ces épaisseurs sont inversées dans la zone 9. Cet aménagement parait avoir succédé à un déboisement préalable, mais le degré d'intégrité des sols sous ce remblai n'a pu être déterminé. Les abords de ce remblai en direction des zones boisées étaient gorgés d'eau — sans doute en raison d'une modification de la topographie et au comblement du réseau de drainage naturel. Aucun sondage n'a été réalisé dans ces secteurs (figure 9).

Figure 9 Vue vers le sud, frange ouest du secteur 1 du projet 154-16-0443, montrant la hauteur du remblai (20-GDDM-02-4556)

[2] Les critères de caractérisation des milieux humides sont tirés de l'ouvrage de Bazoges, A. et coll. (2014) « *Identification et délimitation des milieux humides du Québec méridional* », MDELCC, Direction de l'écologie et de la conservation et Direction des politiques de l'eau, 64 p. + annexes.

3.4.2 Zone 2

La zone 2 (carte 3) est également située à proximité de l'inventaire archéologique réalisé en 1997 (Pintal, 1998). Elle est délimitée au nord-ouest par un ruisseau et au sud-est par une tourbière. L'inspection visuelle permettait déjà d'observer la saturation en eau du sol. La végétation de surface, la mousse brune et les quenouilles, indiquait également un milieu humide (figure 10). En général, la végétation arboricole comprend du sapin, du bouleau, du cèdre (dominant) et de l'aulne à proximité du ruisseau, la plupart aux racines exposées ou submergées. Un total de six sondages à la tarière a été effectué afin de confirmer que la séquence stratigraphique possédait les caractéristiques attribuées aux milieux humides (figure 11). Le sondage à la tarière présenté à la figure 11 montre un sol hydromorphe organique humique sur plus de 0,30 m, caractéristique des milieux humides.

Figure 10 Ruisseau en bordure nord-ouest du secteur 2, vue vers le sud-est (21-GDDM-02-1862)

Figure 11 Sondage à la tarière manuelle où un sol hydromorphe organique humique est visible sur plus de 0,30 m (21-GDDM-02-1867)

3.4.3 Zone 3

La zone 3 est la plus vaste zone définie lors de l'évaluation préliminaire faite par le ministère des Transports (carte 3). Elle est traversée par quelques sentiers aménagés grossièrement. Elle est bordée, au nord-est, par un milieu humide présumé ; à l'ouest, par des terrains privés et un chemin d'accès orienté nord-ouest sud-est ; à l'est et au sud-est, par un marais. La topographie est somme toute inégale, surtout dans la moitié nord-ouest alors que des crêtes de roc émergent du sol. Le marais déborde en frange de la zone ciblée, mais la frange ouest, qui borde les habitations, est plus asséchée. Deux types de séquence stratigraphique ont été observés (figures 12 et 13). La première est représentative de la frange à proximité des habitations et la seconde, une séquence de brunisol avec horizon alluvial (Ae) épais rencontrée à proximité des milieux humides. Dans cette dernière, la teinte bleutée de l'horizon alluvial et la présence de veines orangées tendent à indiquer un drainage déficient ou, du moins, la présence variable d'eau.

Un vaste dépotoir de surface a également été identifié, toujours à proximité des habitations. Ce dépotoir contient des conserves, des pneus et des grands contenants en métal. Une remorque de bateau a aussi été abandonnée (figures 14 et 15). La végétation dans le secteur du dépotoir est aussi variée, et des espèces, comme le pommier, illustrent son anthropisation.

Paroi est du sondage GA1-1123
(séquence stratigraphique représentative des sols en bordure de la zone habitée)

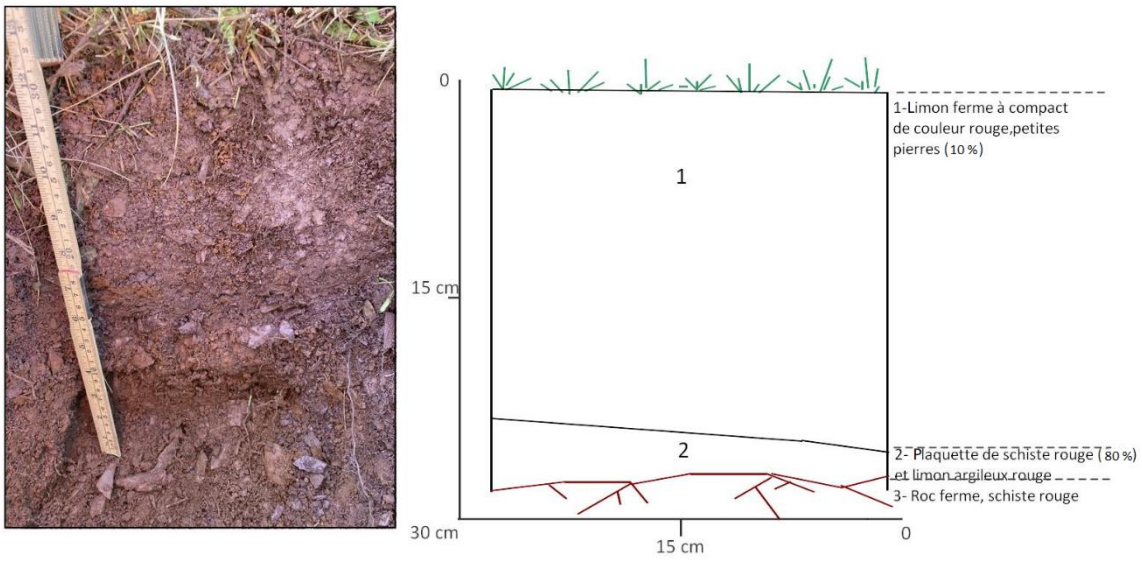


Figure 12 Profil stratigraphique représentatif des secteurs à proximité des habitations, sondage GA1-1123 (21-GDDM-02-1901)

Paroi est du sondage GA1-1127
(séquence stratigraphique représentative des sols des milieux "non humides")

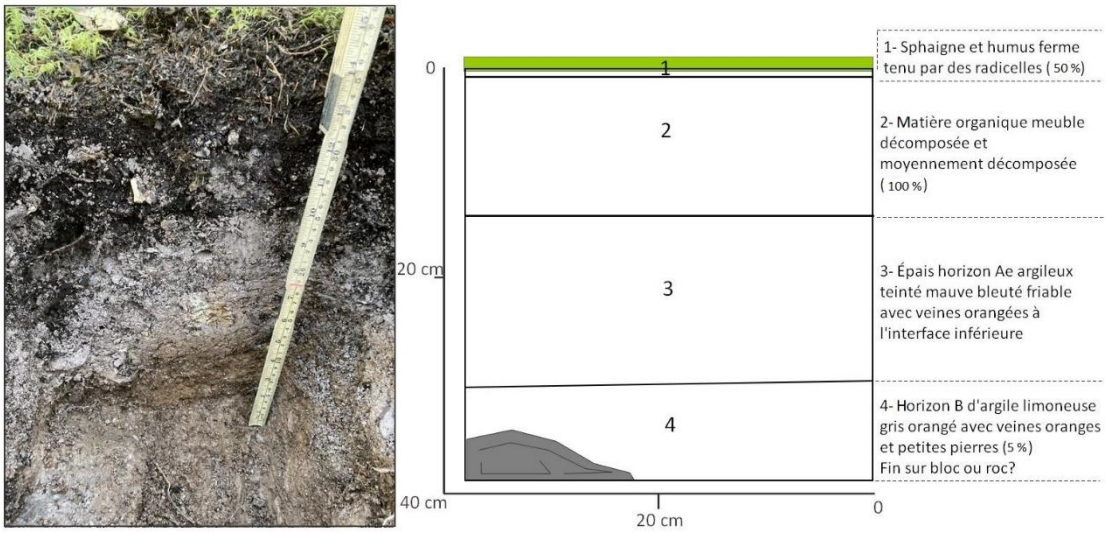


Figure 13 Profil stratigraphique représentatif des secteurs à proximité des milieux humides, sondage GA1-1127 (21-GDDM-02-1909)

Figure 14 Conserves visibles en surface dans la zone de dépotoir (21-GDDM-02-1905)

Figure 15 Remorque de bateau abandonnée dans la zone 3 (21-GDDM-02-1895)

3.4.4 Zones 4 et 5

Les zones 4 et 5 de la zone d'intervention (carte 3) présentent somme toute des caractéristiques identiques, soit un couvert végétal de sphaigne couvrant une mince accumulation de sols sur des blocs ou sur le roc, de grands espaces couverts d'eau ou de sphaigne et des crêtes de roc imposantes (figures 16 et 17). Seuls des sondages à la tarière ont été réalisés dans les espaces qui paraissaient plus secs et où le roc n'était pas affleurant. Les séquences révèlent soit la formation d'une importante couche de matière organique (sol hydromorphe organique humique), soit un mince gleysol sur le roc ou sur les blocs peu profonds (figures 18 à 20). De plus, l'inspection visuelle a permis d'identifier la structure d'une cache qui ne semblait plus active (figure 21).

Figure 16 Végétation typique des zones 4 et 5 de la zone d'intervention (21-GDDM-02-4631)

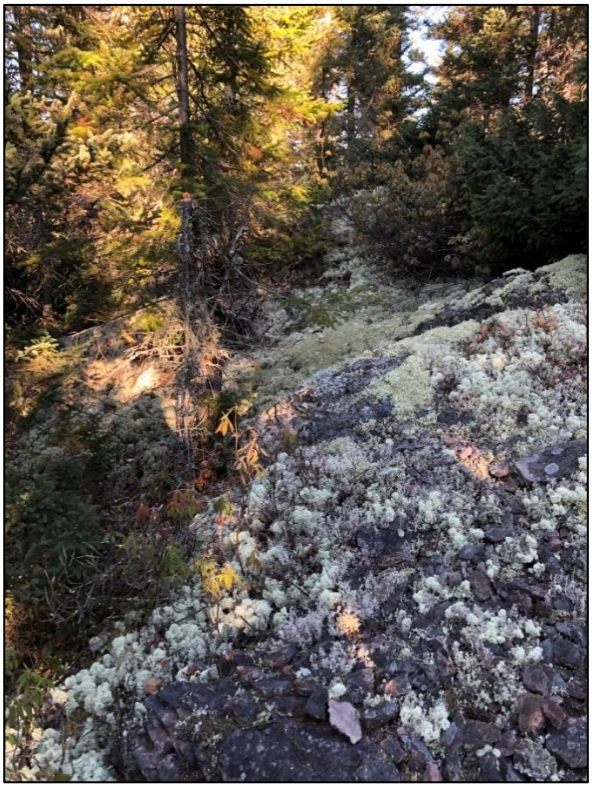


Figure 17 Imposante crête de roc présente dans la zone 4 (21-GDDM-02-4640)

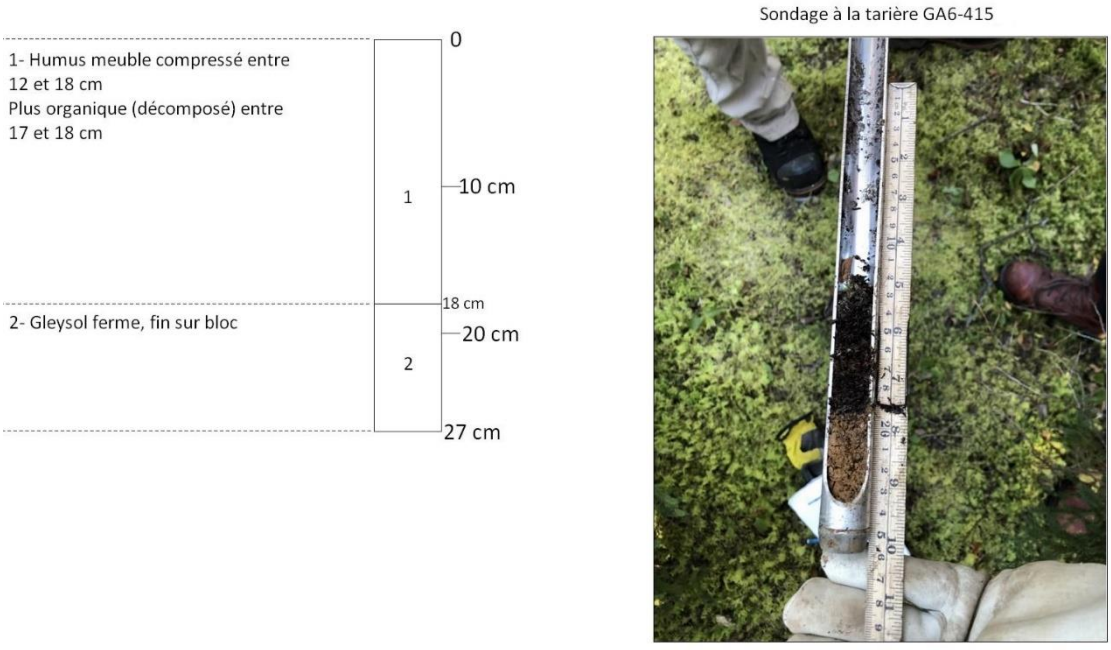


Figure 18 Sondage à la tarière manuelle GA6-415, zone 4 (21-GDDM-02-4636)

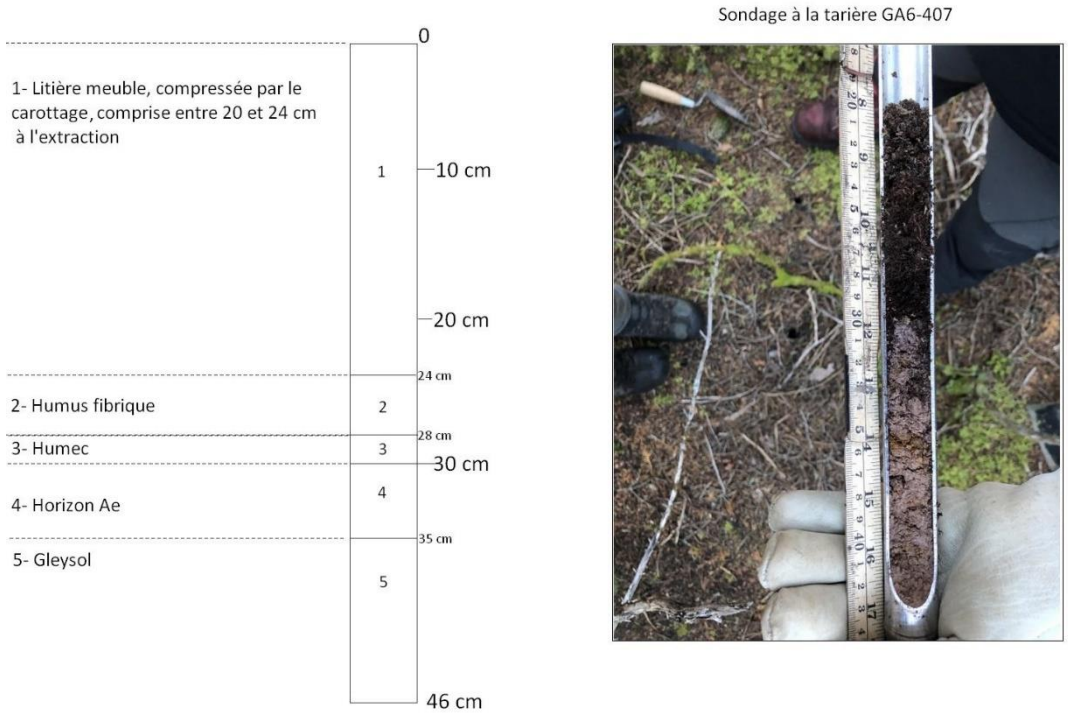


Figure 19 Sondage à la tarière manuelle GA6-407, zone 5 (21-GDDM-02-4627)

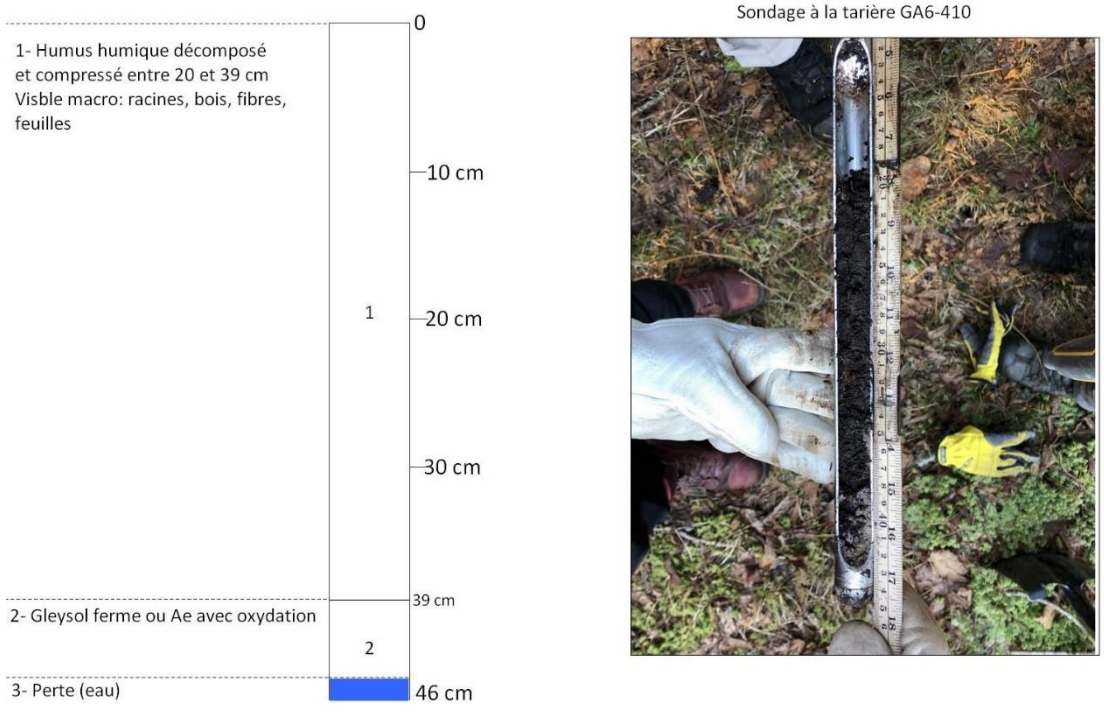


Figure 20 Sondage à la tarière manuelle GA6-410, zone 5 (21-GDDM-02-4633)

Figure 21 Base de cache, point GA6-409, zone 5, vue vers le nord (21-GDDM-02-1922)

3.4.5 Zone 6

La zone 6 (carte 3) est caractérisée par une pente vers le sud – sud-est (figure 22) et, à l'instar des zones 4 et 5, par le passage d'un chemin et de sentiers. En raison de cette pente et de la présence de champs de bloc, seuls deux tests à la tarière ont été effectués (le premier en haut de pente et le deuxième en bas de pente). Ils ont permis de confirmer qu'un mince humus se trouvait sous la sphaigne et recouvrait les blocs. Par ailleurs, l'inspection visuelle a mené à l'identification d'une cache active (figure 23) et d'une empreinte d'une structure d'environ 4 m sur 4 m (figure 24) en haut de pente. Une caméra et des amas de pommes ont été notés en bas de pente. Il semble que cette partie de la zone d'intervention, majoritairement en élévation et sans doute mieux drainée, ait été favorable au guet et à l'aménagement d'une structure.

Figure 22 **Chemin et dénivelé caractéristique de la zone 6 (21-GDDM-02-4601), vue vers le nord-ouest**

Figure 23 **Cache active en haut de pente dans la zone 6, vue vers l'est – sud-est, point GA6-402 (21-GDDM-02-4611)**

Figure 24 Partie sud-est du négatif de structure observé en haut de pente dans la zone 6, points GA6-403 à 406 (21-GDDM-02-4617)

3.4.6 Zones 7 et 8

Les zones 7 et 8 sont situées de part et d'autre du ruisseau qui nourrit le lac Duguay à l'est. Il a fallu aménager un petit ponceau temporaire pour traverser ce ruisseau dont la profondeur estimée (à l'aide d'une pelle) est d'au moins 3 pi. Ainsi, ces secteurs présentent les caractéristiques (végétation, eau de surface) d'une zone inondable ou saisonnièrement inondable, ce qui est représenté dans les profils stratigraphiques des sondages à la tarière (figure 26). Il faut rappeler qu'au moment de l'inventaire archéologique (novembre 2021), l'eau était probablement à un des niveaux annuels les plus bas. La végétation montre également que, par le passé, ces deux secteurs se trouvaient dans la zone d'habitat du castor (figure 25). À l'exception du chemin, aucun autre élément associé à l'Homme n'a été observé.

Figure 25 Exemple d'arbre grugé par un castor visible sporadiquement dans les franges est des zones (21-GDDM-02-4596)

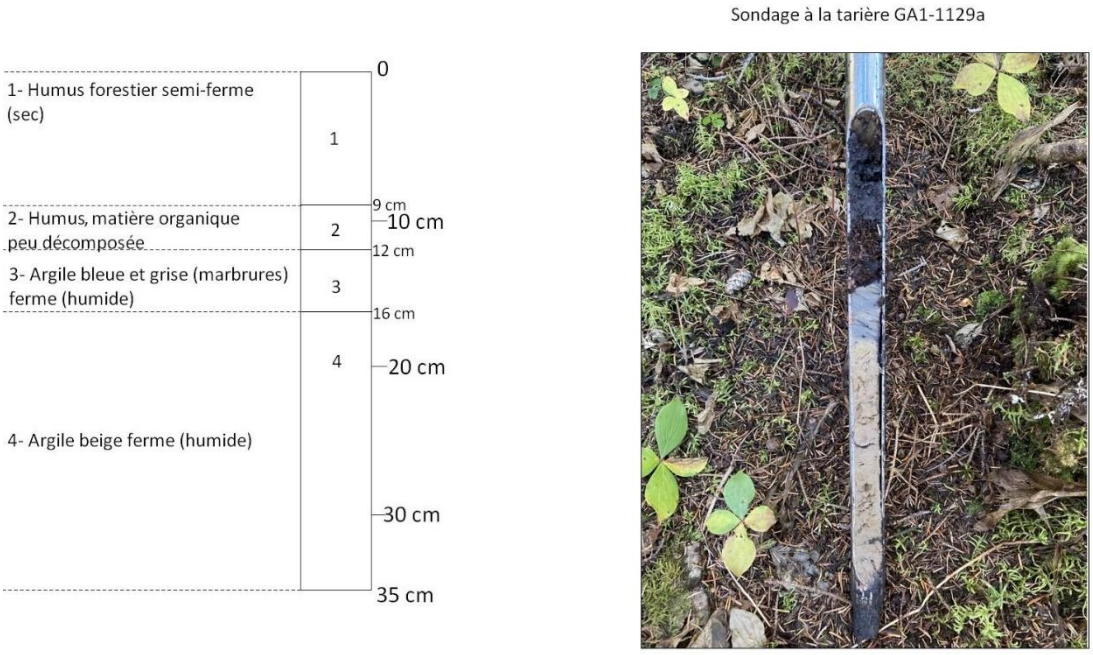


Figure 26 Sondage à la tarière manuelle GA1-1129a, zone 8 (21-GDDM-02-1910)

3.5 Conclusion et recommandations

En raison des observations faites durant l'inventaire archéologique préventif pour le projet 154-16-0443, à Chandler, dans la MRC du Rocher-Percé en Gaspésie, indiquant que la zone d'intervention peut être considérée comme un milieu humide à faible potentiel archéologique, les travaux projetés par le ministère des Transports peuvent être réalisés sans expertise archéologique supplémentaire.

4. PROJET : AÉROPORT DE BONAVENTURE (154-19-0478)

L'aéroport de Bonaventure est situé au 193, route de la Rivière, au nord du noyau villageois de Bonaventure, dans la MRC éponyme, dans la région de la Gaspésie (carte 4). L'objectif de l'inventaire archéologique préventif dans les limites de la propriété de l'aéroport de Bonaventure était d'évaluer le potentiel archéologique dans 9 zones préalablement définies par le ministère des Transports du Québec (carte 5) et de réaliser une inspection visuelle dans l'ensemble de la zone d'intervention, également définie par le ministère des Transports du Québec. Cette intervention s'inscrit dans les activités préalables à la réfection des tabliers 1 et 2, et des voies A, B, et C de l'aéroport de Bonaventure.

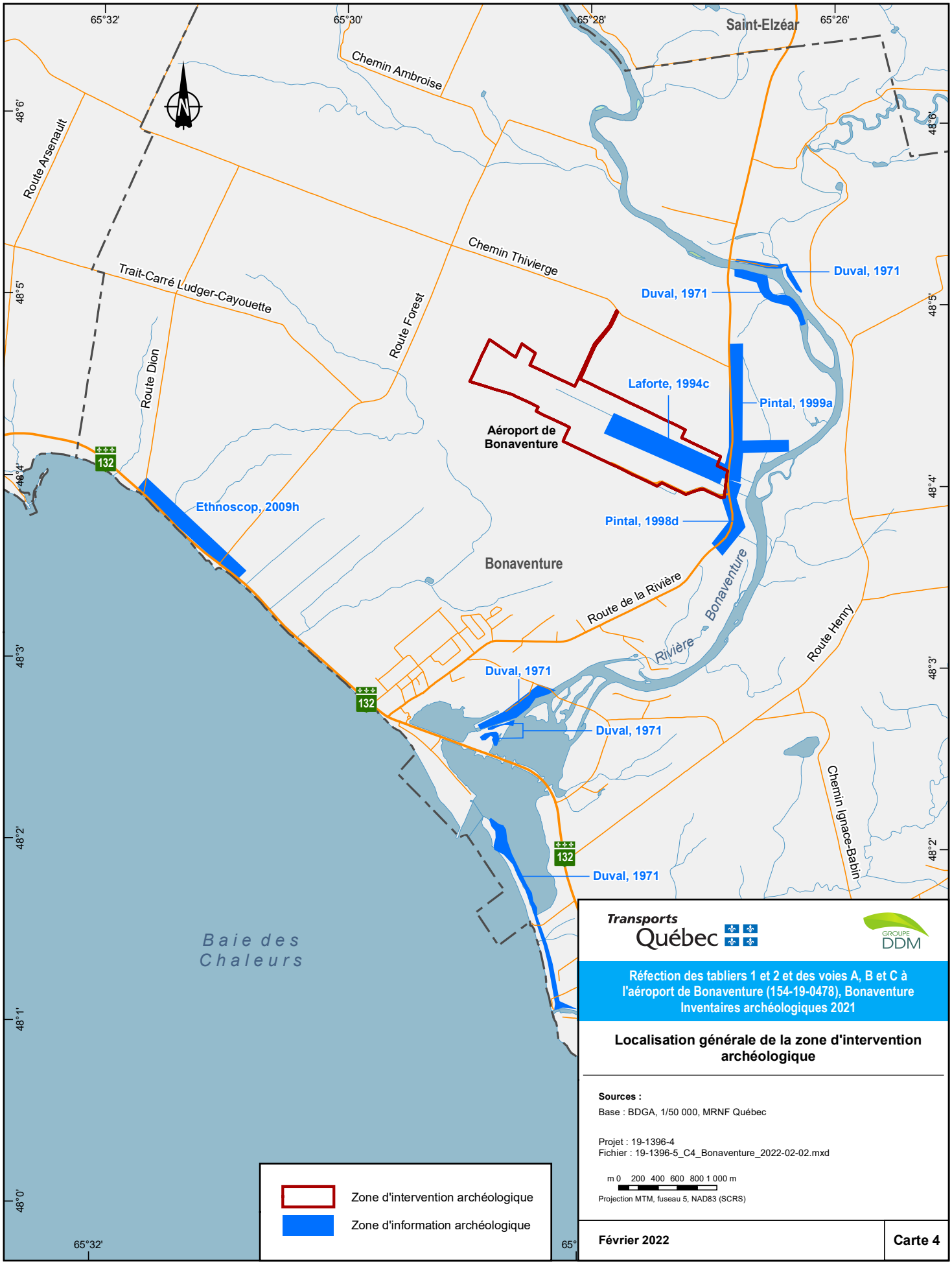
Un total de 96 sondages manuels a été réalisé durant cette intervention archéologique, qui s'est déroulée du 2 au 6 novembre 2021. Ce chapitre est destiné à la présentation des données sur ce projet.

4.1 Occupation historique

Il existe très peu d'informations concernant les premiers établissements dans le secteur de Bonaventure avant le Régime anglais. Certains semblent croire que Jacques Cartier a nommé le lieu lors de ses voyages au XVI^{e} siècle, alors que d'autres affirment que la région aurait été nommée en hommage au bateau *Bonaventure* de l'armateur français La Court de Pré-Ravillon (Magnan, 1925), également au XVI^{e} siècle. Ces deux anecdotes apparaissent également dans l'historique de l'ile Bonaventure, beaucoup plus au nord, à Percé. La localité n'apparait pas sur les cartes anciennes, dessinées du XVI^{e} au XVIII^{e} siècles, qui illustrent les établissements de la partie orientale de la Nouvelle-France, tandis que Port-Daniel et Pabos y sont indiqués.

Les historiens locaux (Musée acadien du Québec à Bonaventure, Journal du Congrès Mondial Acadien) racontent qu'à la suite de la déportation des Acadiens, ces derniers se réfugient au poste français de Petite-Rochelle à l'embouchure de la rivière Ristigouche. Après la bataille navale historique de Ristigouche, le poste français est dévasté et les réfugiés quittent le secteur. Ce serait un petit groupe de réfugiés acadiens qui aurait fondé les localités de Bonaventure et de Carleton.

L'absence de Bonaventure sur la cartographie ancienne ainsi que les données disponibles permettent de supposer que le secteur était occupé par les groupes autochtones avant les migrations acadiennes.



Transports Québec

GROUPE DDM

Réfection des tabliers 1 et 2 et des voies A, B et C à l'aéroport de Bonaventure (154-19-0478), Bonaventure
Inventaires archéologiques 2021

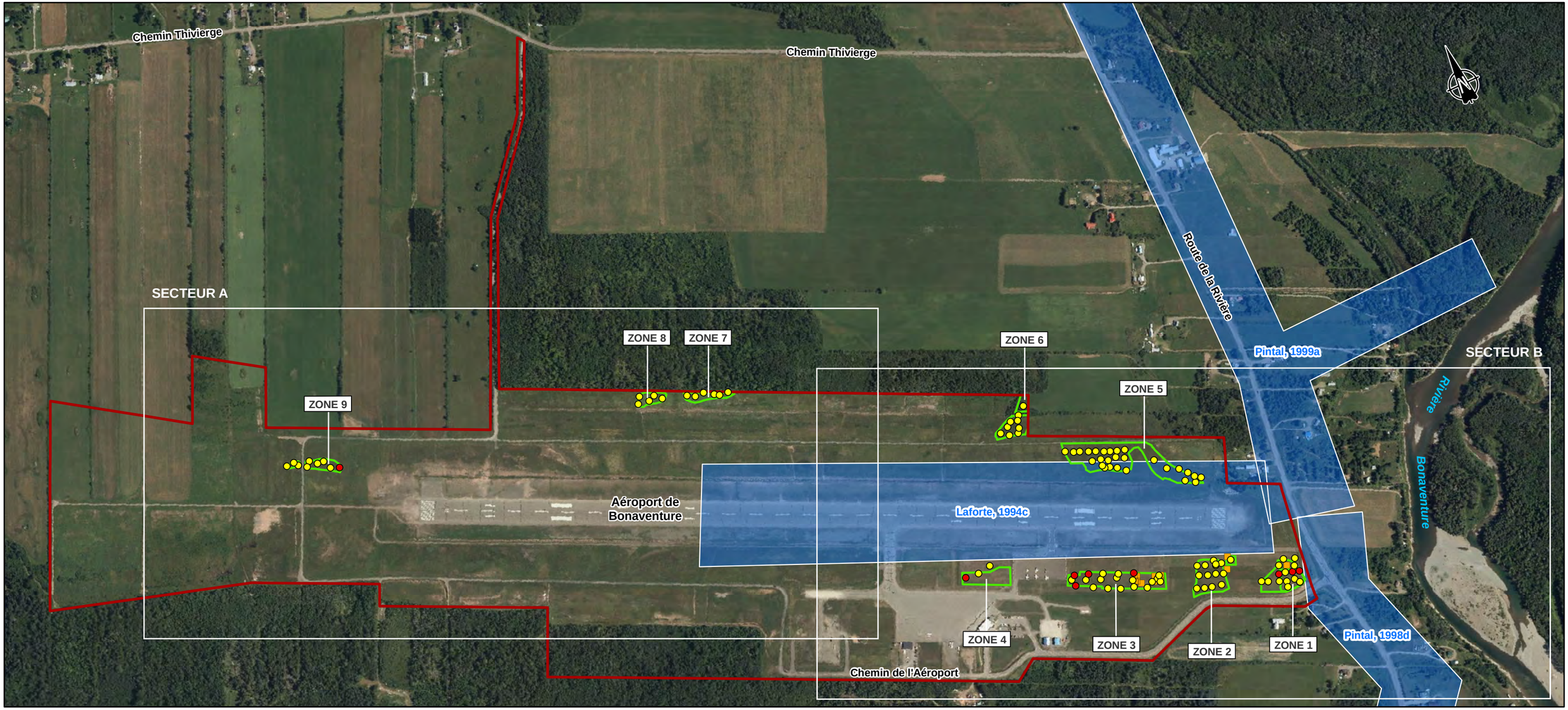
Localisation générale de la zone d'intervention archéologique

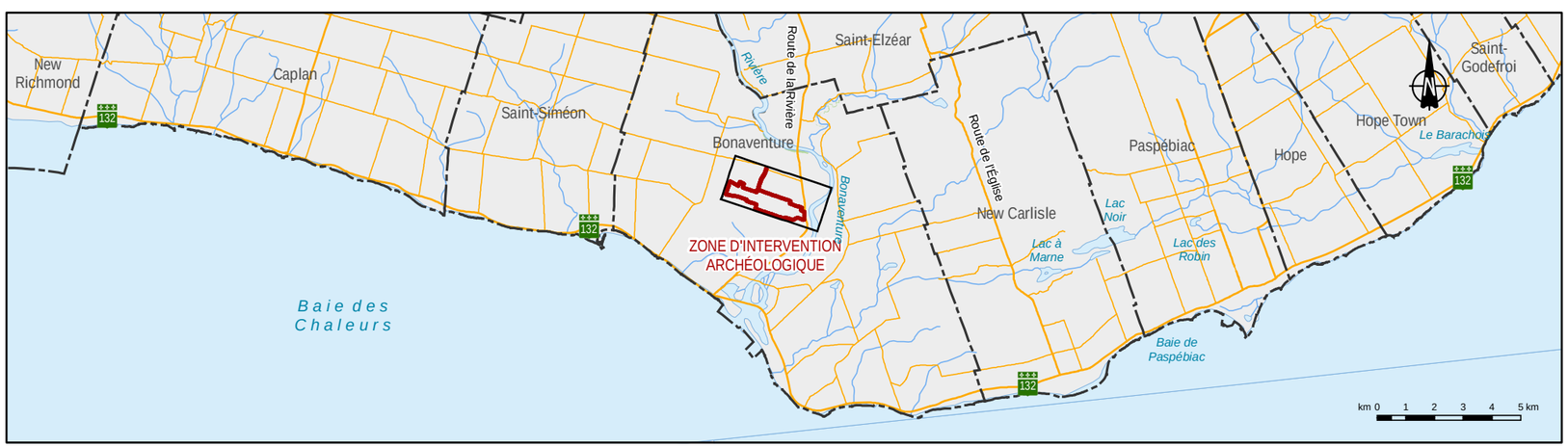
Sources :
Base : BDGA, 1/50 000, MRNF Québec

Projet : 19-1396-4
Fichier : 19-1396-5_C4_Bonaventure_2022-02-02.mxd

m 0 200 400 600 800 1 000 m
Projection MTM, fuseau 5, NAD83 (SCRS)

Février 2022 | **Carte 4**





Zone d'intervention archéologique

Zone à potentiel archéologique

Zone d'information archéologique

SONDAGES

Sondage négatif

Sondage positif

AUTRE OBSERVATION

Inspection visuelle

Transports Québec

GROUPE DDM

Réfection des tabliers 1 et 2 et des voies A, B et C à l'aéroport de Bonaventure (154-19-0478), Bonaventure
Inventaires archéologiques 2021

Localisation des interventions archéologiques, Secteur A et B (zones 1 à 9)

Sources :

Base : BDGA, 1/250 000, MRNF Québec
Photographie aérienne : © Gouvernement du Québec,MERN Québec, 2016

Projet : 19-1396-5
Fichier : 19-1396-5_C5_Bonaventure_2022-02-02.mxd

m 0 40 80 120 160 200 m

Projection MTM, fuseau 5, NAD83 (SCRS)

Février 2022

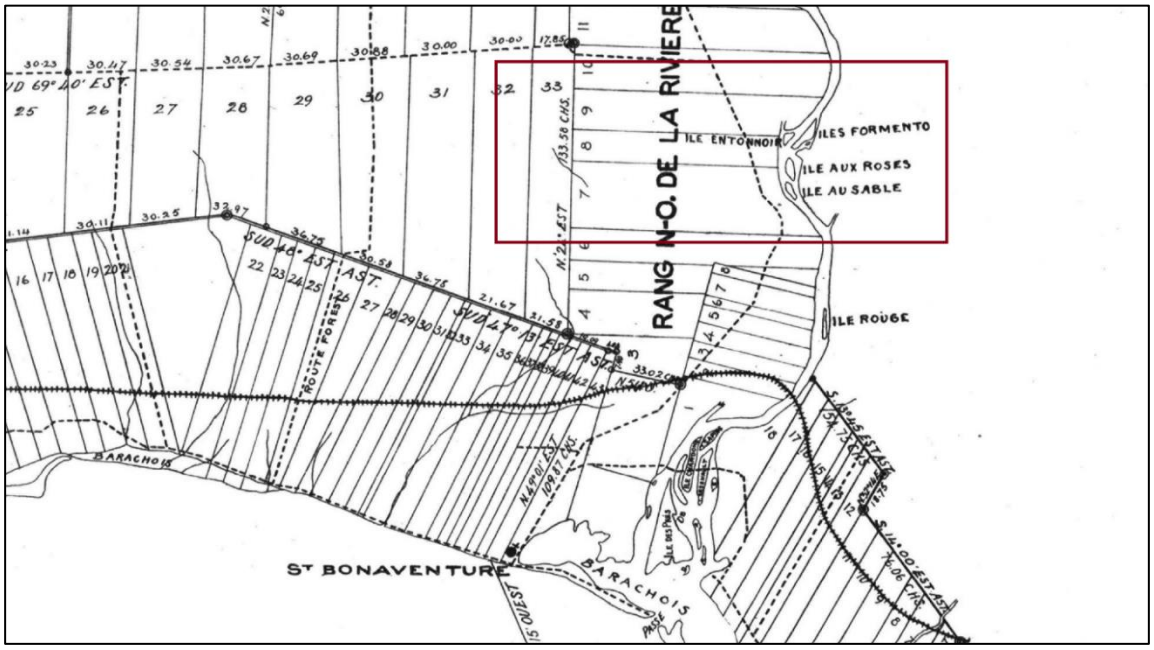
Carte 5

Les registres de la paroisse de Saint-Bonaventure s'ouvrent en 1791, alors qu'elle est desservie par les missionnaires entre 1791 et 1860 (Magnan, 1925). La municipalité de paroisse de Saint-Bonaventure-de-Hamilton (comté de Bonaventure, canton de Hamilton) est érigée en 1884.

C'est surtout à partir de la fin du XIX^{e} siècle que la cartographie permet d'imaginer l'occupation du territoire de la localité (figures 27 et 28). Il est également intéressant de souligner que les tracés des routes du XIX^{e} siècle ont peu changé.

Source : plan dessiné par Gauvin, 1892 ; BAnQ E21 S555 SS1 SSS1 PH.3D

Figure 27 Extrait du « Plan du canton Hamilton, comté de Bonaventure (…) »



Source : plan sans auteur, 1912 ; BAnQ 0002684248

Figure 28 Extrait du plan « Cartes cadastrales de cantons du Québec. Comté de Bonaventure Hamilton, Hamilton »

À l'exception des secteurs côtiers et du noyau villageois, la vocation des établissements sur les hauts plateaux de Bonaventure semble être agricole, comme l'indique la note sur le plan de 1892. Encore à ce jour, cette vocation domine à proximité de la zone d'intervention.

L'aéroport de Bonaventure aurait été construit pendant la Seconde Guerre mondiale, à l'instar de nombreux aéroports régionaux au Québec (ministère des Transports du Québec, communication personnelle).

4.2 Interventions antérieures et potentiel archéologique

Quatre inventaires archéologiques ont été réalisés à proximité de la présente intervention (carte 4 ; tableau 5). Duval (1971) a effectué une prospection aux abords de la rivière Bonaventure, sans résultat probant. Laforte (1994) a réalisé un inventaire préventif sur les terrains de l'aéroport en amont des travaux de réaménagement du site et des infrastructures (section 4.3, figure 29). Elle note la présence d'un labour, mais aucun vestige ni artéfact n'est découvert. Pintal (1998) a procédé à un inventaire dans le cadre du reprofilage de la route de la Rivière, mais, encore une fois, aucune découverte n'est mise à jour. Pintal (1999) a repris ses travaux sur la route de la Rivière en vue de la reconstruction de la route, mais il n'y fait aucune découverte.

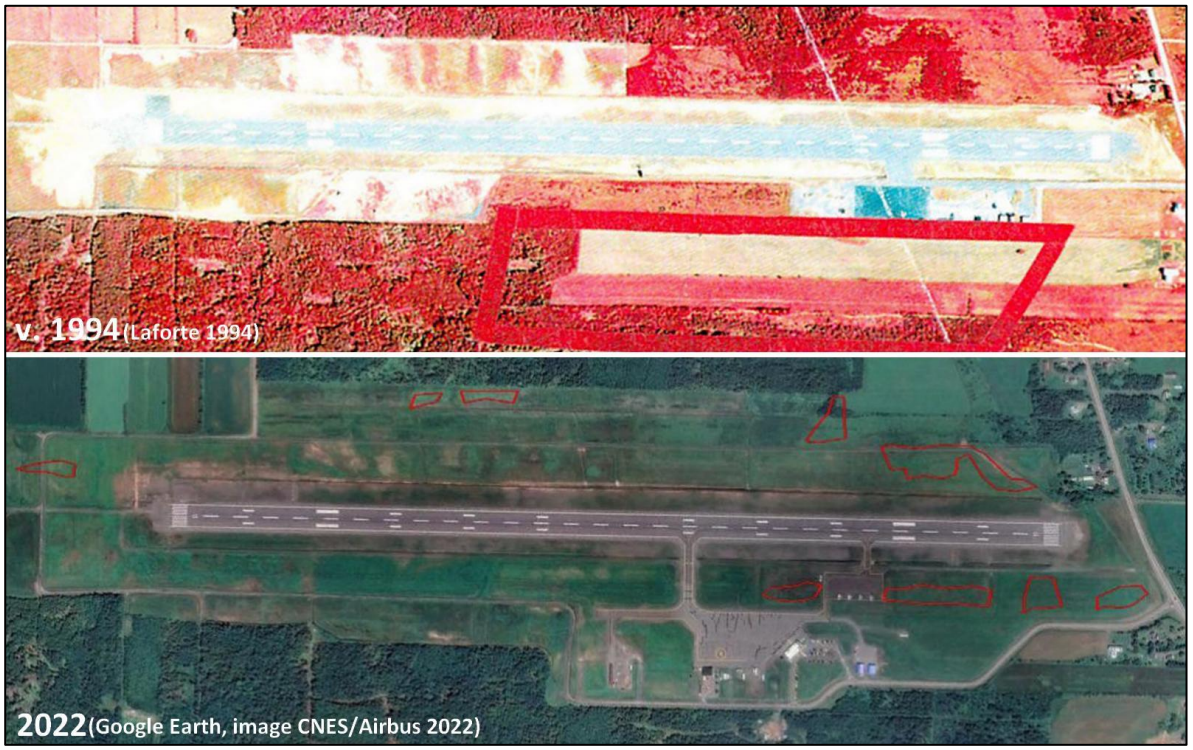
Tableau 5 Interventions archéologiques à proximité de la zone d'intervention de 2021

Référence	Distance	Nature de l'intervention	Objet	Résultat
Duval 1971 (ISAQ 176)	0,5 km	Prospection/inventaire	Acquisition de connaissances	Négatif
Laforte 1994 (ISAQ 2236)	0 km	Inventaire	Réaménagement de l'aéroport	Négatif
Pintal 1998 (ISAQ 2675)	0 km	Inventaire	Correction de profil	Négatif
Pintal 1999 (ISAQ 2694)	0 km	Inventaire	Reconstruction de la route	Négatif

Bien que les interventions antérieures n'aient pas mené à des découvertes archéologiques, le potentiel archéologique demeure présent. Le potentiel archéologique préhistorique est associé à l'occupation autochtone des hauts plateaux (terrasses) à proximité des voies navigables, ici, la rivière Bonaventure. Les occupations historiques agrodomestiques sont aussi attestées à proximité de la zone d'intervention.

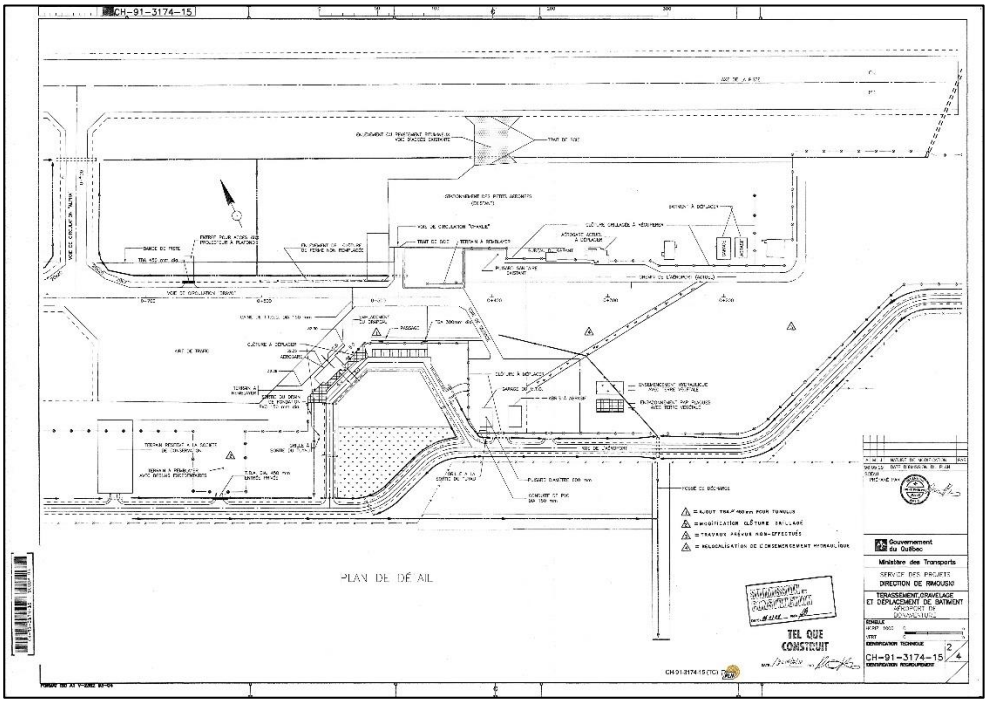
4.3 Paysage actuel

Le paysage dans les limites de la zone d'intervention peut être qualifié d'aménagé à fortement aménagé. L'aménagement initial de l'aéroport et son réaménagement dans les années 1990 ont nécessité l'aplanissement de la topographie, le creusement de tranchées de drainage sur le terrain de l'aéroport et autour du site de l'aéroport, et l'enfouissement de fils électriques pour les balises et l'éclairage standard. La topographie est donc plane et un contrôle de la végétation semble être maintenu. La figure 29 illustre les transformations apportées au site de l'aéroport dans les années 1990. Une partie des travaux est également indiquée sur un plan présenté à la figure 30.



Source : Laforte 1994 (haut) ; Google Earth, image © 2022 CNES/Airbus (bas)

Figure 29 Comparaison des paysages et des aménagements avant et après les travaux des années 1990



Source : gracieuseté du ministère des Transports du Québec, CH-91-3174-15 2/4

Figure 30 Plan de certains travaux d'aménagement réalisés dans les années 1990

4.4 Résultats

Neuf zones à potentiel archéologique ont été délimitées par le ministère des Transports du Québec en amont de l'intervention. Les aires situées à l'extérieur de ces zones ont fait l'objet d'une inspection visuelle (cartes 5 à 7). Pour des fins de représentation cartographique, les zones ont été regroupées en secteur. Les résultats seront déclinés pour chacune des zones à potentiel archéologique. Les zones ont été regroupées si leurs attributs et les résultats sont les mêmes. Il importe de souligner ici que le nord arbitraire a été fixé perpendiculairement à l'orientation de la zone d'intervention.

4.4.1 Secteur A, zones 7 et 8

Les zones à potentiel 7 et 8 (carte 6) sont situées à l'extérieur du terrain clôturé de l'aéroport de Bonaventure et dans la partie nord-ouest de la zone d'intervention. La végétation peut être qualifiée de transitionnelle avec des herbes moyennement hautes, de jeunes aulnes et des pousses de conifères. L'observation de la figure 29 permet d'établir qu'avant les travaux des années 1990, ce secteur était boisé. Il est donc logique de croire que le déboisement accompagnait cette période de grands travaux. Les sondages réalisés dans ces deux zones confirment l'existence de perturbations, mais aussi des traces d'un labour, aussi légèrement perturbé (figure 31). L'accumulation de végétation et d'arbres coupés en bordure du boisé dans ces deux zones soutient également l'hypothèse d'un déboisement (figure 32).

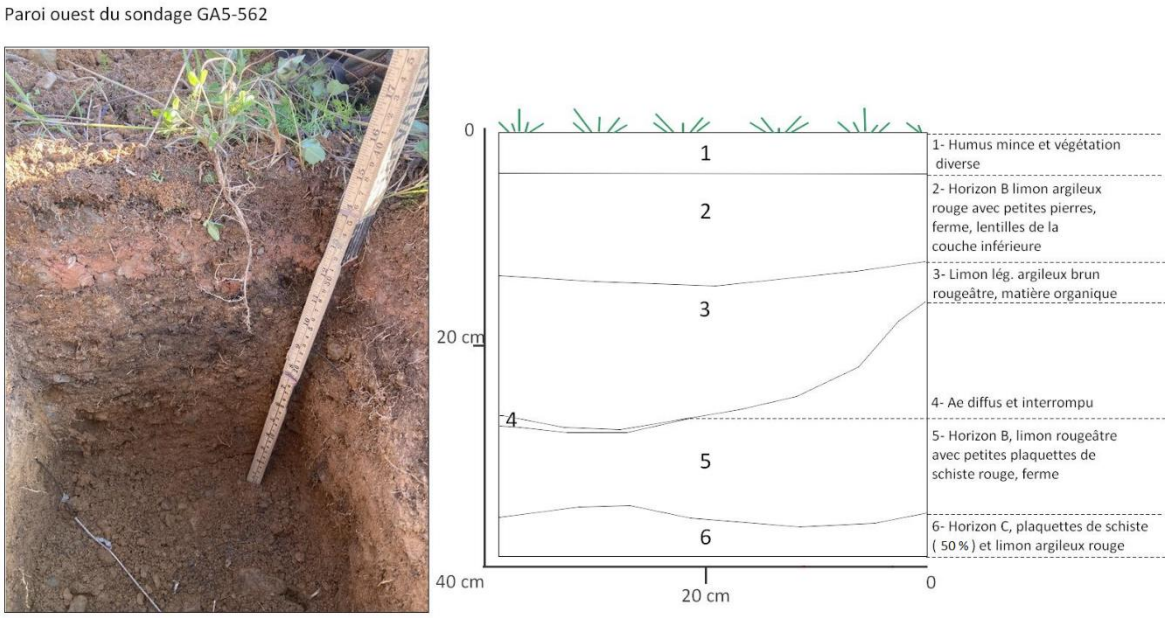


Figure 31 Sondage GA5-562 de la zone 7, représentatif des zones 7 et 8 (21-GDDM-02-5146)

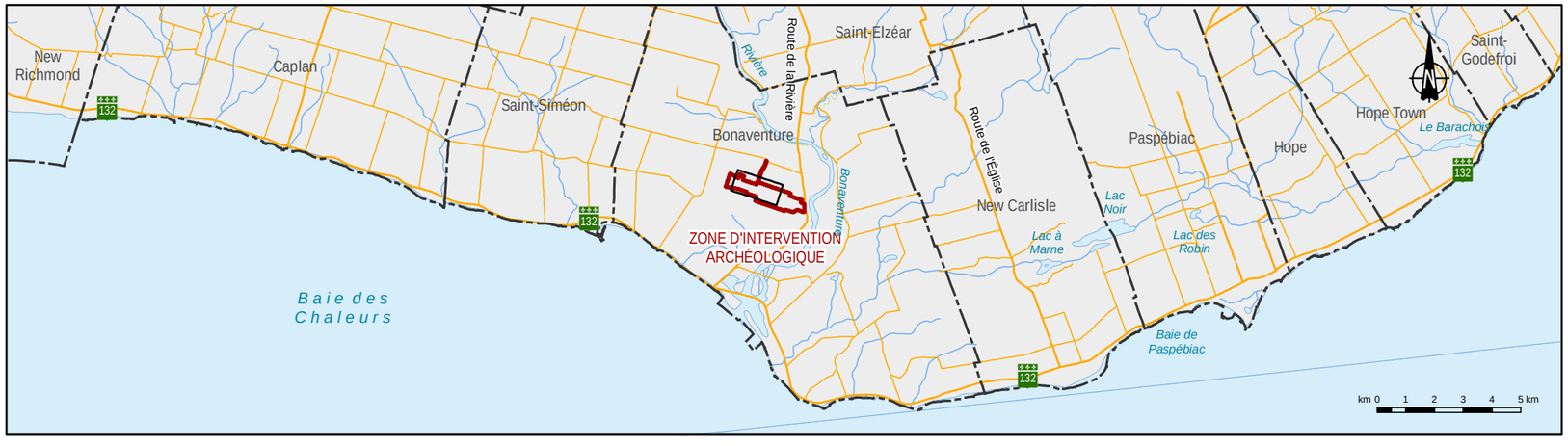
ZONE 8

ZONE 7

ZONE 9

Aéroport de Bonaventure

Laforte, 1994c



Zone d'intervention archéologique

Zone à potentiel archéologique

Zone d'information archéologique

SONDAGES

Sondage négatif

Sondage positif

AUTRE OBSERVATION

Inspection visuelle

Transports Québec

DDM

Réfection des tabliers 1 et 2 et des voies A, B et C à l'aéroport de Bonaventure (154-19-0478), Bonaventure
Inventaires archéologiques 2021

Localisation des interventions archéologiques, Secteur A

Sources :

Base : BDGA, 1/250 000, MRNF Québec
Photographie aérienne : © Gouvernement du Québec,MERN Québec, 2016

Projet : 19-1396-5
Fichier : 19-1396-5_C6_Bonaventure_2022-02-02.mxd

m 0 20 40 60 80 100 m

Projection MTM, fuseau 5, NAD83 (SCRS)

Février 2022

Carte 6

Figure 32 Vue générale vers l'est de la zone 7 en bordure du boisé (21-GDDM-02-5141)

4.4.2 Secteur A, zone 9

La zone à potentiel archéologique 9 (carte 6) est située à l'extrémité ouest de la zone d'intervention. Une partie de cette zone est comprise à l'intérieur du terrain clôturé et l'autre se trouve à l'extérieur du terrain clôturé. Outre la clôture, un chemin coupe la zone en deux parties. La végétation est distincte de part et d'autre de la clôture : à l'intérieur, la végétation de surface est un gazon court, alors qu'à l'extérieur, il s'agit plutôt d'herbes hautes (figure 33). Toutefois, les sols sont identiques et la séquence observée (figure 34) est très similaire à celle observée dans les zones 7 et 8. Un sondage s'est avéré positif puisqu'un os d'herbivore a été dégagé. Il ne présentait pas de marques de boucherie et n'a pas été conservé.

Figure 33 Vue générale de la zone 9, aéroport de Bonaventure (21-GDDM-02-4718)

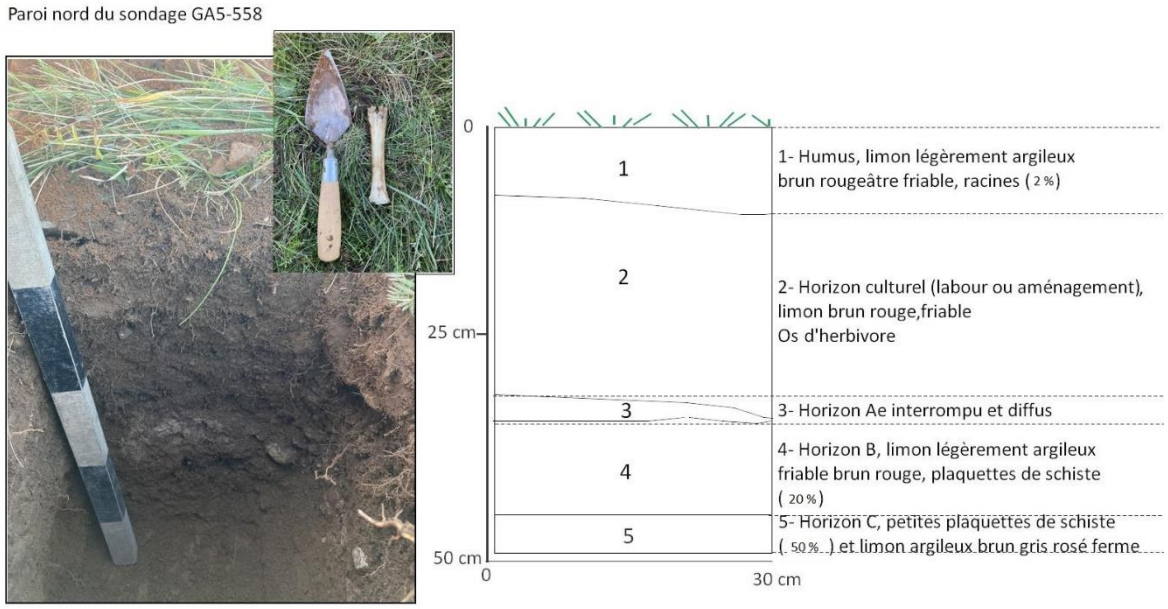


Figure 34 Profil stratigraphique de la paroi nord du sondage GA5-558, zone 9 (21-GDDM-5131 et 5132)

4.5 Secteur B, zones 1 à 6

Le secteur B (carte 7) comprend les zones à potentiel archéologique comprises dans la partie est de la zone d'intervention. Toutes ces zones sont situées à l'intérieur de la limite clôturée du terrain de l'aéroport de Bonaventure. Cette section est destinée à la présentation des résultats pour les zones à potentiel archéologique 1 à 6.

4.5.1 Secteur B, zone 1

La zone 1 est située à l'extrême sud-est de la zone d'intervention (carte 7 ; figure 35). De la culture matérielle éparse pouvant être associée aux XIX^{e} et XX^{e} siècles a été observée dans plusieurs sondages dans un niveau culturel identifié comme un labour (figure 36). Un petit tesson de grès grossier à glaçure noire nord-américain, des tessons de verre plat à vitre, un tesson de verre à bouteille teinté turquoise et des petites éclisses de bois avec peinture rouge sont les artéfacts observés. Aucun d'entre eux n'a toutefois été conservé.

Il est possible de suivre la séquence stratigraphique jusque dans la partie orientale de la zone 2. Le niveau associé au labour pourrait correspondre à l'ancienne limite de la ferme autrefois située en bordure de l'aéroport, propriété amputée lors des travaux d'agrandissement réalisés dans les années 1990 (voir figure 29). Aucun vestige n'a été observé.

ZONE 6

ZONE 5

Laforte, 1994c

Aéroport de Bonaventure

Pintal, 1999a

Route de la Rivière

ZONE 4

ZONE 3

ZONE 2

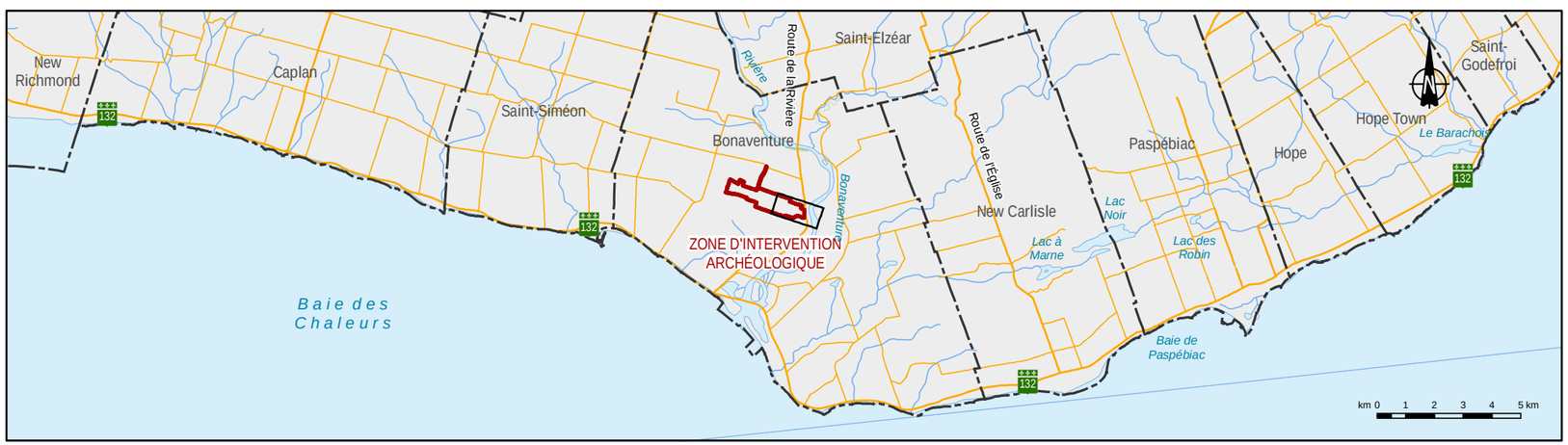
ZONE 1

Chemin de l'Aéroport

Pintal, 1998d

Rivière

Bonaventure



Zone d'intervention archéologique

Zone à potentiel archéologique

Zone d'information archéologique

SONDAGES

Sondage négatif

Sondage positif

AUTRE OBSERVATION

Inspection visuelle

Transports Québec

GROUPE DDM

Réfection des tabliers 1 et 2 et des voies A, B et C à l'aéroport de Bonaventure (154-19-0478), Bonaventure
Inventaires archéologiques 2021

Localisation des interventions archéologiques, Secteur B

Sources :

Base : BDGA, 1/250 000, MRNF Québec
Photographie aérienne : © Gouvernement du Québec,MERN Québec, 2016

Projet : 19-1396-5
Fichier : 19-1396-5_C7_Bonaventure_2022-02-02.mxd

m 0 20 40 60 80 100 m

Projection MTM, fuseau 5, NAD83 (SCRS)

Février 2022

Carte 7

Figure 35 Vue générale des zones 1 et 2 du secteur B, aéroport de Bonaventure (21-GDDM-02-1824)

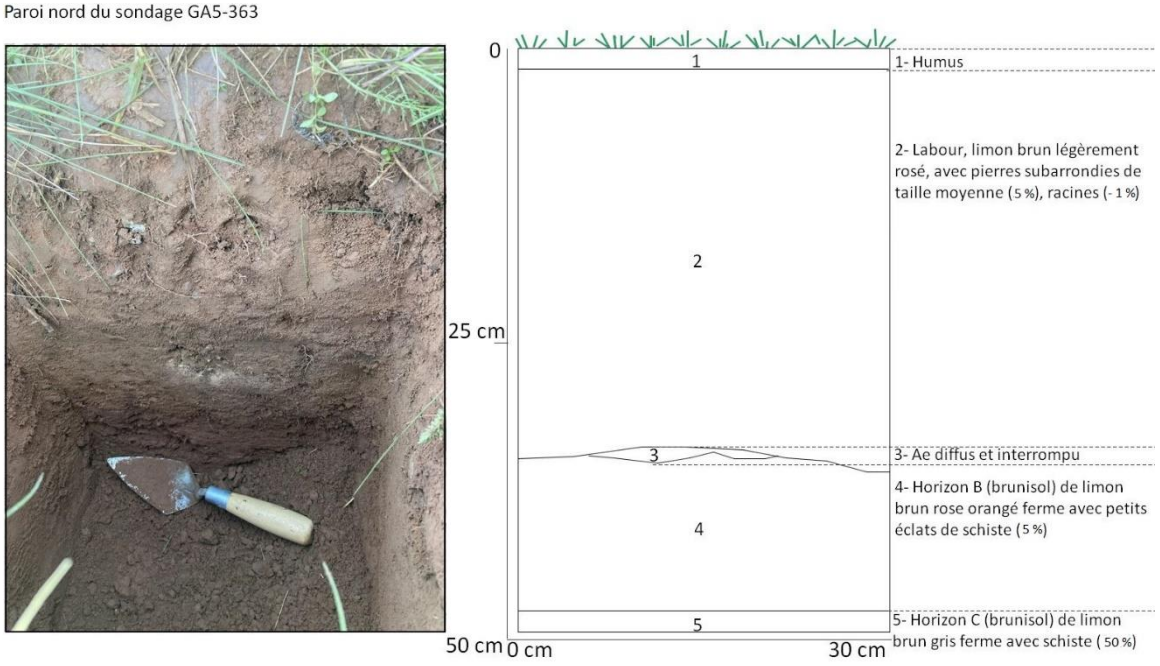


Figure 36 Profil stratigraphique du sondage GA5-363 de la zone 1 (21-GDDM-02-5097)

4.5.2 Secteur B, zone 2

La zone 2 est située tout juste à l'ouest de la zone 1 à l'extrémité est de la zone d'intervention (carte 7 ; voir figure 35). Comme mentionné précédemment, la séquence stratigraphique de la partie est de cette zone est très similaire à celle présentée pour la zone 1 (voir figure 36). Toutefois, dans la partie ouest, l'horizon culturel associé au labour repose directement sur l'horizon C. La limite ouest de la zone 2 est marquée par l'enfouissement d'un fil électrique pour une balise. Ce qui distingue particulièrement la zone 2, ce sont les sondages GA1-1098, GA1-1099 et GA1-1100, qui présentaient une séquence stratigraphique avec un horizon Ae formant une « poche » dans laquelle du charbon de bois était mélangé au limon gris. L'horizon B pouvait aussi être observé au-dessus (GA1-1098) de l'horizon Ae et aussi en-dessous (GA1-1099 et GA1-1100). Ces trois puits n'ont révélé aucune culture matérielle et sont situés à moins de 1 m les uns des autres. Cette anomalie localisée n'a pu être interprétée avec certitude. L'inversion de la stratigraphie dans le sondage GA1-1098 pourrait indiquer un ancien chablis, mais n'expliquerait pas la présence de charbon de bois. Aucune pierre n'a été observée. Les photographies suivantes montrent cette anomalie.

Figure 37 Profil stratigraphique du sondage GA1-1100, zone 2 du secteur B (21-GDDM-02-1813)

Figure 38 Profil stratigraphique du sondage GA1-1099, zone 2 du secteur B (21-GDDM-02-1828)

Figure 39 Profil stratigraphique du sondage GA1-1098, zone 2 du secteur B (21-GDDM-02-1828)

Figure 40 Profil stratigraphique du sondage GA1-1101, zone 1 du secteur B à proximité (21-GDDM-02-1837)

4.5.3 Secteur B, zones 3 et 4

Les zones 3 et 4 (carte 7) sont situées à l'emplacement des anciens aménagements de l'aéroport avant les travaux des années 1990 (voir carte 7 et figures 29 et 30). La séquence stratigraphique observée dans ces deux zones est la même, soit un humus reposant sur un gravier compact qui, lui, repose sur l'horizon C (figure 42). Parfois, un mince horizon B était présent sous le gravier.

Faits intéressants sur ces zones : les observations issues de l'inspection visuelle ont permis l'identification d'au moins deux aires de forme rectangulaire où la végétation semblait différente, ce qui pourrait indiquer que des structures ou des petits bâtiments s'y trouvaient (figures 43 et 44). Les sondages effectués dans ces aires n'ont pas révélé de changement dans la séquence stratigraphique, ce qui laisse croire que ces structures ou ces petits bâtiments n'étaient pas munis de fondation, mais qu'ils reposaient sur la surface ou sur des blocs. Des fragments de blocs de béton étaient également visibles dans les axes de ces aires. Dans la zone 4 (sondage GA5-516), une pièce de bois de type 2 po sur 4 po a été observée dans le gravier, ce qui a également confirmé son origine anthropique (figure 45).

Il importe également de souligner la présence de fils enfouis en périphérie de ces deux zones et la présence d'un puits. Ces éléments témoignent de la perturbation du secteur.

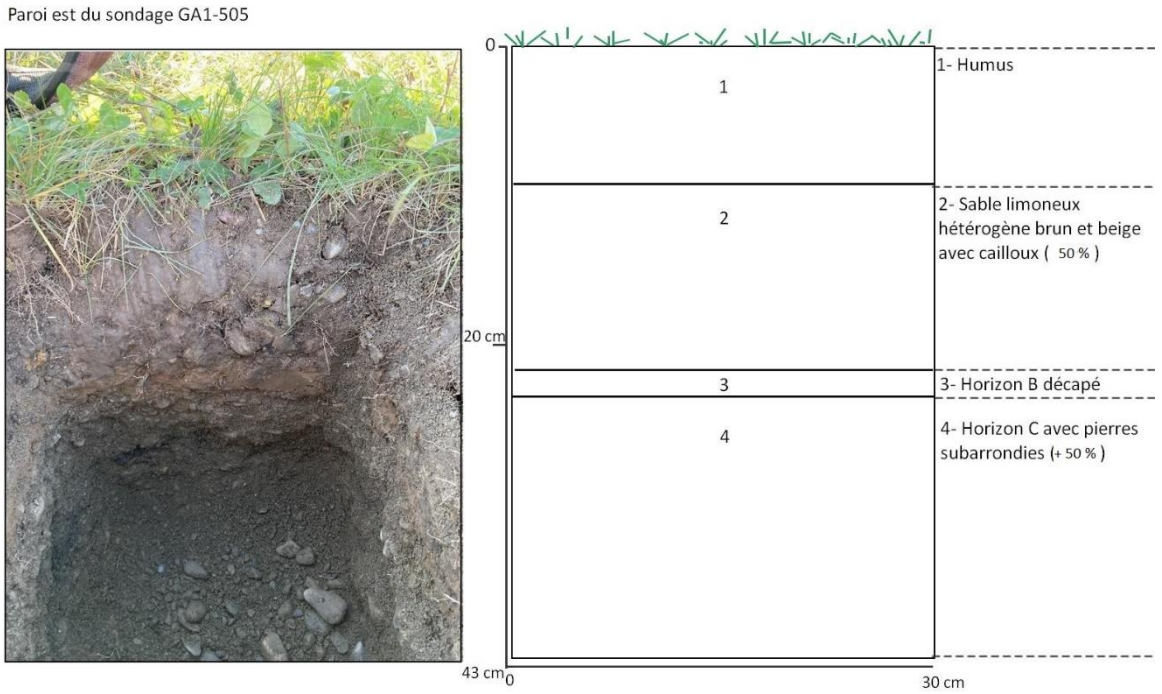


Figure 41 Profil stratigraphique du sondage GA1-505, zone 3 du secteur B (21-GDDM-02-5087)

Figure 42 Possible empreinte de bâtiment, zone 3 du secteur B (21-GDDM-02-4509)

Figure 43 Autre possible empreinte de bâtiment dans la zone 3 du secteur B (21-GDDM-02-4512)

Figure 44 Pièce de bois dans le remblai de gravier, sondage GA5-516 (21-GDDM-02-5100)

4.5.4 Secteur B, zones 5 et 6

Les zones 5 et 6 (carte 7) du secteur B sont situées dans la portion nord-est de la zone d'intervention. Elles sont également au nord d'une importante tranchée de drainage (2 m de profondeur) orientée est-ouest et parallèle à la piste d'atterrissage. Une portion de ces deux zones a été exclue en raison de la présence d'eau à la surface et de la proximité avec la clôture (figure 45). Des terriers ont été aperçus dans la zone 5 et la position des sondages visait à éviter ces perturbations. La topographie est également plus irrégulière que du côté sud de la zone d'intervention (figure 46). La séquence observée dans ces deux zones est la même, soit un humus qui recouvre un labour ou un déblai (le faible taux de matière organique laisse planer le doute), à la suite duquel un horizon alluvial Ae est parfois présent, suivi de l'horizon B. L'horizon C détonne toutefois des autres zones d'intervention, puisque les pierres de schiste rouge sont de très grande taille et parfois « posées » à la verticale. Il pourrait s'agir du roc fracturé à travers duquel le sol s'est introduit (figure 47). Une profondeur maximale de 0,25 m a été atteinte dans la majorité des sondages réalisés dans ces deux zones.

Figure 45 Eau en surface dans la zone 5 du secteur B, vue vers l'est (21-GDDM-02-4539)

Figure 46 Topographie générale des zones 5 du secteur B, vue vers l'ouest (21-GDDM-02-4535)

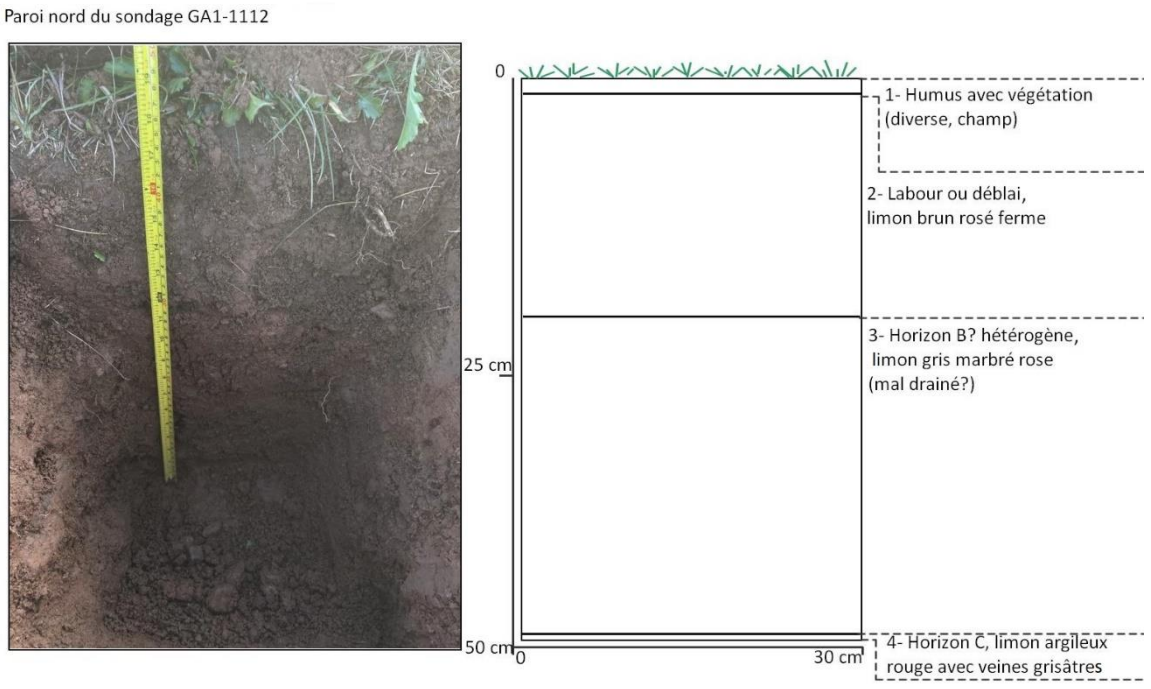


Figure 47 Profil stratigraphique de la paroi nord du sondage GA1-1112, zone 5 (21-GDDM-02-1846)

4.6 Conclusion et recommandations

L'inventaire archéologique préventif réalisé à l'aéroport de Bonaventure (154-19-0478) a permis de documenter les nombreuses perturbations du site, surtout à la suite des travaux d'aménagement effectués dans les années 1990. Malgré quelques observations de nature culturelle dans la zone 1 pouvant être associées à la présence d'une ferme avant ces travaux majeurs, aucune ressource archéologique d'intérêt n'a été mise au jour. Pour cette raison, les travaux projetés par le ministère des Transports peuvent être réalisés sans expertise archéologique supplémentaire.

5. PROJET : AUTOROUTE 85, TRONÇON 4 (154-14-0867-4)

Le relevé archéologique spécifique effectué le 17 novembre 2021 dans le cadre du projet de construction du tronçon 4 de l'autoroute 85, à Saint-Honoré-de-Témiscouata, dans la MRC de Témiscouata, fait suite aux hypothèses soulevées au terme des travaux d'inventaire archéologique préventif réalisés en 2020 (Groupe DDM, 2021b). Puisqu'il s'agit d'un relevé spécifique d'une ressource spécifique, le survol de l'occupation historique présenté visera précisément cette ressource (cartes 8 et 9).

5.1 Le chemin de fer du Témiscouata et les structures ferroviaires[3]

Ce n'est pas sans heurts que la construction d'une ligne ferroviaire, reliant Edmunston, au Nouveau-Brunswick, à Québec, est décidée à la Chambre des communes le 20 mars 1881 (Montreal Herald, 1881). La construction de ce tronçon de voie ferrée, devant être mise en œuvre par la *New Brunswick Railway Company*, allait permettre de sauver une distance de 388 milles (624 km) entre Saint John et Québec, soit 200 milles (321 km) de moins que la distance nécessaire via l'Intercolonial, construit quelques années auparavant (Montreal Herald, 1881). Le nouveau tronçon, construit entre Edmunston et Rivière-du-Loup dès 1886, est en activité dès 1889 (Ruralys, 2020), soit huit années après l'annonce des travaux. Il existe très peu de documents contemporains à la construction de ce tronçon qui illustrent son tracé.

La création de cette nouvelle voie de transport génèrera une effervescence économique et démographique dans les localités des « Pays d'en bas »[4]. Des gares ou stations, parfois accompagnées de bureaux de poste et de télégraphe, de même que des bâtiments associés à l'industrie forestière pour l'entreposage des matériaux avant leur transport à destination, forment un nouveau type de noyau industriel autour des infrastructures ferroviaires. Il serait possible de lui attribuer le titre de « proto quartier industriel ».

[3] Résumé du contenu du rapport : GROUPE DDM, 2021a. *Inventaire archéologique en prévision de la construction de l'autoroute 85 à Saint-Honoré-de-Témiscouata, Bas-Saint-Laurent (Phase III, tronçon 5) – Numéro de dossier : 6521-15-FA05*. Rapport présenté à Tetra Tech inc. et au ministère des Transports, Direction de l'environnement, Direction générale du Bas-Saint-Laurent–Gaspésie–Îles-de-la-Madeleine, 105 p. + annexes.

[4] Cette nomination apparait dans la documentation touristique de la première moitié du XX^{e} siècle.

Transports Québec

GROUPE DDM

Travaux de construction de l'autoroute 85,
Saint-Honoré-de-Témiscouata et
Saint-Hubert-de-Rivière-du-Loup, Phase 3, Tronçon 4
Relevés archéologiques 2021

Localisation générale de la zone d'intervention archéologique

- Zone d'étude théorique
- Zone d'intervention archéologique
- Zone d'information archéologique

Sources :

Base : BDGA, 1/50 000, MRNF Québec

Projet : 19-1396-6
Fichier : 19-1396-6_C8_Temiscouata_2022-02-02.mxd

km 0 1 2 3 4 5 km

Projection MTM, fuseau 5, NAD83 (SCRS)

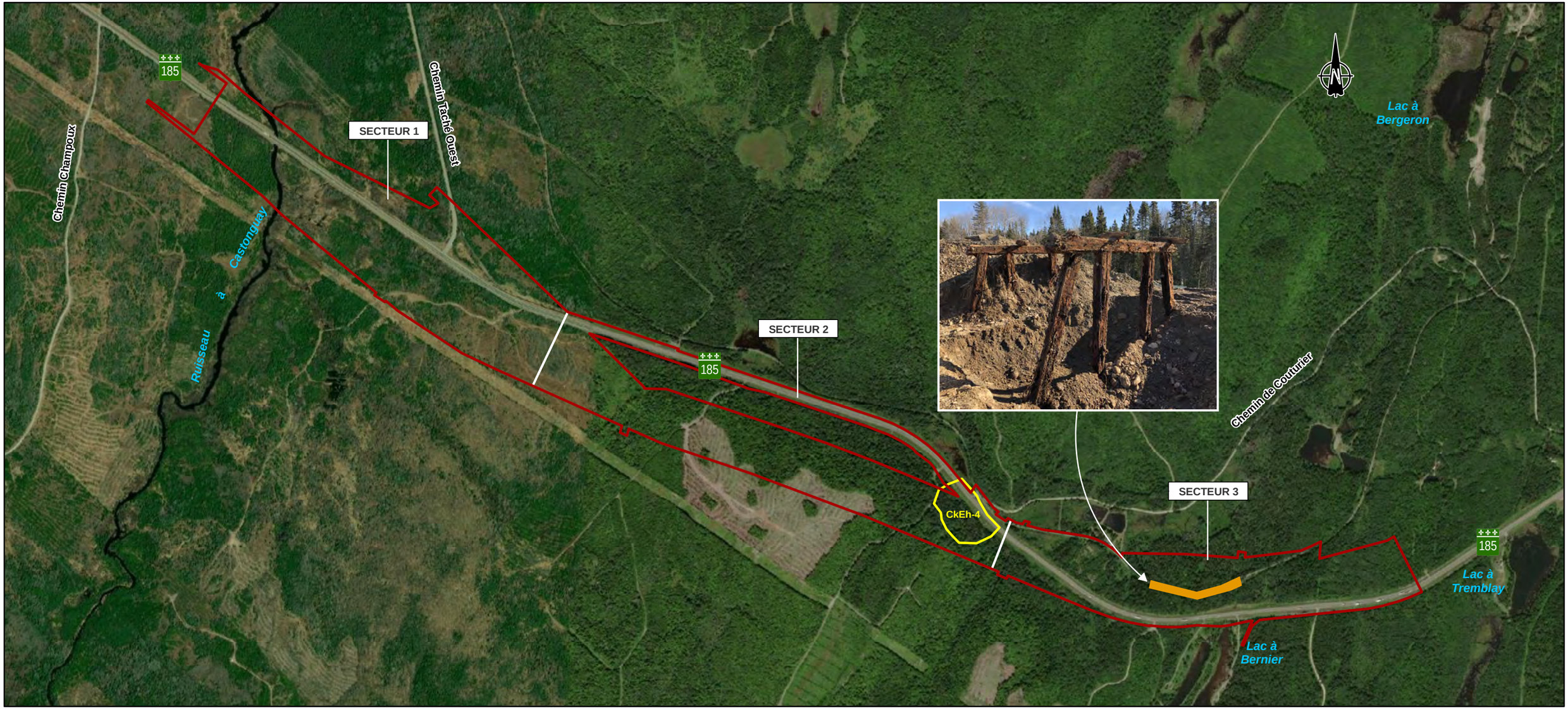
Février 2022 | **Carte 8**

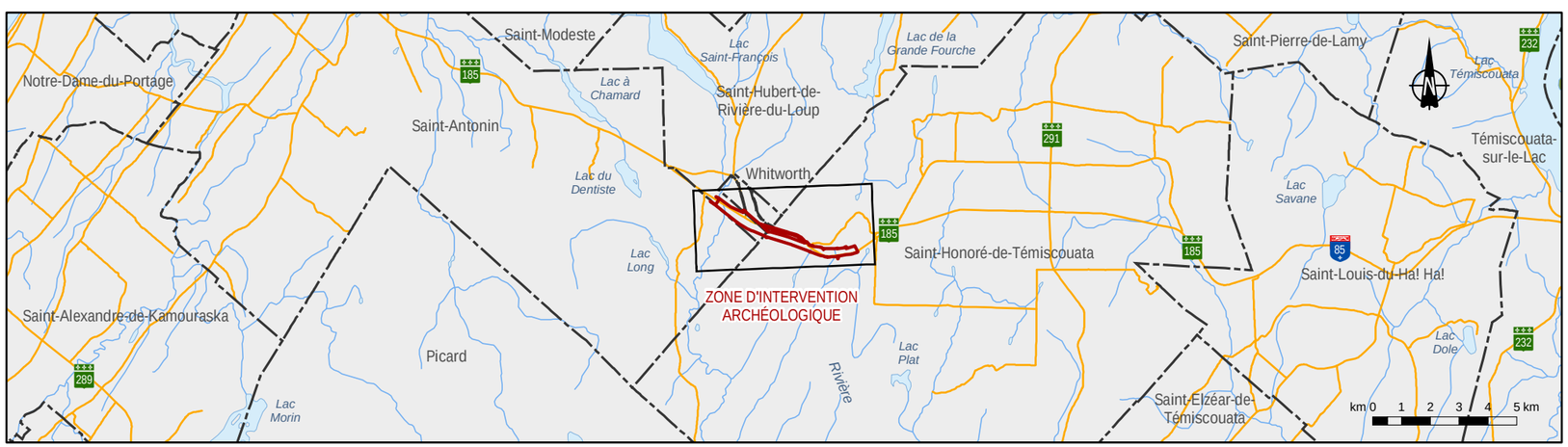
Saint-Arsène
Saint-Épiphane
Saint-François-Xavier-de-Viger
Saint-Cyprien
Rivière-du-Loup
Saint-Modeste
Saint-Hubert-de-Rivière-du-Loup
Saint-Pierre-de-Lamy
Notre-Dame-du-Portage
Saint-Antonin
Whitworth
Témiscouata-sur-le-Lac
Saint-Alexandre-de-Kamouraska
Saint-Honoré-de-Témiscouata
Saint-Louis-du-Ha! Ha!
Picard
Pohénégamook
Saint-Elzéar-de-Témiscouata
Saint-Joseph-de-Kamouraska
Saint-Eusèbe

Lac Grandmaison
Lac Chez Josaphat
Lac Saint-Hubert
Lac Pouliac
Lac Blondeau
Lac Pointu
Lac Rond
Lac Hickson
Lac Saint-François
Lac de la Grande Fourche
Lac Plat
Lac Fin
Lac Sload
Lac à Chamard
Lac du Dentiste
Lac Long
Lac Savane
Lac Témiscouata
Lac Dole
Lac des Cèdres
Lac à Foin
Lac Morin
Lac Léon
Rivière du Loup

Pintal, 2005
Dumais, 1983a
Pintal, 1999
Archéo-Mamu, 2019a
Patrimoine experts, 2000n
Groupe DDM, 2020
Archéo-Mamu, 2019a
Laforte 1994
Archéo-Mamu, 2018e
Archéo-Mamu, 2018f
Proulx, 1973
Patrimoine experts, 2000n
Groupe DDM, 2020
Ethnoscop, 2020
Patrimoine experts, 2000n
Patrimoine experts, 2000n
Dumais, 1983a
Dumais, 1983a
Dumais, 1983a
Dumais, 1983a
Dumais, 1983a
Dumais, 1983a
Dumais, 1983a
Dumais, 1983a
Dumais, 1983a
Subarctique, 2017c
Artefactuel, 2012e

69°30' 69°20' 69°10'
47°50' 47°45' 47°40' 47°35'





Zone d'intervention archéologique

Secteur archéologique

Nouveau site archéologique

Relevé archéologique spécifique (ancien pont ferroviaire)

Transports Québec

GROUPE DDM

Travaux de construction de l'autoroute 85,
Saint-Honoré-de-Témiscouata et
Saint-Hubert-de-Rivière-du-Loup, Phase 3, Tronçon 4
Inventaires archéologiques 2021

Localisation de la zone d'intervention archéologique et du relevé archéologique spécifique

Sources :

Base : BDGA, 1/250 000, MRNF Québec
Photographie aérienne : © Gouvernement du Québec,MERN Québec, 2016

Projet : 19-1396-4
Fichier : 19-1396-6_C9_Temiscouata_2022-02-02.mxd

m 0 100 200 300 400 500 m

Projection MTM, fuseau 7, NAD83 (SCRS)

Février 2022

Carte 9

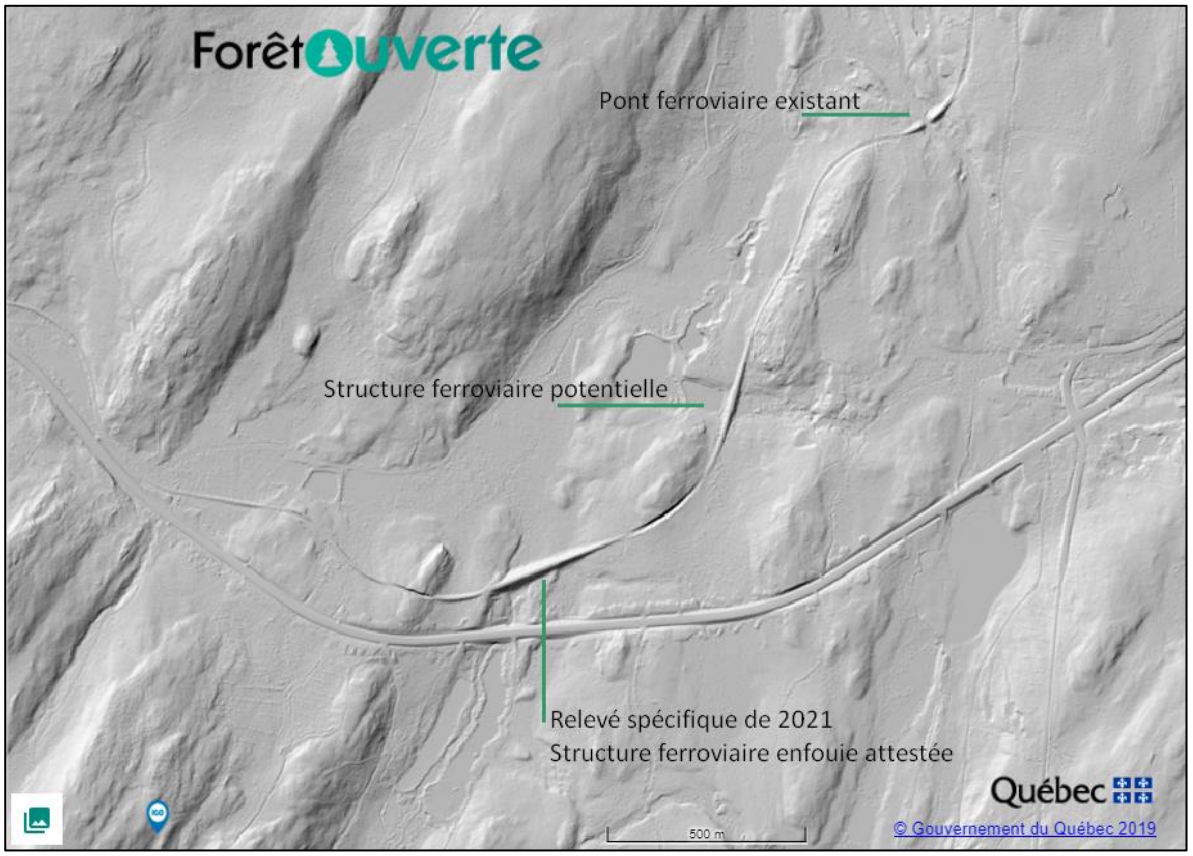
C'est le cas à Saint-Honoré-de-Témiscouata, dans l'ancien canton d'Armand, dans le comté de Témiscouata, où le petit hameau Couturier se développe au sud-ouest du noyau villageois principal, à proximité du chemin de fer (Ruralys, 2020). Dans ce secteur précis du passage du *Temiscouata Railway*, la topographie est généralement vallonnée et sillonnée d'une quantité de ruisseaux et de rivières. Ces éléments du paysage ont occasionné la construction de ponts ferroviaires ou ont dû être tout simplement évités par les constructeurs de voie ferrée.

Très peu d'ouvrages sont disponibles concernant les modes de construction des ponts à tréteaux au XIX^{e} siècle. Encore moins d'ouvrages ou d'études ont été réalisés en lien avec ces structures dans les dernières années, sans doute en raison de leur âge « récent », de leur réaffectation pour d'autres fins (sentier, piste cyclable, piste de véhicules récréatifs), voire de leur absence dans les paysages consommés pour des fins touristiques. Pourtant, il existe sur la Toile un nombre impressionnant de photographies récentes de ces structures.

5.2 Retour sur l'hypothèse formulée[5]

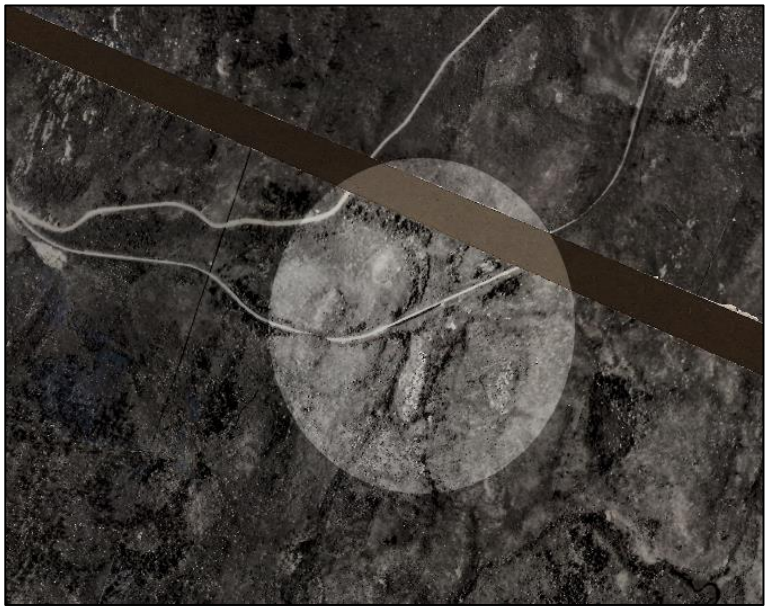
Le relevé du lidar indique la présence d'un talus imposant qui suit la trajectoire de l'ancienne voie ferrée (figure 48). Ce talus, comme d'autres dans ce tracé, possède une forme relativement similaire à celui observé à l'approche d'un pont ferroviaire existant dans le secteur du tronçon 5 du projet de reconstruction de l'autoroute 85 (figure 48). La similarité entre les caractéristiques de ces talus a mené les archéologues du ministère des Transports à formuler l'hypothèse selon laquelle une structure ferroviaire pouvait y être enfouie : une hypothèse soutenue notamment par la photographie aérienne de 1929 de la Compagnie aérienne franco-canadienne qui montre ce qui semble être un pont ferroviaire d'une taille substantielle suivant la trajectoire de l'actuel sentier linéaire du Petit-Témis (figure 49). Cette hypothèse n'avait toutefois pas été retenue en raison de l'absence de bois dans les nombreux forages réalisés.

[5] Tiré intégralement du rapport GROUPE DDM, 2021b. *Inventaire archéologique préalable à la construction de l'autoroute 85 à Saint-Hubert-de-Rivière-du-Loup et Saint-Honoré-de-Témiscouata, Bas-Saint-Laurent. Phase III, tronçon 4*. Rapport présenté au consortium Stantec et CIMA+ et au ministère des Transports du Québec, 72 p. et annexes.



Source : Forêt Ouverte du gouvernement du Québec

Figure 48 Extrait annoté de l'imagerie du lidar (relief ombré)



Source : Compagnie aérienne franco-canadienne, mosaïque planche 73-1

Figure 49 Possible pont ferroviaire dans le secteur du talus du tronçon 4, vers 1929

La principale différence entre les deux talus est que celui du tronçon 4 est plein, c'est-à-dire qu'il ne semble pas être interrompu pour la traversée de l'anomalie topographique existante ou en raison de la présence d'une voie de circulation. Il était donc possible de croire que la dépression visible à la figure 50 ait été comblée. Effectivement, en ciblant davantage la perspective sur ce présumé pont ferroviaire, il est possible de constater qu'il semble y avoir un remblai qui détonne de la topographie existante, et ce, malgré la faible qualité de l'image (figure 51). Il est également possible d'y voir, malgré tout, une différence d'élévation entre les rails et le remblai, ce qui laisse croire qu'un pont ferroviaire ou une infrastructure ouverte s'y trouvait.

Figure 50 Détail de la figure 49

Il est aussi intéressant de constater que l'apparence générale de l'ensemble est différente en 1948 : la topographie parait beaucoup plus uniforme et une nouvelle végétation a pris place (figure 51). Cette différence entre les deux photographies aériennes et la présence d'un remblai tendent à indiquer que l'évènement de comblement était entamé dès 1929, soit plus d'une trentaine d'années après la construction de la voie ferrée vers 1886 (Ruralys, 2020), et complété en 1948.

Cette pratique de remblaiement n'est pas exceptionnelle. Plusieurs ponts ferroviaires à l'échelle du Canada ont été enfouis de cette façon sans être démantelés (figures 52 et 53). Elle permet de consolider l'infrastructure et de conserver les rails sans avoir à créer un tracé temporaire. Ce remblaiement explique également la forme continue du talus visible sur l'imagerie du lidar et suggère que l'infrastructure pourrait être enfouie. Cette technique permettrait aussi d'assurer la stabilité du remblai et une compaction naturelle suffisante des sols pour assurer le passage des convois ferroviaires sur une longue période.

Source : Photothèque nationale de l'air, A11660_364

Figure 51 Détail d'une photographie aérienne de 1948 sur laquelle il est possible de voir le paysage transformé dans le secteur du talus

Source : photographie intitulée « *Tunnel and graded sidings on Lake Superior Branch of Grand Trunk Pacific Railway* », CSTMC/CN Collection, no CN002445

Figure 52 Comblement d'un pont ferroviaire en cours, vers 1915

Source : photographie intitulée « *Using Canadian National Railway dump cars to fill in a wooden trestle bridge* », datation indéterminée, CSTMC/CN Collection, no CN002952

Figure 53 Comblement d'un pont ferroviaire à l'aide de wagons remplis de sable, Mountain Park, Alberta

5.3 Relevé spécifique de 2021

La découverte de tréteaux ensevelis (figures 54 à 59) et de pièces de bois dans le talus de l'actuel sentier linéaire du Petit-Témis a nécessité la réalisation de relevés spécifiques partiels. Le mandat comprenait notamment le dégagement mécanique de deux tréteaux et leur description. Ainsi, des croquis de l'assemblage ont été réalisés, de même qu'un relevé photographique et un relevé d'arpentage.

Figure 54 Tréteau ouest en cours de dégagement, vue vers le nord-est (21-GDDM-02-4857)

Note : notez les pièces croisées.

Figure 55 Dégagement entre les deux tréteaux, vue en plongée vers l'ouest (21-GDDM-02-4860)

Figure 56 Les deux tréteaux au terme du dégagement, vue vers le sud-est (21-GDDM-02-4874)

Figure 57 Alignement des tréteaux, vue vers l'est (21-GDDM-02-4876)

Figure 58 Détail de la partie inférieure de la pile nord du tréteau ouest (21-GDDM-02-4878)

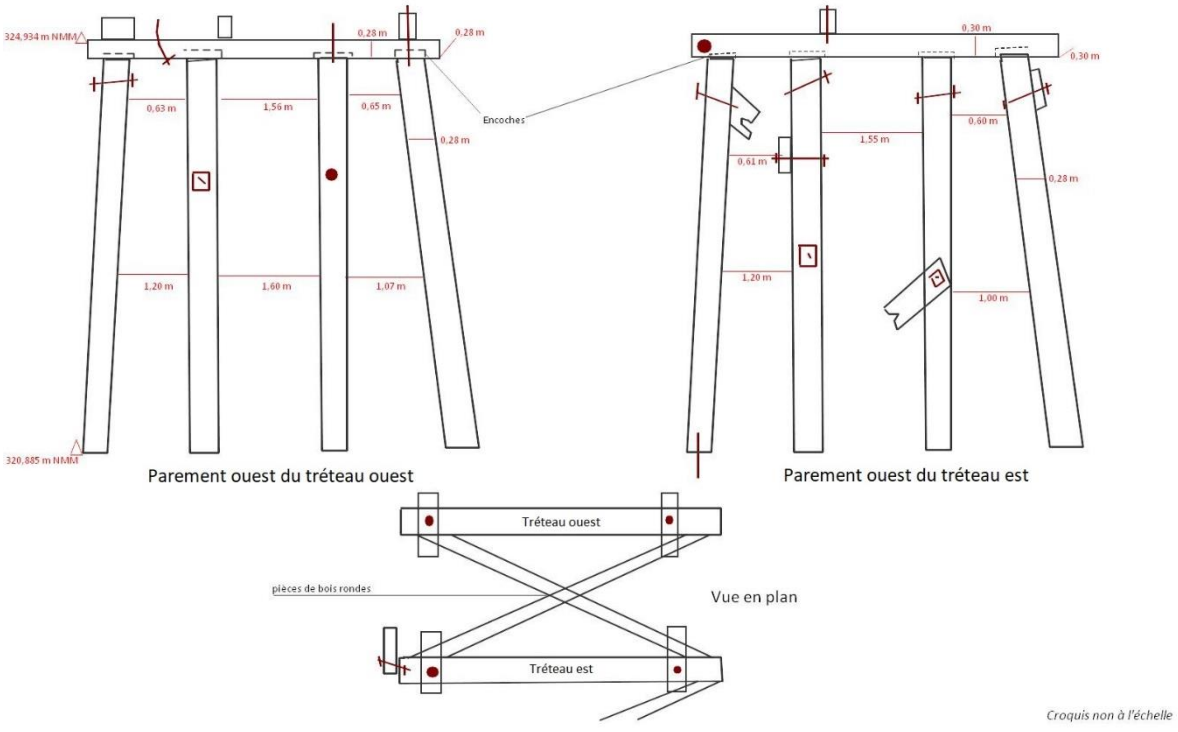


Figure 59 Croquis des assemblages, non à l'échelle

5.3.2 Discussion

Les pièces de bois présentaient un état de décomposition relativement avancé. Elles se maintenaient en place grâce au remblai de sable et de gravier ferme à compact qui les recouvrait. Les pièces formant les tréteaux étaient équarries et similaires en dimension et en coupe, soit en moyenne 0,28 m ou 11 po. Les pièces de bois de contreventement obliques prenaient la forme de planches de 2 ½ po d'épaisseur sur une largeur moyenne de 0,20 m ou 8 po, à l'exception des pièces de contreventement croisées entre les tréteaux qui étaient plutôt des pièces de bois non équarries (figures 55 et 59). Les boulons de serrage observés étaient de la même nature, soit une tige filetée insérée retenue par des plaques carrées ou rondes et des boulons (voir figure 58). L'absence de tablier laisse présager que la portion supérieure de la structure a été amputée, peut-être au moment de l'aménagement du sentier linéaire, ce qui pourrait également expliquer l'absence de bois dans les forages réalisés lors des évaluations géotechniques et environnementales. Toutefois, les pièces de bois résiduelles sur les tréteaux confirment que ce tablier était bien présent initialement.

Deux indices permettent aussi de croire que la structure se poursuit au-delà de la limite inférieure d'excavation. La présence d'une tige verticale à la base de la pile nord du tréteau ouest (figure 58) et de bois en fond d'excavation (figure 60) signale l'existence d'au moins un autre niveau. Plus encore, il est possible d'estimer, en observant la hauteur du talus par rapport à l'élévation naturelle du terrain, qu'au moins trois autres niveaux (si la hauteur d'un niveau est de 4 m, soit la longueur de la pile nord du tréteau ouest) pourraient être ensevelis (figure 61).

Figure 60 Bois en fond d'excavation près de la pile nord du tréteau ouest, vue vers le sud-ouest (21-GDDM-02-4881)

Figure 61 Vue vers le sud à partir du talus du sentier linéaire en direction de la route 185 (21-GDDM-02-4846)

Bien qu'il existe peu de renseignements sur cette pratique d'ensevelissement d'une structure ferroviaire à tréteau, il serait surprenant que celle qui a été mise au jour dans le talus du sentier linéaire ait été conçue pour ne pas être enfouie. Il s'agit évidemment d'une hypothèse qui mériterait de faire l'objet d'une recherche supplémentaire. Le nombre et la qualité des contreventements ainsi que la taille des pièces de bois ne semblent pas suffisants pour résister au passage et au poids lourd des véhicules ferroviaires sur une longue période de temps en l'absence du remblai.

5.4 Conclusion et recommandations

En regard des informations recueillies durant le relevé spécifique réalisé dans le cadre du projet de construction de l'autoroute 85 à Saint-Honoré-de-Témiscouata (154-14-0867-4) et de la présence confirmée de vestiges toujours enfouis d'une structure ferroviaire, il est recommandé qu'un code Borden soit attribué à cette découverte qui témoigne d'une pratique qui n'a pas encore été documentée à ce jour sur le territoire québécois.

Il est également recommandé de faire un suivi des travaux qui pourraient toucher le sentier linéaire du Petit-Témis dans les secteurs où des talus pourraient cacher d'autres structures associées au réseau ferroviaire (voir exemple figure 48). De plus, tous talus ferroviaires similaires à celui expertisé devraient être considérés comme ayant été aménagés pour l'enfouissement d'une structure. L'étude et la découverte d'une structure similaire en meilleur état pourraient permettre l'identification de l'essence de bois et d'une pratique normalisée à l'échelle fédérale, nationale ou régionale.

Une étude spécifique ou synthèse sur les différentes structures ferroviaires québécoises et leur nature serait également une contribution scientifique et patrimoniale importante, autant en ce qui concerne les manifestations archéologiques potentielles, mais aussi les savoir-faire et les adaptations locales.

CONCLUSION

Les trois interventions archéologiques exposées dans ce rapport étaient motivées par l'existence d'un potentiel archéologique évalué en amont par le ministère des Transports du Québec ou par les recommandations formulées lors d'interventions antérieures.

Le projet d'inventaire archéologique préventif à Chandler, dans la MRC du Rocher-Percé (154-16-0443), a permis d'écarter tout potentiel archéologique en raison de la présence de milieux humides. L'adaptation de la méthodologie à la réalité terrain, notamment l'utilisation de la tarière manuelle, a favorisé l'optimisation de l'intervention dans le respect des objectifs fixés pour cette dernière. Les travaux projetés peuvent donc être réalisés sans expertise archéologique supplémentaire.

Le projet d'inventaire archéologique préventif à l'aéroport de Bonaventure, dans la MRC éponyme (154-19-0478), complémente les interventions antérieures et permet de conclure que le potentiel archéologique de l'aire d'intervention est de faible à nul. Bien que des éléments culturels, notamment un labour, aient pu être observés, aucune ressource d'intérêt archéologique n'a été identifiée. Pour ces raisons, les travaux projetés peuvent être menés sans expertise archéologique supplémentaire.

Le relevé spécifique réalisé à la suite de la découverte d'une structure ferroviaire enfouie dans le cadre du projet de construction de l'autoroute 85 à Saint-Honoré-de-Témiscouata, dans la MRC de Témiscouata (154-14-0867-4), a permis de confirmer l'hypothèse formulée à l'issue de l'inventaire préventif de 2020 (Groupe DDM, 2021b). Puisque la profondeur des excavations ne devait pas excéder celle atteinte durant le relevé spécifique, la poursuite des travaux a été autorisée sans expertise supplémentaire. Toutefois, considérant la forte probabilité qu'il subsiste des vestiges enfouis dans l'aire d'intervention, il est recommandé qu'un code Borden soit attribué à la découverte et qu'un suivi des travaux soit fait si des modifications sont apportées au sentier linéaire du Petit-Témis.

BIBLIOGRAPHIE

BAZOGES, A. et coll.
2014 Identification et délimitation des milieux humides du Québec méridional. Ministère de l'Environnement et de la Lutte contre les chanchements climatiques, Direction de l'écologie et de la conservation et Direction des politiques de l'eau, 64 p. + annexes.

BURKE, Adrian. L.,
2009 L'archéologie des Malécites : passé, présent et futur, *Recherches amérindiennes au Québec*, vol. 39, n° 3, pp. 7-24.

CHALIFOUX, É., A. L. BURKE et C. CHAPDELAINE
1998 La préhistoire du Témiscouata. Occupations amérindiennes dans la haute Vallée de Wolastokuk. *Recherches amérindiennes au Québec. Paléo-Québec*, n° 26.

DESROSIERS, M.
2011 Contribution de la géographie et de la modélisation prédictive à une étude de potentiel archéologique préhistorique en Gaspésie. Mémoire de maîtrise, département de géographie. Université du Québec à Rimouski, 207 pages.

DUVAL, Michel
1971 Compte rendu de la prospection de l'est de la péninsule gaspésienne, années 1969 - 1971. Rapport inédit, 103 pages.

DYKE, A.S., A. MOORE ET L. ROBERTSON
2003 Deglaciation of North America. Geological Survey of Canada Open File 1547. Natural Resources Canada, Ottawa.

ETHNOSCOP
2012 Poste Duchesnay et ligne d'alimentation. Étude de potentiel archéologique. Rapport soumis à Hydro-Québec.

GROUPE DDM
2021a Inventaire archéologique en prévision de la construction de l'autoroute 85 à Saint-Honoré-de-Témiscouata, Bas-Saint-Laurent (Phase III, tronçon 5) – Numéro de dossier : 6521-15-FA05. Rapport présenté à Tetra Tech inc. et au ministère des Transports, Direction de l'environnement, Direction générale du Bas-Saint-Laurent–Gaspésie–Îles-de-la-Madeleine, 105 p. + annexes.

GROUPE DDM
2021b Inventaire archéologique préalable à la construction de l'autoroute 85 à Saint-Hubert-de-Rivière-du-Loup et Saint-Honoré-de-Témiscouata, Bas-Saint-Laurent. Phase III, tronçon 4. Rapport présenté au consortium Stantec et CIMA+ et au ministère des Transports du Québec, 72 p. et annexes.

LAFORTE, E.
1994 Inventaires archéologiques Bas-Saint-Laurent/Gaspésie Saguenay/Lac-Saint-Jean. Ministère des Transports du Québec.

LEE, D.
1972 Les Français en Gaspésie, 1534-1760. *Cahiers d'archéologie et d'histoire* - no 3, Services des lieux historiques nationaux, Ottawa, pp. 26-79.

MAGNAN, H.
1925 Dictionnaire historique et géographique des paroisses, missions et municipalités de la Province de Québec, p.585.

MARSHALL, I.
1986 Le canot de haute mer des Micmacs. *Recherches amérindiennes au Québec* (éd.), vol. 5 : Les Micmacs et la mer, Montréal, pp. 29-48.

MARTIJN, Ch.
1997 Notes préliminaires. Découvertes préhistoriques en Gaspésie méridionale entre Listuguj (Restigouche) et Percé. Rapport inédit. 24 p.

MONTREAL HERALD
1881 Montreal Herald and daily commercial gazette (March 21 1881). Vol. LXXIII, n° 68.

NADON, P.
1985 L'île Beau Séjour sous les De Bellefeuille. Rapport inédit, 35 pages.

PELLETIER, T.S.
2015 Évaluation archéologique des espaces côtiers de l'île Beauséjour (DbDe-6) et de la rive de la péninsule de Pabos Mills (DbDe-5), Chandler. Corporation du Bourg de Pabos, 129 pages.

PINTAL, J.-Y.
1998 Inventaires archéologiques. Directions Bas-Saint-Laurent–Gaspésie–Îles-de-la-Madeleine, Saguenay – Lac-Saint-Jean, Côte-Nord. Ministère des Transports du Québec, 223 p.

PINTAL, J.-Y.
1999 Inventaires archéologiques. Directions Bas-Saint-Laurent–Gaspésie–Îles-de-la-Madeleine. Ministère des Transports du Québec, 2 volumes.

PINTAL, J.-Y.
2002 De la nature des occupations paléoindiennes à l'embouchure de la rivière Chaudière. *Recherches Amérindiennes au Québec*, vol. 32, n° 3, pp. 41-54.

PINTAL, J.-Y.
2013 Étude de potentiel et inventaire archéologique, Forêt du Massif, Petite-Rivière-Saint-François. Rapport remis à la MRC de Charlevoix et à la CRÉ de la Capitale-Nationale.

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

RESSOURCES INTERNET

Association de gestion halieutique autochtone Mi'gmaq et Malécite
http://atlas.aghamm.ca/

Bibliothèque et Archives nationales du Québec (BAnQ), consultée de décembre 2021 à janvier 2022
https://numerique.banq.qc.ca/

Bibliothèque numérique en archéologie de l'ISAQ, page consultée en décembre 2021 et janvier 2022
Ouverture de session · Bibliothèque numérique en archéologie (gouv.qc.ca)

Forêt Ouverte, gouvernement du Québec, site consulté en janvier et février 2022
https://www.foretouverte.gouv.qc.ca/

Institut de recherche et de développement en agroenvironnement (IRDA), consulté en février 2022
https://www.irda.qc.ca/fr/

Musée acadien du Québec à Bonaventure, consulté en février 2022
https://museeacadien.com/

Portail du ministère de la Sécurité publique du Québec, page consultée décembre 2021
Portail MSP (gouv.qc.ca)

ANNEXE 1

Registre des photographies et planches contact, route 132, Chandler (154-16-0443)

21-GDDM-02-1859

21-GDDM-02-1860

21-GDDM-02-1861

21-GDDM-02-1862

21-GDDM-02-1863

21-GDDM-02-1864

21-GDDM-02-1865

21-GDDM-02-1866

21-GDDM-02-1867

21-GDDM-02-1868

21-GDDM-02-1869

21-GDDM-02-1870

21-GDDM-02-1871

21-GDDM-02-1872

21-GDDM-02-1873

21-GDDM-02-1874

21-GDDM-02-1875

21-GDDM-02-1876

21-GDDM-02-1877

21-GDDM-02-1878

21-GDDM-02-1879

21-GDDM-02-1880

21-GDDM-02-1881

21-GDDM-02-1882

21-GDDM-02-1883

21-GDDM-02-1884

21-GDDM-02-1885

21-GDDM-02-1886

21-GDDM-02-1887

21-GDDM-02-1888

21-GDDM-02-1889

21-GDDM-02-1890

21-GDDM-02-1891

21-GDDM-02-1892

21-GDDM-02-1893

21-GDDM-02-1894

21-GDDM-02-1895

21-GDDM-02-1896

21-GDDM-02-1897

21-GDDM-02-1899

21-GDDM-02-1900

21-GDDM-02-1901

21-GDDM-02-1902

21-GDDM-02-1903

21-GDDM-02-1904

21-GDDM-02-1905

21-GDDM-02-1906

21-GDDM-02-1907

21-GDDM-02-1908

21-GDDM-02-1909

21-GDDM-02-1910

21-GDDM-02-1911

21-GDDM-02-1912

21-GDDM-02-1916

21-GDDM-02-1917

21-GDDM-02-1919

21-GDDM-02-1920

21-GDDM-02-1921

21-GDDM-02-1922

21-GDDM-02-4553

21-GDDM-02-4554

21-GDDM-02-4555

21-GDDM-02-4556

21-GDDM-02-4557

21-GDDM-02-4558

21-GDDM-02-4585

21-GDDM-02-4586

21-GDDM-02-4587

21-GDDM-02-4588

21-GDDM-02-4589

21-GDDM-02-4591

21-GDDM-02-4592

21-GDDM-02-4593

21-GDDM-02-4594

21-GDDM-02-4595

21-GDDM-02-4596

21-GDDM-02-4597

21-GDDM-02-4599

21-GDDM-02-4600

21-GDDM-02-4601

21-GDDM-02-4602

21-GDDM-02-4603

21-GDDM-02-4604

21-GDDM-02-4605

21-GDDM-02-4606

21-GDDM-02-4607

21-GDDM-02-4608

21-GDDM-02-4609

21-GDDM-02-4610

21-GDDM-02-4611

21-GDDM-02-4612

21-GDDM-02-4613

21-GDDM-02-4614

21-GDDM-02-4615

21-GDDM-02-4616

21-GDDM-02-4617

21-GDDM-02-4618

21-GDDM-02-4619

21-GDDM-02-4624

21-GDDM-02-4625

21-GDDM-02-4626

21-GDDM-02-4627

21-GDDM-02-4628

21-GDDM-02-4629

21-GDDM-02-4630

21-GDDM-02-4631

21-GDDM-02-4632

21-GDDM-02-4633

21-GDDM-02-4634

21-GDDM-02-4635

21-GDDM-02-4636

21-GDDM-02-4637

21-GDDM-02-4638

21-GDDM-02-4639

21-GDDM-02-4640

21-GDDM-02-4643

21-GDDM-02-5113

21-GDDM-02-5114

21-GDDM-02-5115

21-GDDM-02-5116

21-GDDM-02-5117

21-GDDM-02-5118

21-GDDM-02-5119

21-GDDM-02-5120

21-GDDM-02-5121

21-GDDM-02-5122

21-GDDM-02-5123

21-GDDM-02-5124

Projet : route 132, Chandler

Tronçon (nom et numéro) :

154-16-0443

Permis de recherche archéologique :

21-GDDM-02

nord magnétique (boussole)

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

No d'appareil : NR-GA1

No de cliché	Projet	Zone	Description	Orientation	Date
21-GDDM-02-1859	154-16-0443	Zone 2	Début de la zone 2 en bas de talus de la zone 1	SE	4 nov. 2021
21-GDDM-02-1860	154-16-0443	Zone 2	Environnement, milieu humide, végétation	SE	4 nov. 2021
21-GDDM-02-1861	154-16-0443	Zone 2	Environnement, milieu humide, végétation	E	4 nov. 2021
21-GDDM-02-1862	154-16-0443	Zone 2	Environnement, milieu humide, végétation	E	4 nov. 2021
21-GDDM-02-1863	154-16-0443	Zone 2	Environnement, milieu humide, végétation	SE	4 nov. 2021
21-GDDM-02-1864	154-16-0443	Zone 2	Environnement, milieu humide, végétation	SE	4 nov. 2021
21-GDDM-02-1865	154-16-0443	Zone 2	Environnement, milieu humide, végétation	E	4 nov. 2021
21-GDDM-02-1866	154-16-0443	Zone 2	Sondage GA5-530	-	4 nov. 2021
21-GDDM-02-1867	154-16-0443	Zone 2	Sondage GA5-530	-	4 nov. 2021
21-GDDM-02-1868	154-16-0443	Zone 2	Environnement, milieu humide, végétation	E	4 nov. 2021
21-GDDM-02-1869	154-16-0443	Zone 2	Environnement, milieu humide, végétation	-	4 nov. 2021
21-GDDM-02-1870	154-16-0443	Zone 2	Environnement, milieu humide, végétation	-	4 nov. 2021
21-GDDM-02-1871	154-16-0443	Zone 2	Environnement, milieu humide, végétation	-	4 nov. 2021
21-GDDM-02-1872	154-16-0443	Zone 3	Sondage GA5-535	-	4 nov. 2021
21-GDDM-02-1873	154-16-0443	Zone 3	Sondage GA5-535	-	4 nov. 2021
21-GDDM-02-1874	154-16-0443	Zone 3	Dépotoir, point GA1-1117, 1118 et 1119	S	4 nov. 2021
21-GDDM-02-1875	154-16-0443	Zone 3	Dépotoir, point GA1-1117, 1118 et 1119	-	4 nov. 2021
21-GDDM-02-1876	154-16-0443	Zone 3	Dépotoir, point GA1-1117, 1118 et 1119	-	4 nov. 2021
21-GDDM-02-1877	154-16-0443	Zone 3	Dépotoir, point GA1-1117, 1118 et 1119	NW	4 nov. 2021
21-GDDM-02-1878	154-16-0443	Zone 3	Dépotoir, point GA1-1117, 1118 et 1119	NW	4 nov. 2021
21-GDDM-02-1879	154-16-0443	Zone 3	Dépotoir, point GA1-1117, 1118 et 1119	-	4 nov. 2021
21-GDDM-02-1880	154-16-0443	Zone 3	Dépotoir, point GA1-1117, 1118 et 1119	-	4 nov. 2021
21-GDDM-02-1881	154-16-0443	Zone 3	Dépotoir, point GA1-1117, 1118 et 1119	-	4 nov. 2021

No de cliché	Projet	Zone	Description	Orientation	Date
21-GDDM-02-1882	154-16-0443	Zone 3	Dépotoir, point GA1-1117, 1118 et 1119	SE	4 nov. 2021
21-GDDM-02-1883	154-16-0443	Zone 3	Dépotoir, point GA1-1117, 1118 et 1119	-	4 nov. 2021
21-GDDM-02-1884	154-16-0443	Zone 3	Environnement, milieu humide, végétation	SE	4 nov. 2021
21-GDDM-02-1885	154-16-0443	Zone 3	Environnement, milieu humide, végétation	E	4 nov. 2021
21-GDDM-02-1886	154-16-0443	Zone 3	Environnement, milieu humide, végétation	-	4 nov. 2021
21-GDDM-02-1887	154-16-0443	Zone 3	Environnement, milieu humide, végétation	E	4 nov. 2021
21-GDDM-02-1888	154-16-0443	Zone 3	Environnement, milieu humide, végétation	-	4 nov. 2021
21-GDDM-02-1889	154-16-0443	Zone 3	Environnement, milieu humide, végétation	E	4 nov. 2021
21-GDDM-02-1890	154-16-0443	Zone 3	Environnement, milieu humide, végétation	-	4 nov. 2021
21-GDDM-02-1891	154-16-0443	Zone 3	Environnement, milieu humide, végétation	-	4 nov. 2021
21-GDDM-02-1892	154-16-0443	Zone 3	Environnement, milieu humide, végétation	NE	4 nov. 2021
21-GDDM-02-1893	154-16-0443	Zone 3	Environnement, milieu humide, végétation	-	4 nov. 2021
21-GDDM-02-1894	154-16-0443	Zone 3	Environnement, milieu humide, végétation	ENE	4 nov. 2021
21-GDDM-02-1895	154-16-0443	Zone 3	Remorque à bateau point GA1-1120	S	4 nov. 2021
21-GDDM-02-1896	154-16-0443	Zone 3	Palettes de bois GA1-1120	SE	4 nov. 2021
21-GDDM-02-1897	154-16-0443	Zone 3	Sondage GA1-1121 refus	SE	4 nov. 2021
21-GDDM-02-1898	Supprimée				4 nov. 2021
21-GDDM-02-1899	154-16-0443	Zone 3	Végétation à proximité du sondage GA1-1121	E	4 nov. 2021
21-GDDM-02-1900	154-16-0443	Zone 3	Ferraille au sol	-	4 nov. 2021
21-GDDM-02-1901	154-16-0443	Zone 3	Sondage GA1-1123	E	4 nov. 2021
21-GDDM-02-1902	154-16-0443	Zone 3	Dépotoir point GA1-1127	N	4 nov. 2021
21-GDDM-02-1903	154-16-0443	Zone 3	Dépotoir point GA1-1127	N	4 nov. 2021
21-GDDM-02-1904	154-16-0443	Zone 3	Rond de feu et dépotoir conserves	-	4 nov. 2021
21-GDDM-02-1905	154-16-0443	Zone 3	Rond de feu et dépotoir conserves	-	4 nov. 2021
21-GDDM-02-1906	154-16-0443	Zone 3	Thé du Labrador, milieu humide	-	4 nov. 2021
21-GDDM-02-1907	154-16-0443	Zone 3	Thé du Labrador, milieu humide	-	4 nov. 2021
21-GDDM-02-1908	154-16-0443	Zone 3	Thé du Labrador, milieu humide	-	4 nov. 2021
21-GDDM-02-1909	154-16-0443	Zone 3	Sondage GA1-1127	-	4 nov. 2021
21-GDDM-02-1910	154-16-0443	Zone 8	Sondage GA1-1129	-	4 nov. 2021
21-GDDM-02-1911	154-16-0443	Zone 8	Sondage GA6-398	-	4 nov. 2021

No de cliché	Projet	Zone	Description	Orientation	Date
21-GDDM-02-1912	154-16-0443	Zone 8	Sondage GA6-399	-	4 nov. 2021
	Supprimées				
21-GDDM-02-1916	154-16-0443	Zone 8	Végétation à proximité du sondage GA6-399	SE	4 nov. 2021
21-GDDM-02-1917	154-16-0443	Zone 6	Chemins et sentier	NW	4 nov. 2021
	Supprimée				
21-GDDM-02-1919	154-16-0443	Zone 5	Environnement, milieu humide, végétation	NE	5 nov. 2021
21-GDDM-02-1920	154-16-0443	Zone 5	Environnement, milieu humide, végétation	NE	5 nov. 2021
21-GDDM-02-1921	154-16-0443	Zone 5	Environnement, milieu humide, végétation	NE	5 nov. 2021
21-GDDM-02-1922	154-16-0443	Zone 5	Base de cache	NE	5 nov. 2021

	Projet : route 132, Chandler Tronçon (nom et numéro) : 154-16-0443	Permis de recherche archéologique : **21-GDDM-02** *Nord magnétique (boussole)*	
	Archéologue(s) responsable(s) : Céline Dupont-Hébert No d'appareil : CDH-GA6		

No de cliché	Projet	Zone	Description	Orientation	Date
21-GDDM-02-4553	154-16-0443	Zone 1	Vue générale du secteur	NW	4 nov. 2021
21-GDDM-02-4554	154-16-0443	Zone 1	Vue générale du secteur	SW	4 nov. 2021
21-GDDM-02-4555	154-16-0443	Zone 1	Vue générale du secteur	SE	4 nov. 2021
21-GDDM-02-4556	154-16-0443	Zone 1	Vue générale du secteur	S	4 nov. 2021
21-GDDM-02-4557	154-16-0443	Zone 1	Vue générale du secteur	SW	4 nov. 2021
21-GDDM-02-4558	154-16-0443	Zone 1	Vue générale du secteur	SE	4 nov. 2021
	Supprimées				4 nov. 2021
21-GDDM-02-4585	154-16-0443	Zone 2	Environnement, végétation	SE	4 nov. 2021
21-GDDM-02-4586	154-16-0443	Zone 2	Environnement, végétation	SW	4 nov. 2021
21-GDDM-02-4587	154-16-0443	Zone 2	Bois cordé	SE	4 nov. 2021
21-GDDM-02-4588	154-16-0443	Zone 2	Environnement, végétation	E	4 nov. 2021
21-GDDM-02-4589	154-16-0443	Zone 2	Environnement, végétation	SE	4 nov. 2021
	Supprimée				4 nov. 2021
21-GDDM-02-4591	154-16-0443	Zone 3	Environnement, végétation	SE	4 nov. 2021
21-GDDM-02-4592	154-16-0443	Zone 3	Environnement, végétation	-	4 nov. 2021
21-GDDM-02-4593	154-16-0443	Zone 3	Environnement, végétation	E	4 nov. 2021
21-GDDM-02-4594	154-16-0443	Zone 3	Environnement, végétation	SE	4 nov. 2021
21-GDDM-02-4595	154-16-0443	Zone 3	Environnement, végétation	SE	4 nov. 2021
21-GDDM-02-4596	154-16-0443	Zone 3	Environnement, végétation	-	4 nov. 2021
21-GDDM-02-4597	154-16-0443	Zone 3	Fin zone 3	SE	4 nov. 2021
	Supprimée				4 nov. 2021

No de cliché	Projet	Zone	Description	Orientation	Date
21-GDDM-02-4599	154-16-0443	Zone 4	Environnement, végétation	W	4 nov. 2021
21-GDDM-02-4600	154-16-0443	Zone 4	Environnement, végétation	E	4 nov. 2021
21-GDDM-02-4601	154-16-0443	Zone 6	Chemin et pommes (chasse)	NW	4 nov. 2021
21-GDDM-02-4602	154-16-0443	Zone 6	Environnement, végétation	NE	4 nov. 2021
21-GDDM-02-4603	154-16-0443	Zone 6	Environnement, végétation	NE	4 nov. 2021
21-GDDM-02-4604	154-16-0443	Zone 6	Environnement, végétation	NE	4 nov. 2021
21-GDDM-02-4605	154-16-0443	Zone 6	Environnement, végétation	NE	4 nov. 2021
21-GDDM-02-4606	154-16-0443	Zone 6	Environnement, végétation	NE	4 nov. 2021
21-GDDM-02-4607	154-16-0443	Zone 6	Environnement, végétation	NE	4 nov. 2021
21-GDDM-02-4608	154-16-0443	Zone 6	Environnement, végétation	NE	4 nov. 2021
21-GDDM-02-4609	154-16-0443	Zone 6	Environnement, végétation	SW	4 nov. 2021
21-GDDM-02-4610	154-16-0443	Zone 6	Environnement, végétation	SW	4 nov. 2021
21-GDDM-02-4611	154-16-0443	Zone 6	Cache active, point GA6-402	SE	4 nov. 2021
21-GDDM-02-4612	154-16-0443	Zone 6	Négatif de structure, points GA6-403 à 406	E	4 nov. 2021
21-GDDM-02-4613	154-16-0443	Zone 6	Négatif de structure, points GA6-403 à 406	SE	4 nov. 2021
21-GDDM-02-4614	154-16-0443	Zone 6	Négatif de structure, points GA6-403 à 406	NE	4 nov. 2021
21-GDDM-02-4615	154-16-0443	Zone 6	Négatif de structure, points GA6-403 à 406	NE	4 nov. 2021
21-GDDM-02-4616	154-16-0443	Zone 6	Négatif de structure, points GA6-403 à 406	E	4 nov. 2021
21-GDDM-02-4617	154-16-0443	Zone 6	Négatif de structure, points GA6-403 à 406	E	4 nov. 2021
21-GDDM-02-4618	154-16-0443	Zone 6	Négatif de structure, points GA6-403 à 406	N	4 nov. 2021
21-GDDM-02-4619	154-16-0443	Zone 6	Négatif de structure, points GA6-403 à 406	E	4 nov. 2021
	Supprimées				4 nov. 2021
21-GDDM-02-4624	154-16-0443	Zone 5	Environnement, végétation	SE	5 nov. 2021
21-GDDM-02-4625	154-16-0443	Zone 5	Environnement, végétation	W	5 nov. 2021
21-GDDM-02-4626	154-16-0443	Zone 5	Sondage GA6-457	-	5 nov. 2021
21-GDDM-02-4627	154-16-0443	Zone 5	Sondage GA6-457	-	5 nov. 2021
21-GDDM-02-4628	154-16-0443	Zone 5	Paysage à proximité du sondage GA6-457	NE	5 nov. 2021
21-GDDM-02-4629	154-16-0443	Zone 5	Environnement, végétation	N	5 nov. 2021

No de cliché	Projet	Zone	Description	Orientation	Date
21-GDDM-02-4630	154-16-0443	Zone 5	Environnement, végétation	NW	5 nov. 2021
21-GDDM-02-4631	154-16-0443	Zone 5	Environnement, végétation	SE	5 nov. 2021
21-GDDM-02-4632	154-16-0443	Zone 5	Sondage GA6-410	-	5 nov. 2021
21-GDDM-02-4633	154-16-0443	Zone 5	Sondage GA6-411	-	5 nov. 2021
21-GDDM-02-4634	154-16-0443	Zone 4	Environnement, végétation	NW	5 nov. 2021
21-GDDM-02-4635	154-16-0443	Zone 4	Environnement, végétation	NE	5 nov. 2021
21-GDDM-02-4636	154-16-0443	Zone 4	Sondage GA6-415	-	5 nov. 2021
21-GDDM-02-4637	154-16-0443	Zone 4	Ambiance sur roc	-	5 nov. 2021
21-GDDM-02-4638	154-16-0443	Zone 4	Crête de roc et mousse	-	5 nov. 2021
21-GDDM-02-4639	154-16-0443	Zone 4	Crête de roc et mousse	-	5 nov. 2021
21-GDDM-02-4640	154-16-0443	Zone 4	Crête de roc et mousse	NE	5 nov. 2021
	Supprimées				5 nov. 2021
21-GDDM-02-4643	154-16-0443	Zone 4	Point GA6-420 eau surface	-	5 nov. 2021

	Projet : route 132, Chandler Tronçon (nom et numéro) : 154-16-0443	Permis de recherche archéologique : **21-GDDM-02** *Nord magnétique (boussole)*	
	Archéologue(s) responsable(s) : Céline Dupont-Hébert No d'appareil : MC-GA5		

No de cliché	Projet	Zone	Description	Orientation	Date
21-GDDM-02-5113	154-16-0443	Zone 2	Milieu humide	E	4 nov. 2021
21-GDDM-02-5114	154-16-0443	Zone 2	Ruisseau	SE	4 nov. 2021
21-GDDM-02-5115	154-16-0443	Zone 2	Milieu humide	SE	4 nov. 2021
21-GDDM-02-5116	154-16-0443	Zone 2	Milieu humide	SE	4 nov. 2021
21-GDDM-02-5117	154-16-0443	Zone 3	Sondage GA5-536 en début de zone 3	E	4 nov. 2021
21-GDDM-02-5118	154-16-0443	Zone 3	Sondage GA5-536 en début de zone 3	E	4 nov. 2021
21-GDDM-02-5119	154-16-0443	Zone 3	Sondage GA5-536 en début de zone 3	W	4 nov. 2021
21-GDDM-02-5120	154-16-0443	Zone 3	Sondage GA5-548, fin sur roc	E	4 nov. 2021
21-GDDM-02-5121	154-16-0443	Zone 3	Eau en fin de zone 3	SE	4 nov. 2021
21-GDDM-02-5122	154-16-0443	Zone 3	Eau en fin de zone 3	SE	4 nov. 2021
21-GDDM-02-5123	154-16-0443	Zone 8	Sondage GA5-554	E	4 nov. 2021
21-GDDM-02-5124	154-16-0443	Zone 8	Paysage à proximité du sondage GA5-554	NE	5 nov. 2021

ANNEXE 2

Registre des photographies et planches contact, aéroport de Bonaventure (154-19-0478)

21-GDDM-02-1805

21-GDDM-02-1806

21-GDDM-02-1807

21-GDDM-02-1808

21-GDDM-02-1811

21-GDDM-02-1813

21-GDDM-02-1814

21-GDDM-02-1815

21-GDDM-02-1816

21-GDDM-02-1817

21-GDDM-02-1818

21-GDDM-02-1819

21-GDDM-02-1820

21-GDDM-02-1823

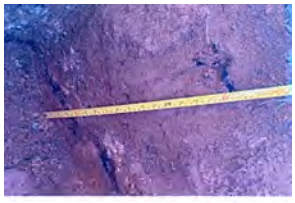
21-GDDM-02-1824

21-GDDM-02-1825

21-GDDM-02-1826

21-GDDM-02-1827

21-GDDM-02-1828


21-GDDM-02-1829

21-GDDM-02-1830

21-GDDM-02-1831

21-GDDM-02-1832

21-GDDM-02-1837

21-GDDM-02-1838

21-GDDM-02-1839

21-GDDM-02-1840

21-GDDM-02-1841

21-GDDM-02-1842

21-GDDM-02-1843

21-GDDM-02-1844

21-GDDM-02-1845

21-GDDM-02-1846

21-GDDM-02-1847

21-GDDM-02-1848

21-GDDM-02-1849

21-GDDM-02-1850

21-GDDM-02-1851

21-GDDM-02-1852

21-GDDM-02-1853

21-GDDM-02-1854

21-GDDM-02-1855

21-GDDM-02-1856

21-GDDM-02-1857

21-GDDM-02-1858

21-GDDM-02-1930

21-GDDM-02-1931

21-GDDM-02-1932

21-GDDM-02-1933

21-GDDM-02-1934

21-GDDM-02-4501

21-GDDM-02-4503

21-GDDM-02-4504

21-GDDM-02-4505

21-GDDM-02-4508

21-GDDM-02-4509

21-GDDM-02-4510

21-GDDM-02-4511

21-GDDM-02-4512

21-GDDM-02-4513

21-GDDM-02-4515

21-GDDM-02-4516

21-GDDM-02-4517

21-GDDM-02-4518

21-GDDM-02-4525

21-GDDM-02-4526

21-GDDM-02-4527

21-GDDM-02-4528

21-GDDM-02-4529

21-GDDM-02-4530

21-GDDM-02-4531

21-GDDM-02-4532

21-GDDM-02-4533

21-GDDM-02-4534

21-GDDM-02-4535

21-GDDM-02-4536

21-GDDM-02-4537

21-GDDM-02-4538

21-GDDM-02-4539

21-GDDM-02-4540

21-GDDM-02-4541

21-GDDM-02-4542

21-GDDM-02-4543

21-GDDM-02-4544

21-GDDM-02-4546

21-GDDM-02-4718

21-GDDM-02-4720

21-GDDM-02-4721

21-GDDM-02-4722

21-GDDM-02-4723

21-GDDM-02-4725

21-GDDM-02-4727

21-GDDM-02-4729

21-GDDM-02-5086

21-GDDM-02-5087

21-GDDM-02-5088

21-GDDM-02-5089

21-GDDM-02-5090

21-GDDM-02-5091

21-GDDM-02-5092

21-GDDM-02-5093

21-GDDM-02-5094

21-GDDM-02-5095

21-GDDM-02-5096

21-GDDM-02-5097

21-GDDM-02-5098

21-GDDM-02-5099

21-GDDM-02-5100

21-GDDM-02-5101

21-GDDM-02-5102

21-GDDM-02-5103

21-GDDM-02-5104

21-GDDM-02-5105

21-GDDM-02-5106

21-GDDM-02-5107

21-GDDM-02-5108

21-GDDM-02-5109

21-GDDM-02-5110

21-GDDM-02-5130

21-GDDM-02-5131

21-GDDM-02-5132

21-GDDM-02-5133

21-GDDM-02-5135

21-GDDM-02-5136

21-GDDM-02-5137

21-GDDM-02-5138

21-GDDM-02-5139

21-GDDM-02-5140

21-GDDM-02-5141

21-GDDM-02-5142

21-GDDM-02-5143

21-GDDM-02-5144

21-GDDM-02-5145

21-GDDM-02-5146

21-GDDM-02-5147

	Projet : Aéroport de Bonaventure Tronçon (nom et numéro) : 154-19-0478	Permis de recherche archéologique : **21-GDDM-02**
	Archéologue(s) responsable(s) : Céline Dupont-Hébert No d'appareil : NR-GA1	

No de cliché	Projet	Zone	Description	Orientation	Date
21-GDDM-02-1805	154-19-0478	Zone 3	Sondage GA1-1090	Est	2 nov. 2021
21-GDDM-02-1806	154-19-0478	Zone 3	Sondage GA1-1091	Nord	2 nov. 2021
21-GDDM-02-1807	154-19-0478	Zone 3	Sondage GA1-1092	Nord	2 nov. 2021
21-GDDM-02-1808	154-19-0478	Zone 3	Sondage GA1-1094 pierre arrondie	-	2 nov. 2021
21-GDDM-02-1809	154-19-0478	-	Supprimée		2 nov. 2021
21-GDDM-02-1810	154-19-0478	-	Supprimée		2 nov. 2021
21-GDDM-02-1811	154-19-0478	Zone 2	Sondage GA1-1096	Nord-est	2 nov. 2021
21-GDDM-02-1812	154-19-0478	-	Supprimée		2 nov. 2021
21-GDDM-02-1813	154-19-0478	Zone 2	Sondage GA1-1095	Nord	2 nov. 2021
21-GDDM-02-1814	154-19-0478	Zone 2	Sondage GA1-1095	Nord	2 nov. 2021
21-GDDM-02-1815	154-19-0478	Zone 2	Sondage GA1-1095	Nord	2 nov. 2021
21-GDDM-02-1816	154-19-0478	Zone 2	Sondage GA1-1095 (charbon)	-	2 nov. 2021
21-GDDM-02-1817	154-19-0478	Zone 2	Sondage GA1-1098	Nord	2 nov. 2021
21-GDDM-02-1818	154-19-0478	Zone 2	Sondage GA1-1098	Nord	2 nov. 2021
21-GDDM-02-1819	154-19-0478	Zone 2	Ambiance	-	2 nov. 2021
21-GDDM-02-1820	154-19-0478	Zone 2	Sondage GA1-1098	Nord-est	2 nov. 2021
21-GDDM-02-1821	154-19-0478	-	Supprimée		2 nov. 2021
21-GDDM-02-1822	154-19-0478	-	Supprimée		2 nov. 2021
21-GDDM-02-1823	154-19-0478	Zones 1	Vue générale	Est	3 nov. 2021
21-GDDM-02-1824	154-19-0478	Zones 1	Vue générale	Est	3 nov. 2021
21-GDDM-02-1825	154-19-0478	Zones 1	Végétation	Est	3 nov. 2021
21-GDDM-02-1826	154-19-0478	Zone 2	Sondage GA1-1098 après agrandissement	Nord-est	3 nov. 2021
21-GDDM-02-1827	154-19-0478	Zone 2	Sondage GA1-1098 après agrandissement	Nord-est	3 nov. 2021

No de cliché	Projet	Zone	Description	Orientation	Date
21-GDDM-02-1828	154-19-0478	Zone 2	Sondage GA1-1098 après agrandissement	Nord-est	3 nov. 2021
21-GDDM-02-1829	154-19-0478	Zone 2	Sondage GA1-1099	Sud-ouest	3 nov. 2021
21-GDDM-02-1830	154-19-0478	Zone 2	Sondage GA1-1099	Sud-est	3 nov. 2021
21-GDDM-02-1831	154-19-0478	Zone 2	Sondage GA1-1099	Sud	3 nov. 2021
21-GDDM-02-1832	154-19-0478	Zone 2	Sondage GA1-1099	Sud	3 nov. 2021
21-GDDM-02-1833	154-19-0478	-	Supprimée		3 nov. 2021
21-GDDM-02-1834	154-19-0478	-	Supprimée		3 nov. 2021
21-GDDM-02-1835	154-19-0478	-	Supprimée		3 nov. 2021
21-GDDM-02-1836	154-19-0478	-	Supprimée		3 nov. 2021
21-GDDM-02-1837	154-19-0478	Zone 1	Sondage GA1-1101	Nord	3 nov. 2021
21-GDDM-02-1838	154-19-0478	Zone 1	Sondage GA1-1101	Ouest	3 nov. 2021
21-GDDM-02-1839	154-19-0478	Zone 4	Sondage GA1-1103_eau	-	3 nov. 2021
21-GDDM-02-1840	154-19-0478	Zone 5	Sondage GA1-1104	Ouest	3 nov. 2021
21-GDDM-02-1841	154-19-0478	Zone 5	Sondage GA1-1107	Ouest	3 nov. 2021
21-GDDM-02-1842	154-19-0478	Zone 5	Sondage GA1-1107	Ouest	3 nov. 2021
21-GDDM-02-1843	154-19-0478	Zone 5	Sondage GA1-1109, pierres dans le sondage	-	3 nov. 2021
21-GDDM-02-1844	154-19-0478	Zone 5	Point GA1-1110 terrier	Nord	3 nov. 2021
21-GDDM-02-1845	154-19-0478	Zone 5	Sondage GA1-1111 roc peu profond	Ouest	3 nov. 2021
21-GDDM-02-1846	154-19-0478	Zone 5	Sondage GA1-1112	Ouest	3 nov. 2021
21-GDDM-02-1847	154-19-0478	Zone 5	Ambiance	Sud-ouest	3 nov. 2021
21-GDDM-02-1848	154-19-0478	Zone 5	Sondage GA1-1112/eau de surface	Nord-est	3 nov. 2021
21-GDDM-02-1849	154-19-0478	Zone 6	Sondage GA1-1113	Sud	3 nov. 2021
21-GDDM-02-1850	154-19-0478	-	Ambiance	Est	3 nov. 2021
21-GDDM-02-1851	154-19-0478	-	Ambiance	Est	3 nov. 2021
21-GDDM-02-1852	154-19-0478	-	Chevreuils	-	3 nov. 2021
21-GDDM-02-1853	154-19-0478	-	Chevreuils	-	3 nov. 2021
21-GDDM-02-1854	154-19-0478	-	Chevreuils	-	3 nov. 2021
21-GDDM-02-1855	154-19-0478	-	Chevreuils	-	3 nov. 2021
21-GDDM-02-1856	154-19-0478	-	Chevreuils	-	3 nov. 2021
21-GDDM-02-1857	154-19-0478	-	Chevreuils	-	3 nov. 2021

No de cliché	Projet	Zone	Description	Orientation	Date
21-GDDM-02-1858	154-19-0478	-	Chevreuils	-	3 nov. 2021
21-GDDM-02-1930	154-19-0478	Zone 9	Sondage GA1-1130	Ouest	6 nov. 2021
21-GDDM-02-1931	154-19-0478	-	Perdrix	-	6 nov. 2021
21-GDDM-02-1932	154-19-0478	Zone 8	Sondage GA1-1133	Nord	6 nov. 2021
21-GDDM-02-1933	154-19-0478	Zone 8	Sondage GA1-1134	Nord	6 nov. 2021
21-GDDM-02-1934	154-19-0478	Zone 7	Sondage GA1-1135 (mauvaise)	Ouest	6 nov. 2021

	Projet : Aéroport de Bonaventure Tronçon (nom et numéro) : 154-19-0478	Permis de recherche archéologique : **21-GDDM-02**	
	Archéologue(s) responsable(s) : Céline Dupont-Hébert No d'appareil : CDH-GA6		

No de cliché	Projet	Zone	Description	Orientation	Date
21-GDDM-02-4501	154-19-0478	Zone 3	Vue générale	Nord-est	2 nov. 2021
21-GDDM-02-4502	Supprimée				
21-GDDM-02-4503	154-19-0478	Zone 3	Végétation	Est	2 nov. 2021
21-GDDM-02-4504	154-19-0478	Zone 3	Vue générale	Sud-ouest	2 nov. 2021
21-GDDM-02-4505	154-19-0478	Zone 3	Sondage GA6-335	Est	2 nov. 2021
21-GDDM-02-4506	Supprimée				
21-GDDM-02-4507	Supprimée				
21-GDDM-02-4508	154-19-0478	Zone 3	Sondage GA6-336	Nord	2 nov. 2021
21-GDDM-02-4509	154-19-0478	Zone 3	Empreinte de bâtiment	Nord-est	2 nov. 2021
21-GDDM-02-4510	154-19-0478	Zone 3	Empreinte de bâtiment	Nord-ouest	2 nov. 2021
21-GDDM-02-4511	154-19-0478	Zone 3	Empreinte de bâtiment	Sud-ouest	2 nov. 2021
21-GDDM-02-4512	154-19-0478	Zone 3	Empreinte de bâtiment	Sud-est	2 nov. 2021
21-GDDM-02-4513	154-19-0478	Zone 3	Empreinte de bâtiment et balise	Nord	2 nov. 2021
21-GDDM-02-4514	Supprimée				
21-GDDM-02-4515	154-19-0478	Zone 3	Boite électrique et fils enfouis	Nord	2 nov. 2021
21-GDDM-02-4516	154-19-0478	Zone 3	Ambiance	-	2 nov. 2021
21-GDDM-02-4517	154-19-0478	Zone 2	Sondage GA5-513	Nord	2 nov. 2021
21-GDDM-02-4518	154-19-0478	Zone 2	Sondage GA5-513	Nord	2 nov. 2021
	Supprimées				
21-GDDM-02-4525	154-19-0478	Zone 2	Sondage GA6-350	Nord	3 nov. 2021
21-GDDM-02-4526	154-19-0478	Zone 2	Sondage GA6-354	Nord	3 nov. 2021
21-GDDM-02-4527	154-19-0478	Zone 2	Sondage GA6-354	Nord	3 nov. 2021
21-GDDM-02-4528	154-19-0478	Zone 4	Végétation	Nord-est	3 nov. 2021

No de cliché	Projet	Zone	Description	Orientation	Date
21-GDDM-02-4529	154-19-0478	Zone 4	Végétation	Est	3 nov. 2021
21-GDDM-02-4530	154-19-0478	Zone 4	Végétation	Sud	3 nov. 2021
21-GDDM-02-4531	154-19-0478	Zone 4	Végétation	Est	3 nov. 2021
21-GDDM-02-4532	154-19-0478	Zone 4	Végétation	Nord-est	3 nov. 2021
21-GDDM-02-4533	154-19-0478	Zone 5	Tranchée de drainage au nord de la piste	Ouest	3 nov. 2021
21-GDDM-02-4534	154-19-0478	Zone 5	Topographie et végétation	Ouest	3 nov. 2021
21-GDDM-02-4535	154-19-0478	Zone 5	Topographie et végétation	Ouest	3 nov. 2021
21-GDDM-02-4536	154-19-0478	Zone 5	Topographie et végétation	Nord-ouest	3 nov. 2021
21-GDDM-02-4537	154-19-0478	Zone 5	Topographie et végétation	Ouest	3 nov. 2021
21-GDDM-02-4538	154-19-0478	Zone 5	Topographie et végétation	Nord-est	3 nov. 2021
21-GDDM-02-4539	154-19-0478	Zone 5	Topographie et végétation	Est	3 nov. 2021
21-GDDM-02-4540	154-19-0478	Général	Vue générale aéroport	Sud	3 nov. 2021
21-GDDM-02-4541	154-19-0478	Général	Vue générale aéroport	Sud	3 nov. 2021
21-GDDM-02-4542	154-19-0478	Zone 6	Vue générale zone	Sud-est	3 nov. 2021
21-GDDM-02-4543	154-19-0478	Zone 6	Vue générale zone	Sud-est	3 nov. 2021
21-GDDM-02-4544	154-19-0478	Zone 9	Vue générale zone hors clôture	Nord-ouest	3 nov. 2021
21-GDDM-02-4545	Supprimée			-	
21-GDDM-02-4546	154-19-0478	Général	Chevreuils		3 nov. 2021
21-GDDM-02-4718	154-19-0478	Zone 9	Vue générale zone intérieur clôture	Ouest	6 nov. 2021
21-GDDM-02-4719	Supprimée	Zone 9	Ambiance	Ouest	
21-GDDM-02-4720	154-19-0478	Zone 9	Ambiance	Ouest	6 nov. 2021
21-GDDM-02-4721	154-19-0478	Zone 9	Ambiance	Ouest	6 nov. 2021
21-GDDM-02-4722	154-19-0478	Zone 9	Ambiance	Ouest	6 nov. 2021
21-GDDM-02-4723	154-19-0478	Zone 9	Ambiance	Ouest	6 nov. 2021
21-GDDM-02-4724	Supprimée				
21-GDDM-02-4725	154-19-0478	Général	Perdrix	-	6 nov. 2021
21-GDDM-02-4726	Supprimée				
21-GDDM-02-4727	154-19-0478	Zone 8	Vue générale zone	Nord-ouest	6 nov. 2021
21-GDDM-02-4728	Supprimée				
21-GDDM-02-4729	154-19-0478	Zone 8	Sondage GA6-425		6 nov. 2021

	Projet : Aéroport de Bonaventure Tronçon (nom et numéro) : 154-19-0478	Permis de recherche archéologique : **21-GDDM-02**
	Archéologue(s) responsable(s) : Céline Dupont-Hébert No d'appareil : MC-GA5	

No de cliché	Projet	Zone	Description	Orientation	Date
21-GDDM-02-5086	154-19-0478	Zone 3	Sondage GA5-504, fil enfoui	Est	2 nov. 2021
21-GDDM-02-5087	154-19-0478	Zone 3	Sondage GA5-505	Nord	2 nov. 2021
21-GDDM-02-5088	154-19-0478	Zone 3	Sondage GA5-507	Nord-ouest	2 nov. 2021
21-GDDM-02-5089	154-19-0478	Zone 3	Sondage GA5-509	Nord-ouest	2 nov. 2021
21-GDDM-02-5090	154-19-0478	Zone 3	Sondage GA5-509-détail plastique dans gravier inférieur, perturbé	-	2 nov. 2021
21-GDDM-02-5091	154-19-0478	Zone 3	Sondage GA5-509	Nord	2 nov. 2021
21-GDDM-02-5092	154-19-0478	Zone 2	Sondage GA5-512	Nord	2 nov. 2021
21-GDDM-02-5093	154-19-0478	Zone 2	Sondage GA5-514	Sud-est	2 nov. 2021
21-GDDM-02-5094	154-19-0478	Zone 2	Sondage GA5-514	Sud-est	2 nov. 2021
21-GDDM-02-5095	154-19-0478	Zone 2	Sondage GA5-515	Nord-est	2 nov. 2021
21-GDDM-02-5096	154-19-0478	Zone 1	Sondage GA6-362	Nord	3 nov. 2021
21-GDDM-02-5097	154-19-0478	Zone 1	Sondage GA6-370	Est	3 nov. 2021
21-GDDM-02-5098	154-19-0478	Zone 4	Sondage GA5-516	Nord-ouest	3 nov. 2021
21-GDDM-02-5099	154-19-0478	Zone 4	Sondage GA5-516	Sud-est	3 nov. 2021
21-GDDM-02-5100	154-19-0478	Zone 4	Sondage GA5-516	Nord-est	3 nov. 2021
21-GDDM-02-5101	154-19-0478	Zone 5	Sondage GA5-517	Ouest	3 nov. 2021
21-GDDM-02-5102	154-19-0478	Zone 5	Sondage GA5-517	Ouest	3 nov. 2021
21-GDDM-02-5103	154-19-0478	Zone 5	Sondage GA5-518	Nord	3 nov. 2021
21-GDDM-02-5104	154-19-0478	Zone 5	Sondage GA5-518	Nord	3 nov. 2021
21-GDDM-02-5105	154-19-0478	Zone 5	Sondage GA5-522	Nord	3 nov. 2021
21-GDDM-02-5106	154-19-0478	Zone 5	Sondage GA5-524	Nord	3 nov. 2021
21-GDDM-02-5107	154-19-0478	Zone 5	Sondage GA5-525	Est	3 nov. 2021
21-GDDM-02-5108	154-19-0478	Zone 5	Sondage GA5-525	Sud-est	3 nov. 2021

No de cliché	Projet	Zone	Description	Orientation	Date
21-GDDM-02-5109	154-19-0478	Zone 5	Sondage GA5-525	Nord-est	3 nov. 2021
21-GDDM-02-5110	154-19-0478	Zone 5	Sondage GA5-525, test tarière	-	3 nov. 2021
21-GDDM-02-5130	154-19-0478	Zone 9	Sondage GA5-558	Ouest	3 nov. 2021
21-GDDM-02-5131	154-19-0478	Zone 9	Sondage GA5-558	Nord-ouest	6 nov. 2021
21-GDDM-02-5132	154-19-0478	Zone 9	Sondage GA5-558, os d'herbivore	-	6 nov. 2021
21-GDDM-02-5133	154-19-0478	Zone 9	Sondage GA5-558, os d'herbivore	-	6 nov. 2021
21-GDDM-02-5134	154-19-0478	Zone 8	Sondage GA5-561	Nord	6 nov. 2021
21-GDDM-02-5135	154-19-0478	Zone 8	Sondage GA5-561	Nord	6 nov. 2021
21-GDDM-02-5136	154-19-0478	Zone 8	Sondage GA5-561	Nord	6 nov. 2021
21-GDDM-02-5137	154-19-0478	Zone 8	Sondage GA5-561	Nord	6 nov. 2021
21-GDDM-02-5138	154-19-0478	Zone 7	Paysage et perturbations	Nord	6 nov. 2021
21-GDDM-02-5139	154-19-0478	Zone 7	Paysage et perturbations	Nord	6 nov. 2021
21-GDDM-02-5140	154-19-0478	Zone 7	Paysage et perturbations	Nord	6 nov. 2021
21-GDDM-02-5141	154-19-0478	Zone 7	Paysage et perturbations	Est	6 nov. 2021
21-GDDM-02-5142	154-19-0478	Zone 7	Paysage et perturbations	Nord	6 nov. 2021
21-GDDM-02-5143	154-19-0478	Zone 7	Paysage et perturbations	Nord	6 nov. 2021
21-GDDM-02-5144	154-19-0478	Zone 7	Paysage et perturbations	Nord-est	6 nov. 2021
21-GDDM-02-5145	154-19-0478	Zone 7	Sondage GA5-562	Nord-ouest	6 nov. 2021
21-GDDM-02-5146	154-19-0478	Zone 7	Sondage GA5-562	Ouest	6 nov. 2021
21-GDDM-02-5147	154-19-0478	Zone 7	Sondage GA5-562	Nord	6 nov. 2021

ANNEXE 3

Registre des photographies et planches contact, relevé spécifique, Autoroute 85, tronçon 4 (154-14-0867-4)

21-GDDM-02-4836

21-GDDM-02-4837

21-GDDM-02-4838

21-GDDM-02-4839

21-GDDM-02-4840

21-GDDM-02-4841

21-GDDM-02-4843

21-GDDM-02-4844

21-GDDM-02-4845

21-GDDM-02-4846

21-GDDM-02-4847

21-GDDM-02-4848

21-GDDM-02-4849

21-GDDM-02-4850

21-GDDM-02-4851

21-GDDM-02-4852

21-GDDM-02-4853

21-GDDM-02-4854

21-GDDM-02-4855

21-GDDM-02-4856

21-GDDM-02-4857

21-GDDM-02-4858

21-GDDM-02-4859

21-GDDM-02-4860

21-GDDM-02-4861

21-GDDM-02-4862

21-GDDM-02-4863

21-GDDM-02-4864

21-GDDM-02-4865

21-GDDM-02-4866

21-GDDM-02-4867

21-GDDM-02-4872

21-GDDM-02-4873

21-GDDM-02-4874

21-GDDM-02-4875

21-GDDM-02-4876

21-GDDM-02-4877

21-GDDM-02-4878

21-GDDM-02-4879

21-GDDM-02-4880

21-GDDM-02-4881

21-GDDM-02-4882

21-GDDM-02-5210

21-GDDM-02-5211

21-GDDM-02-5212

21-GDDM-02-5213

21-GDDM-02-5214

21-GDDM-02-5215

21-GDDM-02-5216

21-GDDM-02-5217

21-GDDM-02-5218

21-GDDM-02-5219

21-GDDM-02-5220

21-GDDM-02-5221

21-GDDM-02-5222

21-GDDM-02-5223

21-GDDM-02-5224

21-GDDM-02-5225

21-GDDM-02-5226

21-GDDM-02-5227

21-GDDM-02-5228

21-GDDM-02-5229

21-GDDM-02-5230

21-GDDM-02-5231

21-GDDM-02-5232

21-GDDM-02-5233

21-GDDM-02-5234

21-GDDM-02-5235

21-GDDM-02-5236

21-GDDM-02-5237

21-GDDM-02-5238

21-GDDM-02-5239

21-GDDM-02-5240

21-GDDM-02-5241

21-GDDM-02-5242

21-GDDM-02-5243

21-GDDM-02-5244

21-GDDM-02-5245

21-GDDM-02-5246

21-GDDM-02-5247

21-GDDM-02-5248

21-GDDM-02-5249

21-GDDM-02-5250

21-GDDM-02-5251

21-GDDM-02-5252

21-GDDM-02-5253

21-GDDM-02-5254

21-GDDM-02-5255

21-GDDM-02-5256

21-GDDM-02-5257

21-GDDM-02-5258

21-GDDM-02-5259

21-GDDM-02-5260

21-GDDM-02-5261

21-GDDM-02-5262

21-GDDM-02-5263

	Projet : Autoroute 85, tronçon 4 Tronçon (nom et numéro) : 154-14-0867-4, relevé spécifique	Permis de recherche archéologique : **21-GDDM-02** *Nord arbitraire perpendiculaire à la zone de travaux*	
	Archéologue(s) responsable(s) : Céline Dupont-Hébert No d'appareil : CDH		

No de cliché	Projet	Zone	Description	Orientation	Date
21-GDDM-02-4836	Relevé spécifique	S.O.	Zone excavée avant l'arrivée des archéologues, portion ouest du remblai, bois émergent	S	17 nov. 2021
21-GDDM-02-4837	Relevé spécifique	S.O.	portion ouest du remblai, bois sorti du remblai	SSE	17 nov. 2021
21-GDDM-02-4838	Relevé spécifique	S.O.	Zone excavée avant l'arrivée des archéologues, portion ouest du remblai, bois sorti du remblai	S	17 nov. 2021
21-GDDM-02-4839	Relevé spécifique	S.O.	Zone excavée avant l'arrivée des archéologues, portion centre du remblai, bois sorti du remblai	SE	17 nov. 2021
21-GDDM-02-4840	Relevé spécifique	S.O.	Détail boulon de serrage	-	17 nov. 2021
21-GDDM-02-4841	Relevé spécifique	S.O.	Détail pièces de bois déjà extraites du remblai excavé	S	17 nov. 2021
21-GDDM-02-4842	Relevé spécifique	S.O.	Détail pièces de bois déjà extraites du remblai excavé	S	17 nov. 2021
21-GDDM-02-4843	Relevé spécifique	S.O.	Détail pièces de bois déjà extraites du remblai excavé	SE	17 nov. 2021
21-GDDM-02-4844	Relevé spécifique	S.O.	Détail pièces de bois déjà extraites du remblai excavé, portion centre du remblai	SE	17 nov. 2021
21-GDDM-02-4845	Relevé spécifique	S.O.	Vue générale topographie du secteur, petit ruisseau/milieu humide en contrebas	S	17 nov. 2021
21-GDDM-02-4846	Relevé spécifique	S.O.	Vue générale topographie du secteur, petit ruisseau/milieu humide en contrebas	SW	17 nov. 2021
21-GDDM-02-4847	Relevé spécifique	S.O.	Vue générale topographie du secteur, petit ruisseau/milieu humide en contrebas	S	17 nov. 2021
21-GDDM-02-4848	Relevé spécifique	S.O.	Vue générale topographie du secteur, petit ruisseau/milieu humide en contrebas	SSE	17 nov. 2021
21-GDDM-02-4849	Relevé spécifique	S.O.	Dégagement mécanique du tréteau ouest pour le relevé spécifique	NW	17 nov. 2021
21-GDDM-02-4850	Relevé spécifique	S.O.	Dégagement mécanique du tréteau ouest pour le relevé spécifique	N	17 nov. 2021
21-GDDM-02-4851	Relevé spécifique	S.O.	Dégagement mécanique du tréteau ouest pour le relevé spécifique	NW	17 nov. 2021
21-GDDM-02-4852	Relevé spécifique	S.O.	Dégagement mécanique du tréteau ouest pour le relevé spécifique	NW	17 nov. 2021
21-GDDM-02-4853	Relevé spécifique	S.O.	Dégagement mécanique du tréteau ouest pour le relevé spécifique	NW	17 nov. 2021
21-GDDM-02-4854	Relevé spécifique	S.O.	Dégagement mécanique du tréteau ouest pour le relevé spécifique	NE	17 nov. 2021
21-GDDM-02-4855	Relevé spécifique	S.O.	Dégagement mécanique du tréteau ouest pour le relevé spécifique	NE	17 nov. 2021
21-GDDM-02-4856	Relevé spécifique	S.O.	Parement est du tréteau ouest en cours de dégagement	NW	17 nov. 2021
21-GDDM-02-4857	Relevé spécifique	S.O.	Portion supérieure du tréteau ouest (parement ouest)	N	17 nov. 2021
21-GDDM-02-4858	Relevé spécifique	S.O.	Dégagement mécanique du tréteau est pour le relevé spécifique	NE	17 nov. 2021

No de cliché	Projet	Zone	Description	Orientation	Date
21-GDDM-02-4859	Relevé spécifique	S.O.	Poursuite du dégagement du tréteau ouest	NNW	17 nov. 2021
21-GDDM-02-4860	Relevé spécifique	S.O.	Dégagement mécanique entre les deux tréteaux ciblés par le relevé	W	17 nov. 2021
21-GDDM-02-4861	Relevé spécifique	S.O.	Dégagement des tréteaux (surexposé)	S	17 nov. 2021
21-GDDM-02-4862	Relevé spécifique	S.O.	Dégagement mécanique en cours	SW	17 nov. 2021
21-GDDM-02-4863	Relevé spécifique	S.O.	Dégagement des tréteaux (surexposé)	S	17 nov. 2021
21-GDDM-02-4864	Relevé spécifique	S.O.	Dégagement mécanique et manuel des tréteaux	W	17 nov. 2021
21-GDDM-02-4865	Relevé spécifique	S.O.	Portion supérieure du tréteau est	SE	17 nov. 2021
21-GDDM-02-4866	Relevé spécifique	S.O.	Portion supérieure du tréteau est	SE	17 nov. 2021
21-GDDM-02-4867	Relevé spécifique	S.O.	Portion supérieure du tréteau est	SSE	17 nov. 2021
	Supprimée				
21-GDDM-02-4872	Relevé spécifique	S.O.	Dégagement mécanique entre les deux tréteaux ciblés par le relevé	S	17 nov. 2021
21-GDDM-02-4873	Relevé spécifique	S.O.	Tréteau ouest après dégagement mécanique	S	17 nov. 2021
21-GDDM-02-4874	Relevé spécifique	S.O.	Les deux tréteaux après dégagement mécanique	SE	17 nov. 2021
21-GDDM-02-4875	Relevé spécifique	S.O.	Vue générale des deux tréteaux et de leur alignement	ESE	17 nov. 2021
21-GDDM-02-4876	Relevé spécifique	S.O.	Vue générale des deux tréteaux et de leur alignement	E	17 nov. 2021
21-GDDM-02-4877	Relevé spécifique	S.O.	Vue générale des deux tréteaux	SE	17 nov. 2021
21-GDDM-02-4878	Relevé spécifique	S.O.	Détail partie inférieure pile nord du tréteau ouest avec tige verticale au bout	-	17 nov. 2021
21-GDDM-02-4879	Relevé spécifique	S.O.	Détail de la pile nord du tréteau ouest	-	17 nov. 2021
21-GDDM-02-4880	Relevé spécifique	S.O.	Vue générale des deux tréteaux	SE	17 nov. 2021
21-GDDM-02-4881	Relevé spécifique	S.O.	Bois émergent en fond d'excavation	SW	17 nov. 2021
21-GDDM-02-4882	Relevé spécifique	S.O.	Démantèlement mécanique du tréteau ouest	SW	17 nov. 2021

	Projet : Autoroute 85, tronçon 4 Tronçon (nom et numéro) : 154-14-0867-4	Permis de recherche archéologique : **21-GDDM-02** *Nord arbitraire perpendiculaire à la zone d'intervention*	
	Archéologue(s) responsable(s) : Céline Dupont-Hébert No d'appareil : MC		

No de cliché	Projet	Zone	Description	Orientation	Date
21-GDDM-02-5210	Relevé spécifique	S.O.	Dégagement mécanique du tréteau ouest	NE	17 nov. 2021
21-GDDM-02-5211	Relevé spécifique	S.O.	Détail assemblage pile nord du tréteau ouest	E	17 nov. 2021
21-GDDM-02-5212	Relevé spécifique	S.O.	Détail ancrage tréteau ouest	-	17 nov. 2021
21-GDDM-02-5213	Relevé spécifique	S.O.	Détail ancrage tréteau ouest	E	17 nov. 2021
21-GDDM-02-5214	Relevé spécifique	S.O.	Détail boulon de serrage tréteau ouest	E	17 nov. 2021
21-GDDM-02-5215	Relevé spécifique	S.O.	Détail quincaillerie tréteau ouest	E	17 nov. 2021
21-GDDM-02-5216	Relevé spécifique	S.O.	Tige d'assemblage type 1	-	17 nov. 2021
21-GDDM-02-5217	Relevé spécifique	S.O.	Détail assemblage pile sud tréteau ouest	SE	17 nov. 2021
21-GDDM-02-5218	Relevé spécifique	S.O.	Tige d'assemblage type 2	-	17 nov. 2021
21-GDDM-02-5219	Relevé spécifique	S.O.	Extremité de la tige d'assemblage de type 2	-	17 nov. 2021
21-GDDM-02-5220	Relevé spécifique	S.O.	Détail assemblage pile nord du tréteau ouest	E	17 nov. 2021
21-GDDM-02-5221	Relevé spécifique	S.O.	Détail assemblage pile centre nord du tréteau ouest	E	17 nov. 2021
21-GDDM-02-5222	Relevé spécifique	S.O.	Détail assemblage pile centre sud du tréteau ouest	E	17 nov. 2021
21-GDDM-02-5223	Relevé spécifique	S.O.	Détail assemblage pile sud tréteau ouest	E	17 nov. 2021
21-GDDM-02-5224	Relevé spécifique	S.O.	Vue générale parement ouest du tréteau ouest	NE	17 nov. 2021
21-GDDM-02-5225	Relevé spécifique	S.O.	Vue générale parement ouest du tréteau ouest partie sud	NE	17 nov. 2021
21-GDDM-02-5226	Relevé spécifique	S.O.	Vue générale parement ouest du tréteau ouest partie nord	SE	17 nov. 2021
21-GDDM-02-5227	Relevé spécifique	S.O.	Vue générale des deux tréteaux	SE	17 nov. 2021
21-GDDM-02-5228	Relevé spécifique	S.O.	Vue générale parement est du tréteau ouest	NW	17 nov. 2021
21-GDDM-02-5229	Relevé spécifique	S.O.	Vue générale parement est du tréteau ouest partie sud	WNW	17 nov. 2021
21-GDDM-02-5230	Relevé spécifique	S.O.	Vue générale paremet est du tréteau ouest partie nord	NW	17 nov. 2021

No de cliché	Projet	Zone	Description	Orientation	Date
21-GDDM-02-5231	Relevé spécifique	S.O.	Détail parement est pile sud du tréteau ouest	NW	17 nov. 2021
21-GDDM-02-5232	Relevé spécifique	S.O.	Détail parement est pile centre sud tréteau ouest	NW	17 nov. 2021
21-GDDM-02-5233	Relevé spécifique	S.O.	Détail parement est pile centre nord du tréteau ouest	NW	17 nov. 2021
21-GDDM-02-5234	Relevé spécifique	S.O.	Détail parement est pile nord du tréteau ouest	NW	17 nov. 2021
21-GDDM-02-5235	Relevé spécifique	S.O.	Détail parement sud du tréteau ouest	N	17 nov. 2021
21-GDDM-02-5236	Relevé spécifique	S.O.	Vue générale tréteau ouest	NNW	17 nov. 2021
21-GDDM-02-5237	Relevé spécifique	S.O.	Vue générale des deux tréteaux en plongé	W	17 nov. 2021
21-GDDM-02-5238	Relevé spécifique	S.O.	Vue générale des deux tréteaux en plongé	W	17 nov. 2021
21-GDDM-02-5239	Relevé spécifique	S.O.	Détail assemblage pile nord du tréteau est	E	17 nov. 2021
21-GDDM-02-5240	Relevé spécifique	S.O.	Détail assemblage pile centre nord du tréteau est	E	17 nov. 2021
21-GDDM-02-5241	Relevé spécifique	S.O.	Détail pièce tablier? Ou support du tablier résiduel, tréteau est	NE	17 nov. 2021
21-GDDM-02-5242	Relevé spécifique	S.O.	Détail assemblage pile centre sud du tréteau est	E	17 nov. 2021
21-GDDM-02-5243	Relevé spécifique	S.O.	Détail assemblage pile sud du tréteau est	E	17 nov. 2021
21-GDDM-02-5244	Relevé spécifique	S.O.	Parement sud du tréteau est	NE	17 nov. 2021
21-GDDM-02-5245	Relevé spécifique	S.O.	Vue générale section centrale du tréteau est	NE	17 nov. 2021
21-GDDM-02-5246	Relevé spécifique	S.O.	Détail contreventement pile centre sud du tréteau est	E	17 nov. 2021
21-GDDM-02-5247	Relevé spécifique	S.O.	Détail portion nord du tréteau est parement ouest	NE	17 nov. 2021
21-GDDM-02-5248	Relevé spécifique	S.O.	Détail pile nord du tréteau est parement ouest	NE	17 nov. 2021
21-GDDM-02-5249	Relevé spécifique	S.O.	Vue générale du parement ouest du tréteau est	SE	17 nov. 2021
21-GDDM-02-5250	Relevé spécifique	S.O.	Parement sud du tréteau est	NNW	17 nov. 2021
21-GDDM-02-5251	Relevé spécifique	S.O.	Parement sud du tréteau est	NNE	17 nov. 2021
21-GDDM-02-5252	Relevé spécifique	S.O.	Vue générale du parement ouest du tréteau est	NE	17 nov. 2021
21-GDDM-02-5253	Relevé spécifique	S.O.	Vue générale du parement ouest du tréteau est, partie sud	E	17 nov. 2021
21-GDDM-02-5254	Relevé spécifique	S.O.	Vue générale du parement ouest du tréteau est, partie nord	NE	17 nov. 2021
21-GDDM-02-5255	Relevé spécifique	S.O.	Vue générale du parement ouest du tréteau est	SE	17 nov. 2021
21-GDDM-02-5256	Relevé spécifique	S.O.	Vue générale des deux tréteaux	SE	17 nov. 2021
21-GDDM-02-5257	Relevé spécifique	S.O.	Vue générale des deux tréteaux	SE	17 nov. 2021
21-GDDM-02-5258	Relevé spécifique	S.O.	Vue générale du tréteau ouest	SE	17 nov. 2021

No de cliché	Projet	Zone	Description	Orientation	Date
21-GDDM-02-5259	Relevé spécifique	S.O.	Vue générale du tréteau ouest	SE	17 nov. 2021
21-GDDM-02-5260	Relevé spécifique	S.O.	Détail portion supérieure du tréteau est partie sud	SW	17 nov. 2021
21-GDDM-02-5261	Relevé spécifique	S.O.	Détail portion supérieure du tréteau est partie centre	NW	17 nov. 2021
21-GDDM-02-5262	Relevé spécifique	S.O.	Détail portion supérieure du tréteau est partie nord	NW	17 nov. 2021
21-GDDM-02-5263	Relevé spécifique	S.O.	Vue générale portion supérieure du tréteau est et amorce d'un contreventement croisé	W	17 nov. 2021