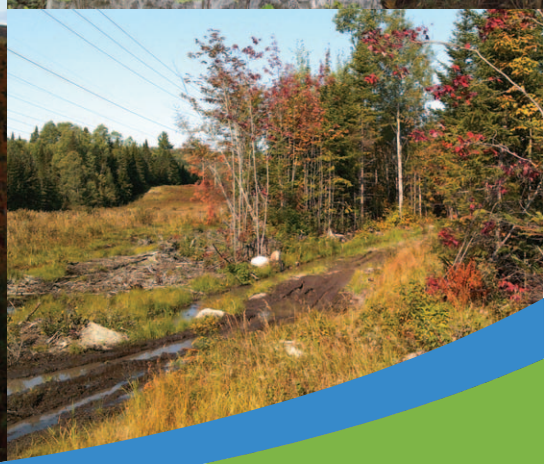
Transports Québec

Direction de l'environnement
Directions générales du Bas-Saint-Laurent-Gaspésie-Îles-de-la-Madeleine

Stantec CIMA+

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)



GROUPE DDM

groupe-ddm.com

AVRIL 2021

ÉQUIPE DE RÉALISATION

Consortium Stantec et CIMA+

Philippe Drouin	Directeur, Transports, Québec et régions, Stantec
Marie-Hélène Côté	Spécialiste environnement–milieu humain et facilitatrice en études de savoir traditionnel, Stantec

Ministère des Transports du Québec

Ghislain Gagnon	Archéologue, Direction de l'environnement, Direction générale de la gestion des projets routiers et de l'encadrement en exploitation
David Morin	Technicien des travaux publics, Direction des grands projets de l'Est du Québec, bureau de projets des autoroutes 20 et 85
Anthony Berger	Ingénieur, chargé d'activités du volet archéologique, Direction des grands projets de l'Est du Québec, bureau de projets des autoroutes 20 et 85
Stéphane Picard	Ingénieur, chargé d'activités du tronçon 4, Direction des grands projets de l'Est du Québec, bureau de projets des autoroutes 20 et 85

Groupe DDM

Céline Dupont-Hébert	Archéologue, chargée de projet
René Bélanger	Archéologue, responsable de l'intervention
Pascal Saint-Jacques	Archéologue assistant
Louis-Olivier Lortie	Archéologue technicien
Valérie Auger	Archéologue technicienne
Denis Sundström	Cartographe
Élodie Larochelle	Réviseure linguistique

Remerciements spécifiques

Le Service du patrimoine et de l'archéologie du Groupe DDM tient à remercier monsieur Rénald Sirois de la Direction générale territoriale du Bas-Saint-Laurent–Gaspésie–Îles-de-la-Madeleine pour le partage d'informations historiques.

nouvelle orthographe
Ce document est conforme à la nouvelle orthographe
www.nouvelleorthographe.info

Référence à citer :

GROUPE DDM, 2021. *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. *Référence interne : 20-1476*

RÉSUMÉ

À l'automne 2020, un inventaire archéologique préventif a été réalisé dans les municipalités de Saint-Hubert-de-Rivière-du-Loup et de Saint-Honoré-de-Témiscouata en prévision de la construction du tronçon 4 de la phase III de l'autoroute 85 (154-14-0867). Les deux municipalités sont respectivement comprises dans les MRC de Rivière-du-Loup et de Témiscouata, dans la région administrative du Bas-Saint-Laurent et dans les limites de la circonscription électorale de Rivière-du-Loup–Témiscouata.

Les travaux se sont déroulés du 17 au 25 septembre 2020 sous la supervision de monsieur René Bélanger qui était accompagné d'un archéologue assistant et de 2 archéologues techniciens. Le permis de recherche archéologique 20-GDDM-08 a été obtenu pour l'exécution des travaux en conformité avec le Règlement sur la recherche archéologique de la Loi sur le patrimoine culturel du Québec. L'intervention fait suite aux recommandations formulées dans l'étude de potentiel archéologique effectuée par la firme Arkéos (2006) et à la démarche préventive mise de l'avant par le ministère des Transports du Québec en collaboration avec les professionnels de la Nation malécite.

L'inventaire archéologique effectué comprend la réalisation de sondages systématiques dans les zones à potentiel archéologique, l'inspection visuelle de l'ensemble de la zone d'intervention archéologique, de même que l'évaluation ciblée des secteurs où des ressources archéologiques auraient été identifiées. La zone d'intervention archéologique couvre une superficie de 1 540 284 m^2 et à l'intérieur de laquelle se trouve une superficie de 503 779 m^2 en zone de potentiel archéologique.

Cette intervention a mené à l'identification de structures associées à une occupation historique récente (possiblement agrodomestique ou industrielle ; XX^e siècle). Un code Borden a été attribué (CkEh-4) à ces découvertes. Un présumé éclat de taille isolé a été mis au jour dans un secteur perturbé. L'analyse a confirmé son origine naturelle et non anthropique.

Au terme de l'intervention, le Service du patrimoine et de l'archéologie du Groupe DDM recommande que les travaux de construction projetés par les intervenants soient réalisés sans expertise archéologique supplémentaire à l'exception de celle susmentionnée.

TABLE DES MATIÈRES

INTRODUCTION 1
1. MANDAT 1
2. MÉTHODOLOGIE 5
2.1 Documentation 5
2.2 Inventaire archéologique 5
2.3 Évaluation 6
3. HISTORIQUE DES RECHERCHES ARCHÉOLOGIQUES 6
4. ENVIRONNEMENT ET OCCUPATION HUMAINE 8
4.1 Environnement 8
4.2 Occupation amérindienne préhistorique et historique 9
4.2.1 Paléoindien (12 500 ans-8 000 ans AA) 10
4.2.1.1 Paléoindien ancien (12 500 ans-9 500 ans AA) 10
4.2.1.2 Paléoindien récent (10 000 ans-8 000 ans AA) 11
4.2.2 Archaïque (9 500 ans-3 000 ans AA) 11
4.2.2.1 Archaïque ancien (9 500 ans-8 000 ans AA) 11
4.2.2.2 Archaïque moyen (8 000 ans-5 500 ans AA) 12
4.2.2.3 Archaïque supérieur (5 500 ans-3 000 ans AA) 12
4.2.3 Sylvicole (3 000 ans-450 ans AA) 12
4.2.3.1 Sylvicole inférieur (3 000 ans-2 400 ans AA) 13
4.2.3.2 Sylvicole moyen (2 400 ans-1 000 ans AA) 13
4.2.3.3 Sylvicole supérieur (1 000 ans-450 ans AA) 13
4.2.4 Occupation amérindienne historique (AD 1534-1899) 14
4.2.5 Occupation euroquébécoise 14
5. RÉSULTATS DE L'INVENTAIRE ARCHÉOLOGIQUE 16
5.1 Secteur 1 16
5.1.1 Résultats 21
5.2 Secteur 2 27
5.2.1 Résultats 31
5.2.1.1 Aménagements de la période historique (CkEh-4) 34
5.3 Secteur 3 46
5.3.1 Résultats 51
5.3.1.1 Barrage Armstrong (N47° 41.017' W69° 14.106') 59
5.3.1.2 Autres considérations 61
CONCLUSION ET RECOMMANDATIONS 66
BIBLIOGRAPHIE 68

LISTE DES TABLEAUX

Tableau 1 Données descriptives sur la zone d'intervention, tronçon 4 2
Tableau 2 Zones d'informations archéologiques dans l'aire d'étude 7
Tableau 3 Sites archéologiques identifiés dans l'aire d'étude et à proximité 8
Tableau 4 Cadre chronologique de l'occupation amérindienne au Québec 10

LISTE DES CARTES

Carte 1 Localisation de la zone d'étude et de la zone d'intervention archéologique 3
Carte 2 Secteurs délimités pour l'intervention archéologique du tronçon 4 du projet de construction de l'autoroute 85 (154-14-0867) 17
Carte 3 Secteur 1 du tronçon 4 du projet de construction de l'autoroute 85 (154-14-0867) 19
Carte 4 Secteur 2 du tronçon 4 du projet de construction de l'autoroute 85 (154-14-0867) 29
Carte 5 Secteur 3 du tronçon 4 du projet de construction de l'autoroute 85 (154-14-0867) 49

LISTE DES FIGURES

Figure 1 Ressources archéologiques potentielles identifiées dans l'étude de Ruralys (2020:19) pour le hameau Couturier, Saint-Honoré-de-Témiscouata 15
Figure 2 Zones à potentiel archéologique du secteur 1 du projet 154-14-0867, tronçon 4 et milieu humide sur fond LiDAR (MTQ-DBSL 2015, ministère des Transports du Québec 2020) 16
Figure 3 Zone à potentiel historique ZH-4 (périmètre rouge), perturbations (rose) et tracé du chemin Neuf sur fond LiDAR (MTQ-DBSL 2015, ministère des Transports du Québec 2020) 21
Figure 4 Ligne de distribution électrique longeant la limite sud du secteur 1, 154-14-0867 tronçon 4 (A85T4-DDM-PA2-281) 21
Figure 5 Chemin menant à la ligne de distribution électrique dans le secteur 1, 154-14-0867 tronçon 4 (A85T4-DDM-PA2-288) 22
Figure 6 Talus de construction de la route 185, 154-14-0867 tronçon 4 (A85T4-DDM-PA2-308) 22
Figure 7 Ruisseau parcourant le secteur 1, 154-14-0867 tronçon 4 (A85T4-DDM-PA2-290) 23
Figure 8 Exemple de bloc observé dans le secteur 1, 154-14-0867 tronçon 4 (A85T4-DDM-PA2-304) 23
Figure 9 Stratigraphie de la paroi nord du sondage test GA3-180t réalisé dans le secteur 1, 154-14-0867 tronçon 4 24
Figure 10 Vue en plongée vers le nord du sondage test, point GA3-180t (A85T4-DDM-PA1-054) 24

Figure 11 Stratigraphie de la paroi nord du sondage test, point GA5-435t réalisé dans le secteur 1, 154-14-0867 tronçon 4 25
Figure 12 Paroi nord du sondage test, point GA5-435 (A85T4-DDM-PA2-300) 25
Figure 13 Sondage, point GA5-427 présentant une séquence stratigraphique de milieu humide avec un horizon organique d'au moins 30 cm sur un horizon argileux gris compact 26
Figure 14 Sondage, point GA5-455 présentant une stratigraphie perturbée (A85T4-DDM-PA2-315) 26
Figure 15 Topographie du secteur 2, 154-14-0867 tronçon 4, sur fond LiDAR (MTQ-DBSL 2015, ministère des Transports du Québec 2020) 27
Figure 16 Débordement de la zone de potentiel archéologique préhistorique ZP-12D (Arkéos 2006) dans la zone d'intervention archéologique du projet 154-14-0867 tronçon 4 (MTQ-DBSL 2015, ministère des Transports du Québec 2020) 28
Figure 17 Limites de la zone à potentiel archéologique historique complémentaire définie par le ministère des Transports du Québec et position relative des bâtiments potentiels (MTQ-DBSL 2015, ministère des Transports du Québec 2020) 28
Figure 18 Poteau associé à la ligne de distribution observé dans le secteur 2 du tronçon 4 du projet de construction de l'autoroute 85 (A85T4-DDM-PA2-211) 31
Figure 19 Chemin menant à la nouvelle ligne de distribution, secteur 2 du tronçon 4 du projet de construction de l'autoroute 85 (A85T4-DDM-PA2-215) 31
Figure 20 Toilette sèche de type « bécosse » (point GA5-364) identifiée dans le secteur 2 du tronçon 4 du projet de construction de l'autoroute 85 (A85T4-DDM-PA2-209) 32
Figure 21 Séquence podzolique type observée dans le secteur 2 du tronçon 4 du projet de construction de l'autoroute 85 (A85T4-DDM-PA2-244) 33
Figure 22 Séquence de sédiments hétérogènes types des aménagements ou des perturbations modernes (A85T4-DDM-PA6-219) 34
Figure 23 Extrait annoté de l'imagerie LiDAR du secteur 2 du tronçon 4 du projet de construction de l'autoroute 85 dans la zone des aménagements de la période historique (MTQ-DBSL 2015, ministère des Transports du Québec 2020) 35
Figure 24 Chemin forestier aménagé sur la Terrasse 1 de la zone à potentiel archéologique complémentaire du secteur 2 du tronçon 4 du projet de construction de l'autoroute 85, vue vers le sud-est (A85T4-DDM-PA8-021) 36
Figure 25 Dépression nord-ouest sur la Terrasse 2 de la zone à potentiel archéologique complémentaire du secteur 2 du tronçon 4, vue vers le nord-est (A85T4-DDM-PA8-017) 37
Figure 26 Dépression sud-est de la zone à potentiel archéologique du secteur 2 du tronçon 4, vue vers l'ouest (A85T4-DDM-PA1-077) 37
Figure 27 Parement nord du vestige 20-GDDM-08-T4-2A100 (CkEh-4-1A100), vue vers le sud-est (A85T4-DDM-PA8-011) 38
Figure 28 Vue en plan vers le sud-est du vestige 20-GDDM-08-T4-2A200 (CkEh-4-1A200) dans la zone à potentiel complémentaire du secteur 2 du tronçon 4 (A85T4-DDM-PA8-014) 38
Figure 29 Parement est du vestige 20-GDDM-08-T4-2A100 (A85T4-DDM-PA8-012) 40

Figure 30 Face supérieure du vestige 20-GDDM-08-T4-2A100 (A85T4-DDM-PA8-003) 40
Figure 31 Relation entre les vestiges 20-GDDM-08-T4-2A100 et 20-GDDM-08-T4-2A200, et vue sur le ressaut à la base du vestige 20-GDDM-08-T4-2A100 (A85T4-DDM-PA8-010) 41
Figure 32 Clous tréfilés et verre plat industriel retrouvés dans le sondage GA6-334 de la zone à potentiel archéologique complémentaire du secteur 2 du tronçon 4 du projet de construction de l'autoroute 85 (non conservés) 42
Figure 33 Photographie aérienne de la Compagnie aérienne franco-canadienne (1929) sur laquelle les bâtiments de l'établissement sont représentés (Compagnie aérienne franco-canadienne, mosaïque planche 73_1) 43
Figure 34 Photographie aérienne de l'établissement (1948) où il ne semble plus y avoir de bâtiments (Photothèque nationale de l'air, A11660_364) 43
Figure 35 Grange-entrepôt avec clocheton observée dans la région du Témiscouata (courtoisie du ministère des Transports du Québec, monsieur Rénald Sirois) 44
Figure 36 Plan du chemin de fer (1929) sur lequel sont illustrées les voies d'évitement (courtoisie du ministère des Transports du Québec, Greffe de l'arpenteur général du Québec) 45
Figure 37 Érablière observée dans le secteur 3 du tronçon 4 du projet de construction de l'autoroute 85 (A85T4-DDM-PA2-253) 46
Figure 38 Ruisseau Armstrong, secteur 3 du tronçon 4 du projet de construction de l'autoroute 85 (A85T4-DDM-PA1-050) 47
Figure 39 Zones à potentiel archéologique préhistorique et historique dans le secteur 3 du tronçon 4 du projet de construction de l'autoroute 85 (modifié de MTQ-DBSL 2015, ministère des Transports du Québec 2020) 47
Figure 40 Ligne de distribution électrique présente dans le secteur 3 (A85T4-DDM-PA2-262) 51
Figure 41 Zone déboisée dans le secteur 3 du tronçon 4 du projet de construction de l'autoroute 85 (A85T4-DDM-PA2-339) 52
Figure 42 Poteau de télégraphe scié en place dans le secteur 3 du tronçon 4 du projet de construction de l'autoroute 85, point GA5-389 (A85T4-DDM-PA2-254) 52
Figure 43 Composantes d'un perchoir associé à la ligne du télégraphe (A85T4-DDM-PA2-328) 53
Figure 44 Stratigraphie de la paroi nord du sondage test GA5-410 réalisé dans le secteur 3 du tronçon 4 du projet de construction de l'autoroute 85 (154-14-0867) 53
Figure 45 Paroi nord du sondage test GA5-410 réalisé dans le secteur 3 du tronçon 4 du projet de construction de l'autoroute 85 (A85T4-DDM-PA2-273) 54
Figure 46 Stratigraphie de la paroi nord du sondage GA5-478 réalisé dans le secteur 3 du tronçon 4 du projet de construction de l'autoroute 85 (154-14-0867) 54
Figure 47 Paroi nord du sondage GA5-478 réalisé dans le secteur 3 du tronçon 4 du projet de construction de l'autoroute 85 (A85T4-DDM-PA2-345) où la séquence podzolique est perturbée 55
Figure 48 Stratigraphie de la paroi sud du sondage test GA1-1071 réalisé dans le secteur 3 du tronçon 4 du projet de construction de l'autoroute 85 (154-14-0867) 55

Figure 49 Paroi sud du sondage test GA1-1071 réalisé dans le secteur 3 du tronçon 4 du projet de construction de l'autoroute 85 (A85T4-DDM-PA3-105) et représentatif d'une séquence de sédiments hétérogènes caractéristique des zones perturbées 56

Figure 50 Stratigraphie de la paroi est du sondage test GA1-1072 réalisé dans le secteur 3 du tronçon 4 du projet de construction de l'autoroute 85 (154-14-0867) 56

Figure 51 Paroi est du sondage test GA1-1072 réalisé dans le secteur 3 du tronçon 4 du projet de construction de l'autoroute 85 (A85T4-DDM-PA3-108) 57

Figure 52 Stratigraphie de la paroi nord du sondage test GA1-1086 réalisé dans le secteur 3 du tronçon 4 du projet de construction de l'autoroute 85 (154-14-0867) 57

Figure 53 Paroi nord du sondage test GA1-1086 réalisé dans le secteur 3 du tronçon 4 du projet de construction de l'autoroute 85 (A85T4-DDM-PA3-103) 58

Figure 54 Éclat retrouvé dans le sondage test GA1-1071 du secteur 3 du tronçon 4 du projet de construction de l'autoroute 85 (N47° 41.124' W69° 14.556') 59

Figure 55 Vue générale des vestiges du barrage Armstrong identifiés dans le secteur 3 du tronçon 4 du projet de construction de l'autoroute 85 (A85T4-DDM-PA1-048) 60

Figure 56 Vue rapprochée sur l'un des vestiges du barrage Armstrong (A85T4-DDM-PA2-240) 60

Figure 57 Relief LiDAR et zones perturbées (rose) dans le secteur du pont ferroviaire P-17352 du tronçon 5, Saint-Honoré-de-Témiscouata (ministère des Transports du Québec, LiDAR MTQ-DT BSL 2015, tiré du devis des travaux) 61

Figure 58 Relief LiDAR dans le secteur 3 du tronçon 4 du projet de construction de l'autoroute 85 sur lequel les perturbations (rose) sont illustrées (ministère des Transports du Québec, LiDAR MTQ-DBSL 2015, tiré du devis des travaux) 62

Figure 59 Possible pont ferroviaire dans le secteur du talus du tronçon 4, vers 1929 (Compagnie aérienne franco-canadienne, mosaïque planche 73-1) 62

Figure 60 Détail de la figure 59 afin de souligner la présence d'un remblai sous la structure présumée et la différence d'élévation entre le remblai et les rails 63

Figure 61 Détail d'une photographie aérienne de 1948 sur laquelle il est possible de voir le paysage transformé dans le secteur du talus (Photothèque nationale de l'air, A11660_364) 64

Figure 62 Comblement d'un pont ferroviaire en cours, vers 1915. Photographie intitulée « *Tunnel and graded sidings on Lake Superior Branch of Grand Trunk Pacific Railway* » (CSTMC/CN Collection, no CN002445) 64

Figure 63 Comblement d'un pont ferroviaire à l'aide de wagons remplis de sable, datation indéterminée, Mountain Park, Alberta. Photographie intitulée « *Using Canadian National Railway dump cars to fill in a wooden trestle bridge* » (CSTMC/CN Collection, no CN002952) 65

LISTE DES ANNEXES

Annexe 1 Inventaire des artéfacts

Annexe 2 Registre des photographies

LISTE DES ABRÉVIATIONS

AA	Avant aujourd'hui
BNA	Bibliothèque numérique en archéologie du ministère de la Culture et des Communications
GTCS	Groupe de travail sur la classification des sols
IRDA	Institut de recherche et de développement en agroenvironnement
ISAQ	Inventaire des sites archéologiques du Québec
MCCQ	Ministère de la Culture et des Communications du Québec
MRC	Municipalité régionale de comté
MTQ	Ministère des Transports du Québec
RPCQ	Répertoire du patrimoine culturel du Québec

INTRODUCTION

Le projet de construction de l'autoroute 85 (154-14-0867) est parmi les grands projets routiers québécois mis en œuvre par le ministère des Transports du Québec. Il vise à améliorer la sécurité des utilisateurs de cette voie de communication majeure qui relie les provinces du Québec et du Nouveau-Brunswick. Préalablement à l'exécution des travaux, le ministère des Transports du Québec a commandé la réalisation d'une étude de potentiel archéologique au terme de laquelle des zones à potentiel archéologique ont été définies et des recommandations, formulées (Arkéos 2006).

C'est dans ce cadre que le Service du patrimoine et de l'archéologie du Groupe DDM a mené, à l'automne 2020, une intervention dans les limites du tronçon 4 de la phase III du projet de construction de l'autoroute 85 (00185-01-105-000C ch. 13+213 à 00185-01-111-000C ch. 2+317, longueur approximative de 5,6 km, bornes kilométriques 67,7 à 73,3). Ce tronçon se trouve sur le territoire de deux municipalités de la région administrative du Bas-Saint-Laurent, soit Saint-Hubert-de-Rivière-du-Loup et Saint-Honoré-de-Témiscouata, comprises dans les MRC de Rivière-du-Loup et de Témiscouata, toutes deux dans les limites de la circonscription électorale de Rivière-du-Loup–Témiscouata (carte 1).

Le mandat, défini exhaustivement dans les sections suivantes, comprend la réalisation d'un inventaire archéologique préventif dans la zone d'intervention qui couvre une superficie de 1 540 284 m^2. Cet inventaire s'est déroulé du 17 au 25 septembre 2020 sous la supervision de monsieur René Bélanger qui était accompagné d'un archéologue assistant et de deux archéologues techniciens. Le permis de recherche archéologique 20-GDDM-08 a été obtenu en conformité avec le Règlement sur la recherche archéologique de la Loi sur le patrimoine culturel du Québec.

1. MANDAT

Le mandat confié au service du patrimoine et de l'archéologie du Groupe DDM se définit comme suit :

- Effectuer les expertises archéologiques requises par le Ministère afin d'identifier tout objet constituant un vestige témoignant de l'occupation humaine dans les limites du tronçon 4 de la phase III du projet de construction ;
- Effectuer toutes les recherches documentaires requises par le ministère des Transports du Québec pour la zone des travaux précédemment définie ;
- Réaliser une inspection visuelle systématique de l'ensemble de la zone située à l'intérieur des limites des travaux ;
- Effectuer des sondages archéologiques systématiques dans les limites de tous les secteurs identifiés comme zones à potentiel archéologique ;
- Consigner, analyser et interpréter les données archéologiques ;
- Signaler, documenter et évaluer les objets découverts dans le but de déterminer s'il s'agit d'un bien ou d'un site archéologique ;
- Réaliser une évaluation qualitative et quantitative de tout site connu ou mis au jour à l'intérieur des limites du projet ;

- Mettre en place des mesures de protection temporaires et proposer des mesures d'intervention et de protection des données et des biens archéologiques afin de réduire les impacts relatifs à la présence de patrimoine archéologique dans les limites du projet ;
- Produire les biens livrables en conformité avec les exigences contractuelles et légales ;
- Formuler des recommandations quant à la poursuite des travaux.

Plus concrètement, l'expertise archéologique consiste en un inventaire préventif visant à vérifier la présence ou l'absence de sites archéologiques à l'intérieur du périmètre des travaux projetés. Le cas échéant, il s'agit de rechercher, d'identifier, de localiser, de délimiter et d'évaluer les ressources archéologiques dont l'intégrité pourrait être menacée par les futurs travaux de construction de l'autoroute. Des recommandations, notamment un plan d'atténuation des impacts, sont formulées si des ressources archéologiques sont mises au jour. De plus, le mandat inclut certains travaux préparatoires, comme l'élaboration d'un plan de travail, qui impliquent une recherche documentaire préalable.

Au terrain, l'inventaire archéologique comporte trois volets. Le premier consiste à effectuer l'inventaire par inspection visuelle complète et, le second, à exécuter des sondages manuels systématiques dans les secteurs préalablement identifiés comme zones de potentiel archéologique. Les éléments jugés d'intérêt peuvent faire l'objet d'une phase d'évaluation, soit le troisième volet, qui permet d'en cerner l'ampleur de l'occupation, de la positionner chronologiquement et d'en définir la valeur patrimoniale.

La superficie soumise à l'expertise archéologique est décrite au tableau 1.

Tableau 1 Données descriptives sur la zone d'intervention, tronçon 4

Projet	Municipalités	Nature des travaux routiers	Type d'intervention	Superficie (m^2)	Sondages réalisés (nombre)	Date de réalisation	Résultat
154-14-0867	Saint-Honoré-de-Témiscouata et Saint-Hubert-de-Rivière-du-Loup	Construction de l'autoroute 85, tronçon 4, phase III	Inventaire préventif	1 540 284	340	17 au 25 septembre 2020	Positif

Transports Québec

Travaux de construction de l'autoroute 85,
Saint-Honoré-de-Témiscouata et
Saint-Hubert-de-Rivière-du-Loup, Phase III, Tronçon 4
Inventaires archéologiques 2020

Localisation générale de la zone d'étude théorique et de la zone d'intervention archéologique

Zone d'étude théorique

Zone d'intervention archéologique

Zone d'information archéologique

km 0 1 2 3 4 5 km

CARTE 1

Avril 2021

GROUPE DDM

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

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

Rivière du Loup

Subarctique, 2017c
Artefactuel, 2012e
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

69°30' 69°20' 69°10' 69°0'
47°50' 47°45' 47°40' 47°35'

2. MÉTHODOLOGIE

Les méthodes et techniques utilisées lors de l'inventaire archéologique sont conformes aux directives méthodologiques prescrites par le ministère des Transports du Québec. Ces techniques d'inventaire ont pu être modifiées ou adaptées selon les lieux, la topographie et la nature des dépôts en place. Les secteurs de potentiel archéologique ont été préalablement définis en fonction des recommandations formulées dans les études de potentiel archéologique réalisées par Arkéos (2006) et Ruralys (2020), pour le secteur à proximité du hameau Couturier) et par l'analyse préliminaire du ministère des Transports du Québec. Toutes les zones de potentiel archéologique ont fait l'objet de sondages manuels alors que l'ensemble de la zone d'intervention a été soumise à une inspection visuelle.

2.1 Documentation

Les recherches documentaires relatives à la présence de sites archéologiques déjà connus dans la zone d'étude, à la nature du patrimoine amérindien et historique euroquébécois et à l'environnement présent et ancien ont été réalisées. Ces recherches constituent une mise à jour des informations contenues dans les études de potentiel de 2006 (Arkéos, 2006) et de 2020 (Ruralys, 2020) et dans les différents rapports d'interventions archéologiques des travaux antérieurs relatifs à l'autoroute 85 accessibles sur le site de la bibliothèque numérique en archéologie (BNA). Les données complémentaires ont été obtenues en consultant l'Inventaire des sites archéologiques du Québec (ISAQ) et la Cartographie des sites et des zones d'interventions archéologiques du Québec du ministère de la Culture et des Communications du Québec (MCCQ) et disponibles sur le portail du ministère de la Sécurité publique du Québec.

2.2 Inventaire archéologique

L'inventaire archéologique comporte deux volets. Le premier est une inspection visuelle complète de toute l'emprise de la zone des travaux de l'autoroute. 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.

Si un bien archéologique est mis au jour, un avis de découverte aurait été émis afin de lui attribuer un code Borden. Cette étape a été complétée au terme de l'intervention de 2020 à la suite de la découverte de vestiges de la période historique récente (XX^{e} siècle). Les mesures de conservation appropriées prévues comprennent le nettoyage, l'analyse, le catalogage, la prise de photos et l'emballage des artéfacts et des échantillons prélevés. La culture matérielle et les échantillons récoltés sont alors identifiés à l'aide d'étiquettes sur lesquelles le code Borden ou un code temporaire ainsi que sa provenance sont inscrits.

2.3 Évaluation

Des sondages supplémentaires ont été requis à un endroit précis où un présumé éclat en pierre taillée a été identifié. Dans ce cas, une approche adaptée au contexte a été appliquée. La méthodologie préconisée est présentée dans la section qui traite de cet élément.

Une visite complémentaire a également été réalisée dans le secteur 2 afin de documenter l'occupation et les aménagements à proximité des vestiges découverts.

3. HISTORIQUE DES RECHERCHES ARCHÉOLOGIQUES

Le tronçon 4 du projet de construction de l'autoroute 85 comprend l'emprise totale de la trajectoire de l'ouvrage de même que le corridor d'un petit axe routier qui lui est parallèle (carte 1). Depuis 2018, plusieurs interventions ont été réalisées dans le cadre de cet important projet d'infrastructure, mais de nombreuses recherches archéologiques ont été menées depuis les années 1970 (tableau 2). Elles ont permis d'identifier quelques sites archéologiques à proximité de l'aire d'étude (tableau 3).

Certaines études théoriques ont permis d'établir une stratégie d'intervention pour le projet de construction de l'autoroute du Témiscouata. L'étude de potentiel archéologique d'Arkéos (2006) définit les zones de potentiel archéologique préhistorique et historique et constitue un document crucial. Cette étude de potentiel est bonifiée par celle de Ruralys (2020), qui traite du hameau Couturier dans la municipalité de Saint-Honoré-de-Témiscouata.

En ce qui concerne les interventions de terrain, Proulx (1973) décrit les anciennes occupations euroquébécoises et amérindiennes historiques de Whitworth, dont le site CkEh-2. Les travaux de Dumais (1983) recensent 3 sites archéologiques (CkEi-1, CkEi-2 et CkEi-3) associés à une occupation euroquébécoise de la région entre les années 1830 et 1950. Dans les années 1990, Laforte (1994) et de Pintal (1996) sont intervenus dans le périmètre de la zone d'étude, mais aucun site archéologique n'a été mis au jour. En 1999, Patrimoine Experts (2000, 2007) et de Pintal (2005) ont effectué des inventaires

archéologiques dans le périmètre de l'aire d'étude élargie, mais aucune ressource n'a pu être identifiée. Plus récemment, Archéo-Mamu Côte-Nord (2018a et 2018b) a réalisé des travaux d'inventaire archéologique dans le cadre des tronçons 2 et 3 de la construction de l'autoroute 85. Un nouveau site a été mis au jour (CkEi-4). Il est associé à l'occupation domestique euroquébécoise de la fin du XIX^{e} siècle ou du début du XX^{e} siècle. Ces travaux ont également permis d'identifier les vestiges d'une ligne télégraphique et d'anciens chemins, dont un tronçon du chemin Neuf (CkEh-3). En 2018 et 2019, la firme Ethnoscop a réalisé l'inventaire archéologique du tronçon 6 de la construction de l'autoroute 85, sans résultat positif (Ethnoscop, 2019). À l'été 2020, le Groupe DDM a réalisé l'inventaire archéologique du tronçon 5 sans qu'aucune ressource archéologique n'ait pu être identifiée, bien que 2 présumés éclats de pierre isolés pourraient y avoir été découverts (Groupe DDM, à paraître).

Le village de Whitworth (CkEh-1), un site archéologique associé à la Première Nation malécite de Viger, est situé à quelque 4 km du centre de la zone d'intervention. Le site préhistorique le plus près est le site Saint-Pierre (CjEg-3), à plus de 10 km de la zone d'intervention. Y ont été mis au jour plusieurs objets lithiques, dont 34 outils et 2 éclats (Chalifoux et coll., 1998). De plus, la consultation du Répertoire du patrimoine culturel du Québec (RPCQ) du MCCQ indique qu'aucun bien patrimonial n'est présent à l'intérieur de la zone d'étude élargie.

Tableau 2 Zones d'informations archéologiques dans l'aire d'étude

Source ISAQ	Auteur ou firme	Titre	Année
788	Proulx	Rapport de reconnaissances archéologiques et ethnologiques du comté de Rivière-du-Loup, du 15 septembre au 1er novembre 1973.	1973
1021	Dumais, Pierre	Étude de potentiel et inventaire archéologique de la ligne Rivière-du-Loup/Madawaska (315 kV).	1983
2187	Laforte, Esther	Inventaire archéologique Bas-Saint-Laurent, Gaspésie, Saguenay–Lac-Saint-Jean.	1994
2913	Patrimoine Experts	Inventaires archéologiques, Direction du Bas-Saint-Laurent–Gaspésie-Îles-de-la-Madeleine.	2000
5160	Artefactuel	Inventaires archéologiques (2011). Direction du Bas-Saint-Laurent–Gaspésie–Îles-de-la-Madeleine.	2012
6435	Archéo-Mamu Côte-Nord	Planification et travaux de construction de l'autoroute 85 à Saint-Antonin, Phase 3, tronçon 2. Inventaire archéologique (2017-2018). Phases 1 et 2.	2018
6436	Archéo-Mamu Côte-Nord	Planification et travaux de construction de l'autoroute 85 à Saint-Antonin, Phase 3, tronçon 3.	2018
6603	Ethnoscop	Planification et travaux de construction de l'autoroute 85 à Saint-Honoré-de-Témiscouata et Saint-Louis-du-Ha! Ha!, Phase 3, tronçon 6. Inventaire archéologique (2018-2019).	2019
À paraitre	Groupe DDM	Inventaire archéologique en prévision de la construction de l'autoroute 85 à Saint-Honoré-de-Témiscouata, Bas-Saint-Laurent (Phase III, tronçon 5).	2020

Tableau 3 Sites archéologiques identifiés dans l'aire d'étude et à proximité

Site (code Borden)	Nom du site	Période culturelle	Distance du centre de la zone d'intervention
CkEi-1	Rivière Verte	Historique (XIX-XX^{e} siècle)	+15 km
CkEi-2	Rivière Verte	Historique (XX^{e} siècle)	+15 km
CkEi-3	Rivière Verte	Historique (1830-1970)	+15 km
CkEi-4	Indéterminé	Historique (XIX-XX^{e} siècle)	± 3 km
CkEh-1	Grande Fourche	Archaïque laurentien	+10 km
CkEh-2	Première Nation malécite de Viger	Historique (XIX^{e} siècle)	3,2 km
CkEh-3	Chemin Neuf	Historique (XX^{e} siècle)	+ 10 km
CkEh-4	À venir (agrodomestique/industriel)	Historique (XX^{e} siècle)	+10 km

4. ENVIRONNEMENT ET OCCUPATION HUMAINE

4.1 Environnement

Le contenu de cette section est extrait du rapport de recherche du Groupe DDM (à paraitre) produit pour le tronçon 5 du même projet routier et la même année.

La région du Témiscouata est localisée sur la rive sud du fleuve Saint-Laurent entre, notamment, Rivière-du-Loup au nord et la frontière du Nouveau-Brunswick au sud, en plein cœur de la chaine des Appalaches. Son relief est découpé par de nombreuses vallées surplombées de petits plateaux pouvant atteindre jusqu'à 350 m au-dessus du niveau moyen de la mer (NMM). Plusieurs ruisseaux et rivières assurent son drainage, mais pouvaient aussi servir de voie de communication aux époques préhistorique et historique. Les principaux cours d'eau qui s'y retrouvent sont les rivières des Trois Pistoles, Ashberish, Touladi, Cabano et Madawaska. La rivière Madawaska assure le lien entre le lac Témiscouata et la rivière Saint-Jean plus au sud, au Nouveau-Brunswick. Plus près de la zone d'intervention archéologique, la rivière des Roches est aussi un lien documenté reliant la rivière Verte et la rivière Saint-Jean en passant par le lac Pohénégamook, tout en permettant un accès au lac Saint-François situé l'ouest du tronçon 4.

Les formations rocheuses de la région sont constituées d'assemblages cambriens et ordoviciens, qui forment le Groupe de Québec, d'assemblages siluriens, dont la formation de Cabano, et d'assemblages dévoniens, qui constituent les formations de Touladi et de Témiscouata (David, 1992 ; Lespérence et Greiner, 1969).

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, ce qui 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 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.

Dans l'estuaire du Saint-Laurent, la régression de la mer de Goldthwait s'est terminée vers 8 000 ans AA. Elle a été remplacée par le proto Saint-Laurent, dont les paléorivages sont près de la côte actuelle. À ce moment, une nouvelle végétation accompagne ce changement et la toundra arbustive, qui s'était développée au Bas-Saint-Laurent et en Gaspésie, s'est lentement transformée en sapinière à bouleau blanc. Puis, vers 5 000 ans AA, le couvert végétal tel qu'il est composé aujourd'hui prend forme. La végétation est alors dominée par l'érablière à bouleau jaune et les pins blanc et rouge.

Le couvert végétal du Témiscouata est dominé par la forêt. Faisant partie du domaine bioclimatique de la sapinière à bouleau jaune de l'Est, la forêt mixte présente dans la zone d'intervention est peuplée par le bouleau jaune, l'érable, le tremble, le sapin baumier, le thuya et l'épinette blanche. Par endroits, des plantations ont introduit des concentrations de conifères, comme le sapin, le pin ou le thuya.

Les sols retrouvés dans cette région sont principalement dans l'ordre podzolique. Les sols podzoliques sont déposés sur des matériaux parentaux acides de texture grossière à moyenne, incluant les moraines et tills glaciaires et les dépôts alluviaux et éoliens de sables quartzeux. Les podzols des régions boréales se trouvent surtout sur roche siliceuse dure (GTCS, 2002 ; IUSS, 2015:181) et représentent plus de 70 % des sols du Québec. La végétation associée au podzol est généralement une forêt de conifères ou une bruyère, dans des pédoclimats frais à très froids, humides à perhumides de régions tempérées ou boréales, liée à des terrains plats ou de collines (GTCS, 2002 ; IUSS, 2015:181). Au Témiscouata, ce type de climat n'existe plus depuis 6 000 ans AA – 5 000 ans AA, moment où les biomes se sont stabilisés pour occuper leur position actuelle (Dyke, 2005:237). La formation d'un podzol peut se faire dans l'ordre de quelques centaines d'années (Courchesne et Handershot, 1997:238), ce qui veut dire que la forêt actuelle, à dominance feuillue, qui a vu le jour il y a 50 à 100 ans, s'est implantée sur un sol où la podzolisation était déjà en cours.

Les forêts du Témiscouata renferment une faune tout de même abondante, qui pouvait être exploitée aux époques préhistorique et historique. De gros mammifères, comme l'ours noir et l'orignal, mais aussi d'autres, plus petits, comme le castor, le raton laveur, le porc-épic, etc., dominent la faune locale. Ces mammifères étaient recherchés pour leur viande et leur peau servait à la confection de vêtements et d'abris. À proximité des lacs et des rivières se trouve une multitude d'oiseaux aquatiques, dont plusieurs espèces de canards et de sarcelles. Ces mêmes plans d'eau regorgent de poissons, qui contribuent pour une grande part à l'alimentation, dont le touladi, la truite mouchetée et le corégone.

4.2 Occupation amérindienne préhistorique et historique

Trois grandes périodes culturelles, soit le Paléoindien, l'Archaïque et le Sylvicole, définissent la préhistoire du Québec (tableau 4). Chacune de ces périodes est divisée en séquences temporelles plus courtes, définies à partir de différences observées dans les schèmes d'établissement et de particularités de la culture matérielle des populations concernées. À cela s'ajoute une tradition amérindienne historique qui débute au XVI^{e} siècle avec l'apparition de témoignages écrits (AD 1534). Au Témiscouata, il semble que le réseau hydrographique ait favorisé l'occupation préhistorique. Effectivement, la région possède un réseau de lacs et de rivières navigables qui permet de relier le fleuve Saint-Laurent au nord et la baie de Fundy au sud (Chalifoux et coll., 1998:27) de même que des trajets de portage également utilisés à la période historique, voire jusqu'au XIX^{e} siècle.

À la période historique, c'est certainement la révolution industrielle du tournant du XX^{e} siècle et l'avènement du chemin de fer qui ont encouragé le peuplement de cette région, bien que déjà au Régime français certaines terres aient été concédées.

Tableau 4 Cadre chronologique de l'occupation amérindienne au Québec

<table>
<tr><td rowspan="2">Paléoindien
12 500-8 000 AA</td><td>Paléoindien ancien
12 500-9 500 AA</td><td rowspan="2"></td></tr>
<tr><td>Paléoindien récent
10 000-8 000 AA</td></tr>
<tr><td rowspan="3">Archaïque
9 500-3 000 AA</td><td>Archaïque ancien
9 500-8 000 AA</td><td rowspan="2">Archaïque récent laurentien
5 500-4 200 AA</td></tr>
<tr><td>Archaïque moyen
8 000-5 500 AA</td></tr>
<tr><td>Archaïque supérieur
5 500-3 000 AA</td><td>Archaïque post-laurentien
4 200-3 000 AA</td></tr>
<tr><td rowspan="5">Sylvicole
3 000-450 AA</td><td>Sylvicole inférieur
3 000-2 400 AA</td><td rowspan="2">Sylvicole moyen ancien
2 400-1 500 AA</td></tr>
<tr><td rowspan="2">Sylvicole moyen
2 400-1 000 AA</td></tr>
<tr><td>Sylvicole moyen tardif
1 500-1 000 AA</td></tr>
<tr><td rowspan="2">Sylvicole supérieur
1 000-450 AA</td><td>Sylvicole supérieur ancien
1 000-800 AA</td></tr>
<tr><td>Sylvicole supérieur médian
800-650 AA</td></tr>
<tr><td colspan="2"></td><td>Sylvicole supérieur récent
650-450 AA</td></tr>
</table>

Plourde, 2011:87 ; Taché, 2010:8 ; Gates St-Pierre, 2010:10 ; Pintal, 2013

4.2.1 Paléoindien (12 500 ans-8 000 ans AA)

La période paléoindienne constitue la phase initiale d'occupation du territoire. Elle s'amorce avec le retrait des glaces. 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. 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).

4.2.1.1 Paléoindien ancien (12 500 ans-9 500 ans AA)

Les plus anciens témoignages d'occupation au Québec appartiennent au Paléoindien ancien. Trouvés uniquement en Estrie, dans la région du lac Mégantic, ils datent de 12 500 ans AA (Chapdelaine, 2004 ; Chapdelaine et coll., 2007). Les populations de cette période étaient très mobiles et pratiquaient la chasse au caribou (Chapdelaine, 2012). Elles utilisaient des outils de pierre taillée en chert Munsungun et en

rhyolite du New Hampshire (Chapdelaine, 2012). La technologie utilisée est caractérisée par des pointes à cannelure, des gros bifaces, ainsi que différents types d'outils unifaciaux, qui s'apparentent à la tradition Michaud-Neponset observée au Maine. Certains indices laissent présager qu'il pourrait y avoir des sites datant de la fin de cette période sur la rive sud du Saint-Laurent (Pintal, 2002).

4.2.1.2 Paléoindien récent (10 000 ans-8 000 ans AA)

Le Paléoindien récent compte plusieurs sites au Québec. Ils se trouvent sur la rive sud du fleuve Saint-Laurent et en Outaouais. Ils sont associés à une tradition Plano aussi nommée Sainte-Anne-Varney. Cette tradition fait référence à des populations originaires des Prairies de l'Ouest canadien migrant vers l'est (Chapdelaine, 1994). La technologie est caractérisée par la taille de la pierre par enlèvements étroits, réguliers et parallèles (Plourde, 2009).

Dans l'Est du Québec, quelques sites de la culture Plano ont été mis au jour à Rimouski (Chapdelaine, 1994 et 1996) et en Gaspésie (Benmouyal, 1987 ; Ethnoscop, 1996a et 1996b). Ces sites sont généralement associés à des terrasses fluviatiles dont l'altitude peut varier entre 20 et 80 m. Quelques sites mis au jour sur de hautes terrasses n'ont pas livré de pointe Plano, mais ont été associés au Paléoindien récent, entre autres, au Bic (Dumais et Rousseau, 1985).

4.2.2 Archaïque (9 500 ans-3 000 ans AA)

La période de l'Archaïque est actuellement divisée en 3 phases : l'Archaïque ancien (9 500-8 000 ans AA), l'Archaïque moyen (8 000-5 500 ans AA) et l'Archaïque supérieur (5 500-3 000 ans AA), qui se subdivise en Archaïque récent laurentien (5 500-4 200 ans AA) et Archaïque post-laurentien (4 200-3 000 ans AA).

Le début de l'Archaïque se signale par une présence très limitée de groupes humains. Les populations de l'Archaïque, nomades, fondent leur économie sur la chasse, la pêche, mais aussi sur la cueillette dans un environnement qui voit l'émergence du couvert végétal actuel (Lavoie et coll., 2010). Diverses traditions culturelles sont associées à cette période, dont les débuts sont encore mal connus.

La localisation des sites trouvés dans le Nord-Est américain suggère la participation de ces populations à un vaste réseau d'échanges et une mobilité qui se traduit par l'établissement de campements peu étendus, généralement situés à bonne distance des grandes voies de communication et près des petits cours d'eau. À l'opposé, des campements saisonniers plus importants se trouvent près des grands plans et cours d'eau favorables à la pêche.

4.2.2.1 Archaïque ancien (9 500 ans-8 000 ans AA)

L'Archaïque ancien (9 500-8 000 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 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, soit le site Saint-Pierre (CjEg-3). Il est situé dans la municipalité de Saint-Elzéar-de-Témiscouata, sur un petit plateau de la montagne Blanche, à une altitude de 460 m NMM. Il se trouve 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. Il a été découvert en 1985 par le propriétaire du terrain, monsieur Louis-Paul Saint-Pierre, lors de travaux pour égaliser une partie du plateau boisé. Bien que le site s'avère complètement détruit, une récolte de surface a permis la cueillette de 34 outils lithiques et de 2 éclats. Il est considéré comme un site à fonction mortuaire en raison de la présence d'ocre rouge, de la quasi-absence d'éclats de débitage et de sa grande variété d'outils (Chalifoux et coll., 1998:34 et 38).

4.2.2.2 Archaïque moyen (8 000 ans-5 500 ans AA)

L'Archaïque moyen demeure une période mal comprise dans la région de Québec et à l'est, où il y a peu de sites datés qui puissent lui être attribués. Les rares sites relevant de l'Archaïque moyen ont été découverts dans la région de l'Estrie (Graillon, 1997), sur la haute et la basse Côte-Nord (Plourde, 2003 ; Pintal, 1998) et en Gaspésie (Pintal, 2006). Cette rareté, voire absence, pourrait s'expliquer, selon certains (Ethnoscop, 2008), par les baisses et les remontées importantes du niveau marin qui ont provoqué, au cours de ces millénaires, l'émersion ou la submersion des rivages anciens (Lamarche, 2011:87) et, par conséquent, la destruction ou l'enfouissement de toute trace d'activité humaine sous les sédiments. Ici résiderait l'explication de la pauvreté de preuves archéologiques entre 8 000 et 6 000 ans AA. Quoique ce phénomène puisse ne pas avoir de conséquences sur la région du Témiscouata, aucun site de l'Archaïque moyen n'y a été inventorié.

4.2.2.3 Archaïque supérieur (5 500 ans-3 000 ans AA)

La période de l'Archaïque supérieur est divisée en 2 épisodes culturels distincts : l'Archaïque laurentien (5 500-4 200 ans AA) et l'Archaïque final ou post-laurentien (4 200-3 000 ans AA). La culture matérielle des groupes de cette période comprend une variété d'outils en pierre taillée, mais aussi plusieurs objets produits par polissage (Plourde, 2009). À la fin de l'Archaïque, les objets fabriqués en cuivre natif ou en os deviennent fréquents. La culture matérielle témoigne aussi de l'importance qu'a prise la pêche dans l'économie de ces populations. Les sites remontant à l'époque de l'Archaïque laurentien et post-laurentien 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 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.

4.2.3 Sylvicole (3 000 ans-450 ans AA)

La période du Sylvicole est marquée, vers 3 000 ans AA, par l'apparition d'une innovation technologique majeure : la poterie. Cette grande période culturelle a été divisée en trois sous-périodes qui ont à leur tour été fractionnées en épisodes. Ces divisions ont été créées en se basant sur l'évolution de la morphologie des décors des poteries (Chapdelaine, 1989 ; Ruralys, 2014:14). On pense que les populations du Sylvicole inférieur différaient peu des populations de l'Archaïque terminal, fondant leur économie sur un nomadisme permettant d'exploiter cycliquement le territoire. Ces populations étaient plus nombreuses qu'à l'Archaïque. Les sites archéologiques se trouvent dans les contreforts tant appalachiens que laurentiens, les camps printaniers ou estivaux se rapprochant des principaux cours d'eau.

4.2.3.1 Sylvicole inférieur (3 000 ans-2 400 ans AA)

Le Sylvicole inférieur se démarque, dans la vallée du Saint-Laurent et au Témiscouata, outre par la production d'une poterie grossière et la pratique de rituels funéraires élaborés, par l'utilisation quasi exclusive d'une variété de chert appelée le chert Onondaga, utilisé pour une production standardisée de lames de cache ou de minces bifaces subtriangulaires, représentatifs de la tradition appelée Meadowood. Cette tradition se trouve sur l'ensemble du Nord-Est américain ; son centre de diffusion est situé aux abords des Grands Lacs et dans le nord de l'État de New York. Elle étendra sa marque jusque sur les basses-terres du Saint-Laurent, incluant le Témiscouata et les Maritimes (Chalifoux et coll., 1998:47).

Au Témiscouata, l'influence Meadowood s'observe sur cinq sites (CkEe-5, 9, 11, 13 et 22), où des outils s'y rapportant ont été mis au jour : des pointes à petites encoches latérales ayant des bases quadrangulaires et des petits grattoirs triangulaires bifaciaux (Chalifoux et coll., 1998:49).

4.2.3.2 Sylvicole moyen (2 400 ans-1 000 ans AA)

La période du Sylvicole moyen est divisée en 2 phases : l'ancien (2 400-1 500 ans AA) et le récent (1 500-1 000 ans AA). On les distingue sur la base de l'apparence esthétique et des techniques de fabrication de la poterie (Pintal, 2013:30).

Cette période semble marquée par une augmentation démographique assez importante. Les particularités culturelles de la région de Québec observables au Sylvicole inférieur perdurent et s'intensifient. Des styles régionaux se définissent (Gates St-Pierre 2006). Le complexe rituel funéraire de Middlesex apparait, mais disparait rapidement (Gates St-Pierre, 2010). Comme ailleurs dans le Nord-Est américain, les sites de cette période suggèrent un processus complexe de transformation sociale (Ethnoscop, 2012:24). Une intensification de l'exploitation des ressources halieutiques mènera à la sédentarité et à la production alimentaire par le biais de l'horticulture basée sur le maïs et le riz sauvage (Gates St-Pierre, 2006). Les nouvelles recherches (Gates St-Pierre et Thompson, 2015) laissent entrevoir un processus de développement de l'agriculture amorcé beaucoup plus tôt que ce que l'on croyait pour la région de Québec, soit au début du Sylvicole moyen. Ces manifestations seraient les plus septentrionales de la consommation de maïs dans le Nord-Est américain et seraient le fait de populations proto-iroquoiennes.

Au Témiscouata, des sites contenant des traits culturels du Sylvicole moyen ont été mis au jour. Certains sites situés sur les rives du lac Témiscouata (CkEf-2, CkEe-1 et 2) ont livré de la poterie diagnostique de cette période. D'autres se trouvent sur les rives du grand lac Touladi (CkEe-5, 11, 12, 13, 26 et 28).

4.2.3.3 Sylvicole supérieur (1 000 ans-450 ans AA)

La période du Sylvicole supérieur est divisée en 3 phases : le supérieur ancien ou tradition Saint-Maurice (Owascoïde ; 1 000-1 200 apr. J.-C.), le supérieur médian ou Saguenay (1 200-1 350 apr. J.-C.) et le supérieur récent ou iroquoien du Saint-Laurent (1 350-1 600 apr. J.-C.) (Tremblay, 2006).

Cette période est caractérisée par l'apparition des premiers regroupements villageois et l'adoption de l'agriculture. Elle se caractérise aussi par une évolution des styles céramiques et par l'apparition du complexe tabagique (Chalifoux et coll., 1998:55).

Au Témiscouata, les indices culturels concernant la période du Sylvicole supérieur s'avèrent plus nombreux que ceux associés aux périodes précédentes. Les principaux sites de la région qui présentent des indices

d'une occupation du Sylvicole supérieur sont CkEe-2, 5, 9, 10 et 27. Ces identifications reposent sur des assemblages céramiques, lithiques et sur des dates obtenues au radiocarbone. Ils se trouvent sur les rives du lac Témiscouata et du grand lac Touladi (Chalifoux et coll., 1998:55-56). 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 Témiscouata constituait un véritable carrefour à l'intérieur duquel circulaient les populations amérindiennes et leurs biens culturels (Chalifoux et coll., 1998:60).

4.2.4 Occupation amérindienne historique (AD 1534-1899)

À l'arrivée des Européens, le Témiscouata était occupé par les Malécites, que les Français appelaient Etchemins. Il s'agit d'un groupe de langue algonquienne dont l'origine remonte au Sylvicole, voire à l'époque Archaïque (Archéo-Mamu, 2018b:10). Les contacts avec les Européens se réalisaient soit sur la côte atlantique soit en bordure du fleuve Saint-Laurent. La position intermédiaire de la région du Témiscouata entre ces deux pôles d'échanges permet aux Malécites de tirer un avantage du commerce avec les Européens. Cet avantage sera renforcé au XVII^{e} siècle à la suite de l'octroi de la seigneurie de Madawaska au marchand Charles Aubert de La Chesnaye. Le marchand fait alors construire deux postes de traite au Témiscouata, ce qui permet aux occupants du territoire de traiter sur place avec les nouveaux venus (Archéo-Mamu, 2018b:10).

Au début du XIX^{e} siècle, la réserve de Viger, au sud de la seigneurie de L'Isle-Verte, est octroyée aux Malécites ; ils l'occuperont dès 1845. Plusieurs maisons y sont construites et des terres sont mises en culture (Ethnoscop, 2019:19). Peu de temps après, vers 1860, les colons de la région font pression sur le gouvernement afin que le canton de Viger, incluant la réserve, soit loti et ouvert à la colonisation. La réserve de Viger est alors vendue et vers 1874, la réserve de Whitworth, un peu au sud, est octroyée aux Amérindiens. Les terres du nouvel emplacement sont impropres à la culture ; les Malécites abandonnent la réserve de Whitworth en 1877. Ils s'installent à Cacouna où, en 1891, un petit terrain est acquis dans le village.

Même si quelques familles fréquentent encore assidument la côte, la plupart des Malécites se dispersent et se fondent dans la population québécoise (Ethnoscop, 2019:20).

4.2.5 Occupation euroquébécoise

Le peuplement euroquébécois au Bas-Saint-Laurent et au Témiscouata est très faible aux XVII^{e} et XVIII^{e} siècles, se limitant généralement à quelques individus qui y sont surtout pour les occasions que procure la traite des fourrures. Pour cette raison commerciale, Charles Aubert de La Chesnaye, alors propriétaire de la seigneurie de Madawaska, fait construire deux corps de logis en pierres vers 1723 ; un à Cabano et l'autre dans les environs de Notre-Dame-du-Lac. Ils auraient été incendiés par les Amérindiens (Ethnoscop, 2019:21). Le peuplement du Bas-Saint-Laurent se produit surtout après 1780, quand les seigneuries en bordure du fleuve atteignent leur point de saturation, provoquant l'appropriation de nouveaux territoires, moins favorables à l'agriculture, au sud des lots déjà concédés (Ethnoscop, 2019:21).

Au XVIII^{e} siècle, le Témiscouata prend cependant une importance stratégique dans les communications entre le Canada et l'Acadie. Un chemin, le « chemin français », est tracé et entretenu. Son tracé est plus ou moins repris par les Britanniques dans les années 1780, mais l'entretien de la route demeure une tâche perpétuelle. Des magasins sont établis sur le tracé et servent d'étapes. La route est utilisée principalement et régulièrement (hebdomadairement à partir de 1822) pour les communications postales. Après la guerre

de 1812, les autorités britanniques vont favoriser la colonisation le long du chemin du portage. Les conditions d'isolement et la mauvaise qualité des terres obligent les autorités à distribuer des rations. À l'arrêt de cette pratique, les familles quitteront quasiment toute la région (Histoire plurielle, 2002:19-25).

Ce n'est qu'après 1850 que la colonisation du Témiscouata débutera vraiment, favorisée par la construction du chemin Neuf. De 8 familles en 1848, le nombre d'habitants passe à 275 personnes en 1854 et à 940 en 1861 le long du chemin du Témiscouata (Histoire plurielle, 2002:38). Ce chemin est l'ancêtre de la route 2, qui devient la route 185. La construction du chemin de fer de la compagnie *Saint-Laurent and Temiscouata Railway*, achevée en 1889, contribue ensuite au peuplement régional et catalyse l'essor de l'industrie forestière (Ethnoscop, 2019:20-21) qui stimule une nouvelle vague de peuplement.

Le hameau Couturier, situé à la limite entre les tronçons 4 et 5 du projet de construction de l'autoroute 85 dans la municipalité de Saint-Honoré-de-Témiscouata, est le reflet de cette effervescence. Le hameau voit le jour à la fin du XIX^{e} siècle, mais son occupation culmine au début du XX^{e} siècle (Ruralys, 2020). Émergeant en raison de la présence du chemin de fer du *Temiscouata Railway* et de l'industrie forestière, le petit noyau se développe en deux pôles, soit l'un à proximité de la gare et l'autre près du chemin Principal (figure 1). Toutefois, l'instabilité de l'industrie du bois de la première moitié du XX^{e} siècle a un effet néfaste sur les familles, qui quittent peu à peu le hameau Couturier, moins d'une génération après leur établissement (Ruralys, 2020:16). Bien que certaines familles soient demeurées dans le secteur du hameau, la petite agglomération disparaitra dans la seconde moitié du XX^{e} siècle.

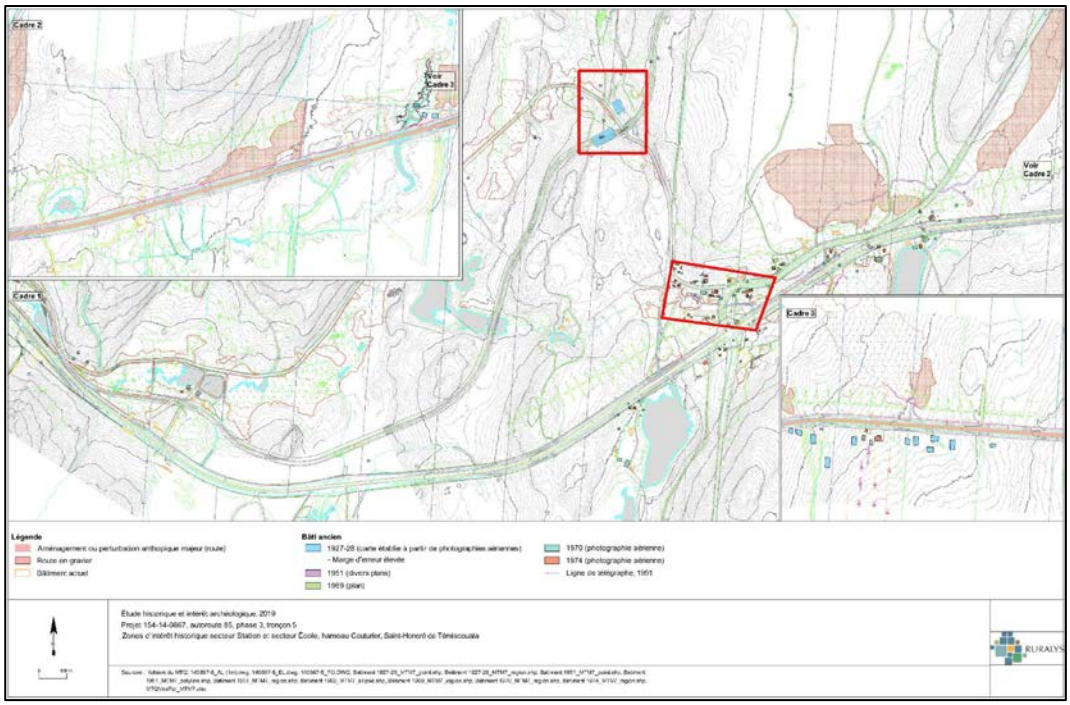


Figure 1 Ressources archéologiques potentielles identifiées dans l'étude de Ruralys (2020:19) pour le hameau Couturier, Saint-Honoré-de-Témiscouata

5. RÉSULTATS DE L'INVENTAIRE ARCHÉOLOGIQUE

Cette section est destinée à la présentation des résultats de l'inventaire archéologique préventif réalisé dans les limites de la zone d'intervention du tronçon 4 du projet de construction de l'autoroute 85. La zone d'intervention a été divisée en trois secteurs afin de faciliter la prise et le traitement des données de même que leur représentation cartographique (carte 2). Les résultats sont présentés en suivant cette même structure. Pour chaque secteur, les éléments identifiés dans le cadre de l'inspection visuelle, accompagnés d'une description du paysage, sont introduits et précèdent les résultats des données recueillies lors de la réalisation des sondages.

5.1 Secteur 1

Le secteur 1 du tronçon 4 du projet de construction de l'autoroute 85 comprend le tiers ouest de la superficie de la zone d'intervention (carte 3). Cette superficie referme un important milieu humide à son extrémité ouest (figure 2), alors que le paysage observé dans le reste de la zone est un boisé, parfois dense, dominé par une forêt mixte. La dominance de feuillus dans certaines zones de ce secteur laisse croire qu'une ou plusieurs coupes y ont été faites. Ce constat est visible dans l'ensemble de la zone d'intervention. Malgré un faible pendage régulier vers le nord-ouest, la topographie peut être définie comme généralement plane.

L'étude de potentiel archéologique réalisée par Arkéos (2006) et l'évaluation du potentiel par le ministère des Transports du Québec dénote quelques aires à potentiel archéologique historiques et préhistoriques (figure 2). Du côté sud, une zone à potentiel archéologique préhistorique englobe plusieurs replats (Arkéos 2006, ZP-13). Du côté nord, c'est plutôt une zone à potentiel archéologique historique amérindien qui a été délimitée. Cette dernière est liée à l'occupation de la réserve de Whitworth, érigée vers 1876-1877 pour recevoir les membres de la Nation malécite, mais rapidement abandonnée (v. 1880) puisque le sol a été jugé impropre à la culture (Arkéos 2006:32, ZH-4). Bien qu'éphémère, cette occupation demeure néanmoins recensée et ses vestiges pouvaient être identifiés. Il en est de même pour ceux d'une ancienne route, appelée autrefois chemin Neuf, qui aurait été construit entre 1856 et 1862 (Histoire plurielle 2002:66) et dont des segments demeurent potentiellement intacts (figure 3).

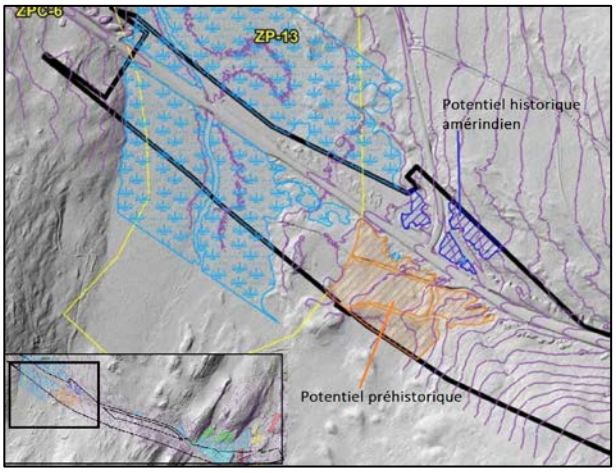


Figure 2 Zones à potentiel archéologique du secteur 1 du projet 154-14-0867, tronçon 4 et milieu humide sur fond LiDAR (MTQ-DBSL 2015, ministère des Transports du Québec 2020)

SECTEUR 1

SECTEUR 2

SECTEUR 3

CkEh-4

185

Chemin Champoux

Castonguay

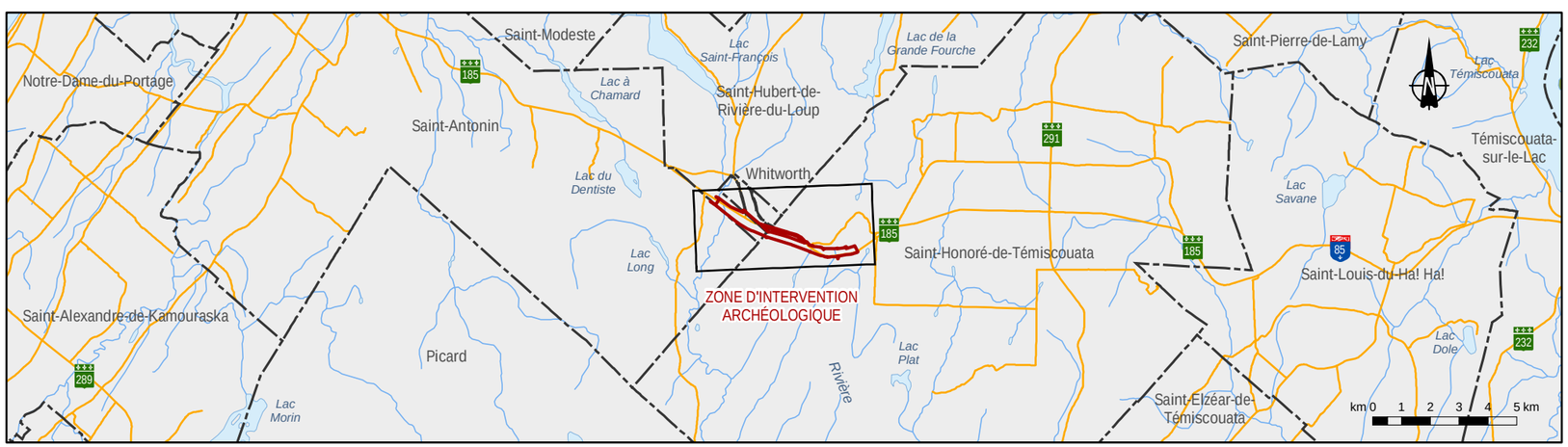
Ruisseau à

Chemin de Couturier

Lac à Bergeron

Lac à Tremblay

Lac à Bernier



Zone d'intervention archéologique

Secteur archéologique

Zone à potentiel archéologique

Nouveau site archéologique

Transports Québec

Travaux de construction de l'autoroute 85,
Saint-Honoré-de-Témiscouata et
Saint-Hubert-de-Rivière-du-Loup, Phase III, Tronçon 4
Inventaires archéologiques 2020

Localisation de la zone d'intervention archéologique et des zones à potentiel archéologique, projet 154-14-0867

m 0 100 200 300 400 500 m

CARTE 2

Avril 2021

GROUPE DDM

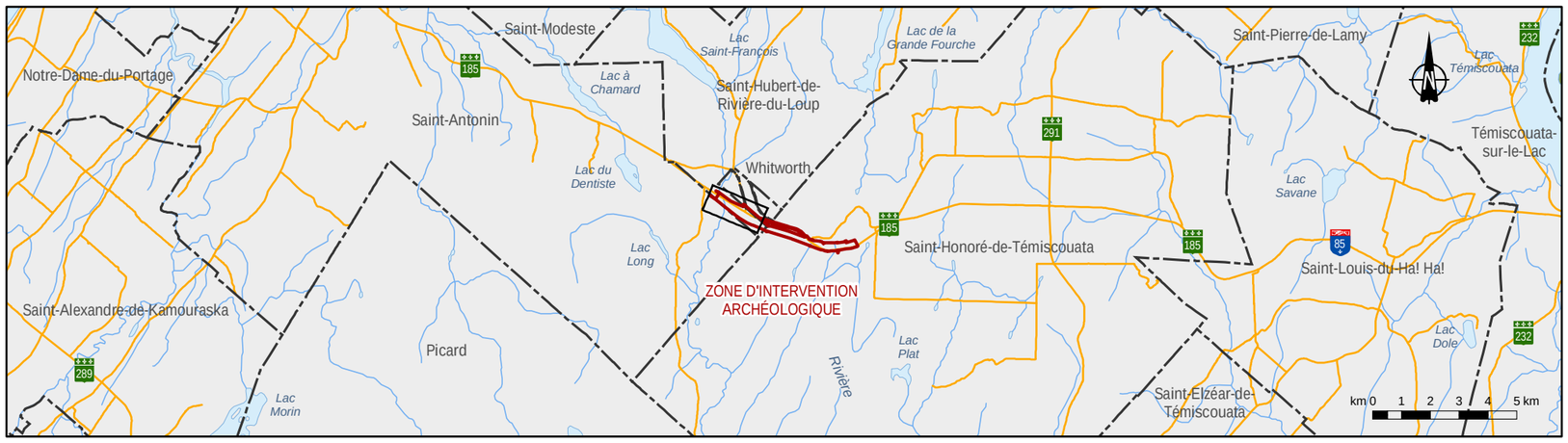
185

Ruisseau à Castonguay

185

SECTEUR 1

185



Zone d'intervention archéologique

Secteur archéologique

Zone à potentiel archéologique

SONDAGES

Sondage négatif

Sondage test

AUTRE OBSERVATION

Inspection visuelle

Transports Québec

Travaux de construction de l'autoroute 85,
Saint-Honoré-de-Témiscouata et
Saint-Hubert-de-Rivière-du-Loup, Phase III, Tronçon 4
Inventaires archéologiques 2020

Localisation des interventions archéologiques, projet 154-14-0867
Secteur 1

m 0 50 100 m

CARTE 3

Avril 2021

GROUPE DDM

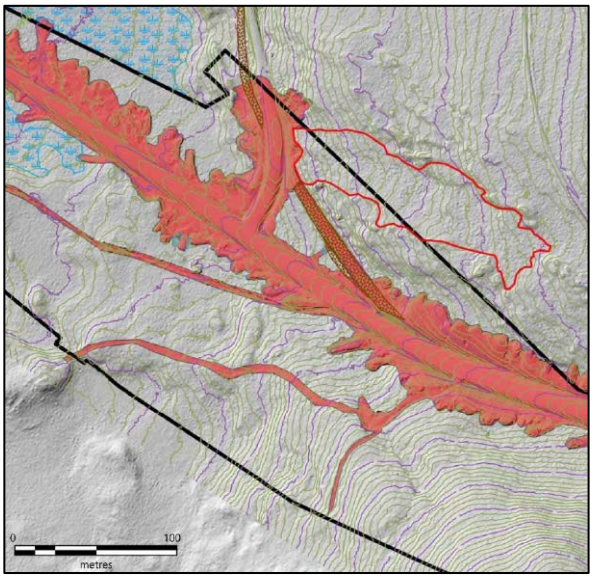


Figure 3 Zone à potentiel historique ZH-4 (périmètre rouge), perturbations (rose) et tracé du chemin Neuf sur fond LiDAR (MTQ-DBSL 2015, ministère des Transports du Québec 2020)

5.1.1 Résultats

L'inspection visuelle réalisée dans le secteur 1 a permis l'identification de nombreuses perturbations modernes. Une ligne de distribution d'électricité longe la limite sud du secteur (figure 4) et plusieurs chemins forestiers, parfois associés à cette ligne de distribution, ont été notés (figure 5). Avec le talus de déblais généré par la construction de la route 185 dans les années 1970 (figure 6), ces aménagements constituent les principales perturbations anthropiques observées dans le secteur 1.

Figure 4 Ligne de distribution électrique longeant la limite sud du secteur 1, 154-14-0867 tronçon 4 (A85T4-DDM-PA2-281)

Figure 5 Chemin menant à la ligne de distribution électrique dans le secteur 1, 154-14-0867 tronçon 4 (A85T4-DDM-PA2-288)

Figure 6 Talus de construction de la route 185, 154-14-0867 tronçon 4 (A85T4-DDM-PA2-308)

Autrement, des formations naturelles ont également été identifiées, notamment un ruisseau (figure 7) dans lequel quelques déchets se sont accumulés ici et là et quelques secteurs auxquels le qualificatif de « champ de blocs » pourrait être attribué (figure 8). Les champs de blocs à proximité de la route 185 sont probablement liés à son aménagement dans les années 1970.

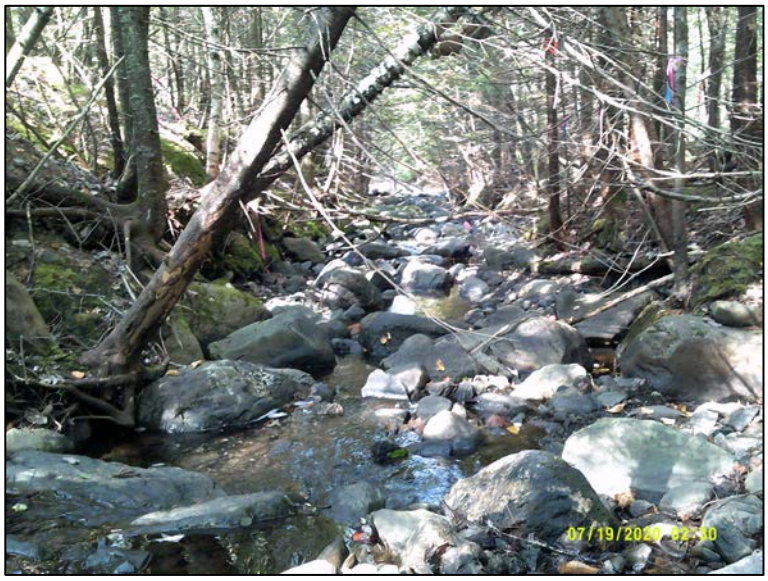


Figure 7 Ruisseau parcourant le secteur 1, 154-14-0867 tronçon 4 (A85T4-DDM-PA2-290)

Figure 8 Exemple de bloc observé dans le secteur 1, 154-14-0867 tronçon 4 (A85T4-DDM-PA2-304)

L'inventaire archéologique a révélé trois séquences stratigraphiques types. La première est associée à la famille des sols podzoliques ferrohumiques et la seconde, à une séquence de sols typiques des milieux humides. Le dernier type peut être intégré à la catégorie des sols perturbés hétérogènes. Un total de 155 sondages a été effectué sans qu'aucune ressource archéologique n'ait pu être identifiée. Les séquences types et leur description sont présentées dans les figures suivantes (figures 9 à 14).

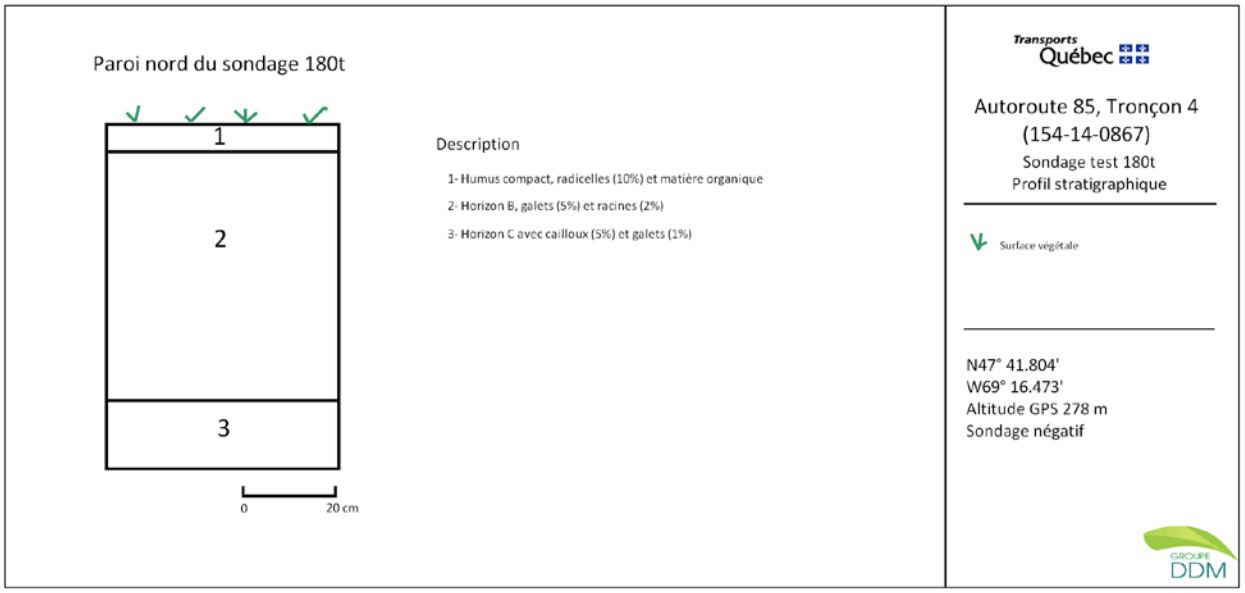


Figure 9 Stratigraphie de la paroi nord du sondage test GA3-180t réalisé dans le secteur 1, 154-14-0867 tronçon 4

Figure 10 Vue en plongée vers le nord du sondage test, point GA3-180t (A85T4-DDM-PA1-054)

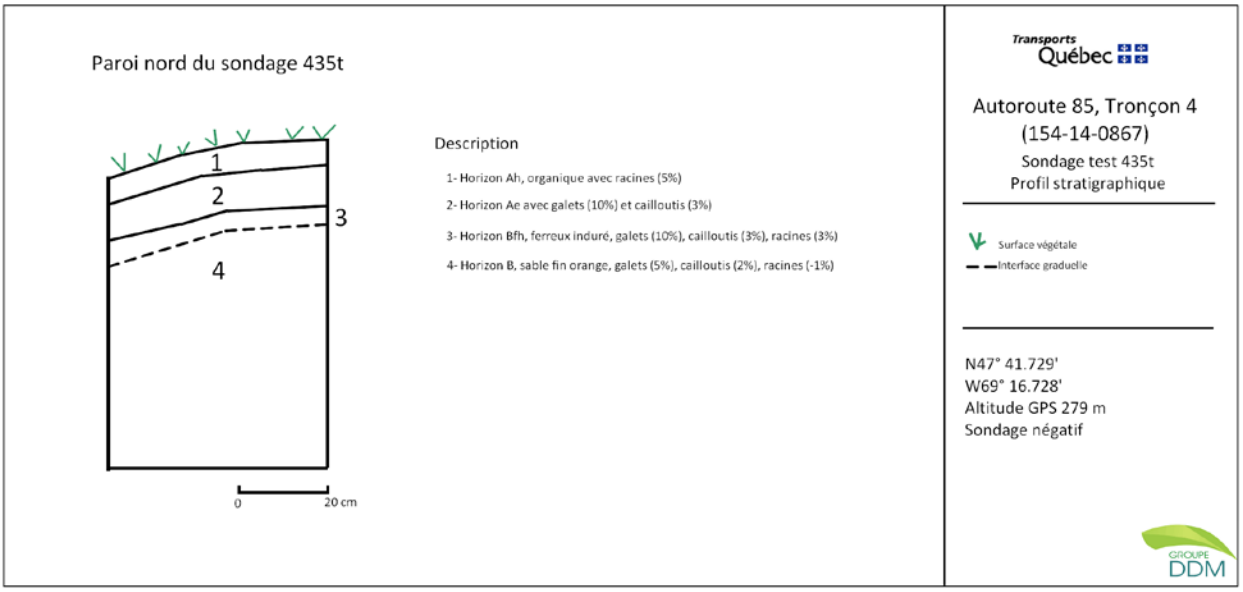


Figure 11 Stratigraphie de la paroi nord du sondage test, point GA5-435t réalisé dans le secteur 1, 154-14-0867 tronçon 4

Figure 12 Paroi nord du sondage test, point GA5-435 (A85T4-DDM-PA2-300)

Figure 13 Sondage, point GA5-427 présentant une séquence stratigraphique de milieu humide avec un horizon organique d’au moins 30 cm sur un horizon argileux gris compact

Figure 14 Sondage, point GA5-455 présentant une stratigraphie perturbée (A85T4-DDM-PA2-315)

Cette dernière photographie présente le sondage (GA5-455) réalisé à proximité du tracé du chemin Neuf (AD 1856-1862, voir figure 3). Un talus est perceptible de part et d'autre de cet ancien tracé et les sondages effectués dans cette trajectoire possédaient la même séquence stratigraphique perturbée, soit un humus peu épais recouvrant un limon argileux brun-gris compact avec plus de 50 % de cailloutis. Il s'agit d'une séquence qui détonne de celle représentant une pédogénèse naturelle.

5.2 Secteur 2

Le secteur 2 du tronçon 4 du projet de construction de l'autoroute 85 constitue la portion centrale des travaux d'inventaire réalisés à l'automne 2020 (carte 4). À l'opposé du secteur 1, le secteur 2 ne renferme pas de milieux humides importants, bien que quelques endroits soient moins bien drainés que d'autres et que certains soient identifiés comme un milieu humide. Il est toutefois ponctué d'éléments anthropiques modernes, notamment la poursuite de la ligne de distribution électrique et le talus associé à l'aménagement de la route 185. La topographie y est aussi plus accidentée et le pendage vers le nord plus important (figure 15). La végétation dominante demeure la forêt mixte dense à moyennement dense avec une dominance de feuillus, bien que certaines zones soient dominées par les conifères.

Le secteur 2 comprend deux zones à potentiel archéologique, l'une historique et l'autre préhistorique. La zone à potentiel archéologique préhistorique ZP-12D a été délimitée par la firme Arkéos (2006). La majorité de cette zone se trouve au nord du périmètre des travaux, mais elle déborde légèrement dans la zone d'intervention (figure 16). La zone à potentiel archéologique historique a été, quant à elle, précisée par les études préliminaires du ministère des Transports du Québec (figure 17). La superposition des documents cartographiques permet d'établir que des bâtiments pourraient se trouver dans cette zone au tournant du XX^{e} siècle ou, du moins, qu'une occupation historique peut être envisagée.

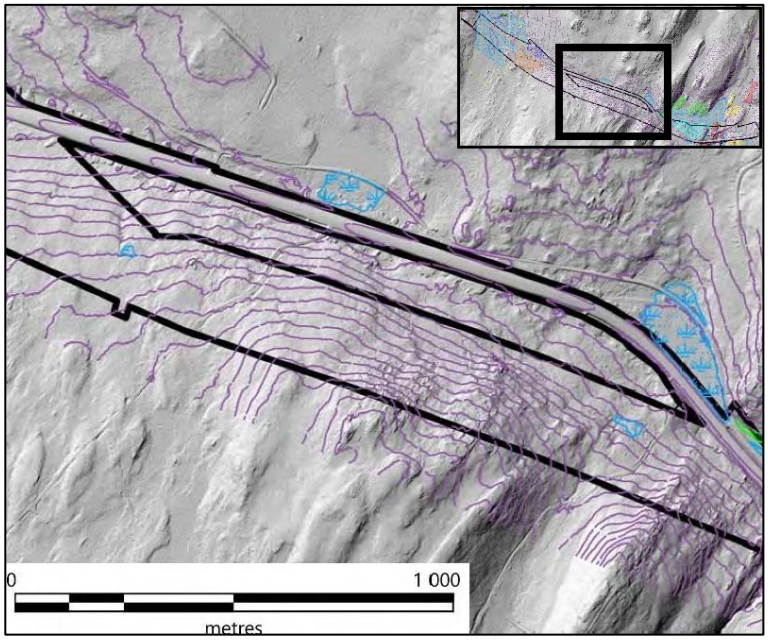


Figure 15 Topographie du secteur 2, 154-14-0867 tronçon 4, sur fond LiDAR (MTQ-DBSL 2015, ministère des Transports du Québec 2020)

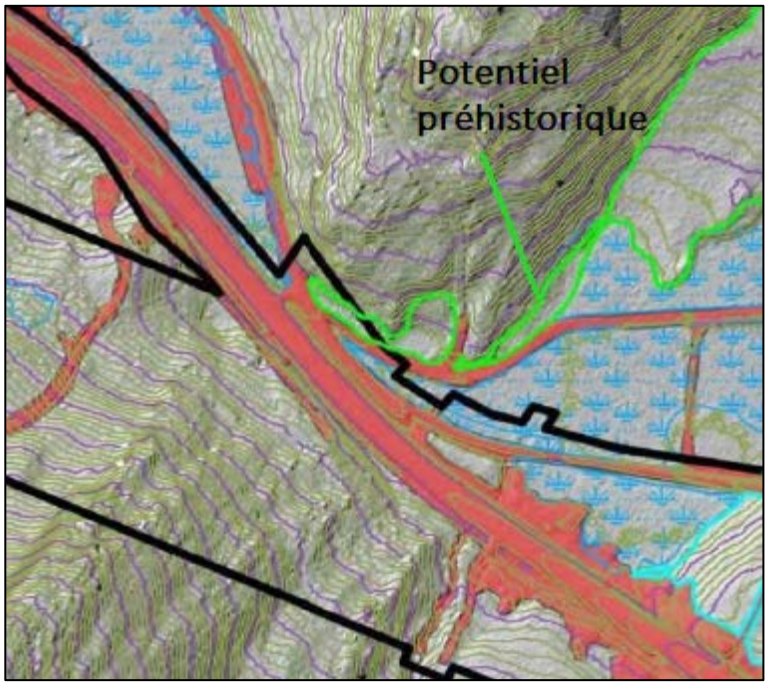


Figure 16 Débordement de la zone de potentiel archéologique préhistorique ZP-12D (Arkéos 2006) dans la zone d'intervention archéologique du projet 154-14-0867 tronçon 4 (MTQ-DBSL 2015, ministère des Transports du Québec 2020)

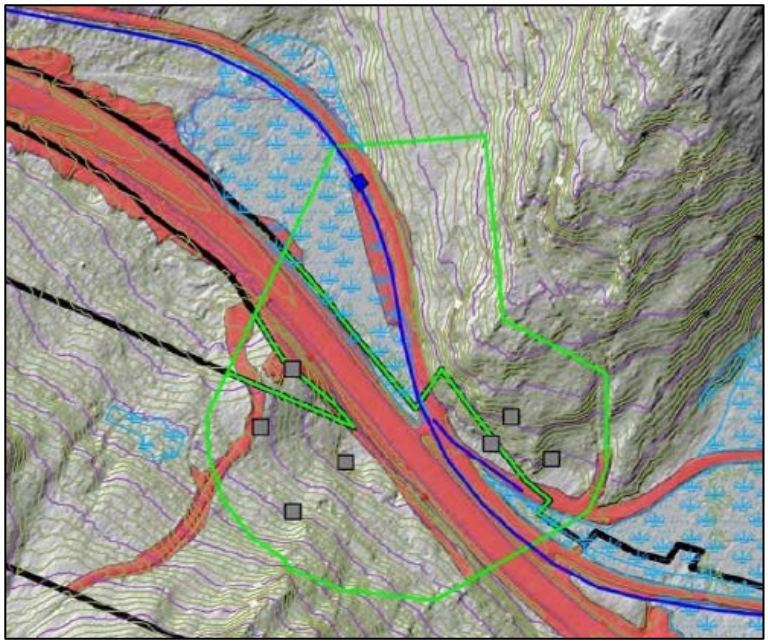
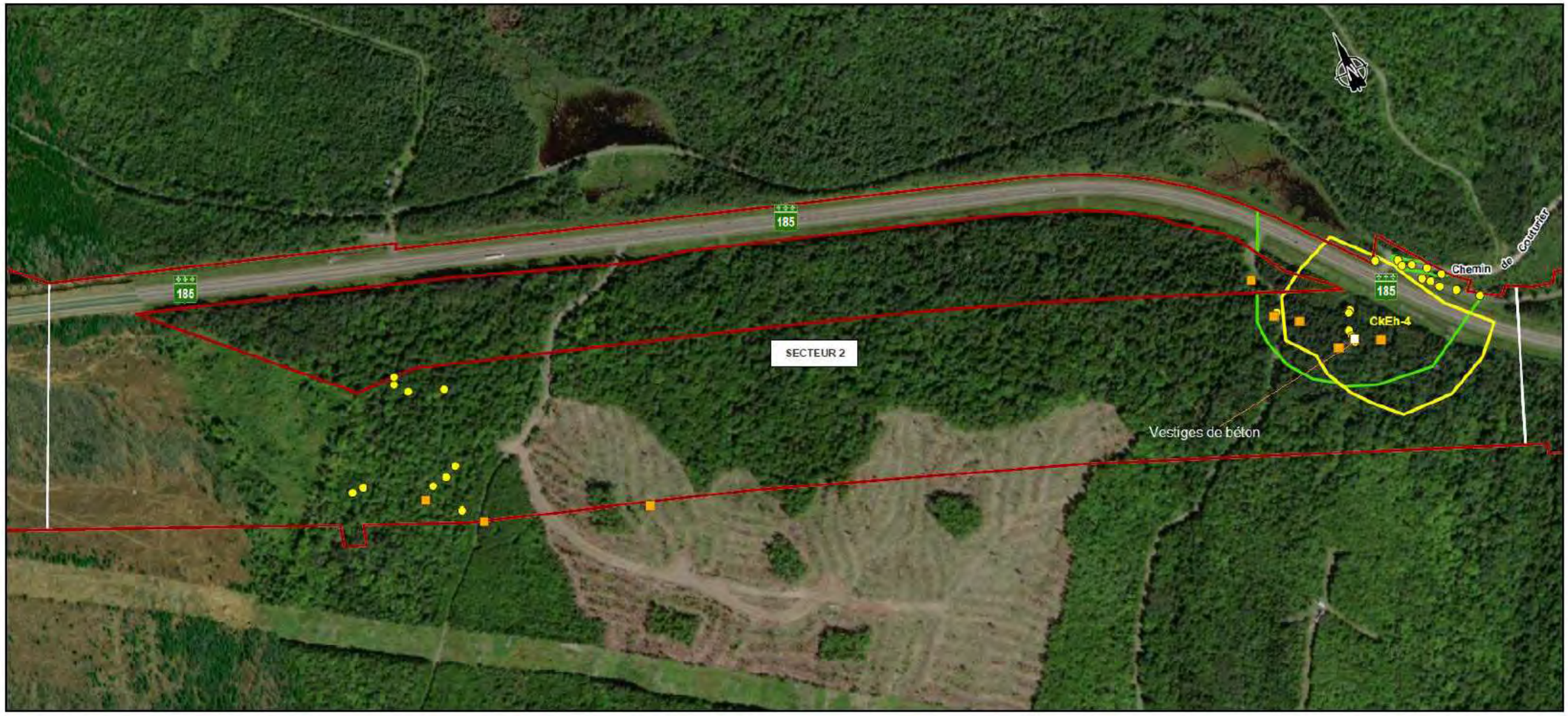


Figure 17 Limites de la zone à potentiel archéologique historique complémentaire définie par le ministère des Transports du Québec et position relative des bâtiments potentiels (MTQ-DBSL 2015, ministère des Transports du Québec 2020)



Zone d'intervention archéologique
Secteur archéologique
Zone à potentiel archéologique
Nouveau site archéologique

SONDAGES
Sondage négatif
Sondage test

AUTRE OBSERVATION
Inspection visuelle

Transports Québec

Travaux de construction de l'autoroute 85,
Saint-Honoré-de-Témiscouata et
Saint-Hubert-de-Rivière-du-Loup, Phase III, Tronçon 4
Inventaires archéologiques 2020

Localisation des interventions archéologiques, projet 154-14-0867
Secteur 2

m 0 50 100 m

CARTE 4

Avril 2021

DDM

5.2.1 Résultats

L'inspection visuelle réalisée dans le secteur 2 de la zone d'intervention du tronçon 4 du projet de construction de l'autoroute 85 a permis l'identification de quelques ressources modernes dignes de mention. D'abord, des poteaux associés au réseau de communication et d'électricité ont été répertoriés (figure 18), de même qu'un chemin menant à la ligne de distribution électrique qui longe, encore dans ce secteur, la limite sud de la zone d'intervention (figure 19) et une toilette sèche (figure 20).

Figure 18 Poteau associé à la ligne de distribution observé dans le secteur 2 du tronçon 4 du projet de construction de l'autoroute 85 (A85T4-DDM-PA2-211)

Figure 19 Chemin menant à la nouvelle ligne de distribution, secteur 2 du tronçon 4 du projet de construction de l'autoroute 85 (A85T4-DDM-PA2-215)

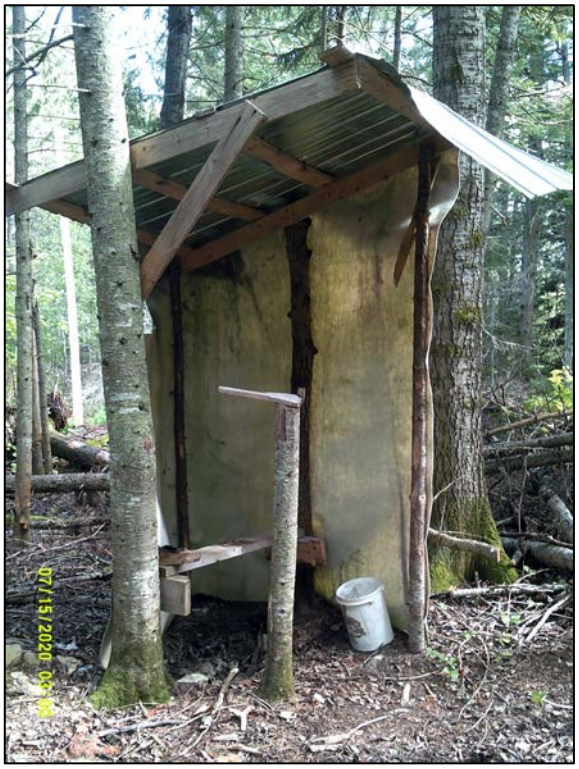


Figure 20 Toilette sèche de type « bécosse » (point GA5-364) identifiée dans le secteur 2 du tronçon 4 du projet de construction de l'autoroute 85 (A85T4-DDM-PA2-209)

Contrairement au secteur 1 du projet de construction de l'autoroute 85, le secteur 2 a livré deux des trois séquences stratigraphiques types, soit la séquence podzolique, intègre ou partiellement perturbée, et la séquence de sédiments hétérogènes générée par une perturbation. Aucune ressource archéologique n'a pu être identifiée dans la zone à potentiel préhistorique ZP-12D, alors qu'une occupation historique récente a été attestée dans la zone à potentiel historique complémentaire. Les séquences stratigraphiques types sont présentées dans les figures suivantes (figures 21 et 22). L'occupation historique récente est traitée distinctement.

Figure 21 Séquence podzolique type observée dans le secteur 2 du tronçon 4 du projet de construction de l'autoroute 85 (A85T4-DDM-PA2-244)

La séquence podzolique est composée d'un humus où la matrice est un loam légèrement sableux friable à meuble avec au moins 50 % de matière organique en décomposition, des racines et des radicelles (10-15 %) et parfois des moellons bruts de grès ou de granite (1-10 %). Son épaisseur varie entre 0,07 et 0,15 m. Cet humus recouvre l'horizon éluvial Ae, soit un loam argileux gris pâle, homogène et friable, sur une épaisseur se situant entre 0,05 et 0,20 m. Il est parfois diffus en raison de son infiltration entre des moellons bruts et de sa perforation par le système racinaire. Les inclusions observées sont principalement les pierres (10 %) et les racines (5 %-10 %). Des petits charbons de bois sont parfois présents à l'interface supérieure, mais leur présence peut être attribuable à un feu de racines ou à un dépôt éolien. Cette formation s'est développée sur un loam sablo-argileux (la proportion de sable ou d'argile de même que l'épaisseur varient en fonction de la topographie et/ou du drainage) orange friable, soit l'horizon B. Les pierres de taille moyenne (5-10 cm) et de grande taille (20 cm et plus) dominent les inclusions représentant souvent plus de 50 % du sol. Des racines et des radicelles (1-5 %) sont également présentes. Ces 3 dépositions sont complétées par l'horizon C, soit une argile ou un loam sableux gris, parfois brunâtre ou verdâtre, ferme, avec des pierres de taille moyenne à petite (moins de 10 cm) comme inclusions dans une proportion de 20 à 30 %.

Figure 22 Séquence de sédiments hétérogènes types des aménagements ou des perturbations modernes (A85T4-DDM-PA6-219)

Les séquences stratigraphiques associées aux perturbations modernes sont majoritairement constituées d'un sédiment hétérogène issu d'un mélange de la séquence podzolique qui repose sur l'horizon C en place. Ceci implique un dérasement des niveaux supérieurs (horizons Ah, Ae et B) et une déposition secondaire. Le nouvel humus formé à la suite de l'évènement de perturbation est mince et comporte habituellement un faible pourcentage de matière organique (10 %) lorsque les perturbations sont plus récentes. Évidemment, cette observation est également tributaire du milieu, c'est-à-dire que les perturbations à proximité des milieux humides par exemple possèdent un taux de matière organique relativement élevé nonobstant le caractère récent de l'évènement.

5.2.1.1 Aménagements de la période historique (CkEh-4)

Dans la zone à potentiel archéologique complémentaire délimitée par le ministère des Transports du Québec, des aménagements associés à la période historique moderne ont été identifiés. Ces manifestations se matérialisent par l'aménagement de la topographie, notamment par la création de terrasses (orientées nord-sud) perpendiculaires à l'angle de la pente abrupte (orientée est-ouest). Ces 5 terrasses ont une dimension moyenne de 20 m de longueur sur 3 m de largeur (figure 23). Quatre d'entre elles ne présentent aucun autre aménagement d'origine anthropique. Néanmoins, leur emplacement, leur délimitation franche par rapport à la topographie existante de même que leur apparente régularité témoignent d'une action humaine. Sur l'une de ces terrasses (figure 23, Terrasse 2), d'autres aménagements ont été observés.

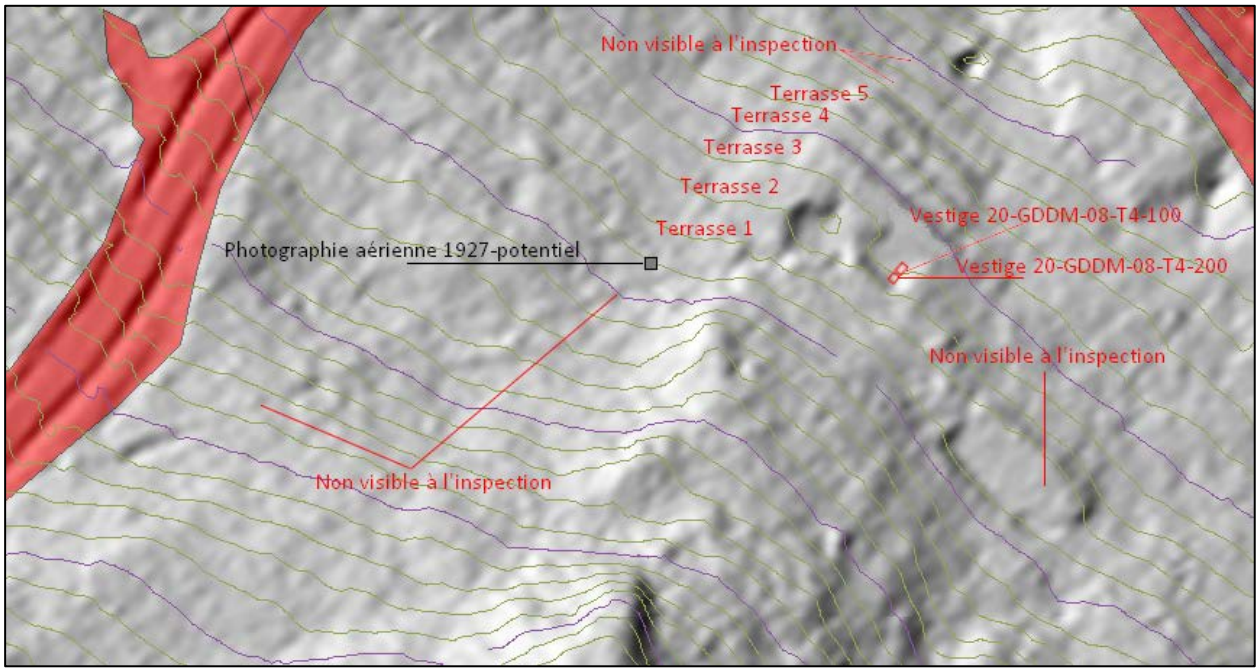


Figure 23 Extrait annoté de l'imagerie LiDAR du secteur 2 du tronçon 4 du projet de construction de l'autoroute 85 dans la zone des aménagements de la période historique (MTQ-DBSL 2015, ministère des Transports du Québec 2020)

L'imagerie LiDAR fournie par le ministère des Transports du Québec permet de démontrer adéquatement les différents aménagements dans cette zone du secteur 2. Les terrasses 1 à 5 ont été identifiées lors de l'inspection visuelle, alors que les deux terrasses inférieures n'étaient pas visuellement définies. L'aménagement de forme rectangulaire arrondie, dans la poursuite de la Terrasse 1 et de la ligne de niveau qui lui est supérieure, n'a pas pu être positionné en raison de l'aménagement d'un chemin forestier (figure 24). Un dernier élément, soit une dépression linéaire orientée sud-ouest–nord-est en direction de la Terrasse 1, n'était pas visible à la surface du sol : le déboisement dans cette direction a généré une accumulation de débris au sol.

Figure 24 Chemin forestier aménagé sur la Terrasse 1 de la zone à potentiel archéologique complémentaire du secteur 2 du tronçon 4 du projet de construction de l'autoroute 85, vue vers le sud-est (A85T4-DDM-PA8-021)

Les aménagements de la Terrasse 2 sont particulièrement fascinants. Effectivement, deux dépressions carrées se partagent la terrasse. La dépression nord-ouest est légèrement plus élevée (0,30 à 0,40 m). Ses dimensions moyennes sont de 3,75 m sur 3,20 m et sa profondeur maximale (côté ouest) est de 0,80 m, alors qu'elle n'atteint que 0,20 m du côté est. Cette dépression reçoit une grande partie de l'eau qui provient des hauteurs et un écoulement vers l'est se produit naturellement (figure 25).

Figure 25 Dépression nord-ouest sur la Terrasse 2 de la zone à potentiel archéologique complémentaire du secteur 2 du tronçon 4, vue vers le nord-est (A85T4-DDM-PA8-017)

Séparée de la dépression nord-ouest par une berme d'environ 1,70 m, la dépression sud-est possède des dimensions similaires, soit 3,80 m sur 3,50 m. À l'instar de la première dépression, celle-ci est plus profonde du côté ouest, soit en moyenne 1,30 m, alors que du côté est, elle est d'une profondeur moyenne de 0,20 m (figure 26). À l'angle sud-ouest de la dépression sud-est, deux vestiges en ciment-béton sont toujours en place (figures 27 et 28).

Figure 26 Dépression sud-est de la zone à potentiel archéologique du secteur 2 du tronçon 4, vue vers l'ouest (A85T4-DDM-PA1-077)

Figure 27 **Parement nord du vestige 20-GDDM-08-T4-2A100 (CkEh-4-1A100), vue vers le sud-est (A85T4-DDM-PA8-011)**

Figure 28 **Vue en plan vers le sud-est du vestige 20-GDDM-08-T4-2A200 (CkEh-4-1A200) dans la zone à potentiel complémentaire du secteur 2 du tronçon 4 (A85T4-DDM-PA8-014)**

Dans les deux cas, les dépressions semblent avoir été formées par excavation et par les déblais utilisés dans l'aménagement de la terrasse. Le dégagement partiel de la végétation sur l'un des bords de la terrasse sud-est a permis d'observer un mélange de sédiment homogène sableux brun moyen dans lequel des gros moellons bruts de granite ou de grès aléatoires sont présents. Un sondage réalisé sur la terrasse (GA1-1088) a révélé une séquence similaire, soit un humus de surface d'une épaisseur de 0,07 m composé de limon brun foncé compact avec des radicelles (15 %) et de la matière organique (~ 8 %) recouvrant de gros moellons bruts sans liant.

Vestige 20-GDDM-08-T4-2A100 (CkEh-4-1A100)

Le vestige 20-GDDM-08-T4-2A100 est un pilier en béton plein coffré d'une hauteur de 2,20 m. Les dimensions de sa base sont de 1,10 m de largeur sur une épaisseur de 0,75 m. Plus étroite, son extrémité supérieure possède des dimensions de 0,83 m de largeur sur une épaisseur de 0,75 m (figures 27 et 29). Le béton est de facture grossière et des pierres locales sont utilisées dans l'agrégat. Ces pierres brutes sont du grès vert, du schiste rose-mauve et du granite et leurs dimensions sont variables : 9 cm sur 7 cm, 14 cm sur 7 cm, 18 cm sur 9 cm et 3 cm sur 4 cm. Sa face supérieure est lisse et plane (figure 30), mais sa base n'aura pas été atteinte. Un petit ressaut d'une largeur de 0,05 m a été identifié lors de la réalisation du sondage GA6-334 (figure 31). Le vestige 20-GDDM-08-T4-2A200 s'appuie sur ce ressaut, mais ces deux vestiges ne sont pas liés physiquement. Un tuyau en alliage ferreux à l'extrémité filetée et d'un diamètre de 1 ½ po est ancré dans la partie supérieure du vestige (figure 27). L'évaluation n'a pas permis de déterminer si ce tuyau prenait bien fin dans l'axe d'entrée ou s'il changeait de trajectoire à l'intérieur du pilier. Sa fonction demeure indéterminée.

L'état de conservation du vestige 20-GDDM-08-T4-2A100 est relativement bon, bien que le temps ait eu des effets sur le béton. Effectivement, ce dernier est parfois effrité et les débris de cet effritement se retrouvent dans le sol, à la base du vestige. Néanmoins, sur la plupart des faces du pilier, les négatifs du coffrage demeurent visibles (figure 29). Les planches sont de dimensions similaires, soit 7ou 8 po de largeur, mais au moins une semble avoir été plus étroite, soit 5 po de largeur.

Figure 29 Parement est du vestige 20-GDDM-08-T4-2A100 (A85T4-DDM-PA8-012)

Figure 30 Face supérieure du vestige 20-GDDM-08-T4-2A100 (A85T4-DDM-PA8-003)

Figure 31 Relation entre les vestiges 20-GDDM-08-T4-2A100 et 20-GDDM-08-T4-2A200, et vue sur le ressaut à la base du vestige 20-GDDM-08-T4-2A100 (A85T4-DDM-PA8-010)

Vestige 20-GDDM-08-T4-2A200 (CkEh-4-1A200)

Le vestige 20-GDDM-08-T4-2A200 est également fait d'un béton de facture identique au vestige 20-GDDM-08-T4-2A100. Sa forme est rectangulaire et creuse, avec fond. Ses dimensions sont de 1,30 m de longueur sur une largeur de 0,75 m. Les parements sont d'une épaisseur moyenne de 0,06 m, bien que l'un d'entre eux soit plus étroit (0,04 m). L'épaisseur est également doublée sur le parement est du vestige (figure 28). Comme démontré précédemment, ce vestige repose sur le ressaut du vestige 20-GDDM-08-T4-2A100, mais aucun lien physique n'a pu être déterminé entre les deux structures. De plus, contrairement à ce dernier, le vestige 20-GDDM-08-T4-2A200 prend fin à environ 0,20 m sous la surface actuelle du sol, pour une hauteur moyenne totale de 0,45 m.

Discussion sur les aménagements de la période historique

La réalisation de sondages dans la dépression sud-est (GA6-333 et 334) a permis d'observer que cette dernière était propice à l'accumulation et à la rétention d'eau. Le premier sondage (GA6-333) exécuté au centre de la dépression n'a permis l'observation que de deux dépositions avant l'immersion totale du puits. La première déposition observée est évidemment l'humus composé d'un sable loameux brun foncé ferme sur une épaisseur de 0,05 m avec des racines et des radicelles (20 %), de même qu'un pourcentage relativement faible (-10 %) de matière organique. Cet humus repose sur une argile loameuse gris-brun foncé friable sur une épaisseur excavée de 0,15 m avec de petites pierres (-1 %) et des racines (10-15 %).

Le second sondage (GA6-334) a été positionné à la base des deux vestiges de béton. Les mêmes dépositions que celles observées dans le sondage GA6-333 ont été identifiées. Cette fois, cependant, la seconde déposition a révélé des inclusions supplémentaires, soit de petites particules de ciment (10 %), des morceaux de bois en décomposition (1 %), des clous tréfilés et du verre plat industriel (figure 32). Dans ce sondage, cette déposition était d'une épaisseur moyenne de 0,18 m. C'est également à ce niveau que l'eau pénètre dans le sondage. En fond de puits et excavée sur une profondeur de 0,05 m, une troisième déposition a été observée, soit un loam légèrement sableux gris-beige friable perforé par des racines (15 %). Malheureusement, la montée rapide de l'eau dans le sondage a empêché la poursuite de l'excavation.

Figure 32 Clous tréfilés et verre plat industriel retrouvés dans le sondage GA6-334 de la zone à potentiel archéologique complémentaire du secteur 2 du tronçon 4 du projet de construction de l'autoroute 85 (non conservés)

Cette séquence stratigraphique perçue dans ces deux sondages indique néanmoins que des processus distincts se sont déroulés dans ce secteur. Mises en corrélation, les dépositions observées dans les sondages réalisés à l'intérieur de la dépression de même que celles observées sur la terrasse illustrent une variabilité qui diffère de la séquence podzolique caractéristique des milieux dits naturels. Il est donc raisonnable de croire que les terrasses et les dépressions sont d'origine anthropique. Accompagnées des deux vestiges en béton, elles semblent former un ensemble. Ceci étant dit, une datation et une fonction n'ont pu être établies avec certitude pour ces aménagements. Une fourchette temporelle concernant la première et des hypothèses concernant la seconde peuvent néanmoins être proposées.

La position et la superficie de la zone de potentiel archéologique historique complémentaire définie par le ministère des Transports du Québec sont basées d'abord sur l'existence potentielle de bâtiments ou d'aménagements dans le secteur qui apparaissent sur les photographies aériennes de la Compagnie aérienne franco-canadienne prises en 1929 (figure 33). Il est donc logique de penser que ces aménagements étaient présents avant la prise des photographies, mais aucune source plus ancienne consultée (textuelle ou cartographique) n'en fait mention. L'analyse des photographies aériennes plus récentes, notamment celles de 1948 (figure 34), 1951 et 1961 (MTQ Bâtiment 1951_MTM7_point, Bâtiment 1961_MTM7_polyline), laisse croire que ces aménagements n'étaient plus en place ou, du

moins, que l'activité qui leur est associée n'a plus cours. Ainsi, la fourchette temporelle proposée pour la construction et l'abandon des activités dans le secteur se situerait entre 1900 et 1950. La nature des artéfacts, notamment le verre plat industriel et les clous tréfilés, appuie également une occupation durant le XX^{e} siècle.

Figure 33 Photographie aérienne de la Compagnie aérienne franco-canadienne (1929) sur laquelle les bâtiments de l'établissement sont représentés (Compagnie aérienne franco-canadienne, mosaïque planche 73_1)

Figure 34 Photographie aérienne de l'établissement (1948) où il ne semble plus y avoir de bâtiments (Photothèque nationale de l'air, A11660_364)

La fonction de l'aménagement demeure plus difficile à cerner. Néanmoins, certains indices permettent de proposer qu'il est associé à la gestion de l'eau : qu'il s'agisse de rétention ou de distribution. Une tranchée parait liée à la dépression nord-ouest (figure 23). Il pourrait s'agir d'une tranchée de drainage associée à un bassin de rétention. La différence d'élévation entre les deux dépressions pourrait indiquer qu'un système de bassins de rétention par gravitation aurait pu être mis en place. Les systèmes d'approvisionnement en eau par gravitation sont attestés dans le secteur de Fraserville (Rivière-du-Loup) dans la première moitié du XX^{e} siècle (Denis, 1912-25). Les terrasses en escalier visibles au nord-est des dépressions (figure 23) pourraient avoir été aménagées pour stabiliser les mouvements de la pente.

La fonction des vestiges est encore plus ambigüe. Le vestige 20-GDDM-08-T4-2A100 est un pilier plein à surface plane. Un tel effort de construction dans un secteur éloigné et accidenté devait répondre à un besoin et certainement pas pour la simple fonction d'accueillir le tuyau en alliage ferreux qui lui est associé. Il semble donc que ce pilier devait soutenir une structure munie d'au moins un tuyau. Dans la perspective où les aménagements sont, comme proposé, liés à la gestion de l'eau, est-il possible de croire que le pilier supportait une citerne ou un château d'eau de petite taille ? Si cette interprétation s'avère plausible, il ne serait donc pas étonnant que le tuyau intégré à la structure prenne une trajectoire vers le bas. En ce qui concerne le vestige 20-GDDM-08-T4-2A200, qui a une forme de petit bassin, il aurait pu être utilisé pour une distribution/collecte de l'eau si une petite pompe manuelle lui était associée.

Les artéfacts identifiés dans le sondage GA6-334 pourraient provenir d'une petite structure de bois à proximité des vestiges et en lien avec leur utilisation, comme il est possible de le constater sur la photographie aérienne de 1929. Quelques bâtiments sont également présents sur la photographie aérienne de 1929, dont 2 plus substantiels. L'un de ces bâtiments semble être muni d'un clocheton qui rappelle l'architecture de certaines granges observées dans la région (figure 35), ce qui pourrait indiquer une vocation agrodomestique.

Figure 35 Grange-entrepôt avec clocheton observée dans la région du Témiscouata (courtoisie du ministère des Transports du Québec, monsieur Rénald Sirois)

Le nombre de bâtiments et leur organisation pourraient soutenir l'hypothèse de l'occupation agrodomestique d'un élevage en « pâturage ». Toutefois, sur un plan de 1929 (figure 36) du Greffe de l'arpenteur général du Québec, une voie d'évitement de la voie ferrée est illustrée à cet emplacement, bien qu'elle ne soit pas visible sur la photographie aérienne. Cette voie et la proximité des installations du chemin de fer pourraient également indiquer une occupation industrielle de petite envergure. Les entrées au Registre foncier du Québec soulignent l'acquisition en 1915 du lot 12 des rangs B et C par la *Brown Corporation*, une entreprise impliquée dans l'exploitation forestière (Registre foncier du Québec, index aux immeubles, Témiscouata-Canton d'Armand-12B-rang B et Témiscouata-Canton d'Armand-12B-rang C). Ils seront propriétaires jusqu'en 1945, moment à partir duquel leur propriété sera peu à peu morcelée.

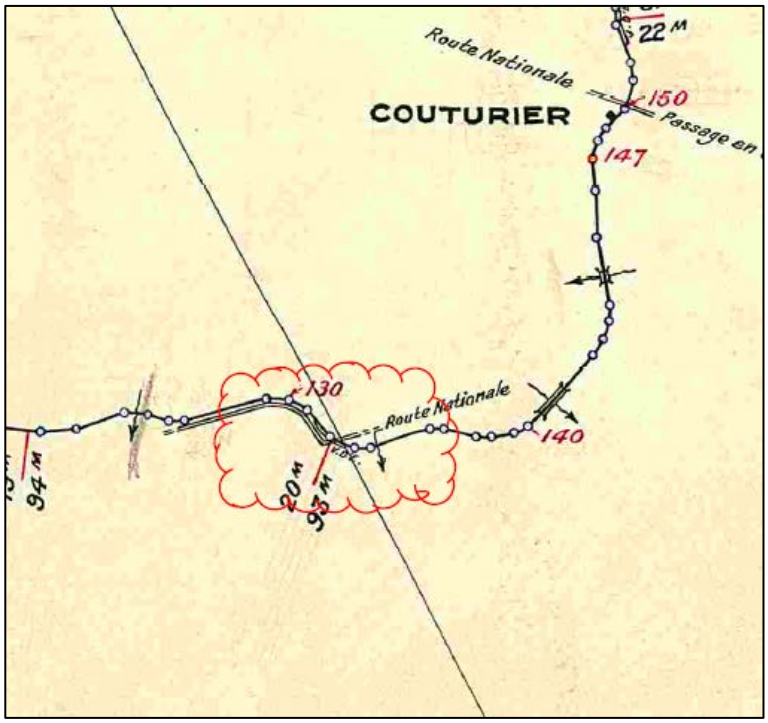


Figure 36 Plan du chemin de fer (1929) sur lequel sont illustrées les voies d'évitement (courtoisie du ministère des Transports du Québec, Greffe de l'arpenteur général du Québec)

Évidemment, pour qu'une voie d'évitement ait été requise à cet endroit, il devait être question de faciliter le chargement de matières sans entraver la voie principale. Une telle voie a également été réalisée devant les installations du moulin Couturier un peu plus à l'est. Malheureusement, cet établissement est disparu. Les recherches menées sur le terrain ne permettent pas de conclure à une occupation industrielle, bien que les documents du Registre foncier du Québec supportent cette hypothèse. Toutefois, la *Brown Corporation* ne fait pas partie des exploitants listés à l'inventaire des ressources naturelles du comté (MAMIC, 1938). Il est impossible d'exclure que les vestiges liés à l'alimentation en eau auraient pu appartenir à un établissement agricole de la *Brown Corporation* pour approvisionner les travailleurs ni qu'ils puissent être associés à une station-relai (ministère des Transports du Québec, communication personnelle) en raison de la proximité avec la route du Témiscouata. Finalement, les travaux de construction de l'autoroute 85 mèneront probablement au démantèlement des structures identifiées. Le site, déjà perturbé par la construction de la route 185, possédera une faible valeur de recherche sur le terrain.

En raison de la présence de vestiges archéologiques et des connaissances historiques recueillies, le ministère de la Culture et des Communications du Québec a octroyé le code Borden CkEh-4 au site. Le Service du patrimoine et de l'archéologie ne recommande toutefois pas la conservation ni la mise en valeur de la structure *in situ*. Les données colligées durant l'intervention ne laissent pas présager de découvertes fortuites en lien avec ces aménagements.

5.3 Secteur 3

Le secteur 3 du tronçon 4 du projet de construction de l'autoroute 85 comprend l'extrémité est de la zone d'intervention archéologique (carte 5). La topographie y est généralement irrégulière, parfois accidentée ou plane. Les zones en replat sont principalement associées à des milieux humides (surtout dans la portion nord du secteur 3).

À l'instar des deux autres secteurs, la végétation du secteur 3 est une forêt mixte, mais cette fois, ponctuée de plantations monospécifiques et d'une érablière (figure 37). Le secteur 3 est scindé en deux par le ruisseau Armstrong, dans une orientation légèrement nord-est–sud-ouest (figure 38). Ce secteur est positionné à l'ouest du hameau Couturier, un noyau villageois éphémère du XX^{e} siècle (Ruralys, 2020) et parcouru par la piste du Parc linéaire interprovincial Petit Témis.

Figure 37 Érablière observée dans le secteur 3 du tronçon 4 du projet de construction de l'autoroute 85 (A85T4-DDM-PA2-253)

Figure 38 Ruisseau Armstrong, secteur 3 du tronçon 4 du projet de construction de l'autoroute 85 (A85T4-DDM-PA1-050)

Quatre zones à potentiel archéologique ont été définies dans ce secteur de la zone d'intervention par le ministère des Transports du Québec. Deux zones à potentiel archéologique préhistorique sont positionnées dans la portion ouest du secteur, tout comme les deux zones à potentiel archéologique historique complémentaires (carte 4 et figure 39).

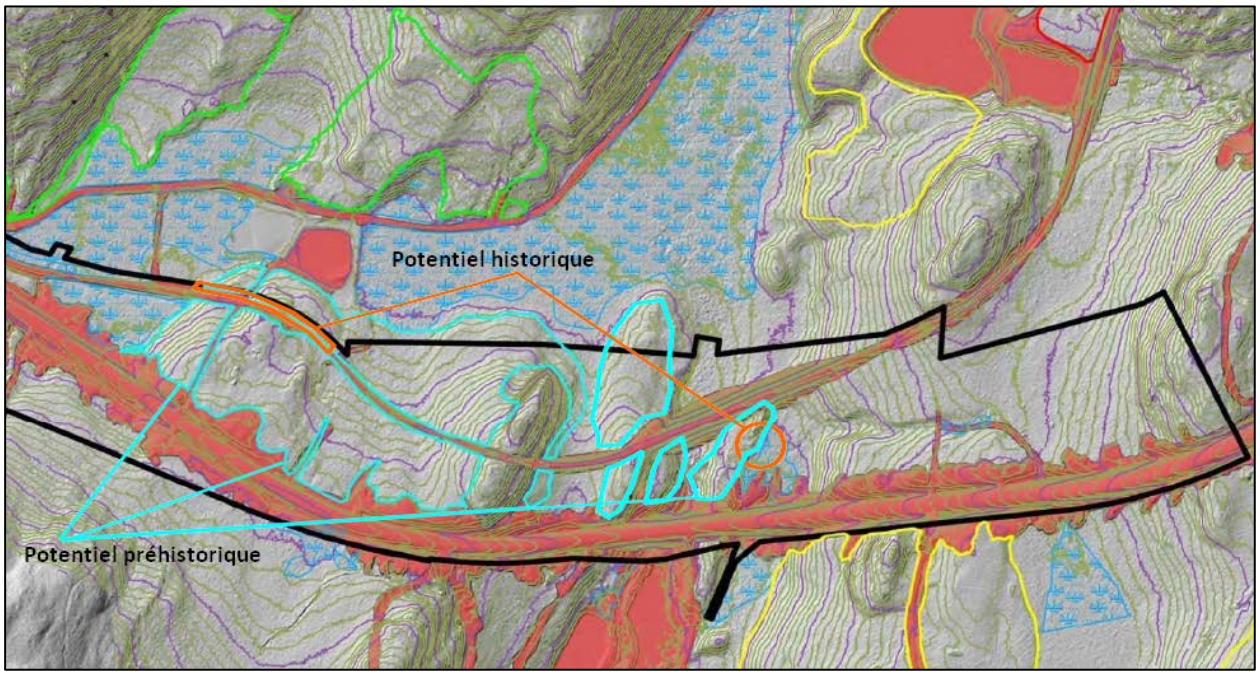
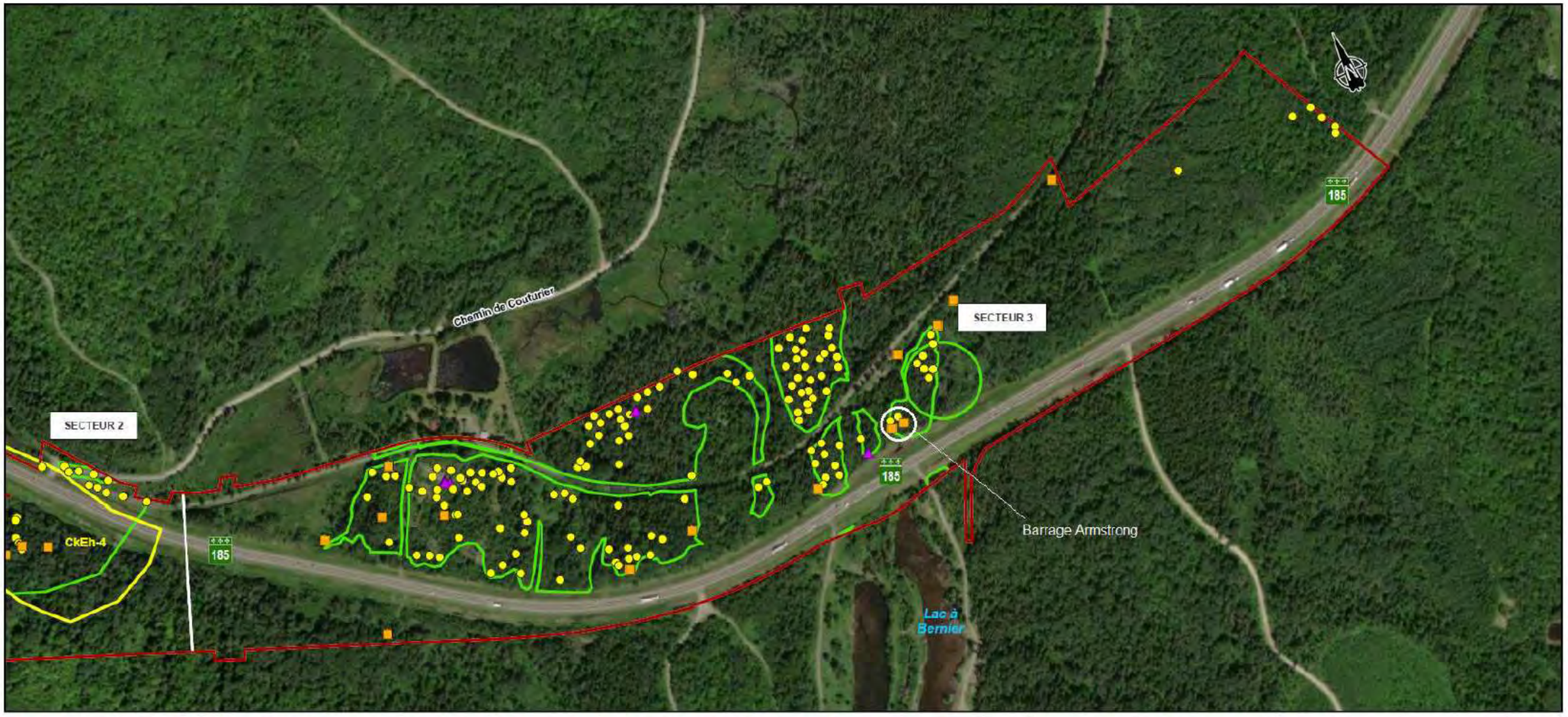


Figure 39 Zones à potentiel archéologique préhistorique et historique dans le secteur 3 du tronçon 4 du projet de construction de l'autoroute 85 (modifié de MTQ-DBSL 2015, ministère des Transports du Québec 2020)



Zone d'intervention archéologique
Secteur archéologique
Zone à potentiel archéologique
Nouveau site archéologique

SONDAGES
Sondage négatif
Sondage test

AUTRE OBSERVATION
Inspection visuelle

Transports Québec

Travaux de construction de l'autoroute 85,
Saint-Honoré-de-Témiscouata et
Saint-Hubert-de-Rivière-du-Loup, Phase III,Tronçon 4
Inventaires archéologiques 2020

Localisation des interventions archéologiques, projet 154-14-0867
Secteur 3

m 0 50 100 m

CARTE 5

Avril 2021

DDM

5.3.1 Résultats

L'inspection visuelle réalisée dans le secteur 3 du tronçon 4 du projet de construction de l'autoroute 85 a permis l'identification de certains éléments associés à des perturbations modernes et à des occupations historiques récentes. Parmi les perturbations modernes, le talus associé à la construction de la route 185 demeure la plus importante. La ligne de distribution d'électricité présente dans ce secteur est parallèle à l'axe de la route 185 (figure 40). Certaines zones ont aussi été déboisées récemment pour assurer l'accessibilité au secteur, probablement en raison des différentes évaluations préalables au projet de construction (figure 41).

Parmi les éléments qui ne sont pas des perturbations, mais qui sont plutôt liés à l'occupation historique récente du secteur, se trouvent les vestiges de l'ancienne ligne de télégraphe. Les vestiges de cette ligne, érigée en 1921 (Ruralys, 2020:41), sont visibles sous la forme de pieux debout ou sciés en place (figure 42) et d'un perchoir effondré (figure 43). La quincaillerie qui accompagnait le perchoir est en alliage ferreux et composée d'un ensemble de boulons et d'écrous, de même que des éléments de consolidation, également en alliage ferreux. L'assemblage des pièces est fait à l'aide du système de fixation en tenons-mortaises renforcé par des clous tréfilés.

Figure 40 Ligne de distribution électrique présente dans le secteur 3 (A85T4-DDM-PA2-262)

Figure 41 Zone déboisée dans le secteur 3 du tronçon 4 du projet de construction de l'autoroute 85 (A85T4-DDM-PA2-339)

Figure 42 Poteau de télégraphe scié en place dans le secteur 3 du tronçon 4 du projet de construction de l'autoroute 85, point GA5-389 (A85T4-DDM-PA2-254)

Figure 43 Composantes d'un perchoir associé à la ligne du télégraphe (A85T4-DDM-PA2-328)

L'inventaire archéologique préventif a, quant à lui, révélé des séquences stratigraphiques identiques aux secteurs 1 et 2. Effectivement, les mêmes séquences stratigraphiques types sont observées : les séquences podzoliques intégrales ou légèrement perturbées, les séquences associées aux milieux humides et les séquences de sédiments hétérogènes liées aux aménagements anthropiques. Ces séquences et leur description sont présentées dans les figures suivantes (figures 44 à 53).

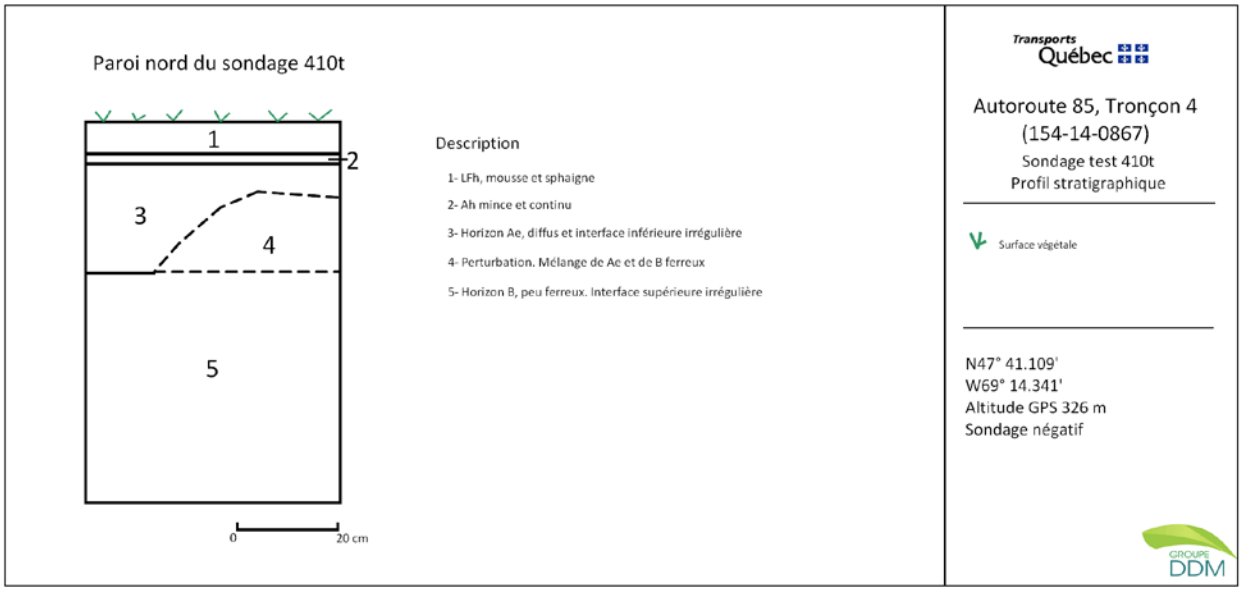


Figure 44 Stratigraphie de la paroi nord du sondage test GA5-410 réalisé dans le secteur 3 du tronçon 4 du projet de construction de l'autoroute 85 (154-14-0867)

Figure 45 Paroi nord du sondage test GA5-410 réalisé dans le secteur 3 du tronçon 4 du projet de construction de l'autoroute 85 (A85T4-DDM-PA2-273)

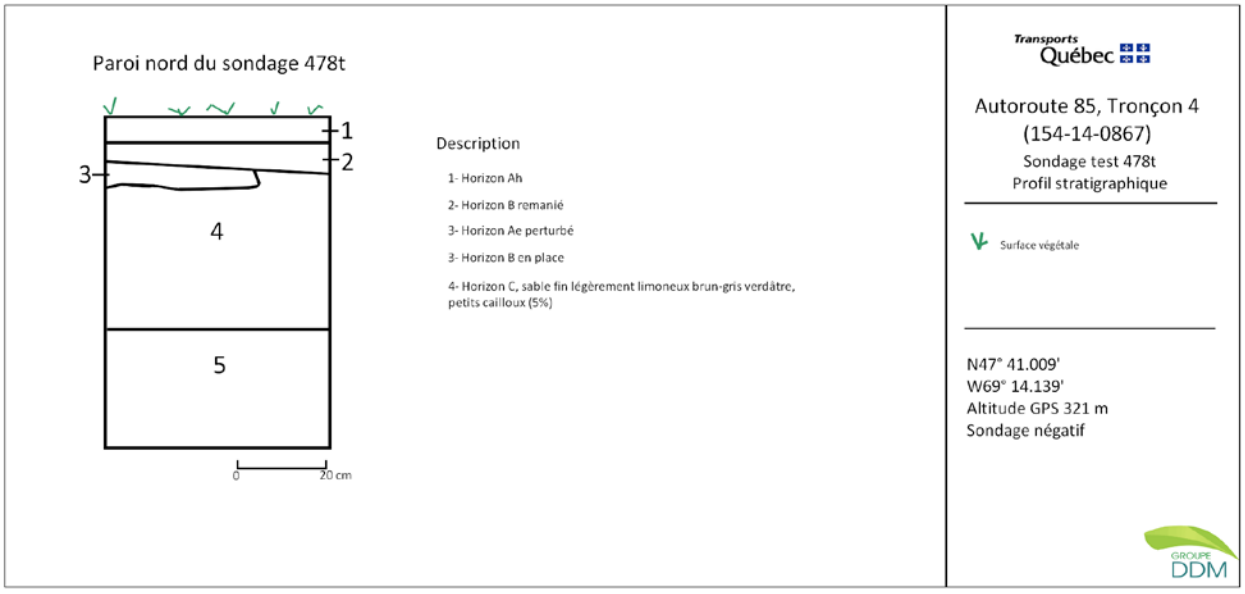


Figure 46 Stratigraphie de la paroi nord du sondage GA5-478 réalisé dans le secteur 3 du tronçon 4 du projet de construction de l'autoroute 85 (154-14-0867)

Figure 47 Paroi nord du sondage GA5-478 réalisé dans le secteur 3 du tronçon 4 du projet de construction de l'autoroute 85 (A85T4-DDM-PA2-345) où la séquence podzolique est perturbée

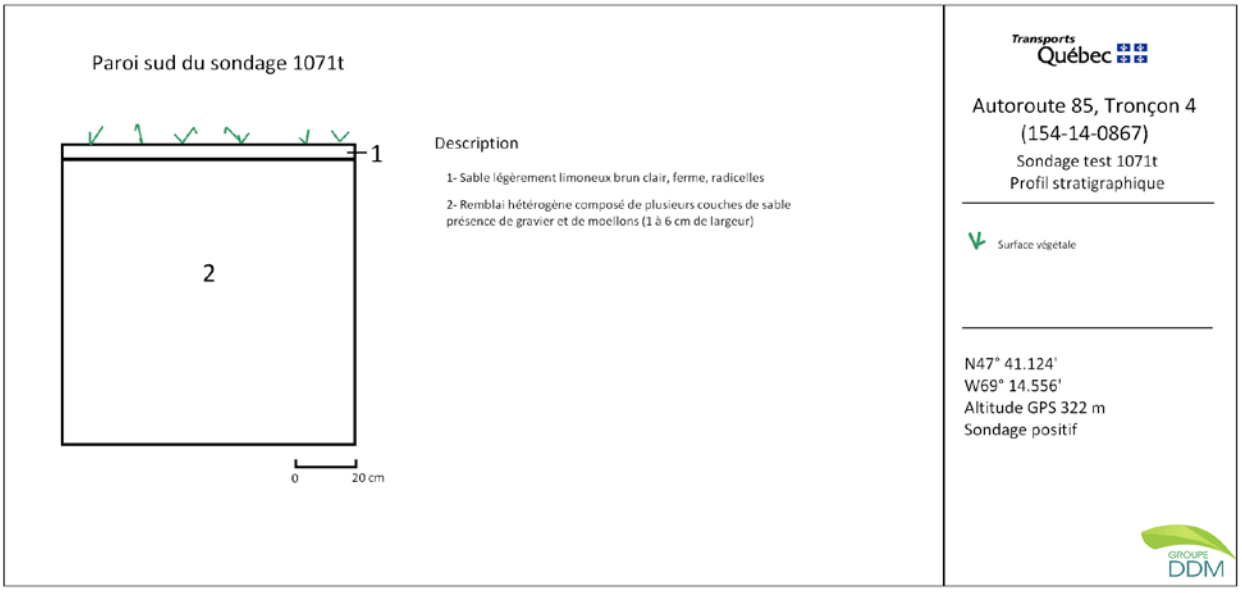


Figure 48 Stratigraphie de la paroi sud du sondage test GA1-1071 réalisé dans le secteur 3 du tronçon 4 du projet de construction de l'autoroute 85 (154-14-0867)

Figure 49 Paroi sud du sondage test GA1-1071 réalisé dans le secteur 3 du tronçon 4 du projet de construction de l'autoroute 85 (A85T4-DDM-PA3-105) et représentatif d'une séquence de sédiments hétérogènes caractéristique des zones perturbées

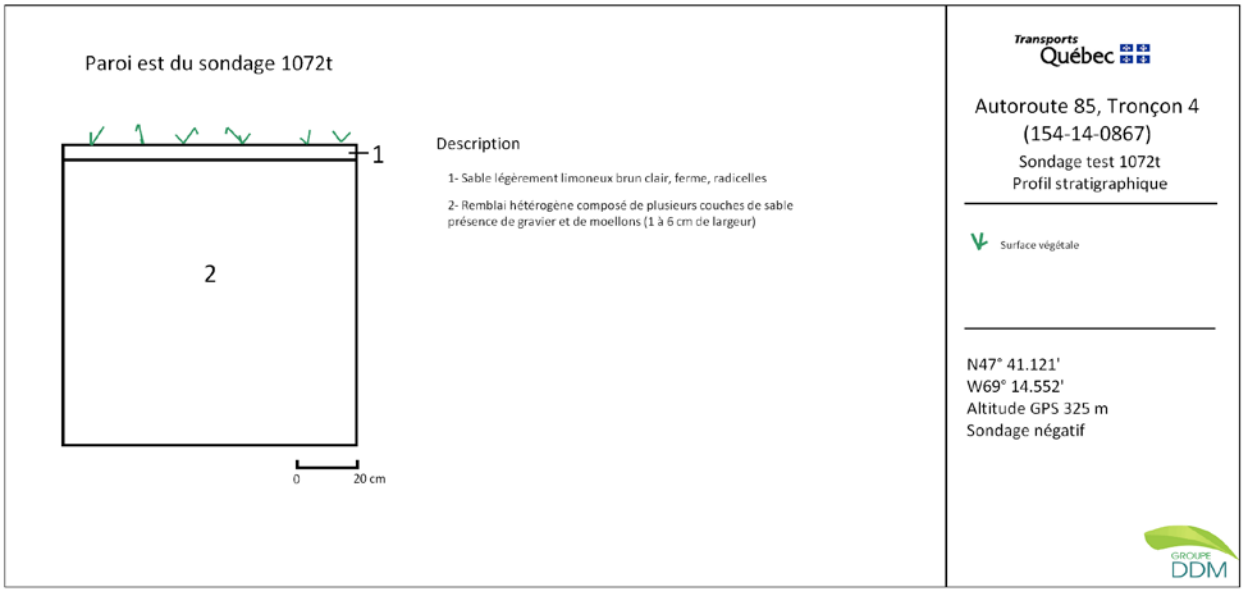


Figure 50 Stratigraphie de la paroi est du sondage test GA1-1072 réalisé dans le secteur 3 du tronçon 4 du projet de construction de l'autoroute 85 (154-14-0867)

Figure 51 Paroi est du sondage test GA1-1072 réalisé dans le secteur 3 du tronçon 4 du projet de construction de l'autoroute 85 (A85T4-DDM-PA3-108)

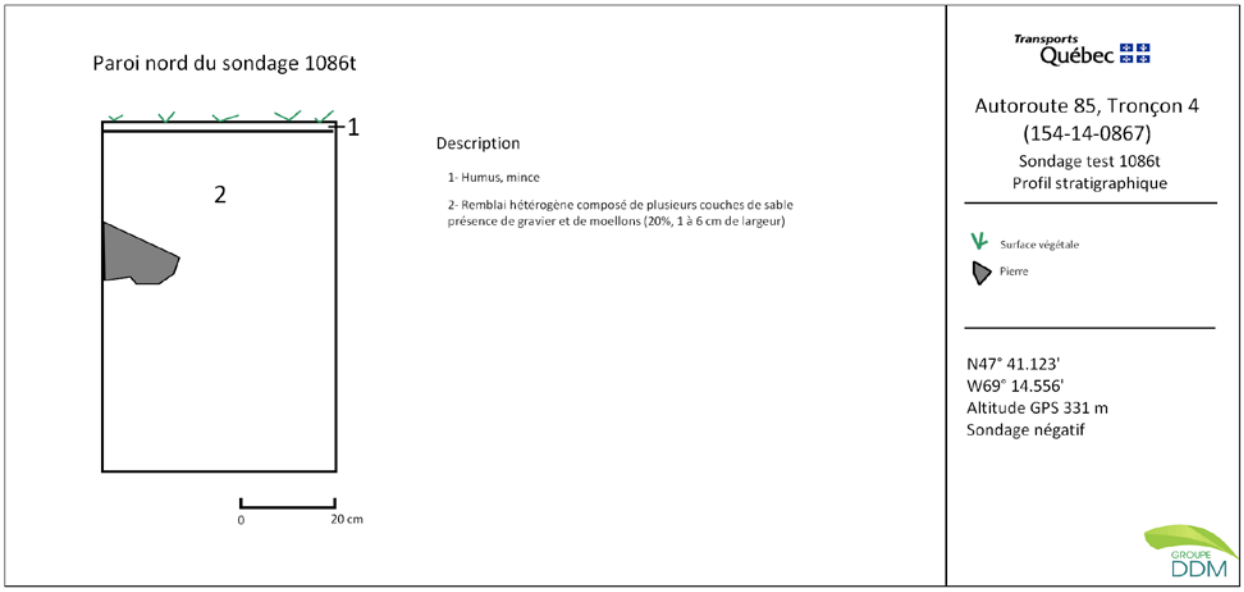


Figure 52 Stratigraphie de la paroi nord du sondage test GA1-1086 réalisé dans le secteur 3 du tronçon 4 du projet de construction de l'autoroute 85 (154-14-0867)

Figure 53 Paroi nord du sondage test GA1-1086 réalisé dans le secteur 3 du tronçon 4 du projet de construction de l'autoroute 85 (A85T4-DDM-PA3-103)

Lors de la réalisation du sondage test GA1-1071, ce qui semble être un éclat de taille dans une matière de faible qualité a été observé (figure 54). Toutefois, la séquence stratigraphique de ce sondage test est caractéristique des secteurs perturbés. Dans l'attente que l'artéfact fasse l'objet d'une analyse afin de déterminer s'il possède effectivement les caractéristiques d'un éclat pour lequel l'objectif était de fabriquer un outil, deux sondages supplémentaires (GA1-1072 et GA1-1086) ont été faits à 3 m du puits où la découverte a été faite. Ces sondages ont révélé la même séquence stratigraphique perturbée. Aucun autre éclat de cette nature n'a été mis au jour. L'analyse des caractéristiques morphologiques de l'objet permet de croire que cet éclat est d'origine naturelle. Sa matière première, un grès, est un autre indicateur qu'il ne s'agit que d'un phénomène naturel. Le contexte de découverte, soit un talus perturbé, permet d'exclure l'existence d'une occupation préhistorique en place.

Figure 54 Éclat retrouvé dans le sondage test GA1-1071 du secteur 3 du tronçon 4 du projet de construction de l'autoroute 85 (N47° 41.124' W69° 14.556')

5.3.1.1 Barrage Armstrong (N47° 41.017' W69° 14.106')

Finalement, d'autres indices témoignent d'une occupation historique récente, soit les vestiges d'un petit barrage hydroélectrique. Le barrage Armstrong est ainsi nommé en raison de sa position sur le ruisseau éponyme. Les vestiges de cette structure sont toujours visibles dans le paysage, bien que la végétation ait repris sa place à la suite de son abandon (figure 55).

Sur la rive est, un premier élément en béton, orienté est-ouest et d'une dimension de 4,15 m sur 1,10 m, est visible sur une hauteur de 0,70 m. Toujours sur la rive est, une deuxième section émerge du sol. Cette dernière possède une orientation nord-sud et des dimensions de 1,70 m sur 1,45 m.

Sur la rive ouest, deux autres segments bétonnés du barrage Armstrong sont présents. Un premier segment, orienté est-ouest, possède une longueur maximale de 2,00 m sur une largeur de 0,70 m. Le second segment présente une forme triangulaire, toujours en béton, d'une longueur de 1,80 m sur 0,50 m (figure 56).

Figure 55 Vue générale des vestiges du barrage Armstrong identifiés dans le secteur 3 du tronçon 4 du projet de construction de l'autoroute 85 (A85T4-DDM-PA1-048)

Figure 56 Vue rapprochée sur l'un des vestiges du barrage Armstrong (A85T4-DDM-PA2-240)

Les vestiges du barrage semblent correspondre à un aménagement de la première moitié du XX^{e} siècle. Les pierres et les galets qui servent d'armature au béton correspondent à une technique répandue à cette époque : technique qui n'est pas sans rappeler les vestiges découverts dans le secteur 2 (vestiges 20-GDDM-08-T4-2A100 et 2A200).

Compte tenu de sa grande détérioration, le Service du patrimoine et de l'archéologie du Groupe DDM ne recommande pas une mise en valeur *in situ* ou *ex situ* de la structure. Malgré les efforts déployés, il n'a pas été possible d'associer les vestiges découverts dans le secteur 2 à ce barrage, bien que les modes de

construction paraissent similaires et que leur période d'activité soit, à première vue, contemporaine. Des recherches futures, voire des découvertes de nature similaire dans la région ou ailleurs, permettront peut-être de mieux comprendre les différents aménagements qui ont été réalisés durant la période industrielle dans la région du Témiscouata. Les vestiges du barrage Armstrong seront retirés durant les travaux de construction de l'autoroute 85.

5.3.1.2 Autres considérations

Bien que l'intervention archéologique n'ait pas ciblé l'inventaire des talus perturbés signalés par le ministère des Transports du Québec, une courte discussion portant sur ce sujet est nécessaire. Elle émerge de discussions soutenues entre le ministère des Transports du Québec et le Service du patrimoine et de l'archéologie du Groupe DDM concernant les aménagements ferroviaires à la suite des interventions sur les tronçons 4 et 5 de la phase III du projet de construction de l'autoroute 85.

L'analyse du pont ferroviaire (structure P-17352) situé dans les limites du tronçon 5 a permis de confirmer que ce type de structure nécessitait l'aménagement d'un imposant talus dans lequel pouvaient être posées ou enfouies les piles (Groupe DDM, à paraître ; figure 57). Les archéologues du ministère des Transports du Québec avaient noté la présence de talus de nature similaire dans le tronçon 4, dont un en particulier qui était susceptible de cacher l'infrastructure d'un autre pont ferroviaire (figure 58). Les forages réalisés à cet endroit n'ont toutefois pas permis de confirmer cette hypothèse. Néanmoins, l'observation des photographies aériennes de 1929 et de 1948 permet de soulever un doute quant à l'absence de potentiel dans ce talus.

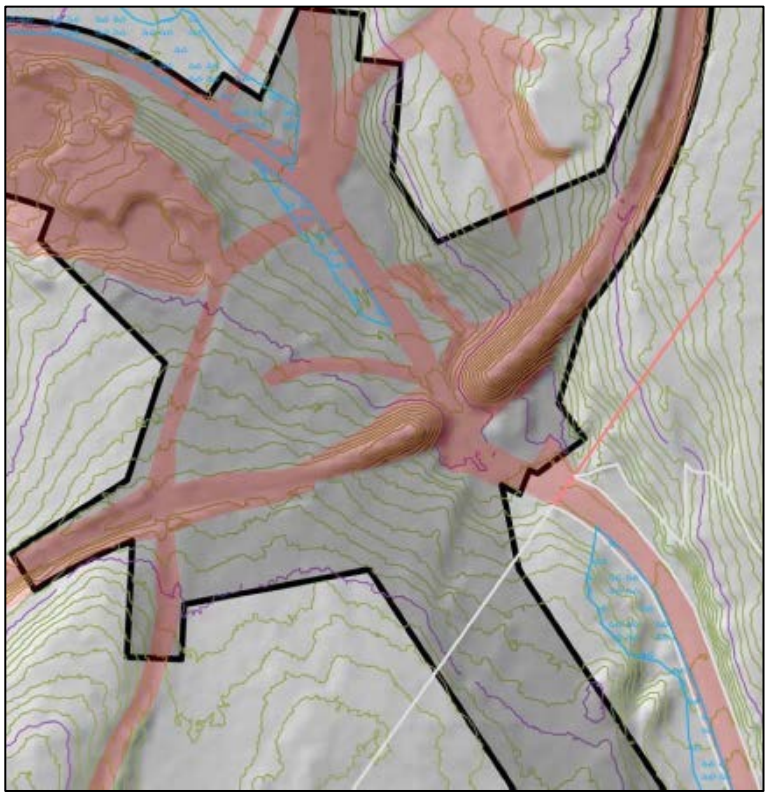


Figure 57 Relief LiDAR et zones perturbées (rose) dans le secteur du pont ferroviaire P-17352 du tronçon 5, Saint-Honoré-de-Témiscouata (ministère des Transports du Québec, LiDAR MTQ-DT BSL 2015, tiré du devis des travaux)

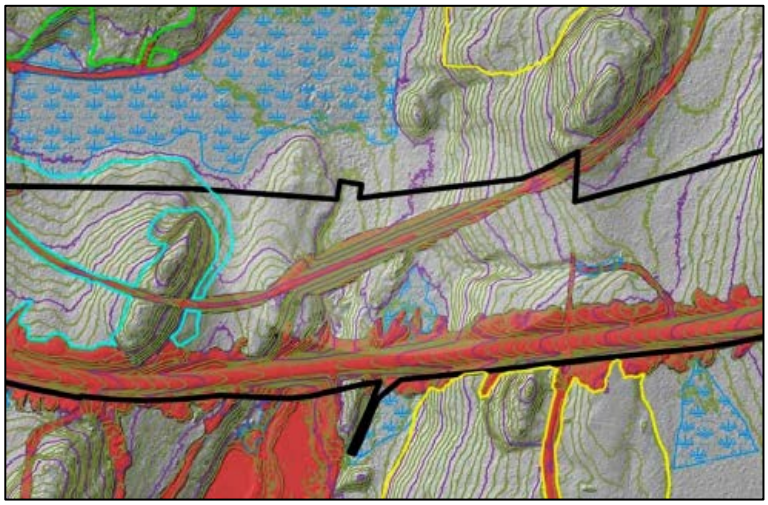


Figure 58 Relief LiDAR dans le secteur 3 du tronçon 4 du projet de construction de l'autoroute 85 sur lequel les perturbations (rose) sont illustrées (ministère des Transports du Québec, LiDAR MTQ-DBSL 2015, tiré du devis des travaux)

Évidemment, plusieurs talus aménagés sont présents dans chacun des secteurs, mais sur la photographie de 1929 de la Compagnie aérienne franco-canadienne, il semble y avoir un autre pont ferroviaire d'une taille vraisemblablement plus substantielle (figure 59).

Figure 59 Possible pont ferroviaire dans le secteur du talus du tronçon 4, vers 1929 (Compagnie aérienne franco-canadienne, mosaïque planche 73-1)

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. Il est donc possible de croire que la dépression visible à la figure 59 a 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 60). 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 60 Détail de la figure 59 afin de souligner la présence d'un remblai sous la structure présumée et la différence d'élévation entre le remblai et les rails

Il est aussi intéressant de constater que l'apparence générale de l'ensemble est différente : la topographie parait beaucoup plus uniforme et une nouvelle végétation a pris place (figure 61). Cette différence entre les deux photographies aériennes et la présence d'un remblai tendent à indiquer que cet 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).

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 62 et 63). 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 LiDAR et suggère que l'infrastructure pourrait être enfouie.

Figure 61 Détail d'une photographie aérienne de 1948 sur laquelle il est possible de voir le paysage transformé dans le secteur du talus (Photothèque nationale de l'air, A11660_364)

Figure 62 Comblement d'un pont ferroviaire en cours, vers 1915. Photographie intitulée « *Tunnel and graded sidings on Lake Superior Branch of Grand Trunk Pacific Railway* » (CSTMC/CN Collection, no CN002445)

Figure 63 Comblement d'un pont ferroviaire à l'aide de wagons remplis de sable, datation indéterminée, Mountain Park, Alberta. Photographie intitulée « *Using Canadian National Railway dump cars to fill in a wooden trestle bridge* » (CSTMC/CN Collection, no CN002952)

CONCLUSION ET RECOMMANDATIONS

Le Service du patrimoine et de l'archéologie du Groupe DDM a mené une intervention dans les limites du tronçon 4 de la phase III du projet de construction de l'autoroute 85 (154-14-0867). Ce tronçon se trouve sur le territoire de deux municipalités de la région administrative du Bas-Saint-Laurent, soit Saint-Hubert-de-Rivière-du-Loup et Saint-Honoré-de-Témiscouata, comprises dans les MRC de Rivière-du-Loup et de Témiscouata.

Un total de 340 sondages a été réalisé dans la zone d'intervention archéologique du tronçon 4 délimitée par le ministère des Transports du Québec. La zone d'intervention, divisée en trois secteurs, comprend différentes zones à potentiel archéologique préhistorique et historique qui ont été définies dans l'étude de potentiel faite par la firme Arkéos (2006) et par l'analyse complémentaire des archéologues du ministère des Transports du Québec. Les trois secteurs ont révélé de grandes perturbations, notamment en lien avec la construction de la route 185 et la ligne de distribution électrique. Certains milieux humides, très importants dans le secteur 1, ont réduit significativement les superficies sondables. La topographie accidentée est une contrainte du même ordre.

Le secteur 1 n'a révélé aucune ressource archéologique à l'intérieur des zones à potentiel archéologique définies. Deux vestiges en béton associés à une occupation historique récente (XX^{e} siècle) ont été identifiés et évalués dans le secteur 2. Bien qu'ils soient liés à des aménagements qui leur semblent contemporains, aucune autre ressource n'a été observée. Une datation relative leur a été attribuée et une hypothèse a été formulée quant à leur fonction. Un code Borden, CkEh-4, a été attribué à cette découverte. Néanmoins, le Service du patrimoine et de l'archéologie du Groupe DDM ne recommande pas leur conservation *in situ* ou *ex situ*, mais recommande que les structures similaires qui pourraient être identifiées dans la région ou à l'extérieur du Témiscouata soient évaluées et traitées comme des vestiges de la période industrielle et des témoins de la colonisation des régions éloignées. À cette échelle, peut-être qu'une fonction pourra leur être attribuée avec plus de certitude. Ces vestiges seront démantelés durant les travaux de construction.

Les travaux dans le secteur 3 ont permis le positionnement et la description de vestiges de béton qui sont associés au barrage Armstrong pour lequel aucune date de construction n'a pu être définie. Les composantes et la dégradation du béton permettent néanmoins de proposer une datation relative de construction se situant dans la première moitié du XX^{e} siècle. Dans un piteux état et déjà démantelé, ce barrage ne constitue pas une ressource archéologique possédant une grande valeur patrimoniale. Une conservation *in situ* ou une mise en valeur ne parait pas envisageable pour cette structure. Ainsi, le Service du patrimoine et de l'archéologie ne recommande pas sa conservation. Ces vestiges seront retirés dans le cadre des travaux de construction.

Toujours dans le secteur 3, ce qui semblait être un éclat de taille a été recueilli dans l'un des sondages faits dans une zone perturbée. Sa facture irrégulière et la matière première de même que l'absence d'attributs diagnostics permettent de conclure qu'il s'agit d'un éclat d'origine naturelle. Sa provenance archéologique indéterminée, soit dans un sédiment perturbé, et le fait qu'aucun autre élément de nature similaire ne se trouve, en place ou non, dans les sondages réalisés à proximité, ne permettent pas de recommander une protection du secteur de sa découverte.

Finalement, l'inventaire archéologique préventif a permis de caractériser l'emprise des travaux projetés dans le tronçon 4 du projet de construction de l'autoroute 85 et l'analyse des résultats ne laisse pas présager de découverte fortuite associée à une occupation durant la préhistoire dans ce secteur. Cet inventaire a cependant permis de cerner une zone d'occupation historique récente (première moitié du XX^{e} siècle) qui pourrait être associée à la gestion de l'eau pour des fins agrodomestiques ou industrielles. Toutefois, l'évaluation de cette dernière ne permet pas l'attribution d'une valeur *in situ*, ni de croire en une valeur de recherche sur le terrain qui ferait en sorte qu'une protection supplémentaire lui soit accordée. Sa valeur réside surtout dans l'association de la région à la période industrielle et à des centaines d'établissements éphémères liés au développement de l'industrie forestière.

Dans cette perspective, les travaux requis pour la construction de l'autoroute 85 dans le secteur du tronçon 4 peuvent être réalisés sans expertise supplémentaire. Toutefois, pour compléter la discussion entamée au sujet des talus compris dans le secteur 3 du tronçon 4, un relevé archéologique devrait être réalisé si une structure ferroviaire enfouie devait être mise au jour.

BIBLIOGRAPHIE

ARCHÉO-MAMU CÔTE-NORD

2018a Construction de l'autoroute 85 à Saint-Antonin, Phase 3, Tronçon 3, Inventaire archéologique (2017-2018). Ministère des Transports du Québec, Norda-Stelo.

2018b Planification et travaux de construction de l'autoroute 85 à Saint-Antonin, Phase 3, Tronçon 2, Inventaire archéologique (2017-2018). Ministère des Transports du Québec, Norda-Stelo.

ARKÉOS

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

ARTEFACTUEL

2012 Inventaire archéologique (2011). Ministère des Transports du Québec, Direction du Bas-Saint-Laurent–Gaspésie–Îles-de-la-Madeleine.

BENMOUYAL, J.

1987 Des Paléoindiens aux Iroquoiens en Gaspésie : six-mille ans d'histoire. Dossiers 63. Ministère de la Culture et des Communications du Québec, Québec.

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

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

CHAPDELAINE, C.

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

1994 Il y a 8000 ans à Rimouski. Paléoécologie et archéologie d'un site de la culture plano. *Paléo-Québec*, n° 22, Québec.

1996 Réflexion sur l'ancienneté du peuplement initial du Québec à partir de nouveaux indices matériels du Paléoindien récent de la région de Rimouski. *Géographie physique et Quaternaire,* vol. 50, n° 3, p. 271-286.

2004 Des chasseurs de la fin de l'âge glaciaire dans la région du lac Mégantic : découverte des premières pointes à cannelure au Québec. *Recherches amérindiennes au Québec*, vol. XXXIV, n° 1, p. 3- 20.

2007 Entre lacs et montagnes au Méganticois. 12 000 ans d'histoire amérindienne. *Paléo-Québec*, n° 32.

2012 Late Pleistocene Archaeology and Ecology in the Far Northeast. *A Peopling of the Americas Publication*. Center for the Study of the First Americans, Texas A&M University Press.

COURCHESNE, F. et W. H. HENDERSHOT

1997 La genèse des podzols. *Géographie physique et Quaternaire*, vol. 51, n° 2, p. 235-250

DAVID, J.

1992 Évolution géologique du segment nord de l'Orogène Appalachien à la transition des épisodes de déformation Taconien et Acadien : exemples des régions de Témiscouata-Rimouski, Québec et de Woodstock, Nouveau-Brunswick. Thèse de doctorat, département de géologie, Université de Montréal.

DENIS, L. G.

1912 Système de distribution d'eau en Canada. *Commission de la Conservation du Canada.* The Mortimer Co., 125 p.

DUMAIS, P.

1983 Étude de potentiel et inventaire archéologique de la ligne Rivière-du-Loup-Madawaska (315 KV). Hydro-Québec.

DUMAIS, P. et G. ROUSSEAU

1985 Trois sites paléoindiens sur la côte sud de l'estuaire du Saint-Laurent. *Recherches amérindiennes au Québec*, vol.15, n^{os} 1-2, p. 135-149.

DYKE, A. S.

2005 Late Quaternary Vegetation History of Northern North America Based on Pollen, Macrofossil, and Faunal Remains. *Géographie physique et Quaternaire*, vol. 59, n^{os} 2-3, p. 211-262.

ETHNOSCOP

1996a Le site préhistorique de La Martre (DhDm-l). Interventions archéologiques 1995. Rapport soumis au ministère de la Culture et des Communications du Québec et à la Corporation du Centre d'interprétation d'archéologie préhistorique de la Gaspésie à La Martre, Saint-Lambert.

1996b Le site préhistorique de La Martre (Dhlrm-L). Interventions archéologiques 1996. Rapport soumis au ministère de la Culture et des Communications du Québec et à la Corporation du Centre d'interprétation d'archéologie préhistorique de la Gaspésie à La Martre, Saint-Lambert.

2008 Poste Anne-Hébert à 315-25 kV et ligne d'alimentation à 315 kV. Étude de potentiel archéologique et inventaire du patrimoine bâti. Rapport soumis à Hydro-Québec.

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

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

GATES SAINT-PIERRE, C.

2006 Potières du Buisson. La céramique de tradition Melocheville sur le site Hector-Trudel. Collection Mercure, *Archéologie*, n^{o} 168, Musée canadien des civilisations.

2010 Le patrimoine archéologique amérindien du Sylvicole moyen au Québec. Étude produite dans le cadre de la participation du Québec au répertoire canadien des lieux du patrimoine. Ministère de la Culture, des Communications et de la Condition féminine.

GATES ST-PIERRE, C. et R. G. THOMPSON

2015 Phytolith Evidence for the Early Presence of Maize in Southern Quebec. *American Antiquity*, vol. 80, n^{o} 2, p. 408–415.

GRAILLON, É

1997 Inventaire de la collection Cliché-Rancourt. Rapport remis au ministère de la Culture, des Communications et de la Condition féminine, Québec.

GROUPE DDM (à paraître)

Inventaire archéologique en prévision de la construction de l'autoroute 85 à Saint-Honoré-de-Témiscouata, Bas-Saint-Laurent (Phase III, tronçon 5).

GROUPE DE TRAVAIL SUR LA CLASSIFICATION DES SOLS (GTCS)

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

HISTOIRE PLURIELLE

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

IUSS WORKING GROUP WRB

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

LAFORTE, E.

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

LALIBERTÉ, M.

1992 Des Paléoindiens dans la région de Québec : quelques évidences tirées des recherches de 1990 à Saint-Romuald. *Archéologiques*, n^{os} 5-6, p. 46-51.

LAMARCHE, L.

2011 Évolution paléoenvironnementale de la dynamique quaternaire dans la région de Québec : Application en modélisation tridimensionnelle et hydrogéologique. Thèse de doctorat. Institut national de la recherche scientifique, Université du Québec.

LESPÉRANCE, P. J. et H. R GREINER

1969 Région de Cabano, comtés de Rimouski, Rivière-du-Loup et Témiscouata. Rapport géologique 128, ministère de l'Énergie et des Ressources naturelles du Québec.

LAVOIE, M., MAGNAN, G. et J. COLPRON-TREMBLAY

2010 Le couvert végétal de la région de Québec : une histoire plurimillénaire. *Le Naturaliste Canadien*, vol. 134, n^{o} 1, p. 5-12.

MAMIC (ministère des Affaires municipales, de l'Industrie et du Commerce)

1938 Inventaire des ressources naturelles et industrielles (1938) du comté municipal de Témiscouata. https://collections.banq.qc.ca/ark:/52327/2105536

PATRIMOINE EXPERTS

2000 Inventaires archéologiques, Direction du Bas-St-Laurent–Gaspésie–Îles-de-la-Madeleine. Ministère des Transports du Québec.

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

PINTAL, JEAN-YVES

1996 Contrat n^{o} 3000-95-AD01, Inventaire archéologique, Directions (RA) 01-11-02-09-04, 1995. Ministère des Transports du Québec.

1999 Inventaires archéologiques, Direction du Bas-St-Laurent–Gaspésie–Îles-de-la-Madeleine. Ministère des Transports du Québec.

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

2003 Inventaire et fouille archéologiques sur le site CeEv-5–Halte routière, autoroute 40 – arrondissement Laurentien, Ville de Québec. Rapport inédit. Ministère des Transports du Québec.

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

2006 The Maritime Archaic, A view from the Lower North Shore, Quebec. University of Maine, Orono.

2007 Domaine Longwood. Interventions archéologiques sur les sites CeEt-471 et CeEt-481. Rapport inédit. Arrondissement des Chutes-de-la-Chaudière-Est, Ville de Lévis. Domaine Longwood, ministère de la Culture, des Communications et de la Condition féminine, Ville de Lévis.

2012 Late Pleistocene to early Holocene Adatation : The case of the strait of Quebec. Dans *Late Pleistocene Archaeology and Ecology in the Far Northeast*. Chadelaine, C. (édit.), *Texas A&M University Press,* p. 218-236.

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.

PLOURDE, M.

2003 8000 ans de paléohistoire. Synthèse des recherches archéologiques menées dans l'aire de coordination du parc marin du Saguenay-Saint-Laurent. Rapport inédit. Parc marin du Saguenay-Saint-Laurent, Parcs Canada.

2009 Étude synthèse sur les sites archéologiques caractéristiques de l'occupation amérindienne du territoire et sur la contribution scientifique de l'archéométrie. Rapport inédit. Ministère de la Culture, des Communications et de la Condition féminine.

2011 L'exploitation du phoque dans le secteur de l'embouchure du Saguenay (Québec, Canada) par les Iroquoiens au Sylvicole supérieur (1000-1534 de notre ère). Thèse de doctorat en anthropologie. Université de Montréal, Montréal.

PROULX, A.

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

RURALYS

2014 Étude de potentiel archéologique, site des Nouvelles-Casernes, Ilot de l'arsenal (CeEy-403). Rapport remis à la Commission de la capitale nationale du Québec.

2020 Étude historique et intérêt archéologique du hameau Couturier à Saint-Honoré-de-Témiscouata. Ministère des Transports du Québec.

SNC-LAVALIN/ROCHE

2007 Étude d'impact sur l'environnement déposée au ministère de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques. Construction d'une autoroute entre Saint-Antonin et Saint-Louis-du-Ha ! Ha ! – route 185. Ministère des Transports du Québec.

TACHÉ, K.

2010 Le Sylvicole inférieur et la participation à la sphère d'interaction Meadowood au Québec. Étude produite dans le cadre de la participation du Québec au répertoire canadien des lieux du patrimoine. Ministère de la Culture, des Communications et de la Condition féminine.

RESSOURCES INTERNET CONSULTÉES

Bibliothèque et Archives nationales du Québec, page consultée en mars 2021.
https://numerique.banq.qc.ca/

Canada Science and Technology Museum (CSTM), page consultée en mars 2021.
CN Images of Canada Gallery – About the Gallery (techno-science.ca)

Bibliothèque numérique en archéologie de l'ISAQ, page consultée en décembre 2020 et janvier 2021.
Ouverture de session - Bibliothèque numérique en archéologie (gouv.qc.ca)

Institut de recherche et de développement en agroenvironnement, page consultée en novembre 2020 et janvier 2021.
Cartes thématiques – IRDA

Portail du ministère de la Sécurité publique du Québec, page consultée novembre 2020, décembre 2021.
Portail MSP (gouv.qc.ca)

Répertoire du patrimoine culturel du Québec, page consultée en novembre 2020.
Répertoire du patrimoine culturel du Québec (gouv.qc.ca)

ANNEXE 1

Inventaire des artéfacts

Inventaire des artéfacts et des écofacts non conservés

Provenance	Code matériau	Matériau	Objet	Nº art.	Code fonction	Fonction	Commentaires
GA6-334	3.1.1.13	Fer tréfilé	Clou	4	4.7.2.3	Fixations-clous	5 clous tréfilés corrodés avec bois conservé dans la corrosion. 1 clou dans le groupe des 2 cm et moins, 2 clous dans le groupe des 2 à 5 cm et 1 clou dans le groupe des plus de 10 cm. Les têtes ne sont pas visibles.
GA6-334	2.2.1.1	Verre teinté régulier vert	Vitre	4	4.7.1.1	Matériaux de base-vitre	Fragments de verre plat avec tranche vert-turquoise. Aucune distorsion ni anomalie visible.

ANNEXE 2

Registre des photographies

Projet : Autoroute 85 Tronçon 4

Tronçon (nom et numéro) :

154-14-0867 T4

Permis de recherche archéologique :

20-GDDM-08

Archéologue(s) responsable(s) : René Bélanger

No d'appareil : DDM-PA1

No de cliché	Projet	Secteur	Description	Orientation	Date
A85T4-DDM-PA1-001	154-04-0867 T4	3	Sondage GA6-137, paroi sud	S	19-09-2020
A85T4-DDM-PA1-002	154-04-0867 T4		Zone dépotoir	N	19-09-2020
A85T4-DDM-PA1-003	154-04-0867 T4		Ligne électrique abandonnée	N	19-09-2020
A85T4-DDM-PA1-004	154-04-0867 T4		Ligne électrique abandonnée	S	19-09-2020
A85T4-DDM-PA1-005	154-04-0867 T4	3	Sondage GA3-109, paroi sud	S	20-09-2020
A85T4-DDM-PA1-006	154-04-0867 T4	3	Sondage GA3-110, paroi est	E	20-09-2020
A85T4-DDM-PA1-007	154-04-0867 T4		Début de zone, chemin Taché	W	20-09-2020
A85T4-DDM-PA1-008	154-04-0867 T4		Début de zone, chemin Taché	E	20-09-2020
A85T4-DDM-PA1-009	154-04-0867 T4		Plantation, secteur à potentiel	N	20-09-2020
A85T4-DDM-PA1-010	154-04-0867 T4		Fossé?	W	20-09-2020
A85T4-DDM-PA1-011	154-04-0867 T4		Blocs, moraine?	N	20-09-2020
A85T4-DDM-PA1-012	154-04-0867 T4		Moraine au sud	N	20-09-2020
A85T4-DDM-PA1-013	154-04-0867 T4	1	Sondage GA3-120, paroi est	E	21-09-2020
A85T4-DDM-PA1-014	154-04-0867 T4	1	Sondage GA3-125, paroi est	E	21-09-2020
A85T4-DDM-PA1-015	154-04-0867 T4		Milieu humide	N	21-09-2020
A85T4-DDM-PA1-016	154-04-0867 T4	1	Sondage GA3-129, paroi ouest	W	21-09-2020
A85T4-DDM-PA1-017	154-04-0867 T4	1	Chemin forestier, point GA3-133	N	21-09-2020
A85T4-DDM-PA1-018	154-04-0867 T4	1	Chemin forestier, point GA3-133	S	21-09-2020
A85T4-DDM-PA1-019	154-04-0867 T4		Limite de la zone au sud du chemin Taché	S	22-09-2020
A85T4-DDM-PA1-020	154-04-0867 T4		Champ de blocs en bordure est de la zone	S	22-09-2020
A85T4-DDM-PA1-021	154-04-0867 T4	1	Sondage GA3-134, paroi nord	N	22-09-2020
A85T4-DDM-PA1-022	154-04-0867 T4	1	Limite du champ de blocs (point GA3-135)	W	22-09-2020
A85T4-DDM-PA1-023	154-04-0867 T4	1	Limite du chemin asphalté (point GA3-137)	-	22-09-2020
A85T4-DDM-PA1-024	154-04-0867 T4		Limite nord entre route 185 et chemin asphalté	W	22-09-2020
A85T4-DDM-PA1-025	154-04-0867 T4		Limite nord entre route 185 et chemin asphalté	SW	22-09-2020
A85T4-DDM-PA1-026	154-04-0867 T4		Limite sud du chemin asphalté	N	22-09-2020
A85T4-DDM-PA1-027	154-04-0867 T4		Limite sud entre route 185 et chemin asphalté	NW	22-09-2020
A85T4-DDM-PA1-028	154-04-0867 T4	1	Milieu humide (point GA3-139)	N	22-09-2020
A85T4-DDM-PA1-029	154-04-0867 T4		Moraine?	S	22-09-2020
A85T4-DDM-PA1-030	154-04-0867 T4		Moraine?	SW	22-09-2020
A85T4-DDM-PA1-031	154-04-0867 T4	1	Emprise ligne Hydro (point GA3-140)	SE	22-09-2020
A85T4-DDM-PA1-032	154-04-0867 T4	1	Zone de coupe forestière (point GA3-143)	E	23-09-2020
A85T4-DDM-PA1-033	154-04-0867 T4	1	Zone de coupe forestière (point GA3-143)	N	23-09-2020
A85T4-DDM-PA1-034	154-04-0867 T4	1	Champ de blocs (point GA3-147)	S	23-09-2020
A85T4-DDM-PA1-035	154-04-0867 T4	1	Sondage GA3-148, paroi est	E	23-09-2020
A85T4-DDM-PA1-036	154-04-0867 T4		Limite sud de la zone	SE	23-09-2020
A85T4-DDM-PA1-037	154-04-0867 T4		Limite sud de la zone	W	23-09-2020
A85T4-DDM-PA1-038	154-04-0867 T4		Limite sud de la zone	W	23-09-2020
A85T4-DDM-PA1-039	154-04-0867 T4	1	Sol bouleversé en bordure d'un chemin (point GA3-152)	SE	23-09-2020
A85T4-DDM-PA1-040	154-04-0867 T4	1	Sondage GA3-153, paroi est	E	23-09-2020
A85T4-DDM-PA1-041	154-04-0867 T4	1	Sondage GA3-156, paroi sud	S	24-09-2020
A85T4-DDM-PA1-042	154-04-0867 T4	1	Plantation en pente près du sondage GA3-156	N	24-09-2020
A85T4-DDM-PA1-043	154-04-0867 T4	1	Champs de blocs (point GA3-158)	S	24-09-2020
A85T4-DDM-PA1-044	154-04-0867 T4	1	Champs de blocs (point GA3-158)	W	24-09-2020
A85T4-DDM-PA1-045	154-04-0867 T4	3	Sondage GA3-165, paroi nord	N	24-09-2020
A85T4-DDM-PA1-046	154-04-0867 T4	3	Ruisseau en limite de zone (point GA3-166)	N	24-09-2020
A85T4-DDM-PA1-047	154-04-0867 T4		Chemin pour sondages mécaniques	NW	24-09-2020
A85T4-DDM-PA1-048	154-04-0867 T4		Barrage béton, rive gauche du ruisseau	W	24-09-2020
A85T4-DDM-PA1-049	154-04-0867 T4		Barrage béton, rive droite	N	24-09-2020
A85T4-DDM-PA1-050	154-04-0867 T4		Barrage béton, rive droite	W	24-09-2020
A85T4-DDM-PA1-051	154-04-0867 T4		Barrage béton, rive gauche du ruisseau	E	24-09-2020
A85T4-DDM-PA1-052	154-04-0867 T4	3	Sondage GA3-173, paroi ouest	W	24-09-2020
A85T4-DDM-PA1-053	154-04-0867 T4	3	Sondage GA3-176, paroi sud	S	24-09-2020
A85T4-DDM-PA1-054	154-04-0867 T4	3	Sondage test GA3-180, paroi nord	N	24-09-2020
A85T4-DDM-PA1-055	154-04-0867 T4	3	Sondage test GA3-180, paroi nord	N	24-09-2020
A85T4-DDM-PA1-056	154-04-0867 T4	3	Sondage GA3-181, paroi sud	S	25-09-2020
A85T4-DDM-PA1-057	154-04-0867 T4	3	Affleurement rocheux (point GA3-187)	N	25-09-2020
A85T4-DDM-PA1-058	154-04-0867 T4	2 et 3	Limite est de la zone (points GA6-287 à 291)	N	25-09-2020
A85T4-DDM-PA1-059	154-04-0867 T4		Milieu humide	N	25-09-2020
A85T4-DDM-PA1-060	154-04-0867 T4		Milieu humide	N	25-09-2020
A85T4-DDM-PA1-061	154-04-0867 T4		Limite ouest de la zone	S	25-09-2020
A85T4-DDM-PA1-062	154-04-0867 T4	2	Piste cyclable et affleurement rocheux (point GA3-196)	E	25-09-2020
A85T4-DDM-PA1-063	154-04-0867 T4	2	Milieu humide (point GA3-198)	W	25-09-2020
A85T4-DDM-PA1-064	154-04-0867 T4	2	Vélo abandonné (point GA3-199)	E	25-09-2020
A85T4-DDM-PA1-065	154-04-0867 T4	2	Limite sud-ouest de la zone (GA3-200)	E	25-09-2020
A85T4-DDM-PA1-066	154-04-0867 T4	2	Chemin forestier, point GA3-201	E	25-09-2020
A85T4-DDM-PA1-067	154-04-0867 T4	2	Pente montante (point GA3-202)	SW	25-09-2020
A85T4-DDM-PA1-068	154-04-0867 T4	2	Pente descendante (point GA3-202)	NE	25-09-2020
A85T4-DDM-PA1-069	154-04-0867 T4	2	Occupation historique récente (pilier et dépression)	S	25-09-2020
A85T4-DDM-PA1-070	154-04-0867 T4	2	Occupation historique récente (dépression)	S	25-09-2020
A85T4-DDM-PA1-071	154-04-0867 T4	2	Occupation historique récente (dépression)	S	25-09-2020
A85T4-DDM-PA1-072	154-04-0867 T4	2	Occupation historique récente, face nord du pilier de béton	S	25-09-2020
A85T4-DDM-PA1-073	154-04-0867 T4	2	Occupation historique récente, petite structure bétonnée à l'ouest du pilier	SW	25-09-2020
A85T4-DDM-PA1-074	154-04-0867 T4	2	Occupation historique récente, face sud et est	W	25-09-2020
A85T4-DDM-PA1-075	154-04-0867 T4	2	Occupation historique récente, petite structure bétonnée à l'ouest du pilier	N	25-09-2020
A85T4-DDM-PA1-076	154-04-0867 T4	2	Carré de cave	E	25-09-2020
A85T4-DDM-PA1-077	154-04-0867 T4	2	Carré de cave	E	25-09-2020

	Projet : Autoroute 85 Tronçon 4 Tronçon (nom et numéro) : 154-14-0867 T4	Permis de recherche archéologique : **20-GDDM-08**
	Archéologue(s) responsable(s) : René Bélanger No d'appareil : DDM-PA2	

No de cliché	Projet	Secteur	Description	Orientation	Date
A85T4-DDM-PA2-197	154-14-0867 T4	2	Replat (point GA5-358)	-	17-09-2020
A85T4-DDM-PA2-198	154-14-0867 T4	2	Replat (point GA5-359)	-	17-09-2020
A85T4-DDM-PA2-199	154-14-0867 T4	2	Replat (point GA5-359)	-	17-09-2020
A85T4-DDM-PA2-200	154-14-0867 T4	2	Zone déboisée (point GA5-360)	-	17-09-2020
A85T4-DDM-PA2-201	154-14-0867 T4	2	Chemin et limite sud de la zone (point GA5-361)	S	17-09-2020
A85T4-DDM-PA2-202	154-14-0867 T4	2	Chemin et limite sud de la zone (point GA5-361)	S	17-09-2020
A85T4-DDM-PA2-203	154-14-0867 T4	2	Chemin et limite sud de la zone (point GA5-361)	S	17-09-2020
A85T4-DDM-PA2-204	154-14-0867 T4	2	Chemin et limite sud de la zone (point GA5-361)	S	17-09-2020
A85T4-DDM-PA2-205	154-14-0867 T4	2	Milieu humide (point GA5-362)	-	17-09-2020
A85T4-DDM-PA2-206	154-14-0867 T4	2	Limite sud de la zone sous ligne électrique et zone déboisée (GA5-363)	-	17-09-2020
A85T4-DDM-PA2-207	154-14-0867 T4	2	Limite sud de la zone sous ligne électrique et zone déboisée (GA5-363)	-	17-09-2020
A85T4-DDM-PA2-208	154-14-0867 T4	2	Bécosse (point GA5-364)	-	17-09-2020
A85T4-DDM-PA2-209	154-14-0867 T4	2	Bécosse (point GA5-364)	-	17-09-2020
A85T4-DDM-PA2-210	154-14-0867 T4		Ruisseau	-	17-09-2020
A85T4-DDM-PA2-211	154-14-0867 T4	2	Câble de télégraphe (GA5-366)	-	17-09-2020
A85T4-DDM-PA2-212	154-14-0867 T4	2	Câble de télégraphe (GA5-366)	-	17-09-2020
A85T4-DDM-PA2-213	154-14-0867 T4	2	Câble de télégraphe (GA5-366)	-	17-09-2020
A85T4-DDM-PA2-214	154-14-0867 T4	3	Replat perturbé (GA5-367)	-	18-09-2020
A85T4-DDM-PA2-215	154-14-0867 T4	3	Talus d'autoroute (GA5-368)	-	18-09-2020
A85T4-DDM-PA2-216	154-14-0867 T4	3	Milieu humide (point GA5-369)	-	18-09-2020
A85T4-DDM-PA2-217	154-14-0867 T4		Ligne hydro-élect.	-	18-09-2020
A85T4-DDM-PA2-218	154-14-0867 T4		Ligne hydro-élect.	-	18-09-2020
A85T4-DDM-PA2-219	154-14-0867 T4	3	Cours d'eau asséché (point GA5-370)	-	18-09-2020
A85T4-DDM-PA2-220	154-14-0867 T4	3	Cours d'eau asséché (point GA5-370)	-	18-09-2020
A85T4-DDM-PA2-221	154-14-0867 T4	3	Érable entaillé (point GA5-371)	-	18-09-2020
A85T4-DDM-PA2-222	154-14-0867 T4	3	Érable entaillé (point GA5-371)	-	18-09-2020
A85T4-DDM-PA2-223	154-14-0867 T4	3	Replat érablière (point GA5-373)	-	18-09-2020
A85T4-DDM-PA2-224	154-14-0867 T4	3	Topo accidentée (point GA5-374)	-	18-09-2020
A85T4-DDM-PA2-225	154-14-0867 T4	3	Plantation? Bouleaux et sapins (point GA5-375)	-	18-09-2020
A85T4-DDM-PA2-226	154-14-0867 T4	3	Piste cyclable (point GA5-376)	-	18-09-2020
A85T4-DDM-PA2-227	154-14-0867 T4	3	Piste cyclable (point GA5-376)	-	18-09-2020
A85T4-DDM-PA2-228	154-14-0867 T4	3	Piste cyclable (point GA5-376)	-	18-09-2020
A85T4-DDM-PA2-229	154-14-0867 T4	3	Piste cyclable (point GA5-376)	-	18-09-2020
A85T4-DDM-PA2-230	154-14-0867 T4	3	Piste cyclable (point GA5-376)	-	18-09-2020
A85T4-DDM-PA2-231	154-14-0867 T4		Talus de la piste cyclable	-	18-09-2020
A85T4-DDM-PA2-232	154-14-0867 T4		Talus de la piste cyclable	-	18-09-2020
A85T4-DDM-PA2-233	154-14-0867 T4		Talus de la piste cyclable	-	18-09-2020
A85T4-DDM-PA2-234	154-14-0867 T4		Talus de la piste cyclable	-	18-09-2020
A85T4-DDM-PA2-235	154-14-0867 T4		Poteau de ligne de distribution	-	18-09-2020
A85T4-DDM-PA2-236	154-14-0867 T4		Poteau de ligne de distribution	-	18-09-2020
A85T4-DDM-PA2-237	154-14-0867 T4		Poteau de ligne de distribution	-	18-09-2020
A85T4-DDM-PA2-238	154-14-0867 T4		Fil électrique (lié aux poteaux?)	-	18-09-2020
A85T4-DDM-PA2-239	154-14-0867 T4	3	Replat (point GA5-378)	-	18-09-2020
A85T4-DDM-PA2-240	154-14-0867 T4	3	Cours d'eau entre piste cyclable et terrasse artificielle (point GA5-379)	-	18-09-2020
A85T4-DDM-PA2-241	154-14-0867 T4	3	Cours d'eau entre piste cyclable et terrasse artificielle (point GA5-379)	-	18-09-2020
A85T4-DDM-PA2-242	154-14-0867 T4	3	Cours d'eau entre piste cyclable et terrasse artificielle (point GA5-379)	-	18-09-2020
A85T4-DDM-PA2-243	154-14-0867 T4		Poteau de télégraphe?	-	19-09-2020
A85T4-DDM-PA2-244	154-14-0867 T4	2	Sondage GA5-383	N	19-09-2020
A85T4-DDM-PA2-245	154-14-0867 T4	2	Sondage GA5-384	N	19-09-2020
A85T4-DDM-PA2-246	154-14-0867 T4	2	Chemins (points GA5-385)	-	19-09-2020
A85T4-DDM-PA2-247	154-14-0867 T4	2	Chemins (points GA5-385)	-	19-09-2020
A85T4-DDM-PA2-248	154-14-0867 T4	3	Sondage GA5-387	N	19-09-2020
A85T4-DDM-PA2-249	154-14-0867 T4		Érablière sur petit plateau, portion est du tronçon 4 (point GA5-373 suite)	-	19-09-2020
A85T4-DDM-PA2-250	154-14-0867 T4		Érablière sur petit plateau, portion est du tronçon 4 (point GA5-373 suite)	-	19-09-2020
A85T4-DDM-PA2-251	154-14-0867 T4		Érablière sur petit plateau, portion est du tronçon 4 (point GA5-373 suite)	-	19-09-2020
A85T4-DDM-PA2-252	154-14-0867 T4		Érablière sur petit plateau, portion est du tronçon 4 (point GA5-373 suite)	-	19-09-2020
A85T4-DDM-PA2-253	154-14-0867 T4	3	Plantation, jeunes conifères et bouleaux (point GA6-123)	-	19-09-2020
A85T4-DDM-PA2-254	154-14-0867 T4	3	Poteau de télégraphe ? (point GA5-389)	-	19-09-2020
A85T4-DDM-PA2-255	154-14-0867 T4	3	Sondage GA5-390	N	19-09-2020
A85T4-DDM-PA2-256	154-14-0867 T4	3	Poutres de bois (point GA5-391)	-	19-09-2020
A85T4-DDM-PA2-257	154-14-0867 T4	3	Ligne hydro-élect. (point GA5-392)	-	19-09-2020
A85T4-DDM-PA2-258	154-14-0867 T4		Talus de la route 185	-	19-09-2020
A85T4-DDM-PA2-259	154-14-0867 T4	3	Sondage GA5-394	N	20-09-2020
A85T4-DDM-PA2-260	154-14-0867 T4		Talus de la route 185	-	20-09-2020
A85T4-DDM-PA2-261	154-14-0867 T4	3	Zone déboisée pour sondages mécaniques (point GA5-395)	-	20-09-2020
A85T4-DDM-PA2-262	154-14-0867 T4	3	Ligne hydro-élect. (point GA5-396)	-	20-09-2020
A85T4-DDM-PA2-263	154-14-0867 T4	3	Ligne hydro-élect. (point GA5-396)	-	20-09-2020
A85T4-DDM-PA2-264	154-14-0867 T4	3	Bas côté de la piste cyclable (point GA5-399)	-	20-09-2020
A85T4-DDM-PA2-265	154-14-0867 T4	3	Sondage GA5-400	N	20-09-2020
A85T4-DDM-PA2-266	154-14-0867 T4	3	Mousse au sol, forêt plus âgée ou fond humide (point GA5-401)	-	20-09-2020
A85T4-DDM-PA2-267	154-14-0867 T4	3	Sondage GA5-403, paroi ouest	W	20-09-2020
A85T4-DDM-PA2-268	154-14-0867 T4	3	Sondage GA5-403, paroi ouest	W	20-09-2020
A85T4-DDM-PA2-269	154-14-0867 T4	3	Sondages mécaniques en marge de la piste cyclable (point GA5-405)	-	20-09-2020
A85T4-DDM-PA2-270	154-14-0867 T4	3	Tremble mature près piste cyclable et milieu humide (GA5-406)	-	20-09-2020
A85T4-DDM-PA2-271	154-14-0867 T4	3	Milieu humide avec chemin (GA5-408)	-	20-09-2020
A85T4-DDM-PA2-272	154-14-0867 T4	3	Sondage GA5-409	N	20-09-2020
A85T4-DDM-PA2-273	154-14-0867 T4	3	Sondage test GA5-410	N	20-09-2020
A85T4-DDM-PA2-274	154-14-0867 T4	3	Sondage test GA5-410	N	20-09-2020
A85T4-DDM-PA2-275	154-14-0867 T4	1	Sondage GA5-411	N	20-09-2020

A85T4-DDM-PA2-276	154-14-0867 T4		Zone déboisée	-	21-09-2020
A85T4-DDM-PA2-277	154-14-0867 T4		Zone déboisée	-	21-09-2020
A85T4-DDM-PA2-278	154-14-0867 T4		SUPPRIMÉE	-	21-09-2020
A85T4-DDM-PA2-279	154-14-0867 T4	1	Chemin forestier/pour marchinerie (GA5-412)	-	21-09-2020
A85T4-DDM-PA2-280	154-14-0867 T4	1	Chemin forestier/pour marchinerie (GA5-412)	-	21-09-2020
A85T4-DDM-PA2-281	154-14-0867 T4	1	Ligne hydro-élect. (point GA5-413)	-	21-09-2020
A85T4-DDM-PA2-282	154-14-0867 T4	1	Ligne hydro-élect. (point GA5-413)	-	21-09-2020
A85T4-DDM-PA2-283	154-14-0867 T4		Topo accidentée	-	21-09-2020
A85T4-DDM-PA2-284	154-14-0867 T4	1	Chemin de bois (GA5-415)	-	21-09-2020
A85T4-DDM-PA2-285	154-14-0867 T4	1	Sondage GA5-417	N	21-09-2020
A85T4-DDM-PA2-286	154-14-0867 T4	1	Herbes hautes, milieu humide (point GA5-419)	-	21-09-2020
A85T4-DDM-PA2-287	154-14-0867 T4	1	Bord de la perturbation par la ligne électrique (point GA5-420)	-	21-09-2020
A85T4-DDM-PA2-288	154-14-0867 T4	1	Bord de la perturbation par la ligne électrique (point GA5-421)	-	21-09-2020
A85T4-DDM-PA2-289	154-14-0867 T4	1	Perturbé et en milieu humide (point GA5-423)	-	21-09-2020
A85T4-DDM-PA2-290	154-14-0867 T4		Ruisseau aménagé?	-	21-09-2020
A85T4-DDM-PA2-291	154-14-0867 T4	1	Sondage GA5-427	N	21-09-2020
A85T4-DDM-PA2-292	154-14-0867 T4	1	Sondage GA5-427	N	21-09-2020
A85T4-DDM-PA2-293	154-14-0867 T4	1	Chemin des sondages mécaniques (point GA5-428)	-	21-09-2020
A85T4-DDM-PA2-294	154-14-0867 T4	1	Bloc isolé près du sondage GA5-430	-	21-09-2020
A85T4-DDM-PA2-295	154-14-0867 T4		MAUVAIS		21-09-2020
A85T4-DDM-PA2-296	154-14-0867 T4		MAUVAIS		21-09-2020
A85T4-DDM-PA2-297	154-14-0867 T4		MAUVAIS		21-09-2020
A85T4-DDM-PA2-298	154-14-0867 T4		MAUVAIS		21-09-2020
A85T4-DDM-PA2-299	154-14-0867 T4	1	Sondage test GA5-435	N	21-09-2020
A85T4-DDM-PA2-300	154-14-0867 T4	1	Sondage test GA5-435	N	21-09-2020
A85T4-DDM-PA2-301	154-14-0867 T4	1	Emprise ligne électrique (point GA5-439)	-	21-09-2020
A85T4-DDM-PA2-302	154-14-0867 T4	1	Emprise ligne électrique (point GA5-439)	-	21-09-2020
A85T4-DDM-PA2-303	154-14-0867 T4	1	Sondage GA5-441	N	21-09-2020
A85T4-DDM-PA2-304	154-14-0867 T4	1	Talus route 185 et réaménagement du ruisseau (GA5-444)	-	21-09-2020
A85T4-DDM-PA2-305	154-14-0867 T4	1	Talus route 185 et réaménagement du ruisseau (GA5-444)	-	21-09-2020
A85T4-DDM-PA2-306	154-14-0867 T4	1	Talus route 185 et réaménagement du ruisseau (GA5-444)	-	21-09-2020
A85T4-DDM-PA2-307	154-14-0867 T4	1	Talus route 185 et réaménagement du ruisseau (GA5-444)	-	21-09-2020
A85T4-DDM-PA2-308	154-14-0867 T4	1	Talus route 185 et réaménagement du ruisseau (GA5-444)	-	21-09-2020
A85T4-DDM-PA2-309	154-14-0867 T4	1	Sondage GA5-445	N	21-09-2020
A85T4-DDM-PA2-310	154-14-0867 T4	1	Sondage GA5-445	N	21-09-2020
A85T4-DDM-PA2-311	154-14-0867 T4	1	Déchets dans le cours d'eau (point GA5-448)	-	21-09-2020
A85T4-DDM-PA2-312	154-14-0867 T4	1	Sondage GA5-452	N	21-09-2020
A85T4-DDM-PA2-313	154-14-0867 T4	1	Chemin neuf (point GA5-454)	-	21-09-2020
A85T4-DDM-PA2-314	154-14-0867 T4	1	Chemin neuf (point GA5-454)	-	21-09-2020
A85T4-DDM-PA2-315	154-14-0867 T4	1	Sondage GA5-455	N	21-09-2020
A85T4-DDM-PA2-316	154-14-0867 T4	1	Sondage GA5-456	N	24-09-2020
A85T4-DDM-PA2-317	154-14-0867 T4		Milieu humide	-	24-09-2020
A85T4-DDM-PA2-318	154-14-0867 T4		Milieu humide	-	24-09-2020
A85T4-DDM-PA2-319	154-14-0867 T4		Milieu humide	-	24-09-2020
A85T4-DDM-PA2-320	154-14-0867 T4		Milieu humide	-	24-09-2020
A85T4-DDM-PA2-321	154-14-0867 T4		Milieu humide	-	24-09-2020
A85T4-DDM-PA2-322	154-14-0867 T4	1	Sondage GA5-461	N	24-09-2020
A85T4-DDM-PA2-323	154-14-0867 T4	1	Sondage GA5-462	N	24-09-2020
A85T4-DDM-PA2-324	154-14-0867 T4	1	Sondage GA5-466	N	24-09-2020
A85T4-DDM-PA2-325	154-14-0867 T4	1	Sondage GA5-466	N	24-09-2020
A85T4-DDM-PA2-326	154-14-0867 T4	3	Poteau de télégraphe coupé (point GA5-471)	-	24-09-2020
A85T4-DDM-PA2-327	154-14-0867 T4	3	Perchoir à télégraphe (point GA5-472)	-	24-09-2020
A85T4-DDM-PA2-328	154-14-0867 T4	3	Perchoir à télégraphe (point GA5-472)	-	24-09-2020
A85T4-DDM-PA2-329	154-14-0867 T4	3	Perchoir à télégraphe (point GA5-472)	-	24-09-2020
A85T4-DDM-PA2-330	154-14-0867 T4	3	Perchoir à télégraphe (point GA5-472)	-	24-09-2020
A85T4-DDM-PA2-331	154-14-0867 T4	3	Perchoir à télégraphe (point GA5-472)	-	24-09-2020
A85T4-DDM-PA2-332	154-14-0867 T4	3	Perchoir à télégraphe (point GA5-472)	-	24-09-2020
A85T4-DDM-PA2-333	154-14-0867 T4	3	Perchoir à télégraphe (point GA5-472)	-	24-09-2020
A85T4-DDM-PA2-334	154-14-0867 T4	3	Perchoir à télégraphe (point GA5-472)	-	24-09-2020
A85T4-DDM-PA2-335	154-14-0867 T4	3	Perchoir à télégraphe (point GA5-472)	-	24-09-2020
A85T4-DDM-PA2-336	154-14-0867 T4	3	Perchoir à télégraphe (point GA5-472)	-	24-09-2020
A85T4-DDM-PA2-337	154-14-0867 T4	3	Perchoir à télégraphe (point GA5-472)	-	24-09-2020
A85T4-DDM-PA2-338	154-14-0867 T4	3	Perchoir à télégraphe (point GA5-472)	-	24-09-2020
A85T4-DDM-PA2-339	154-14-0867 T4	3	Zone accidentée et pertubée (point GA5-474)	-	24-09-2020
A85T4-DDM-PA2-340	154-14-0867 T4	3	Zone accidentée et pertubée (point GA5-474)	-	24-09-2020
A85T4-DDM-PA2-341	154-14-0867 T4	3	Zone accidentée et pertubée (point GA5-474)	-	24-09-2020
A85T4-DDM-PA2-342	154-14-0867 T4	3	Zone accidentée et pertubée (point GA5-474)	-	24-09-2020
A85T4-DDM-PA2-343	154-14-0867 T4	3	Zone accidentée et pertubée (point GA5-475)	-	24-09-2020
A85T4-DDM-PA2-344	154-14-0867 T4	3	Roc dénubé (point GA5-476)	-	24-09-2020
A85T4-DDM-PA2-345	154-14-0867 T4	3	Sondage test GA5-478	S	24-09-2020
A85T4-DDM-PA2-346	154-14-0867 T4	3	Sondage test GA5-478	S	24-09-2020
A85T4-DDM-PA2-347	154-14-0867 T4	3	Sondage test GA5-478	S	24-09-2020
A85T4-DDM-PA2-348	154-14-0867 T4	3	Pente, topo accidentée (point GA5-490)	-	24-09-2020
A85T4-DDM-PA2-349	154-14-0867 T4	3	Poteau ligne télégraphe (GA5-491)	-	24-09-2020
A85T4-DDM-PA2-350	154-14-0867 T4		SUPPRIMÉE	-	24-09-2020
A85T4-DDM-PA2-351	154-14-0867 T4		SUPPRIMÉE	-	24-09-2020
A85T4-DDM-PA2-352	154-14-0867 T4		SUPPRIMÉE	-	24-09-2020
A85T4-DDM-PA2-353	154-14-0867 T4		SUPPRIMÉE	-	24-09-2020
A85T4-DDM-PA2-354	154-14-0867 T4		SUPPRIMÉE	-	24-09-2020
A85T4-DDM-PA2-355	154-14-0867 T4		SUPPRIMÉE	-	24-09-2020
A85T4-DDM-PA2-356	154-14-0867 T4	3	Sondage GA5-493	N	25-09-2020
A85T4-DDM-PA2-357	154-14-0867 T4	3	Sondage GA5-497	N	25-09-2020
A85T4-DDM-PA2-358	154-14-0867 T4	3	Sondage GA5-502	N	25-09-2020
A85T4-DDM-PA2-359	154-14-0867 T4	3	Sondage GA5-502	N	25-09-2020
A85T4-DDM-PA2-360	154-14-0867 T4	3	Cylindre creux en fer (GA5-502)	-	25-09-2020
A85T4-DDM-PA2-361	154-14-0867 T4	3	Talus de déblais (GA5-503)	-	25-09-2020

	Projet : Autoroute 85 Tronçon 4 Tronçon (nom et numéro) : 154-14-0867 T4	Permis de recherche archéologique : **20-GDDM-08**
	Archéologue(s) responsable(s) : René Bélanger No d'appareil : DDM-PA3	

No de cliché	Projet	Secteur	Description	Orientation	Date
A85T4-DDM-PA3-066	154-14-0867 T4	2	Replat point GA1-764	-	17-09-2020
A85T4-DDM-PA3-067	154-14-0867 T4	2	Replat point GA1-765	-	17-09-2020
A85T4-DDM-PA3-068	154-14-0867 T4	2	Replat point GA1-766	-	17-09-2020
A85T4-DDM-PA3-069	154-14-0867 T4	2	Replat point GA1-767	-	17-09-2020
A85T4-DDM-PA3-070	154-14-0867 T4	2	Replat point GA1-768	-	17-09-2020
A85T4-DDM-PA3-071	154-14-0867 T4	2	Replat point GA1-769	-	17-09-2020
A85T4-DDM-PA3-072	154-14-0867 T4	3	Replat point GA1-770	-	17-09-2020
A85T4-DDM-PA3-073	154-14-0867 T4	3	Câble de fer point GA1-771	-	18-09-2020
A85T4-DDM-PA3-074	154-14-0867 T4	3	Replat point GA1-772	-	18-09-2020
A85T4-DDM-PA3-075	154-14-0867 T4	3	Secteur difficile GA1-773	-	18-09-2020
A85T4-DDM-PA3-076	154-14-0867 T4	3	Milieu humide (GA1-774)	-	18-09-2020
A85T4-DDM-PA3-077	154-14-0867 T4	3	Replat point GA1-775	-	18-09-2020
A85T4-DDM-PA3-078	154-14-0867 T4	2	Sondage GA1-778, paroi ouest	W	19-09-2020
A85T4-DDM-PA3-079	154-14-0867 T4		Remblai piste cyclable	-	20-09-2020
A85T4-DDM-PA3-080	154-14-0867 T4		Milieu humide	-	20-09-2020
A85T4-DDM-PA3-081	154-14-0867 T4	3	Sondage GA1-805, paroi nord	N	20-09-2020
A85T4-DDM-PA3-082	154-14-0867 T4	3	Sondage GA1-810, paroi nord	N	20-09-2020
A85T4-DDM-PA3-083	154-14-0867 T4	3	Sondage GA1-810, paroi nord	N	20-09-2020
A85T4-DDM-PA3-084	154-14-0867 T4		Milieu humide	-	20-09-2020
A85T4-DDM-PA3-085	154-14-0867 T4		Milieu humide	-	20-09-2020
A85T4-DDM-PA3-086	154-14-0867 T4	1	Plantation dans zone à potentiel ZP-13A-B	-	20-09-2020
A85T4-DDM-PA3-087	154-14-0867 T4	1	Pente dans zone à potentiel ZP-13A-B	-	20-09-2020
A85T4-DDM-PA3-088	154-14-0867 T4	1	Pente (point GA1-840)	-	20-09-2020
A85T4-DDM-PA3-089	154-14-0867 T4	1	Pente (point GA1-840)	-	20-09-2020
A85T4-DDM-PA3-090	154-14-0867 T4	1	Pente (point GA1-852)	-	20-09-2020
A85T4-DDM-PA3-091	154-14-0867 T4	1	Sondage GA1-868, paroi nord	N	20-09-2020
A85T4-DDM-PA3-092	154-14-0867 T4		Emprise de la route et milieu humide à la croisée de chemins	-	20-09-2020
A85T4-DDM-PA3-093	154-14-0867 T4	1	Sondage GA1-934, paroi nord	N	23-09-2020
A85T4-DDM-PA3-094	154-14-0867 T4	1	Sondage GA1-948, paroi nord	N	23-09-2020
A85T4-DDM-PA3-095	154-14-0867 T4	1	Sondage GA1-974, paroi nord	N	23-09-2020
A85T4-DDM-PA3-096	154-14-0867 T4	1	Sondage GA1-985	-	23-09-2020
A85T4-DDM-PA3-097	154-14-0867 T4	1	Sondage GA1-985	-	23-09-2020
A85T4-DDM-PA3-098	154-14-0867 T4	1	Pente et chemin (GA1-993)	-	24-09-2020
A85T4-DDM-PA3-099	154-14-0867 T4	1	Sondage GA1-1014, paroi nord	N	24-09-2020
A85T4-DDM-PA3-100	154-14-0867 T4	3	Sondage GA1-1034, paroi nord	N	24-09-2020
A85T4-DDM-PA3-101	154-14-0867 T4	3	Débris point GA1-1046	-	24-09-2020
A85T4-DDM-PA3-102	154-14-0867 T4	3	Sondage GA1-1082, paroi nord	N	25-09-2020
A85T4-DDM-PA3-103	154-14-0867 T4	3	Sondage GA1-1086t, paroi nord	N	25-09-2020
A85T4-DDM-PA3-104	154-14-0867 T4	3	Sondage GA1-1086t, paroi nord	N	25-09-2020
A85T4-DDM-PA3-105	154-14-0867 T4	3	Sondage GA1-1071t, paroi sud	S	25-09-2020
A85T4-DDM-PA3-106	154-14-0867 T4	3	Sondage GA1-1071t, paroi sud	S	25-09-2020
A85T4-DDM-PA3-107	154-14-0867 T4	3	Sondage GA1-1072t, paroi est	E	25-09-2020
A85T4-DDM-PA3-108	154-14-0867 T4	3	Sondage GA1-1072t, paroi est	E	25-09-2020
A85T4-DDM-PA3-109	154-14-0867 T4	3	Débris et pente Zone historique 1	-	25-09-2020
A85T4-DDM-PA3-110	154-14-0867 T4		Bécosse	-	25-09-2020

Projet : Autoroute 85 tronçon 4

Tronçon (nom et numéro) :

154-14-0867 T4

Permis de recherche archéologique :

20-GDDM-08

Archéologue(s) responsable(s) : René Bélanger

No d'appareil : DDM-PA6

No de cliché	Projet	Secteur	Description	Orientation	Date
A85T4-DDM-PA6-075	154-14-0867-T4		Roc affleurant dans une pente	-	17-09-2020
A85T4-DDM-PA6-076	154-14-0867-T4		Roc affleurant dans une pente	-	17-09-2020
A85T4-DDM-PA6-077	154-14-0867-T4		Environnement très dense		17-09-2020
A85T4-DDM-PA6-078	154-14-0867-T4		Chemin de sondages préalables à la construction de l'autoroute	E	17-09-2020
A85T4-DDM-PA6-079	154-14-0867-T4		Plantation avec chemin	N	18-09-2020
A85T4-DDM-PA6-080	154-14-0867-T4		Plantation	W	18-09-2020
A85T4-DDM-PA6-081	154-14-0867-T4		Câble électrique	S	18-09-2020
A85T4-DDM-PA6-082	154-14-0867-T4		Câble électrique	S	18-09-2020
A85T4-DDM-PA6-083	154-14-0867-T4		Câble électrique	S	18-09-2020
A85T4-DDM-PA6-084	154-14-0867-T4		Câble électrique	W	18-09-2020
A85T4-DDM-PA6-085	154-14-0867-T4		Plantation avec pente	N	18-09-2020
A85T4-DDM-PA6-086	154-14-0867-T4		Milieu humide	W	18-09-2020
A85T4-DDM-PA6-087	154-14-0867-T4		Plantation	W	18-09-2020
A85T4-DDM-PA6-088	154-14-0867-T4		Déchet métallique (réservoir)	-	18-09-2020
A85T4-DDM-PA6-089	154-14-0867-T4		Déchet métallique (réservoir)	-	18-09-2020
A85T4-DDM-PA6-090	154-14-0867-T4	2	Tuyau de canalisation du ruisseau	N	18-09-2020
A85T4-DDM-PA6-091	154-14-0867-T4	2	Sondage GA6-131 paroi sud	S	19-09-2020
A85T4-DDM-PA6-092	154-14-0867-T4	2	Sondage GA6-132 paroi ouest	W	19-09-2020
A85T4-DDM-PA6-093	154-14-0867-T4	3	Sondage GA6-136 paroi nord-ouest	NW	19-09-2020
A85T4-DDM-PA6-094	154-14-0867-T4	3	Sondage GA6-138 paroi nord	N	19-09-2020
A85T4-DDM-PA6-095	154-14-0867-T4		Déchet métallique (porte?)	N	19-09-2020
A85T4-DDM-PA6-096	154-14-0867-T4		Déchet métallique (porte?)	N	19-09-2020
A85T4-DDM-PA6-097	154-14-0867-T4		Roc affleurant	S	19-09-2020
A85T4-DDM-PA6-098	154-14-0867-T4		Haut de talus et forte pente	S	19-09-2020
A85T4-DDM-PA6-099	154-14-0867-T4	3	Sondage GA6-143 paroi sud	S	20-09-2020
A85T4-DDM-PA6-100	154-14-0867-T4		Base de la piste cyclable et bas de talus abrupt	NE	20-09-2020
A85T4-DDM-PA6-101	154-14-0867-T4		Pente	NE	20-09-2020
A85T4-DDM-PA6-102	154-14-0867-T4	3	Sondage GA6-154 paroi sud	S	20-09-2020
A85T4-DDM-PA6-103	154-14-0867-T4		Terrasse entre paroi rocheuse et ancien cours d'eau?	NW	20-09-2020
A85T4-DDM-PA6-104	154-14-0867-T4		Terrasse entre paroi rocheuse et ancien cours d'eau?	NW	20-09-2020
A85T4-DDM-PA6-105	154-14-0867-T4		ERREUR	-	20-09-2020
A85T4-DDM-PA6-106	154-14-0867-T4		Cran rocheux	SW	20-09-2020
A85T4-DDM-PA6-107	154-14-0867-T4	3	Sondage GA6-157, paroi ouest	W	20-09-2020
A85T4-DDM-PA6-108	154-14-0867-T4		Milieu humide	N	20-09-2020
A85T4-DDM-PA6-109	154-14-0867-T4	3	Sondage GA6-160, paroi ouest	W	20-09-2020
A85T4-DDM-PA6-110	154-14-0867-T4		ERREUR	-	20-09-2020
A85T4-DDM-PA6-111	154-14-0867-T4		ERREUR	-	20-09-2020
A85T4-DDM-PA6-112	154-14-0867-T4		Chemin et milieu humide	S	20-09-2020
A85T4-DDM-PA6-113	154-14-0867-T4		Chemin, pente et milieu humide	SE	20-09-2020
A85T4-DDM-PA6-114	154-14-0867-T4		Chemin et pente	NW	20-09-2020
A85T4-DDM-PA6-115	154-14-0867-T4	3	Sondage GA6-166 en plan	Plan	20-09-2020
A85T4-DDM-PA6-116	154-14-0867-T4	3	Sondage GA6-168, paroi sud	S	20-09-2020
A85T4-DDM-PA6-117	154-14-0867-T4	3	Sondage GA6-169, paroi ouest	W	21-09-2020
A85T4-DDM-PA6-118	154-14-0867-T4	1	Sondage GA6-170, paroi sud-est	SE	21-09-2020
A85T4-DDM-PA6-119	154-14-0867-T4	1	Ambiance près sondage GA6-170	SE	21-09-2020
A85T4-DDM-PA6-120	154-14-0867-T4	1	Blocs de pierre entre les sondages GA6-171 et 172	W	21-09-2020
A85T4-DDM-PA6-121	154-14-0867-T4	1	Sondage GA6-172, paroi nord	N	21-09-2020
A85T4-DDM-PA6-122	154-14-0867-T4	1	Ambiance près sondage GA6-172	N	21-09-2020
A85T4-DDM-PA6-123	154-14-0867-T4		Milieu humide	-	21-09-2020
A85T4-DDM-PA6-124	154-14-0867-T4		Milieu humide	-	21-09-2020
A85T4-DDM-PA6-125	154-14-0867-T4	1	Sondage GA6-174, paroi sud-est	SE	21-09-2020
A85T4-DDM-PA6-126	154-14-0867-T4		Paysage avec pente	S	21-09-2020
A85T4-DDM-PA6-127	154-14-0867-T4	1	Sondage GA6-176, paroi sud	S	21-09-2020
A85T4-DDM-PA6-128	154-14-0867-T4		Milieu humide	W	21-09-2020
A85T4-DDM-PA6-129	154-14-0867-T4		Chemin	SW	21-09-2020
A85T4-DDM-PA6-130	154-14-0867-T4	1	Sondage GA6-179, paroi sud-ouest	SW	21-09-2020
A85T4-DDM-PA6-131	154-14-0867-T4	1	Sondage GA6-183, paroi sud	S	21-09-2020
A85T4-DDM-PA6-132	154-14-0867-T4	1	Sondage GA6-186, paroi nord-est	NE	21-09-2020
A85T4-DDM-PA6-133	154-14-0867-T4		Pente et pierres	S	22-09-2020
A85T4-DDM-PA6-134	154-14-0867-T4		Pente et pierres	S	22-09-2020
A85T4-DDM-PA6-135	154-14-0867-T4		Vallonné et perturbé	S	22-09-2020
A85T4-DDM-PA6-136	154-14-0867-T4		Blocs en surface	SE	22-09-2020
A85T4-DDM-PA6-137	154-14-0867-T4		Blocs et végétation dense	S	22-09-2020
A85T4-DDM-PA6-138	154-14-0867-T4	1	Sondage GA6-191, paroi est	E	22-09-2020
A85T4-DDM-PA6-139	154-14-0867-T4		Bord de ruisseau, blocs et vallons	N	22-09-2020
A85T4-DDM-PA6-140	154-14-0867-T4		ERREUR	-	22-09-2020
A85T4-DDM-PA6-141	154-14-0867-T4		ERREUR	-	22-09-2020
A85T4-DDM-PA6-142	154-14-0867-T4		Végétation dense et bord de chemin	S	22-09-2020
A85T4-DDM-PA6-143	154-14-0867-T4		Milieu humide	S	22-09-2020
A85T4-DDM-PA6-144	154-14-0867-T4		Tuyau de canalisation	E	22-09-2020
A85T4-DDM-PA6-145	154-14-0867-T4		Milieu humide	S	22-09-2020
A85T4-DDM-PA6-146	154-14-0867-T4		Milieu humide	S	22-09-2020
A85T4-DDM-PA6-147	154-14-0867-T4		Milieu humide	N	22-09-2020

A85T4-DDM-PA6-148	154-14-0867-T4		Milieu humide	S	22-09-2020
A85T4-DDM-PA6-149	154-14-0867-T4		Pente	S	22-09-2020
A85T4-DDM-PA6-150	154-14-0867-T4		Chemin	W	22-09-2020
A85T4-DDM-PA6-151	154-14-0867-T4		Chemin	W	22-09-2020
A85T4-DDM-PA6-152	154-14-0867-T4		Chemin	S	22-09-2020
A85T4-DDM-PA6-153	154-14-0867-T4		Chemin	W	22-09-2020
A85T4-DDM-PA6-154	154-14-0867-T4		Chemin	W	22-09-2020
A85T4-DDM-PA6-155	154-14-0867-T4	1	Sondage GA6-207, paroi ouest	W	22-09-2020
A85T4-DDM-PA6-156	154-14-0867-T4		Talus autoroute	S	22-09-2020
A85T4-DDM-PA6-157	154-14-0867-T4		Emprise ligne électrique	S	23-09-2020
A85T4-DDM-PA6-158	154-14-0867-T4	1	Sondage GA6-210, paroi sud-est	SE	23-09-2020
A85T4-DDM-PA6-159	154-14-0867-T4		Pente	SE	23-09-2020
A85T4-DDM-PA6-160	154-14-0867-T4		Chemin	S	23-09-2020
A85T4-DDM-PA6-161	154-14-0867-T4		Chemin	N	23-09-2020
A85T4-DDM-PA6-162	154-14-0867-T4		Blocs et déblais du chemin	S	23-09-2020
A85T4-DDM-PA6-163	154-14-0867-T4		Végétation très dense	SE	23-09-2020
A85T4-DDM-PA6-164	154-14-0867-T4		Blocs en surface	E	23-09-2020
A85T4-DDM-PA6-165	154-14-0867-T4	1	Sondage GA6-221, paroi sud-est	SE	23-09-2020
A85T4-DDM-PA6-166	154-14-0867-T4		Pente	E	23-09-2020
A85T4-DDM-PA6-167	154-14-0867-T4	1	Sondage GA6-223, paroi sud	S	23-09-2020
A85T4-DDM-PA6-168	154-14-0867-T4		Chemin	NW	23-09-2020
A85T4-DDM-PA6-169	154-14-0867-T4	1	Sondage GA6-228, paroi nord-ouest	NW	23-09-2020
A85T4-DDM-PA6-170	154-14-0867-T4	1	Sondage GA6-229, paroi nord-ouest	NW	23-09-2020
A85T4-DDM-PA6-171	154-14-0867-T4		Chemin	N	23-09-2020
A85T4-DDM-PA6-172	154-14-0867-T4	1	Sondage GA6-231, paroi nord-ouest	NW	23-09-2020
A85T4-DDM-PA6-173	154-14-0867-T4	1	Sondage GA6-233, paroi sud-est	SE	23-09-2020
A85T4-DDM-PA6-174	154-14-0867-T4		Bord de chemin et ruisseau	SE	23-09-2020
A85T4-DDM-PA6-175	154-14-0867-T4	1	Sondage GA6-238, paroi nord-ouest	NW	23-09-2020
A85T4-DDM-PA6-176	154-14-0867-T4	1	Sondage GA6-241, paroi sud	S	24-09-2020
A85T4-DDM-PA6-177	154-14-0867-T4	1	Sondage GA6-241, paroi sud	S	24-09-2020
A85T4-DDM-PA6-178	154-14-0867-T4	1	Sondage GA6-243, paroi nord	N	24-09-2020
A85T4-DDM-PA6-179	154-14-0867-T4		Ambiance au sondage GA6-243	W	24-09-2020
A85T4-DDM-PA6-180	154-14-0867-T4	1	Sondage GA6-244, paroi nord	N	24-09-2020
A85T4-DDM-PA6-181	154-14-0867-T4		ERREUR	-	24-09-2020
A85T4-DDM-PA6-182	154-14-0867-T4	1	Sondage GA6-245, paroi nord	N	24-09-2020
A85T4-DDM-PA6-183	154-14-0867-T4	1	Sondage GA6-246, paroi est	E	24-09-2020
A85T4-DDM-PA6-184	154-14-0867-T4		Ambiance au sondage GA6-246	S	24-09-2020
A85T4-DDM-PA6-185	154-14-0867-T4	1	Sondage GA6-247, paroi est	E	24-09-2020
A85T4-DDM-PA6-186	154-14-0867-T4		Chemin au pied de pente abrupte	W	24-09-2020
A85T4-DDM-PA6-187	154-14-0867-T4	3	Sondage GA6-249, paroi est	E	24-09-2020
A85T4-DDM-PA6-188	154-14-0867-T4	3	Sondage GA6-250, en plan	Plan	24-09-2020
A85T4-DDM-PA6-189	154-14-0867-T4		Croisée de chemin et pente à la limite N-NW de la zone	W	24-09-2020
A85T4-DDM-PA6-190	154-14-0867-T4		Croisée de chemin et pente à la limite N-NW de la zone	W	24-09-2020
A85T4-DDM-PA6-191	154-14-0867-T4		Chemin	N	24-09-2020
A85T4-DDM-PA6-192	154-14-0867-T4		Chemin de sondages préalables à la construction de l'autoroute	NW	24-09-2020
A85T4-DDM-PA6-193	154-14-0867-T4	3	Sondage GA6-254, paroi sud	S	24-09-2020
A85T4-DDM-PA6-194	154-14-0867-T4	3	Sondage GA6-255, paroi sud	S	24-09-2020
A85T4-DDM-PA6-195	154-14-0867-T4		Perturbations entre piste cyclable et pente	SE	24-09-2020
A85T4-DDM-PA6-196	154-14-0867-T4	3	Sondage GA6-257, paroi sud	S	24-09-2020
A85T4-DDM-PA6-197	154-14-0867-T4	3	Sondage GA6-257, paroi sud	S	24-09-2020
A85T4-DDM-PA6-198	154-14-0867-T4		Chemin	S	24-09-2020
A85T4-DDM-PA6-199	154-14-0867-T4		Chemin	N	24-09-2020
A85T4-DDM-PA6-200	154-14-0867-T4		Bord de l'autoroute, fil communication et clôture	S	24-09-2020
A85T4-DDM-PA6-201	154-14-0867-T4	3	Sondage GA6-262, paroi sud	S	24-09-2020
A85T4-DDM-PA6-202	154-14-0867-T4	3	Sondage GA6-262, paroi sud	S	24-09-2020
A85T4-DDM-PA6-203	154-14-0867-T4	3	Sondage GA6-263, paroi nord	N	24-09-2020
A85T4-DDM-PA6-204	154-14-0867-T4	3	Sondage GA6-269, paroi ouest	W	24-09-2020
A85T4-DDM-PA6-205	154-14-0867-T4	3	Sondage GA6-274, paroi nord	N	25-09-2020
A85T4-DDM-PA6-206	154-14-0867-T4	3	Sondage GA6-275, paroi sud	S	25-09-2020
A85T4-DDM-PA6-207	154-14-0867-T4	3	Sondage GA6-276, paroi est	E	25-09-2020
A85T4-DDM-PA6-208	154-14-0867-T4	3	Sondage GA6-277, paroi nord	N	25-09-2020
A85T4-DDM-PA6-209	154-14-0867-T4	3	Sondage GA6-278, paroi est	E	25-09-2020
A85T4-DDM-PA6-210	154-14-0867-T4		Chemin et poteau distribution électrique	NE	25-09-2020
A85T4-DDM-PA6-211	154-14-0867-T4		Chemin	NE	25-09-2020
A85T4-DDM-PA6-212	154-14-0867-T4	3	Sondage GA6-284, paroi sud	S	25-09-2020
A85T4-DDM-PA6-213	154-14-0867-T4		Sondage GA6-286, paroi nord	N	25-09-2020
A85T4-DDM-PA6-214	154-14-0867-T4	3	Sondage GA6-286, paroi nord	N	25-09-2020
A85T4-DDM-PA6-215	154-14-0867-T4		Pneu	N	25-09-2020
A85T4-DDM-PA6-216	154-14-0867-T4	2	Sondage GA6-291, paroi sud	S	25-09-2020
A85T4-DDM-PA6-217	154-14-0867-T4	2	Sondage GA6-292, paroi sud	S	25-09-2020
A85T4-DDM-PA6-218	154-14-0867-T4		Ambiance milieu humide et pente	SE	25-09-2020
A85T4-DDM-PA6-219	154-14-0867-T4		Ambiance milieu humide et pente	E	25-09-2020
A85T4-DDM-PA6-220	154-14-0867-T4		Ambiance milieu humide et pente	S	25-09-2020
A85T4-DDM-PA6-221	154-14-0867-T4		Milieu humide	S	25-09-2020
A85T4-DDM-PA6-222	154-14-0867-T4	2	Sondage GA6-297, paroi sud-ouest	SW	25-09-2020
A85T4-DDM-PA6-223	154-14-0867-T4		Sondages mécaniques, défrichage et pente	SE	25-09-2020
A85T4-DDM-PA6-224	154-14-0867-T4		Pente	SE	25-09-2020
A85T4-DDM-PA6-225	154-14-0867-T4		Objet métallique cylindrique	SW	25-09-2020
A85T4-DDM-PA6-226	154-14-0867-T4	2	Occupation historique récente	S	25-09-2020
A85T4-DDM-PA6-227	154-14-0867-T4	2	Occupation historique récente	SE	25-09-2020
A85T4-DDM-PA6-228	154-14-0867-T4	2	Occupation historique récente	SE	25-09-2020
A85T4-DDM-PA6-229	154-14-0867-T4		Milieu humide	NE	25-09-2020

	Projet : Autoroute 85, tronçon 4 Tronçon (nom et numéro) : 154-14-0867 secteur 2	Permis de recherche archéologique : **20-GDDM-08**	P.1/1
	Archéologue(s) responsable(s) : Céline Dupont-Hébert/René Bélanger No d'appareil : PA8		

No de cliché	Projet	Secteur	Description	Orientation	Date
A85T4-DDM-PA8-001	154-14-0867	3	Champ d'épuration, waypoint GA6-331	SE	04-12-2020
A85T4-DDM-PA8-002	154-14-0867	3	Face supérieure vestige T4-100	NNW	04-12-2020
A85T4-DDM-PA8-003	154-14-0867	3	Face supérieure vestige T4-100	P.NNW	04-12-2020
A85T4-DDM-PA8-004	154-14-0867	3	Sondage waypoint GA6-334	P.S	04-12-2020
A85T4-DDM-PA8-005	154-14-0867	3	Sondage waypoint GA6-334	P.S	04-12-2020
A85T4-DDM-PA8-006	154-14-0867	3	Ambiance, vestiges T4-100 et 200	SSE	04-12-2020
A85T4-DDM-PA8-007	154-14-0867	3	Parement nord, vestige T4-100	SSE	04-12-2020
A85T4-DDM-PA8-008	154-14-0867	3	Sondage waypoint GA6-334	P.S	04-12-2020
A85T4-DDM-PA8-009	154-14-0867	3	Sondage waypoint GA6-334	P.S	04-12-2020
A85T4-DDM-PA8-010	154-14-0867	3	Sondage waypoint GA6-334, base de T4-200	SSE	04-12-2020
A85T4-DDM-PA8-011	154-14-0867	3	Parement nord, vestige T4-100	SSE	04-12-2020
A85T4-DDM-PA8-012	154-14-0867	3	Parement est, vestige T4-100	SW	04-12-2020
A85T4-DDM-PA8-013	154-14-0867	3	Parement sud, vestige T4-100	NNW	04-12-2020
A85T4-DDM-PA8-014	154-14-0867	3	Vestige T4-200 en plongée	SSE	04-12-2020
A85T4-DDM-PA8-015	154-14-0867	3	Vestiges T4-100 et 200, jonction	SSE	04-12-2020
A85T4-DDM-PA8-016	154-14-0867	3	Vestiges T4-100 et 200, jonction	P.SSE	04-12-2020
A85T4-DDM-PA8-017	154-14-0867	3	Dépression nord	ENE	04-12-2020
A85T4-DDM-PA8-018	154-14-0867	3	Dépression nord vue de la dépression sud (vestige T4-100)	NW	04-12-2020
A85T4-DDM-PA8-019	154-14-0867	3	Base du plateau aménagé et tuyau de poêle en tôle, écrasé	SSW	04-12-2020
A85T4-DDM-PA8-020	154-14-0867	3	Dépression nord débordement naturel	NW	04-12-2020
A85T4-DDM-PA8-021	154-14-0867	3	Chemin dans l'axe de la 'tranchée de drainage' vue sur le LiDAR	SE	04-12-2020