

Expertises archéologiques, 2020

**Aérodrome Chicoutimi-Saint-Honoré,
Municipalité de Saint-Honoré**

MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC

Direction générale des projets et de l'exploitation aéroportuaires

Direction de l'environnement



Photo page couverture : Vue aérienne de la station R1 Saint-Honoré, été 1942. (Source : Musée de la Défense aérienne / BFC Bagotville, Collection Dan McWilliams)

MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC

Bureau de la coordination du Nord-du-Québec

EXPERTISES ARCHÉOLOGIQUES, 2020

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

Projet 154-17-1270

No de dossier : 8105-20-AD01

Direction générale des projets et de l'exploitation aéroportuaires

Ministère des Transports du Québec

Direction de l'environnement

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

800 Place D'Youville, 11e étage

Québec (Québec) G1R 3P4

Permis de recherche archéologique au Québec : 20-SUBA-06

Rapport préparé par :

Subarctique Enr

1428, rue des Maristes

Chicoutimi (Québec) G7H 4K7

Téléphone : 418-693-5444

Adresse courriel : subarctique@hotmail.com

Juillet 2021

Sommaire

Des expertises archéologiques se sont déroulées sur le site de l'aéroport de Chicoutimi-Saint-Honoré dans la municipalité de Saint-Honoré (MRC Le Fjord-du-Saguenay, circonscription électorale de Dubuc), du 3 au 14 août (phase 1) et les 27 et 28 octobre (phase 2) 2020, dans le cadre de travaux de réfection de la piste 18-36. Ces expertises comprenaient la surveillance de sondages de caractérisation environnementale, la réalisation de sondages en vue de l'aménagement de la piste d'entraînement pour hélicoptères et du chemin d'accès pour déneigement (projet 154-17-1270), un inventaire dans la partie nord du terre-plein bordé par les pistes de décollage et d'atterrissage, l'inspection visuelle du site afin de repérer les traces de construction antérieures, puis des sondages en périphérie de trois fondations de bâtiments datant de la Deuxième Guerre mondiale. Ce mandat a été réalisé par Subarctique Enr. pour le compte du Ministère des Transports du Québec, Direction de l'Environnement, avec une équipe composée de deux archéologues chargés de terrain, d'une assistante et de quatre techniciens, sous la direction d'Érik Langevin.

Les principaux vestiges repérés sont des fondations de bâtiments, des services et des couches de sol associés à l'exploitation de l'aéroport de 1942 à aujourd'hui. Aucune trace d'occupation antérieure n'a été observée. La principale valeur archéologique du site réside dans son rôle de soutien pour la défense aérienne régionale durant la Deuxième Guerre mondiale. Saint-Honoré est le premier aéroport militaire au Québec sur lequel on a mené des expertises archéologiques et le premier aéroport opérationnel au Québec dont les installations aéroportuaires ont été reconnues comme site archéologique. À la suite de l'analyse de la déclaration de découverte acheminée au ministère de la Culture et des Communications du Québec, le code Borden DdEs-2 a été attribué à la portion du site reconnue d'importance archéologique.

Équipe de réalisation

Ministère des Transports du Québec

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

Isabelle Duval	Archéologue, chargée d'activité
Ghislain Gagnon	Archéologue, chargé d'activité (remplaçant)
Camille Thériault	Étudiante en archéologie

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

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

Direction de la réalisation des projets aéroportuaires

Selim Ahmed	Responsable du module génie civil
-------------	-----------------------------------

Subarctique Enr.

Érik Langevin	Archéologue, chargé de projet, édition
Raphaël Gadbois	Archéologue, chargé de terrain (phase 1) et cartographe
Noémie Plourde	Archéologue, chargée de terrain (phase 2)
Jany-Claude Bouchard	Archéologue, assistante
Gisèle Piédalue	Archéologue consultante en patrimoine industrielle, rédaction des rapports et inventaire de la culture matérielle
Jennifer Gagné	Technicienne, recherche archivistique et mise en page
Marc-André Bécharde	Technicien
David Deschênes	Technicien
Isabelle Veillette	Technicienne

Consultants externes

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

Table des matières

Sommaire	IV
Équipe de réalisation.....	V
Table des matières.....	VI
Liste des figures	IX
Liste des tableaux.....	XV
1. Introduction.....	1
2. Localisation générale	2
3. Méthodologie de recherche.....	6
3.1 Sources consultées	11
3.2 Stratégie d'intervention spécifique	13
3.2.1 Collecte des données.....	13
3.2.2 Inventaire	13
3.2.3 Surveillance archéologique.....	14
3.2.4 Inspection visuelle	14
3.2.5 Enregistrement de données	14
3.2.6 Culture matérielle.....	15
3.2.7 Mesures de protection et de conservation.....	15
4. État des connaissances archéologiques	16
4.1. Les interventions archéologiques antérieures	20
4.1.1 Sites paléohistoriques en périphérie de la zone d'étude	20
4.1.2 Les sites historiques en périphérie de la zone d'étude	28
5. Contexte géographique et environnemental.....	30
5.1 Évolution géomorphologique et environnementale	30
5.2 Région hydrographique.....	31

5.3 Région géologique	37
5.3.1 Géologie générale	37
5.3.2 Les dépôts meubles	37
5.4 Les écosystèmes.....	41
5.4.1 La végétation.....	41
5.4.2 La faune	41
6. Contexte ethnologique et archéologique.....	43
6.1 Synthèse du cadre paléohistorique et historique amérindien régional et local	43
6.2 Occupation eurocanadienne du secteur à l'étude.....	45
6.2.1 La fondation du village de Saint-Honoré.....	45
6.2.2 L'aéroport de Saint-Honoré durant la Deuxième Guerre mondiale	49
6.3 Les compagnies privées et les écoles de formation	58
6.4 La gestion de l'aéroport	67
7. Résultats des interventions archéologiques	68
7.1 Secteur 1 (Op 1).....	68
7.1.1 Caractérisation environnementale.....	68
7.1.2 Inspection visuelle	72
7.1.3 Sondages exploratoires	78
7.1.3.1 Le hangar d'avions (S1-1)	81
7.1.3.2 Le garage pour autos (S1-4).....	83
7.1.3.3 La station de pompage (S1-10).....	84
7.2 Secteur 2 (Op 2).....	86
7.3 Secteur 3 (Op3).....	93
7.3.1 Caractérisation environnementale.....	95
7.4 Secteur 4 (Op 4).....	100

7.4.1 Surveillance des travaux, préparation des chemins et de la piste d'héliport	102
7.4.2 Inventaire du terre-plein.....	104
Conclusions et recommandations	123
Ouvrages cités et sources	127
Annexe 1: Tableau des vestiges	
Annexe 2 : Fiches de site MCC et MTQ.....	
Annexe 3 : Dossier photographique terrain	
Annexe 4 : Interventions archéo MTQ Saint-Honoré.kmz (USB)	USB
Annexe 5 : Culture matérielle	
Annexe 6 : Notes de terrain (USB).....	USB
Annexe 7 : Greffes en ligne (USB).....	USB
Annexe 8 : Collections photos CFB Bagotville et Michel Bergeron.....	
Annexe 9 : Plans du directeur de l'aéroport (USB).....	USB

Liste des figures

Figure 1 : Localisation de l'aéroport de Saint-Honoré/Chicoutimi (zone d'étude) et de la zone d'étude élargie circonscrite en rouge. En encart : la Municipalité de Saint-Honoré. (Source : Ministère des Transports, Direction de l'environnement, mars 2020)	3
Figure 2 : Plan des limites de propriété de l'Aéroport de Saint-Honoré. (Source : Ministère des Transports, Direction de l'environnement, mars 2020)	4
Figure 3 : Secteurs d'expertise archéologique, Aéroport de Saint-Honoré. (Source : Ministère des Transports, Direction de l'environnement, mars 2020)	5
Figure 4 : Plan polyphasé 1943-2017, secteur 1. (Sources : MTQ, Direction de l'Environnement, 25 mars 2020)	7
Figure 5 : Plan polyphasé 1943-2017, secteur 2. (Sources : MTQ, Direction de l'Environnement, 25 mars 2020)	8
Figure 6 : Plan polyphasé 1943-2017, secteur 3 (à droite) et secteur 4 (bordé par les pistes). Les pistes d'hélicoptère sont visibles au bas du triangle. (Sources : MTQ, Direction de l'Environnement, 25 mars 2020)	9
Figure 7 : Périmètre ajusté du secteur 4 pour inclure les pistes et les voies de circulation mise en place durant la Deuxième Guerre mondiale. (Subarctique, R. Gadbois-Langevin, déc. 2020)	10
Figure 8 : Ensemble des vestiges potentiels identifiés sur le site de l'aéroport de Saint-Honoré. (Source : Subarctique, R. Gadbois-Langevin, juin 2020)	12
Figure 9 : Carte des écoles d'entraînement au Québec datant de la Deuxième Guerre mondiale. Source : Tiré de Hatch, 1983, pp. 121 et 170)	18
Figure 10 : Localisation générale du site DdEt-02. (Source : Subarctique et Laboratoire d'archéologie de l'UQAC [Langevin, Gadbois, Matson, 2012])	21
Figure 11 : Pointe de projectile et outil bifacial recueillis du site DdEt-2, au nord de la ville actuelle de Saint-Amboise. (Source : Langevin et Plourde, 2017, Paléo-Québec #16, chapitre 5, p. 151-186)	22
Figure 12 : Carte satellite indiquant l'emplacement du site du Poste de traite de Chicoutimi. (Source : mapcarta.com/fr/N3918739520/Carte)	24
Figure 13 : Localisation des sites archéologiques DdEs-1 et DeEr-1. (Source : Arkéos 2020, p.66)	25
Figure 14 : Répartition des interventions archéologiques réalisées sur le site du poste de traite de Chicoutimi (DcEs-1) de 1969 à 2019. (Sources : Service d'urbanisme, Ville de Chicoutimi et Laboratoire d'archéologie de l'UQAC, 2020)	27
Figure 15 : Façade de l'Église de Saint-Honoré arborant les deux anges à la trompette avec détail de l'une des sculptures. (Source : Répertoire du patrimoine culturel du Québec, 2013., ministère de la Culture et des Communications, 82.031.8A [22])	29
Figure 16 : Les rivières Shipshaw et Valin par rapport au site de l'aéroport de Saint-Honoré. (Source : vgo.portailcartographique.gouv.qc.ca/mobile)	33

Figure 17 : Cours d'eau à proximité de l'aéroport de Chicoutimi/Saint-Honoré, incluant la rivière Caribou et le ruisseau de l'Aqueduc. Les lacs Docteur et Joly sont visibles à l'est de l'aéroport. (Source : https://www.eodms-sgdot.nrcan-rncan.gc.ca)	34
Figure 18 : Plan de l'aquifère de Saint-Honoré et des cours d'eau à proximité de l'aéroport de Saint-Honoré. (Source : Tiré de Tremblay, 2005, figure 3.1, p. 44)	35
Figure 19 : LIDAR du site de l'aéroport, indiquant le relief du ruisseau de l'Aqueduc et la délimitation du secteur 5. (Source : geoboutique.mern.gouv.qc.ca)	36
Figure 20 : Profil d'un sol organique sur argile calcaire (Saint-Honoré). (Source : Raymond, 1971, planche X-A)	39
Figure 21 : Carte pédologique avec un encart du secteur de l'aéroport de Saint-Honoré (en rouge) où les sols meubles sont constitués de loams sableux. (Source : Institut de recherche et de développement en agroenvironnement, feuillet 22D11102)	40
Figure 22 : Étendue maximale, profondeur et isobases des paléorivages de la mer de Laflamme dans la région du Saguenay—Lac-Saint-Jean avec la zone d'étude en rouge. (Sources : Carte et source tirées de Leduc, 2016, <i>Le quaternaire de la région du Saguenay Lac-Saint-Jean, Québec : cartographie, sédimentologie, modélisation de l'extension marine et paléogéographie</i> . Université de Montréal, p. 135)	44
Figure 23 : Plan des premières concessions du canton Tremblay. (Source : Greffes en ligne, Bouthillier, 1869, PL55T013_1, 7 octobre 1869)	46
Figure 24 : Portion de terrain formant la Municipalité du Village de Saint-Honoré. La chaussée du chemin du Volair traverse les lots 68 à 76 à la limite sud du Rang VIII. (Source : Nadeau, PL60H0039_1, 6 décembre 1950)	48
Figure 25 : Plan de la Municipalité de Saint-Honoré indiquant la répartition des lots. Ceux occupés par l'aéroport de Saint-Honoré ont été superposés en rouge. (Source : Lamarre, PL60H0093_1, 4 mai 1972)	50
Figure 26 : Une partie des lots occupés par l'aéroport de Saint-Honoré. (Source : Martineau, Dossiers 12474/35-A et 23459/30-T, sec. 2, plan no M-3726CA10T013_13_1, 19 mai et 14 juillet 1971)	51
Figure 27 : Extrait d'un plan de l'Air Services Branch, indiquant la portion du chemin vers le village situé sur le site de l'aéroport. (Source: Air Services Branch, St Honoré, P.Q. Showing Road to be Constructed to R.C.A.F. Aerodrome, Q-13-4, June 5th/42, Défense nationale, direction de l'aéroport de Saint-Honoré)	52
Figure 28 : Plan d'aménagement de l'aéroport : St Honoré Que, Proposed Layout R.C.A.F. Aerodrome, Satellite to Saguenay, Plan No Q-13, Ottawa, Apr. 16, 1942. (Source: Défense nationale, direction de l'aéroport de Saint-Honoré)	53
Figure 29 : Vue aérienne de la station R1 Saint-Honoré, été 1942, arborant le modèle « 60 Degree Runway ». (Source : Musée de la Défense aérienne / BFC Bagotville, Collection Dan McWilliams)	56
Figure 30 : Configuration de l'aéroport de Saint-Honoré. Les dalles bétonnées aux angles des pistes sont encerclées. (Source : St Honoré Que, Proposed Layout R.C.A.F. Aerodrome, Satellite to Saguenay/ Typical runway section and Drainage Detail/	

<i>Typical Taxi Strip Sections & Drainage Detail, Plan No Q-13, Ottawa, Apr. 16, 1942, Défense nationale, direction de l'aéroport de Saint-Honoré)</i>	57
Figure 31 : Le garage Murdoch en 1968. <i>Source : http://www.aeroport75cyr.com/ ..</i>	59
Figure 32 : Garage de club d'aviation privé (S2-2), en 1978, le long du chemin du Volair. (<i>Source : http://www.aeroport75cyr.com/ ..</i>)	60
Figure 33 : Photo aérienne des installations du CQFA vers 1970 (secteur 1). (<i>Source : Musée de la Défense aérienne / BFC Bagotville</i>)	61
Figure 34 : Le pavillon Laliberté du CQFA et la tour de contrôle de Transport-Canada à l'aéroport de Saint-Honoré [ca 1970], secteur 1. (<i>Source : Archives CQFA, tiré de Bergeron, 2013, p. 344</i>)	62
Figure 35 : Bâtiment d'administration et hangars du CQFA, vers 1972. (<i>Source : http://www.aeroport75cyr.com/</i>)	62
Figure 36 : Les installations du CQFA et la tour de contrôle de Transport-Canada à l'aéroport de Saint-Honoré, 1982. Le garage no 3 est indiqué par une flèche. (<i>Source : Archives CQFA, tiré de Bergeron, 2013, p. 336</i>)	63
Figure 37 : Les installations du CQFA et la tour de contrôle érigée en 2006 (2013). (<i>Source : http://www.aeroport75cyr.com/</i>)	64
Figure 38 : Plan des propriétaires de bâtiments à l'aéroport de Chicoutimi-Saint-Honoré en 2020. (<i>Source : Réalisé par la Direction de la géomatique pour le Service de la sécurité civile, MTQ, 23 janvier 2020</i>)	66
Figure 39 : Vue aérienne de l'aéroport de Chicoutimi/Saint-Honoré en 2015. (<i>Source : Les ailes du Québec, https://www.lesailesduquebec.com/aeroport-de-chicoutimisaint-honore-75-ans-daviation-a-saint-honore/ ..</i>)	67
Figure 40 : Plan de localisation des tranchées de caractérisation environnementale, secteur 1. (<i>Source : MTQ, fichier F1901544220V001_F1sondageProp_200731_MED.mdx, juillet 2020</i>)	69
Figure 41 : Série de canalisations en terre cuite rouge, vue vers le nord-est (TR-20-20, 48°31'30.87"N et 71° 3'34.39"O). (<i>Source : Subarctique Enr., DSCN1213 et DSCN1214, 2020-08-05</i>)	70
Figure 42 : Profil stratigraphique au-dessus des canalisations indiquant que celles-ci sont antérieures à la couche de surface actuelle. (<i>Source : Subarctique Enr., DSCN1221, 2020-08-05</i>)	71
Figure 43 : Le hangar d'avions et la tour de contrôle (S1-1) en 1947 et la fondation du hangar d'avions visible aujourd'hui (S1-1). Des <i>Hawker Hurricane</i> sont stationnés près de la tour de contrôle. (<i>Sources : Musée de la Défense aérienne / BFC Bagotville et Subarctique Enr., 20200804150710611, 2020-08-04</i>)	72
Figure 44 : Fondations de la station de pompage (S1-10) visibles le long de la rue de l'aéroport s.d. et aujourd'hui. Le monticule abritant les réservoirs d'eau est visible en arrière-plan et la cheminée d'aération est encerclée. (<i>Sources : Musée de la Défense aérienne / BFC Bagotville et Subarctique Enr., DSCN1459 et DSCN1453, 2020-08-04</i>)	73

Figure 45 : Le monticule de terre abritant les réservoirs (S1-10) à l’arrière de la station de pompage. (Source : <i>Subarctique Enr.</i> , 20200806191420867, 2020-08-06)	73
Figure 46 : Fondation du garage pour véhicules automobiles (S1-4), ca 1943, visible le long de la rue de l’aéroport. (Sources : <i>Musée de la Défense aérienne / BFC Bagotville, Collection Michel Bergeron et Subarctique Enr</i> , DSCN1110, 2020-08-04)	74
Figure 47 : Vue de la rue de l’aéroport, depuis la tour de contrôle, ca 1943. On aperçoit la caserne (S1-2), le garage pour véhicules automobiles (S1-4) et un autre bâtiment à toit mansardé [grange ou hangar] (S1-5) dont les fondations ne sont pas visibles aujourd’hui. (Source : <i>Musée de la Défense aérienne / BFC Bagotville</i>)	74
Figure 48 : Manhole devant le bâtiment du CFQA, associé peut-être au réseau d’origine d’évacuation des eaux usées de 1942. (Source : <i>Subarctique Enr.</i> , #20200806185322916)	75
Figure 49 : Rails au sol menant vers le réservoir de carburant, au sud du hangar no 3 du CEGEP de Chicoutimi. (Source : <i>Subarctique Enr.</i> , #20200806120352361).....	76
Figure 50 : Plan de localisation des vestiges repérés lors de l’inspection visuelle dans le secteur 1. (<i>Subarctique, R. Gadbois-Langevin, avril 2021</i>)	77
Figure 51 : Vestiges expertisés selon leur localisation sur la photo aérienne du site datant de 1942. (Source de la photo aérienne : <i>Musée de la Défense aérienne / BFC Bagotville, Collection Dan McWilliams</i>).....	79
Figure 52 : Localisation des sondages réalisés en bordure des trois bâtiments dont les fondations sont visibles dans le secteur 1. (Source : <i>Subarctique Enr.</i> , N. Plourde, octobre 2020).....	80
Figure 53 : Sondage 0 en bordure de la fondation du hangar d’avions. (Source : <i>Subarctique Enr.</i> , 1603804195795 et DSCN3510, 2020-10-27)	82
Figure 54 : Détail du sondage 0 et de la fondation en béton du hangar d’avions, vers le nord-est. La fondation repose sur un radier en bois. (Source : <i>Subarctique Enr.</i> , DSCN3494, 2020-10-27)	83
Figure 55 : Sondage 12 en bordure de la fondation du garage pour autos, vers le sud. On remarque l’assise en béton grossier sous la fondation. (Source : <i>Subarctique Enr.</i> , DSCN3545 et 1603895858804, 2020-10-28)	84
Figure 56 : Sondage 2 en bordure de la fondation de la station de pompage, vers le nord-ouest. (<i>Subarctique Enr.</i> , 1603896164914 et 1603895191144, 2020-10-28).....	85
Figure 57 : Sondage 3 au pied de la cheminée d’aération, sur le monticule abritant les réservoirs d’eau, vers le nord-est. Le niveau de bois est visible à droite. (<i>Subarctique Enr.</i> , 1603893010919, 1603890408703, 1603890438471, 1603890704726)	86
Figure 58 : Bâtiments construits en 1977 ou avant dans le secteur 2 : cabane à patates frites (S2-1), garage (S2-2) et édicule de regard (S2-3). (Source : <i>Subarctique, R. Gadbois-Langevin, déc. 2020</i>).....	87
Figure 59 : Plan de localisation des sondages de caractérisation environnementale (rectangle rouge) dans le secteur 2. (Source : <i>MTQ, fichier F1901544220V001_F1sondageProp_200731_MED.mdx, juillet 2020</i>).....	89

Figure 60 : Vue générale de l'aire de caractérisation environnementale, vers l'ouest. Le chemin de service est à droite et le chemin du Volair, à gauche. (Source : <i>Subarctique Enr., DSCN1109, 2020-08-04</i>)	90
Figure 61 : Vue générale de l'aire de caractérisation environnementale, vers l'est. (Source : <i>Subarctique Enr., DSCN1081, 2020-08-04</i>)	90
Figure 62 : Profil de la coulée sud du fossé indiquant l'épaisseur d'alluvions déposées dans le lit du fossé. (Source : <i>Subarctique Enr., DSCN2855, 2020-08-04</i>)	91
Figure 63 : Détail du sondage EM-02-20 en bordure du fossé où l'on remarque la présence d'un sol humique sous la calotte végétale, vue vers le nord. (Source : <i>Subarctique Enr., DSCN1087, 2020-08-04</i>)	92
Figure 64 : Installations de l'école de vol à voile Région-Est du Canada, dans le secteur 3. (Source : <i>Subarctique, R. Gadbois-Langevin, déc. 2020</i>)	94
Figure 65 : Vue du secteur 3 au début de l'intervention archéologique, vers le nord-ouest. La tour de contrôle est visible à l'arrière-plan. (Source : <i>Subarctique Enr., DSCN1115, 2020-08-04</i>)	95
Figure 66: Plan de localisation des tranchées de caractérisation environnementale, secteur 3 (rectangle rouge). (Source : <i>MTQ, fichier F1901544220V001_F1sondageProp_200731_MED.mdx, juillet 2020</i>)	96
Figure 67 : Tige de mise à terre et tuyau d'eau en cuivre mis au jour dans la tranchée TR-14-20, vue vers l'est. (Sources : <i>Subarctique Enr., DSCN1172 et DSCN1179, 2020-08-05</i>).....	97
Figure 68 : Drain en PVC, probablement un évent d'aération d'une toilette, visible dans la paroi sud de la tranchée TR14-20 et coupe stratigraphique. (Source : <i>Subarctique Enr., DSCN1173, 2020-08-05</i>).....	98
Figure 69 : Infiltration d'huile visible dans la paroi est de la tranchée TR-09-20. (Source : <i>Subarctique Enr., DSCN1167, 2020-08-05</i>)	99
Figure 70 : Pièce de fixation d'un tuyau, retirée de la poche d'huile, vue vers le nord-est., TR-09-20. (Sources : <i>Subarctique Enr., DSCN1159 et DSCN1160, 2020-08-05</i>)	99
Figure 71 : Identification des pistes et des aires de circulation sur le site de l'aéroport. (Source : <i>Ministère des Transports, Direction de l'environnement, mars 2020</i>)	101
Figure 72 : Localisation des sondages pour la future piste d'entraînement pour hélicoptères et le chemin d'accès projetés. (Source : <i>MTQ, Direction de la réalisation des projets aéroportuaires, [mars 2020]</i>).....	103
Figure 73 : Travaux de décapage de la couche organique, zone des pistes de planeurs dans la partie sud du secteur 4, vers l'est. (Source : <i>Subarctique Enr., DSCN1600, 2020-08-11</i>).....	104
Figure 74 : Plan de localisation de l'ensemble des sondages et tranchées d'inventaire dans le secteur 4. (Source : <i>Subarctique, R. Gadbois-Langevin, déc. 2020</i>).....	105
Figure 75 : Localisation des vestiges S4-6 et S4-7 identifiés sur une photographie aérienne de 1977, ainsi que les anomalies au centre du terre-plein visibles sur une photo aérienne de la Deuxième Guerre mondiale. (Sources : <i>MTQ, Direction de l'Environnement, 25 mars 2020; Subarctique, R. Gadbois-Langevin, juin 2020</i>)	106

Figure 76 : Piste de planeur, vers le sud-est. (Source : <i>Subarctique Enr.</i> , 20200811154728844, 2020-08-11).....	107
Figure 77 : Sondage 212 à l'emplacement du vestige potentiel S4-6, paroi est. (Source : <i>Subarctique Enr.</i> , DSCN1589, 2020-08-11)	108
Figure 78 : Sondage 231 à l'emplacement du vestige potentiel S4-7, paroi nord. (Source : <i>Subarctique Enr.</i> , DSCN1596, 2020-08-11)	109
Figure 79 : Sondage 276, au centre du terre-plein, paroi nord. (Source : <i>Subarctique Enr.</i> , 20200812154003021, 2020-08-12).....	111
Figure 80 : Tranchée manuelle réalisée du côté est du terre-plein (4A), paroi nord. (Source : <i>Subarctique Enr. 2020; traitement 3D : J. Gagné</i>).....	112
Figure 81 : Tranchée mécanique ouest, vue vers l'est (4B). (Source : <i>Subarctique Enr.</i> , 20200811195459209 et DSCN3223, 2020-08-13)	113
Figure 82 : Tranchée mécanique réalisée du côté ouest du terre-plein (4B), paroi nord. (Source : <i>Subarctique Enr. 2020; encart : DSCN 3399 et DSCN3401; traitement 3D : J. Gagné</i>).....	114
Figure 83 : St Honoré Que, Proposed Layout R.C.A.F. Aerodrome, Satellite to Saguenay, Plan No Q-13, Ottawa, Apr. 16, 1942, sur lequel est illustrée la piste projetée à l'intérieur des pistes principales. (Source: <i>Défense nationale, aéroport de Saint-Honoré</i>)	115
Figure 84 : Photo aérienne de 2020 sur laquelle sont visibles les traces de scarification à l'intérieur des pistes. (Source : <i>Ministère des Transports, Direction de l'environnement, mars 2020</i>)	116
Figure 85 : Vue aérienne de la station R1 St Honoré, été 1942, indiquant l'emplacement des anomalies S4-1 et S4-2 à l'intérieur des pistes. (Source : <i>Musée de la Défense aérienne / BFC Bagotville, Collection Dan McWilliams</i>)	118
Figure 86 : Étendue de sol congloméré sous la surface du terre-plein, dégagée près de l'anomalie S4-1, vers le nord. (Source : <i>Subarctique Enr.</i> , 20200810204908644, 2020-08-10).....	119
Figure 87 : Sondage #126 à l'emplacement de l'anomalie S4-2. (Source : <i>Subarctique Enr.</i> , 20200810150613616, 2020-08-10).....	120
Figure 88 : Plan indiquant l'emplacement du champ de tir au sud de l'aéroport. (Source : <i>Tiré de Tremblay, 2005, figure 2.9, p. 27</i>)	122
Figure 89 : Périmètre du site archéologique incluant les pistes et secteurs établis et occupés durant la 2 ^e Guerre mondiale sur le site de l'aéroport de Saint-Honoré. (<i>Subarctique, R. Gadbois-Langevin, déc. 2020</i>).....	126

Liste des tableaux

Tableau 1 : Sites archéologiques en périphérie de la zone d'étude. 20

1. Introduction

Le rapport qui suit présente les résultats des expertises archéologiques réalisées sur le site de l'aéroport de Chicoutimi-Saint-Honoré dans la municipalité de Saint-Honoré (MRC Le Fjord-du-Saguenay, circonscription électorale de Dubuc), du 3 au 14 août et les 27 et 28 octobre 2020. Les différents volets du mandat attribué à la firme Subarctique Enr. comprenaient la surveillance de sondages de caractérisation environnementale, la réalisation de sondages en vue de l'aménagement de la piste d'entraînement pour hélicoptères et du chemin d'accès pour déneigement (projet 154-17-1270), un inventaire dans la partie nord du terre-plein bordé par les pistes de décollage et d'atterrissage, l'inspection visuelle du site afin de repérer les traces de construction antérieures et des sondages en périphérie de trois fondations de bâtiments datant de la Deuxième Guerre mondiale visibles à la surface du sol. Les objectifs généraux étaient de repérer et de documenter les vestiges susceptibles d'être touchés par de futurs travaux, puis ceux ayant une valeur archéologique (voir Grille d'appréciation, annexe 2). Ce mandat a été réalisé pour le compte du Ministère des Transports du Québec (ci-après MTQ), Direction de l'Environnement, Bureau de la coordination du Nord-du-Québec. Un permis de recherche (20-SUBA-06) a été demandé et émis par le ministère de la Culture et des Communications du Québec pour la réalisation des interventions.

L'aéroport de Chicoutimi-Saint-Honoré représente un volet marquant de l'implication régionale dans la défense aérienne durant la Deuxième Guerre mondiale et dans l'histoire aéronautique du Québec. Les expertises archéologiques s'inscrivent dans le cadre de l'application de la Loi sur le Patrimoine culturel, de la Loi sur le Développement durable et de l'approche préventive mise de l'avant par le MTQ afin de protéger le patrimoine archéologique du Québec. À la suite de l'analyse de la déclaration de découverte acheminée au ministère de la Culture et des Communications du Québec, le code Borden DdEs-2 a été attribué à la portion du site reconnue d'importance archéologique (voir figure 89).

Sont présentés ci-après, la description du mandat, le cadre méthodologique et contextuel de l'intervention, les vestiges observés, ainsi que les conclusions et recommandations pour la protection du site.

2. Localisation générale

L'aéroport de Chicoutimi/Saint-Honoré est localisé au nord de la rivière Saguenay, dans la municipalité de Saint-Honoré, à 2,778 km à l'est-sud-est de la ville de Saint-Honoré (canton Tremblay) et à environ 10,3712 km de Chicoutimi, Québec (figure 1). Le site de l'aéroport correspond à la zone d'expertise archéologique qui couvre les lots 5 730 681 et 5 731 420 (la tour de contrôle) (figure 2). Le territoire à l'étude s'intègre dans la région administrative du Saguenay Lac-Saint-Jean, dans la municipalité régionale de comté du Fjord-du-Saguenay, faisant partie de la circonscription électorale provinciale (CEP) de Dubuc. Le site est à une altitude de 166 m et ses coordonnées sont 264133.986 (E) et 5375950.605 (N)¹. Quatre secteurs d'intervention ont été identifiés par le Ministère des Transports avant le début des travaux (figure 3).

¹ NAD 83 (CSRS)-MTM Zone 7



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



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



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

3. Méthodologie de recherche

De manière générale, la méthodologie d'inventaire prescrite au point 2.4 de l'annexe 1 du devis technique 8104-20-AD01 du MTQ a été appliquée. Les travaux comprenaient un volet manuel et un volet avec support mécanique. La pelle et un opérateur pour la réalisation des tranchées et sondages mécaniques ont été fournis par le Ministère des Transports du Québec.

Les interventions réalisées se déclinent selon les secteurs définis préalablement par le MTQ (figures 4 à 6).

- Caractérisation environnementale : secteurs 1, 2 et 3
- Surveillance de travaux d'aménagement, piste d'hélicoptère et chemin d'accès : secteur 4
- Inventaire (sondages et tranchées) : secteur 4
- Sondages en bordure de trois fondations de bâtiments datant de la Deuxième Guerre mondiale : secteur 1.

Afin d'inclure les pistes de décollage et d'atterrissage et les voies de circulation internes mises en place en 1942, en plus du terre-plein au centre des pistes, la zone du secteur 4 a été agrandie par rapport aux limites initiales (figure 7).



Figure 4 : Plan polyphasé 1943-2017, secteur 1. (Sources : MTQ, Direction de l'Environnement, 25 mars 2020)



Figure 5 : Plan polyphasé 1943-2017, secteur 2. (Sources : MTQ, Direction de l'Environnement, 25 mars 2020)

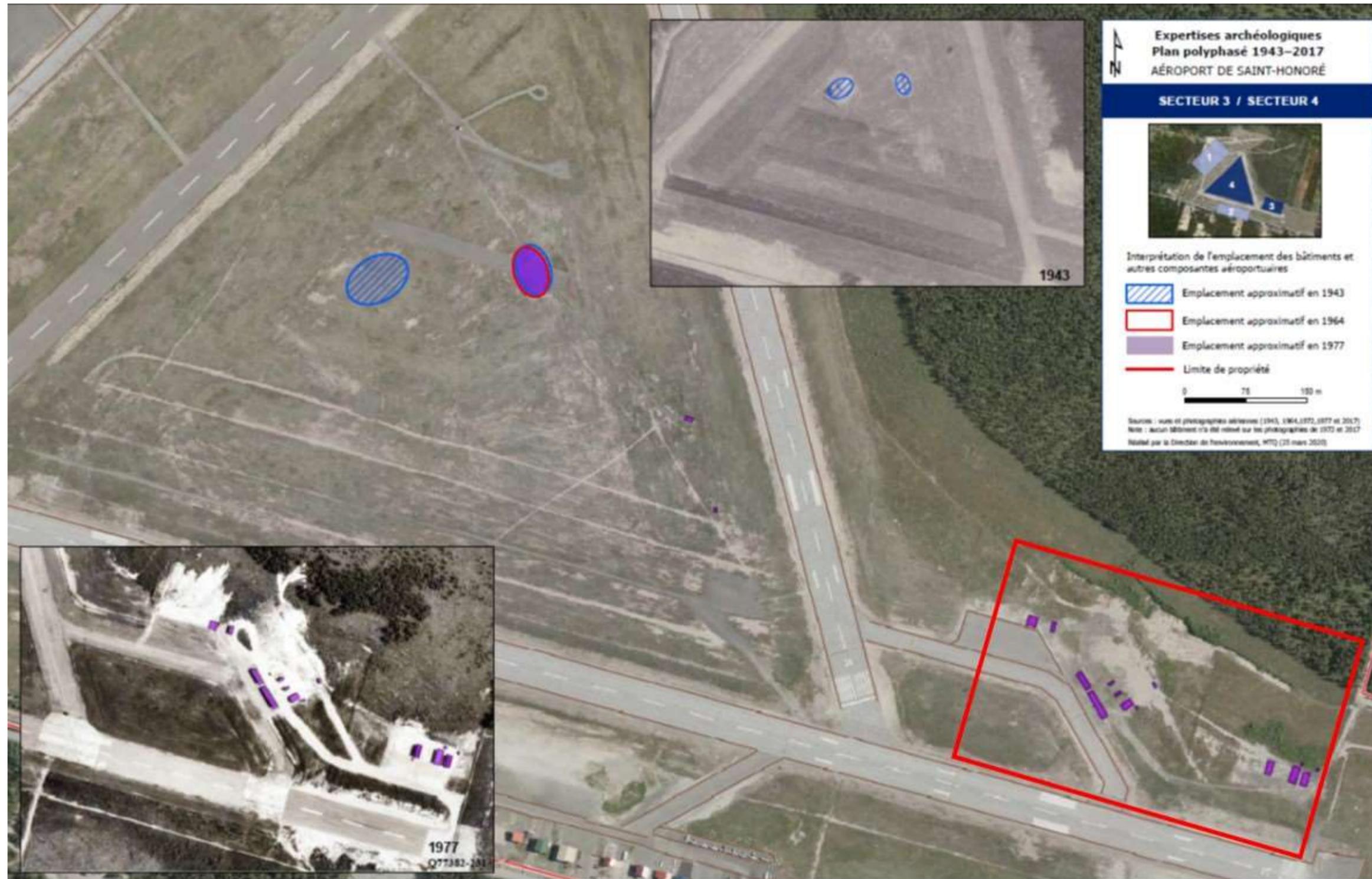


Figure 6 : Plan polyphasé 1943-2017, secteur 3 (à droite) et secteur 4 (bordé par les pistes). Les pistes d'hélicoptère sont visibles au bas du triangle. (Sources : MTQ, Direction de l'Environnement, 25 mars 2020)

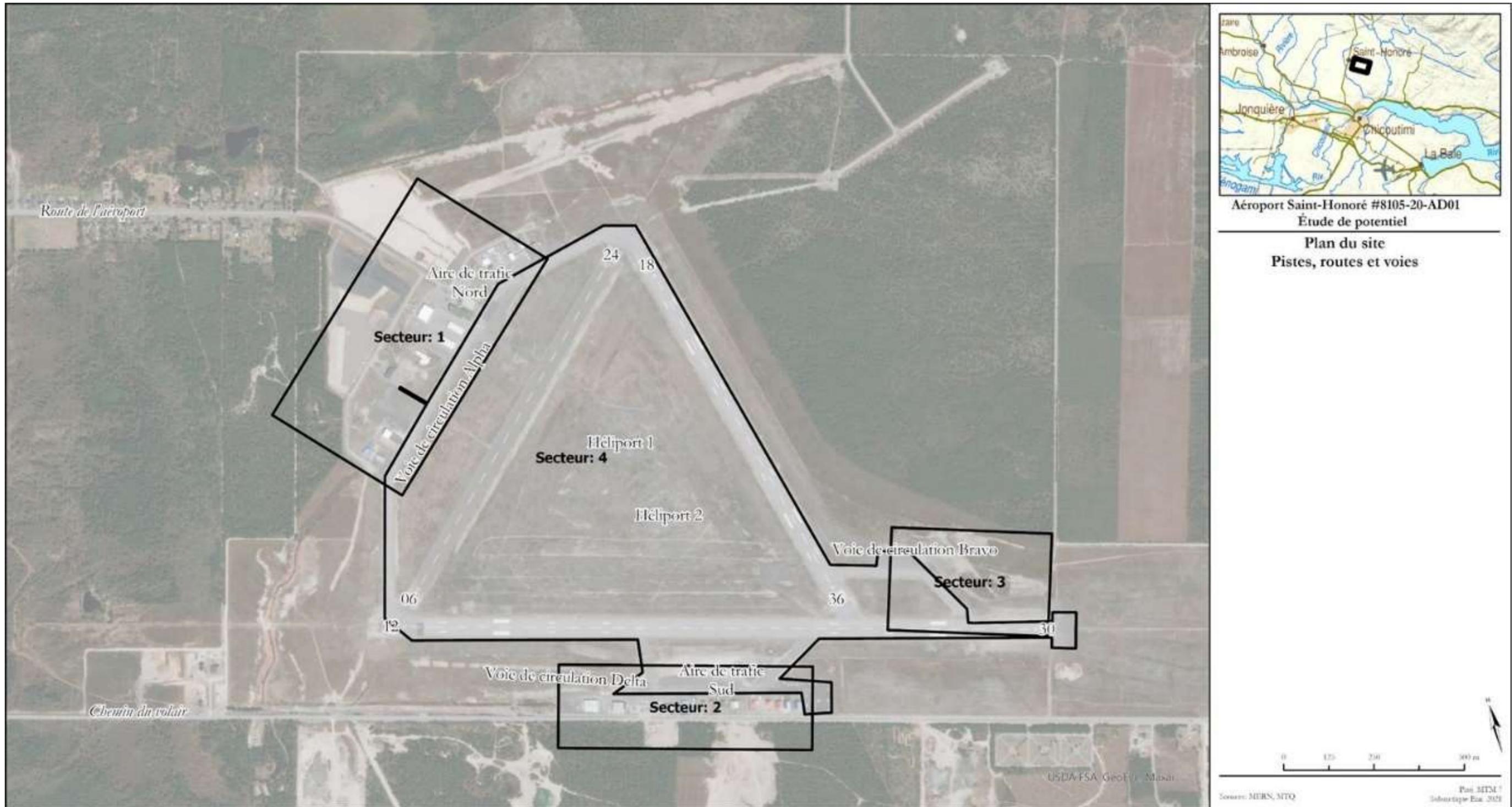


Figure 7 : Périmètre ajusté du secteur 4 pour inclure les pistes et les voies de circulation mise en place durant la Deuxième Guerre mondiale. (Subarctique, R. Gadbois-Langevin, déc. 2020)

Les excavations et vestiges dégagés ont été relevés par GPS et des coupes stratigraphiques représentatives de la séquence des sols en place ont été réalisées. La mise en plan a été réalisée par le cartographe de Subarctique Enr.

L'inspection visuelle de l'ensemble du site a permis, pour sa part, de relever divers vestiges associés aux aménagements aéroportuaires antérieurs et dont certains remontent à l'époque de la Deuxième Guerre mondiale. Ceux-ci ont fait l'objet d'une localisation au GPS et d'une couverture photographique. Trois fondations visibles en surface ont été expertisées dans le cadre du présent mandat.

3.1 Sources consultées

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

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

Le plan suivant (figure 8) présente les vestiges potentiels identifiés par secteur. Le tableau descriptif des vestiges est à l'annexe 1.

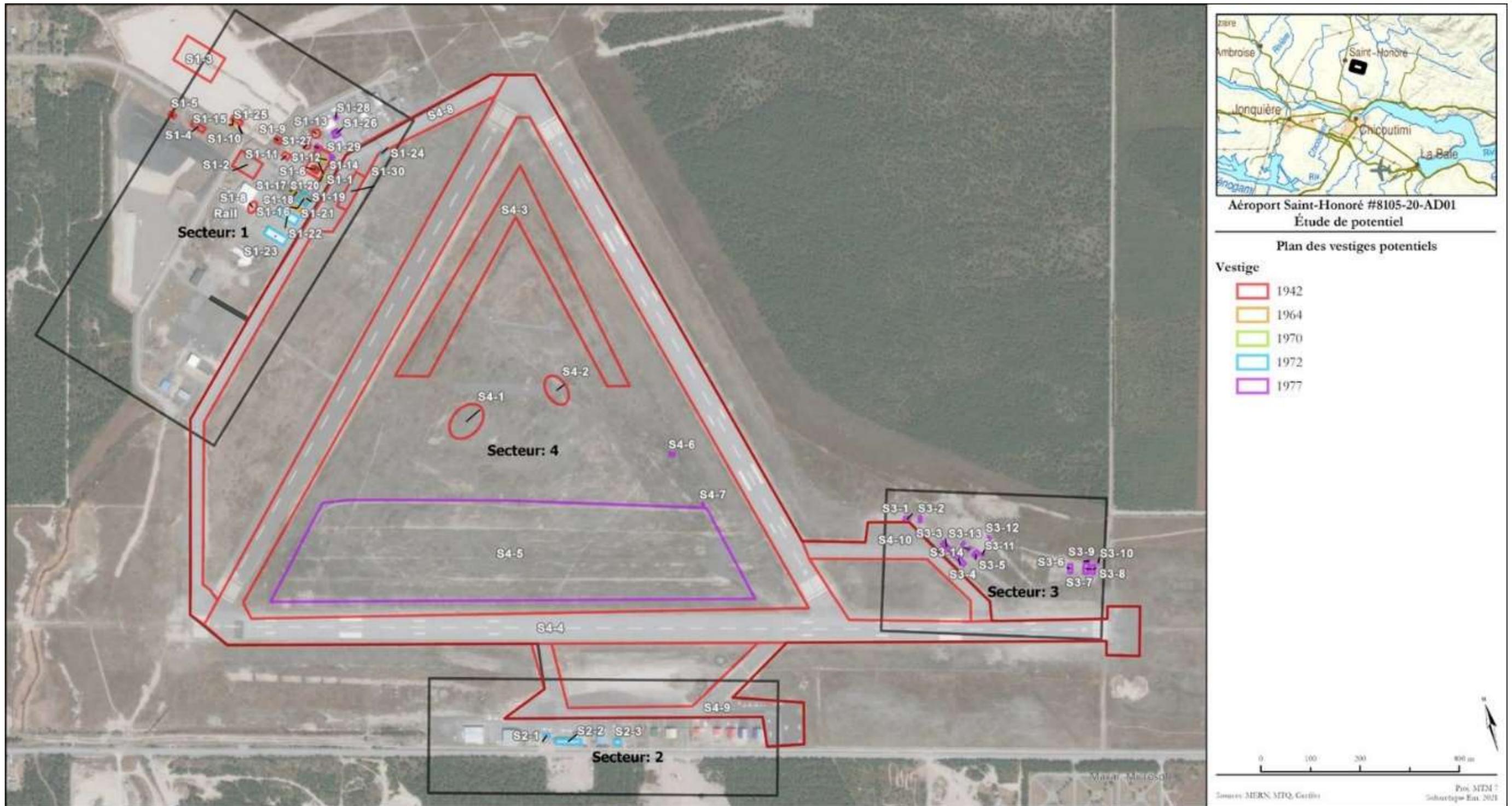


Figure 8 : Ensemble des vestiges potentiels identifiés sur le site de l'aéroport de Saint-Honoré. (Source : Subarctique, R. Gadbois-Langevin, juin 2020)

3.2 Stratégie d'intervention spécifique

Selon les directives du MTQ, le prestataire de services devait collecter, évaluer, analyser et sauvegarder les données et les biens archéologiques relatifs aux découvertes archéologiques ou sites archéologiques identifiés dans les limites des présents travaux (voir l'introduction pour les dates et les lieux d'intervention). Les données collectées sur le terrain comprennent l'ensemble des mesures et autres informations nécessaires à la compréhension du site et de son contexte, ainsi qu'à la réalisation des plans pour la production du rapport de recherche.

La stratégie adoptée s'est appuyée sur les prescriptions mises de l'avant par le MTQ dans le cadre de zones à l'intérieur desquelles un site archéologique historique est connu, tout en prenant en compte les problématiques particulières du site et la nature des vestiges. Les principales prescriptions incluses au présent mandat sont présentées ci-dessous.

3.2.1 Collecte des données

Toutes les données nécessaires à la compréhension des biens archéologiques, du site et de son contexte, ainsi qu'à la production des plans exigés pour la production du rapport de recherche archéologique ont été collectées. Cela comprend, indifféremment du contexte d'occupation, un relevé stratigraphique de tous les sondages positifs ainsi que des croquis stratigraphiques types des sondages négatifs, une description de tout vestige identifié dans les limites du projet, ainsi que leur localisation et report sur un plan, puis la collecte et l'inventaire des artefacts diagnostiques.

3.2.2 Inventaire

La disposition des excavations a été déterminée en fonction de la nature des sols et de la localisation présumée ou connue des vestiges potentiels. Les excavations ont atteint le sol naturel.

L'inventaire du secteur 4 a priorisé la méthode d'échantillonnage par sondages excavés manuellement, à la pelle, en respectant la méthodologie de base prescrite par le Ministère. Deux tranchées, l'une manuelle et l'autre, mécanique, ont été réalisées là où les quantités de sols à déplacer étaient importantes.

Quatre sondages manuels ont été réalisés en périphérie de trois fondations de bâtiments dans le secteur 1, situés le long de la route de l'Aéroport, soit l'ancien hangar d'avions à l'ouest de la tour de contrôle (S1-1), le garage pour autos (S1-4) et la station de pompage (S1-10) afin de connaître leur mode de construction.

Tous les sondages ont été photographiés, identifiés et localisés sur un plan et toutes les informations pertinentes pour chacun d'eux ont été notées. Lorsque pertinent, un croquis stratigraphique a été produit, comprenant les coordonnées géographiques (MTM) avec

la marge d'erreur de l'appareil GPS, l'altitude de surface (NMM), l'orientation du croquis et une description des couches (comprenant le type de dépôt (sable-limon argile), la couleur, la compacité, l'épaisseur moyenne et les inclusions.

3.2.3 Surveillance archéologique

Bien que le Ministère privilégie l'approche préventive préalable au déroulement des travaux, certains projets possèdent des caractéristiques ne permettant pas la réalisation d'expertises archéologiques préventives. Dans le cas de Saint-Honoré, la surveillance de sondages et tranchées mécaniques réalisés dans le cadre de la caractérisation environnementale a été menée dans les secteurs 1 à 3. Toutes les données nécessaires à l'enregistrement des sondages et des couches de sol ont été recueillies.

La préparation de la piste d'héliport et du chemin d'accès dans le secteur 4 a également fait l'objet d'une surveillance ponctuelle. Dans ce dernier cas, la méthode utilisée par l'entrepreneur comprenait le décapage des couches de surfaces de plus ou moins 4 pouces avec une pelle mécanique et un bulldozer.

3.2.4 Inspection visuelle

Le mandat archéologique prévoyait la réalisation d'une inspection visuelle systématique du site, dans la mesure où celle-ci pouvait être menée de façon sécuritaire. Cette inspection avait pour objectif de permettre l'identification d'éventuels biens archéologiques visibles en surface. Les biens archéologiques présents en surface ou découverts dans les limites du projet ont fait l'objet d'une localisation au GPS et d'une couverture photographique.

3.2.5 Enregistrement de données

Toutes les excavations ont été localisées selon leur numéro de provenance². Afin d'inclure un identifiant fonctionnel avec l'enregistrement de chaque intervention, les codes TR (tranchée), S (sondage) et EM (tranchée environnementale) ont été utilisés. La carte interactive à l'annexe 4 situe chacune des interventions réalisées.

Dans le cas de vestiges provenant d'un contexte *in situ* :

- les vestiges ont été décrits, photographiés, recueillis (si possible) et positionnés
- les excavations ont été adaptées afin de maximiser la prise en compte du contexte horizontal et vertical des vestiges
- des hypothèses ont été émises quant à l'identité et l'étendue (si possible) du phénomène archéologique

² Pour faciliter le transfert des données au service de l'environnement, la correspondance avec la numérotation des excavations de caractérisation environnementale a été maintenue. Les tranchées et sondages réalisés par Subarctique ont reçu un numéro d'opération par secteur, selon le système TIKAL.

Dans le cas de vestiges provenant d'un contexte perturbé :

- les vestiges ont été identifiés (si possible) et photographiés sur place
- lorsque pertinent, un relevé stratigraphique de la tranchée a été effectué et accompagné de photos descriptives.

3.2.6 Culture matérielle

Les menus objets recueillis lors des excavations ont été acheminés aux locaux de Subarctique pour évaluation. Suivant leur examen pour déterminer leur intérêt culturel, seuls les objets recueillis à proximité des fondations de bâtiments datant de la Deuxième Guerre mondiale ont été retenus pour inventaire (voir annexe 5).

Aucun objet hors norme d'intérêt archéologique n'a été noté en cours des travaux.

3.2.7 Mesures de protection et de conservation

Aucun objet ou vestige dégagé lors des travaux n'a fait l'objet de protection ou de conservation dans le cadre du présent mandat. Des recommandations concernant la protection des vestiges significatifs observés en surface sont présentées au chapitre *Conclusions et recommandations*.

4. État des connaissances archéologiques

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

Saint-Honoré est le premier aéroport militaire au Québec sur lequel on a mené des expertises archéologiques. L'aérodrome de Bagotville, l'unité principale de formation opérationnelle secondée par Saint-Honoré, n'a jamais fait l'objet de recherches archéologiques. Il en est de même pour les autres centres d'entraînement de vol et aéroports militaires primaires (R1) et secondaires (R 2) construits ou utilisés durant la Deuxième Guerre mondiale, dont : Saint-Méthode-Dolbeau³, Saint-Hubert (Farnham)⁴, Windsor Mills (St-François-Xavier de Brompton)⁵, Cap-de-la-Madeleine (Maurice)⁶, L'Ancienne-Lorette (Québec)⁷, Saint-Jean-sur-Richelieu⁸, Mont-Joli⁹, Sept-Îles¹⁰,

³ L'aéroport a servi durant la Deuxième Guerre pour l'entraînement des pilotes de la RCAF. Abandonné par la suite, l'aéroport a été acquis par la ville de Dolbeau en 1957. L'aéroport a subi des réparations majeures au cours des années 1980 et est toujours en fonction à des fins commerciales (P74 Fonds Comité Intermunicipal de l'aéroport de St-Méthode, – [19--], 1975-1987; versé en 1999 à la Société d'histoire et de généalogie Maria-Chapdelaine).

⁴ L'aéroport de Saint-Hubert a été ouvert en 1927, <https://chronomontreal.uqam.ca/chronologie/1760-aeroport-de-saint-hubert>. En 1941, une partie de l'aéroport a accueilli les recrues venues recevoir leur formation de pilote. *La Presse*, 28 août 1987.

⁵ « Construit en 1940, cet aéroport d'entraînement de base pour pilotes (le *no 4 Elementary Flying Training School*), [...] fut fermé en 1944. Aujourd'hui, il n'en reste rien. », <https://www.affairesdegars.com/page/article/4156057790/10-bases-militaires-abandonnees-du-quebec-que-vous-connaissiez-peut-etre-sans-le-savoir.html#:~:text=Construit%20en%201940%2C%20cet%20a%C3%A9roport.fut%20ferm%C3%A9%20en%20a%C3%BBt%201944>.

⁶ « En usage de 1940 à 1944, il n'en reste rien aujourd'hui à part un, baraque (H-Hut), type de baraquement fort répandu partout au Canada. » <https://www.affairesdegars.com/page/article/4156057790/10-bases-militaires-abandonnees-du-quebec-que-vous-connaissiez-peut-etre-sans-le-savoir.html#:~:text=Construit%20en%201940%2C%20cet%20a%C3%A9roport.fut%20ferm%C3%A9%20en%20a%C3%BBt%201944>. Il s'agit de l'emplacement de l'actuelle polyvalente.

⁷ Emplacement du *no 22 Elementary Flying Training School* et du *no 8 Air Observer School* de 1941 à 1954, l'endroit est aujourd'hui devenu l'aéroport de Québec. Éric Doyon, 20/04/2016, www.memoireduquebec.com

⁸ Dès juillet 1941, l'aéroport accueille ses premiers élèves de la 9^e École d'observation aérienne. « À la fermeture de l'école, la Défense nationale cède la gestion de l'aéroport à Transports Canada, qui le transforme en aéroport civil. » Musée du Haut-Richelieu, museeduhaut-richelieu.com/chroniques/2020/une-longue-histoire-d-aviation-a-saint-jean-sur-richelieu

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

¹⁰ Archiviste, Société historique de la Côte-Nord, com pers; <https://www.shgcn.ca/nos-activites/lhistoire-de-laviation-a-laerogare-de-sept-iles>

Pontiac¹¹ et Lachine¹² (voir figure 4 pour les aéroports faisant partie du *British Commonwealth Air Training Plan*)¹³, puis l'aéroport militaire américain de Longue-Pointe-de-Mingan¹⁴.

D'autres sites d'aéroports civils sur le territoire du Québec ont fait l'objet d'un examen archéologique, soit l'aéroport de Tête-à-la-Baleine¹⁵, l'héliport de Kégaska¹⁶ 1993, l'aéroport de la Tabatière¹⁷ et l'aéroport de La Romaine¹⁸. Parmi les sites d'aéroports nordiques ayant connu des expertises archéologiques, on compte: Quaqaq¹⁹,

¹¹ L'aéroport est fermé.

¹² Construite en 1941, la station a servi « de point de convoyage d'appareils destinés au front pendant la guerre. Le *no 5 Manning Depot* resta en service jusqu'en 1959. L'ancien hangar est devenu l'aéroport de Dorval, aujourd'hui l'aéroport Pierre-Elliott-Trudeau. » Éric Doyon, 20/04/2016, <https://www.affairesdegars.com/page/article/4156057790/10-bases-militaires-abandonnees-du-quebec-que-vous-connaissiez-peut-etre-sans-le-savoir.html#:~:text=Construit%20en%201940%2C%20et%20a%20C3%A9roport,fut%20ferm%C3%A9%20en%20a%C3%BBt%20194>

¹³ www.veterans.gc.ca/eng/remembrance/history/second-world-war/british-commonwealth-air-training-plan; Hatch, 1983, p. 52.

¹⁴ « En octobre 1942, le Canada accorda au Département américain de la Guerre la permission [d'] établir un aéroport militaire » à Longue-Pointe-de-Mingan. L'histoire de l'aviation Nord-Côtière en 11 chapitres, Claudette Villeneuve, Société historique du Golfe, shcn.ca/nos-activites/histoire-de-laviation-a-laerogare-de-sept-iles. Le hangar, est l'un des vestiges de l'armée américaine encore debout, www.longuepointedemingan.ca/a-decouvrir/vestiges-de-larmee-americaine.

¹⁵ « Le projet correspondait au rechargement de la piste de l'aéroport de Tête-à-la-Baleine impliquant l'exploitation d'une sablière et d'une carrière situées au sud-ouest du village de Tête-à-la-Baleine. L'inventaire a porté sur quatre secteurs, localisés à l'est de la route de l'aéroport. » L'intervention n'a pas permis de découvrir de nouveaux sites archéologiques (Patrimoine Experts, 2004, pp. 8-9).

¹⁶ « Les résultats de l'inventaire réalisé en 1993 ont mené à la découverte de deux sites paléohistoriques. Le site EbCh-7 découvert sur l'emplacement du futur héliport de Kégaska avait été entièrement détruit lors de travaux visant à en niveler la surface du sol. Le site EaCj-1 ne semble pas avoir subi de perturbations d'ordre naturel ou anthropique. Toutefois, il est estimé que de nouveaux sondages sur le site en question n'apporteraient que très peu d'informations additionnelles ou complémentaires » (Hébert, 1993). L'inventaire réalisé par Chapdelaine et Chalifoux en 1994 a porté principalement sur « le tracé de la route 138 dans la région de Kégaska, ce qui correspond au chemin de l'aéroport à l'est du village et au chemin d'hiver à l'ouest du village. » Une prospection du site paléohistorique le site EbCh-9 a été réalisée. Quoique le site soit perturbé, il « indique une présence qui peut devenir significative dans un contexte local, mais aucune recommandation n'est formulée pour la protection de ce site » (Chapdelaine et Chalifoux, 1994, p. 65).

¹⁷ L'aéroport est localisé en bordure ouest de la route 138, à quelque 7 km au nord du village. L'inventaire réalisé en 1998 à l'emplacement du futur héliport en 1998 (Hébert et Roy, 1998), sur les bancs d'emprunt 098-113 et 114, ont mené à la découverte de deux sites paléohistoriques (EeBr-11 et EeBr-12). Les projets de construction du chemin d'accès au nouvel aéroport et de la piste en 2003 n'ont pas permis de découvrir de nouveaux sites archéologiques (Patrimoine Experts, 2003). Une inspection visuelle du banc d'emprunt à proximité de l'ancien aéroport en 2008 a mené à la découverte d'un site à proximité (EfBr-5). Le banc d'emprunt, qui mesure environ 20 m X 20 m, n'a pas livré de vestige culturel. Cependant, l'inspection de l'ensemble du secteur, comprenant l'ancienne piste d'atterrissage, le chemin d'accès et deux cimetières, a révélé la présence d'éclats de pierre taillée. Il est possible que des portions intactes de ce site soient présentes dans la section boisée localisée immédiatement à l'est de l'ancien aéroport (Pintal, 2008a).

¹⁸ L'emprise de l'infrastructure aéroportuaire a été expertisée par Patrimoine Experts en 2000. L'emprise de la route de desserte expertisée par Pintal en 2008b se veut un prolongement vers l'ouest de la route actuelle qui relie le village de La Romaine et la réserve d'Unamen Shipu à l'aéroport. Un repérage a également été fait à l'extérieur de l'emprise, au sud de la route qui longe la piste d'atterrissage. Aucun site n'a été trouvé.

¹⁹ Inventaire archéologique de l'aire d'étude du village de Quaqaq, Nouveau-Québec. Réfection des infrastructures aéroportuaires, Institut culturel Avataq, 1988 et 1990. « L'inventaire a permis de répertorier un total de 44 sites archéologiques en plus de permettre la cartographie de 4 sites déjà connus. Sites n'ont pu être attribués à aucune période en particulier. Tous ces sites correspondent à des lieux d'habitation caractérisés par plusieurs types d'habitation. » (Institut culturel Avataq 1990).

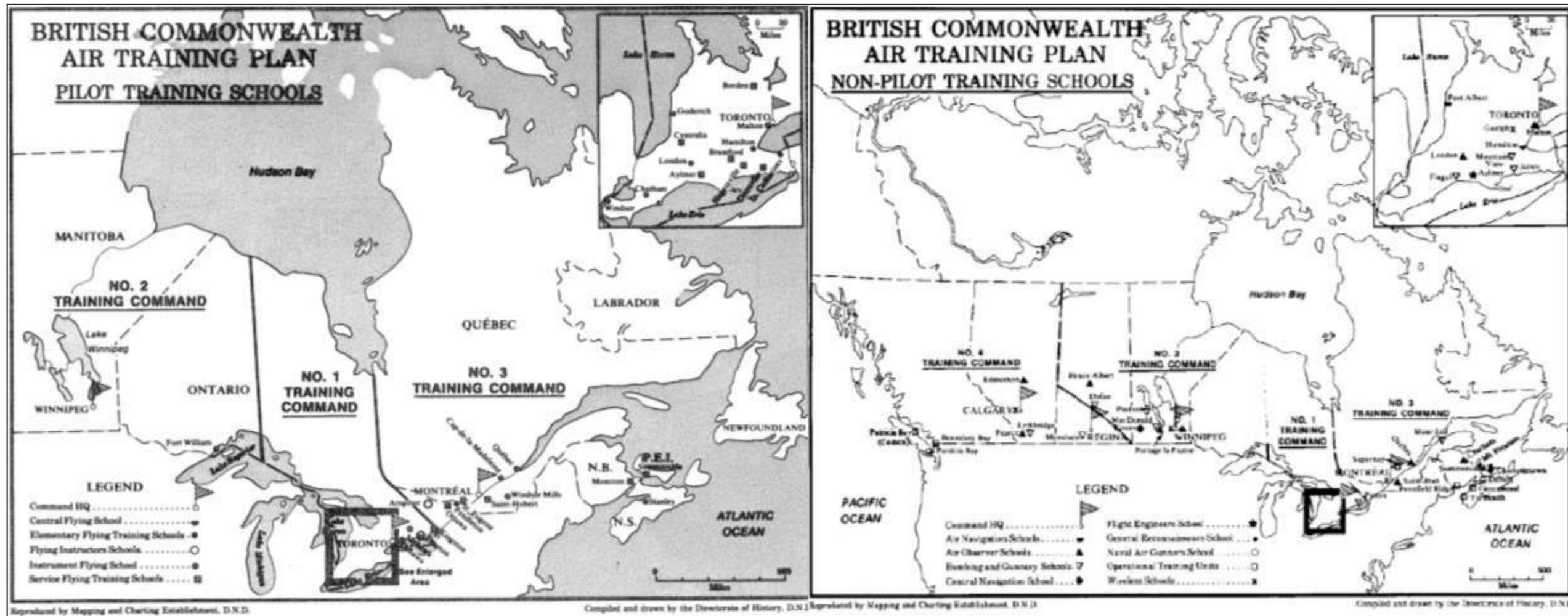


Figure 9 : Carte des écoles d'entraînement au Québec datant de la Deuxième Guerre mondiale. Source : Tiré de Hatch, 1983, pp. 121 et 170)

Kangiqsujaq²⁰, Akulivik²¹, Inukjuak²² et d'Aupaluk²³. Ces expertises ont été réalisées dans le cadre d'un projet de réfection des infrastructures aéroportuaires nordiques comprenant la réalisation d'études de potentiel archéologique dans onze localités du Nouveau-Québec (Nunavik), puis des inventaires archéologiques de ces mêmes localités. Les expertises ont permis l'enregistrement d'un grand nombre de sites archéologiques situés dans l'emprise des futures installations aéroportuaires²⁴. **Aucune** des interventions citées plus haut ne traite toutefois des infrastructures aéroportuaires.

Par ailleurs, la sous-discipline d'archéologie aéronautique²⁵, qui a commencé à être reconnue au début des années 1980, a engendré de nombreuses recherches sur des sites

²⁰ Inventaire archéologique de l'aire d'étude du village de Kangiqsujaq, Nouveau-Québec, réfection des infrastructures aéroportuaires, Institut culturel Avataq, 1988. « L'inventaire a permis de répertorier 10 sites archéologiques dont 4 sites préhistoriques, un site ayant connu des occupations préhistoriques et historique et 5 sites ayant connu des occupations néoesquimaudes historiques. De plus, le site JjFa-1, déjà répertorié (Barré 1970) a été inventorié. Ce site semble avoir connu des occupations dorsétienne, néoesquimaude préhistorique et néoesquimaude historique. Les 4 sites préhistoriques présentent des évidences de la culture dorsétienne et le site à composantes multiples révèle des indices d'une occupation dorsétienne ainsi que d'une occupation néoesquimaude historique. Ces sites correspondent à des lieux d'habitation caractérisés par la présence de nombreux cercles de tente et de plusieurs aménagements particuliers. De plus, plusieurs habitations semi-souterraines ont été enregistrées sur le site JjFa-1. » (Institut culturel Avataq, 1988, p. ix)

²¹ Inventaire archéologique de l'aire d'étude du village d'Akulivik, Nouveau-Québec: réfection des infrastructures aéroportuaires, Institut culturel Avataq, 1989. « L'inventaire a permis de répertorier un total de quarante-huit (48) sites archéologiques. De ces sites, deux (2) appartiennent à la culture prédorsétienne, trois (3) contiennent des évidences d'occupation dorsétienne. Des quarante-trois (43) sites néoesquimaux inventoriés, un (1) est d'origine préhistorique, quarante-deux (42) sont d'origine historique. De ces sites, deux (2) sont jumelés à une occupation dorsétienne. La majorité de ces sites correspondent à des lieux d'habitation caractérisés par plusieurs cercles de tente. » (Institut culturel Avataq, 1989, p. xi)

²² Inventaire archéologique de l'aire d'étude du village d'Inukjuak, Nouveau-Québec. Réfection des infrastructures aéroportuaires, Jean-Claude Moquin, 1986. « L'inventaire a permis de répertorier 24 sites archéologiques. De ces sites, 10 appartiennent à la culture dorsétienne, 1 à la culture prédorsétienne et 1 à ces 2 cultures. Un autre site est d'appartenance paléoesquimaude indéterminée. Des 10 sites néoesquimaux inventoriés, 2 sont d'origine préhistorique, 5 sont d'origine historique tandis que 3 autres sont liés aux occupations néoesquimaudes indéterminées. L'appartenance culturelle d'un site reste à déterminer. À quelques exceptions près, ces sites correspondent à des lieux d'habitations caractérisés par plusieurs cercles de tente. Les exceptions incluent le site prédorsétien, caractérisé par des structures d'habitation semi-souterraines et quelques autres sites composés d'aménagements particuliers de diverses fonctions » (Moquin, 1986, p. xi) ; Analyse des sites IcGm-2,3 et 4, Inukjuak, Nunavik. Projet de réfection des infrastructures aéroportuaires nordiques, Institut culturel Avataq, 1993. « Les trois sites archéologiques analysés représentent trois périodes distinctes de l'occupation humaine du Nunavik. Le site IcGm-2 a été principalement occupé à la période historique, mais contient aussi quelques traces d'une occupation antérieure remontant à la période dorsétienne. [...] Le site IcGm-3 a été occupé par des groupes appartenant à la culture thuléenne, soit entre le 12^e siècle de notre ère et le début de la période de contact. IcGm-3 est un des rares sites thuléens à avoir fait l'objet d'une fouille archéologique sur le territoire du Nunavik. [...] L'aire A du site IcGm-4 appartient à la phase moyenne de la période dorsétienne. Cette portion du site comprend une structure de tente et un aménagement axial, alors que sept structures d'habitation non fouillées ont été observées dans les aires B, C et D du même site. Ces aires n'étant pas menacées de destruction n'ont pas été intégrées au projet de sauvetage. » (Institut culturel Avataq, 1993, p. vii)

²³ Inventaire archéologique de l'aire d'étude du village d'Aupaluk Nouveau-Québec Réfection des infrastructures aéroportuaires, Institut culturel Avataq, 1989. « L'inventaire a permis de répertorier 44 sites archéologiques, (dont deux ont été enregistrés en 1985) tous de la période néoesquimaude historique, à l'exception des deux sites inventoriés en 1985 qui sont d'origine paléoesquimaude. [...] Toutefois, aucun des sites inventoriés n'est directement menacé par les travaux de construction aéroportuaire. » (Institut culturel Avataq, 1989, p. xii).

²⁴ La liste de ces études est disponible dans le catalogue CUBIQ.

²⁵ « Aviation archaeology » est une division de « conflict archaeology », consacrée à l'archéologie de champs de bataille, de zones de guerre et de sites ayant connu des actions militaires, des émeutes ou des manifestations.

d'aviation, la majorité impliquant des lieux militaires²⁶. Mentionnons, à cet égard les interventions de Daly (2015) sur des sites à proximité de l'aéroport militaire de Gander (Terre-Neuve)²⁷. À la différence des travaux archéologiques réalisés sur le site de Saint-Honoré, les recherches de Daly se sont concentrées sur des lieux d'écrasement d'aéronefs, plutôt que sur les infrastructures aéroportuaires.

4.1. Les interventions archéologiques antérieures

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

4.1.1 Sites paléohistoriques en périphérie de la zone d'étude

Quelques lieux permettent, néanmoins, d'avoir une idée de ce que fut l'occupation humaine du Haut-Saguenay au cours de la paléohistoire et de l'histoire ancienne²⁸ (tableau 1).

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

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

En ce qui a trait aux occupations anciennes, au moins deux sites archéologiques, l'un à l'ouest, l'autre au sud, ont révélé des vestiges associés à la période de l'Archaïque. Le site DdEt-2, situé dans les limites actuelles de la municipalité de Saint-Amboise, à environ 20 km à l'ouest de la zone d'étude, fut découvert par Robert Simard en 1973 (figure 10).

²⁶ Aviation Archaeology, aviationcultures.org/aviation-archaeology/.

²⁷ Daly, 2015, research.library.mun.ca/8426/1/thesis.pdf.

²⁸ Langevin, 2020

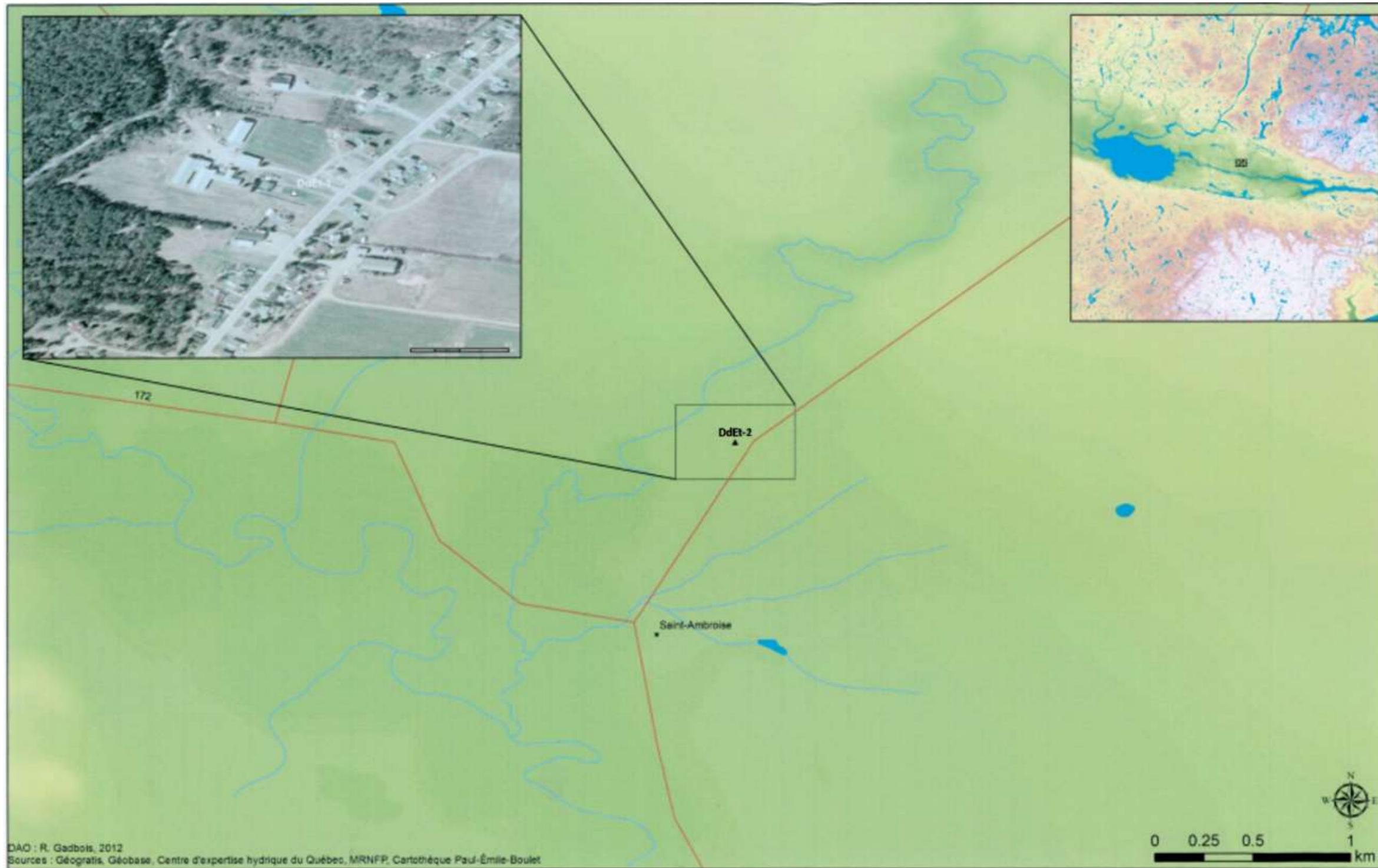


Figure 10 : Localisation générale du site DdEt-02. (Source : Subarctique et Laboratoire d'archéologie de l'UQAC [Langevin, Gadbois, Matson, 2012])

Localisé au nord de la ville actuelle de Saint-Amboise, le site DdEt-2 se situe possiblement sur ce qui devait être un ancien bras de la rivière Shipshaw²⁹. Suite aux travaux d’inventaire tenu par Simard en 1973, une possible aire de combustion fut identifiée et quelques vestiges furent recueillis parmi lesquels une pointe de projectile et un outil bifacial (figure 11). Sur la base typologique des artefacts collectés et de l’altitude de la terrasse, le site archéologique pourrait présenter une occupation antérieure à 6000 avant aujourd’hui³⁰. En effet, la localisation, la typologie de la pointe et l’absence de cours d’eau à proximité pourraient suggérer une aussi grande ancienneté. Les faibles données recueillies à l’époque ne permettent toutefois aucune interprétation sur la nature de l’occupation en place et une inspection visuelle effectuée sur les lieux suggère que le site a depuis été totalement détruit³¹.



Figure 11 : Pointe de projectile et outil bifacial recueillis du site DdEt-2, au nord de la ville actuelle de Saint-Amboise. (Source : Langevin et Plourde, 2017, *Paléo-Québec* #16, chapitre 5, p. 151-186)

²⁹ Subarctique et Laboratoire d'archéologie de l'UQAC [Langevin, Gadbois, Matson], 2012.

³⁰ Subarctique et Laboratoire d'archéologie de l'UQAC [Langevin, Gadbois, Matson], 2012.

³¹ Subarctique et Laboratoire d'archéologie de l'UQAC [Langevin, Gadbois, Matson], 2012.

Le site DcEs-1, mieux connu comme étant le Poste de Traite de Chicoutimi (figure 12), a lui aussi, sur une terrasse élevée, révélée quelques outils qui suggèrent une fréquentation archaïque de l'embouchure de la rivière Chicoutimi. Ces objets ont été découverts dans des lambeaux de niveau en place ayant miraculeusement échappé au décapage du site lors de la période historique³².

Au cours de la période dite du Sylvicole, quelques sites se trouvant en périphérie de la zone d'étude témoignent d'une fréquentation humaine. C'est le cas de deux sites archéologiques situés à environ neuf km au nord de la zone d'étude, qui ont récemment été mis au jour lors d'une étude d'avant-projet de la mise en place de la ligne 735 Kv Mécoua-Saguenay pour le compte d'Hydro-Québec³³. Situés au nord-ouest de la municipalité de Saint-Honoré, les sites DdEs-1 et DeEr-1, ont été découverts en 2018-2019 (figure 13), puis fouillés en 2019. Notons que ceux-ci se trouvent en bordure de nappes lacustres qui donnent accès à la rivière Valin.

³² Langevin, 2020.

³³ Arkéos, 2020.

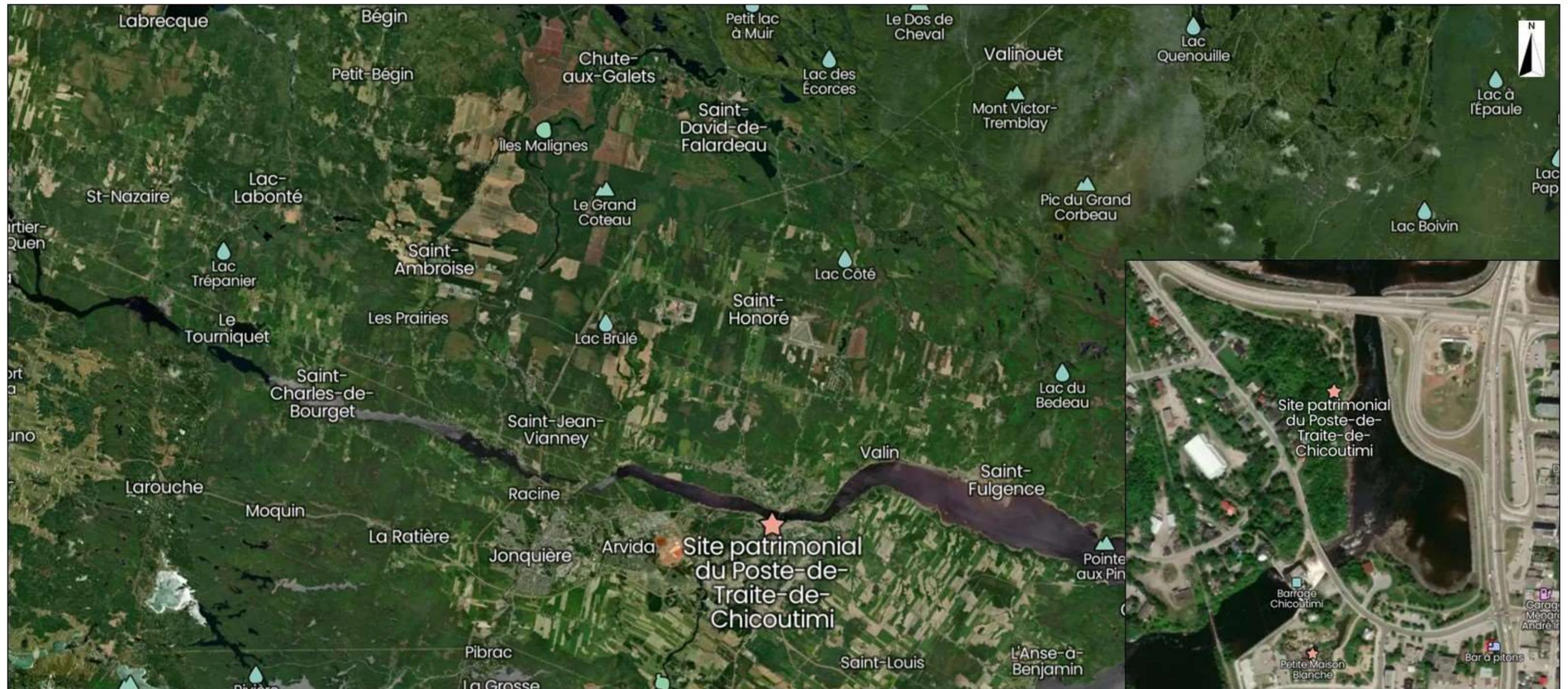


Figure 12 : Carte satellite indiquant l'emplacement du site du Poste de traite de Chicoutimi. (Source : mapcarta.com/fr/N3918739520/Carte)

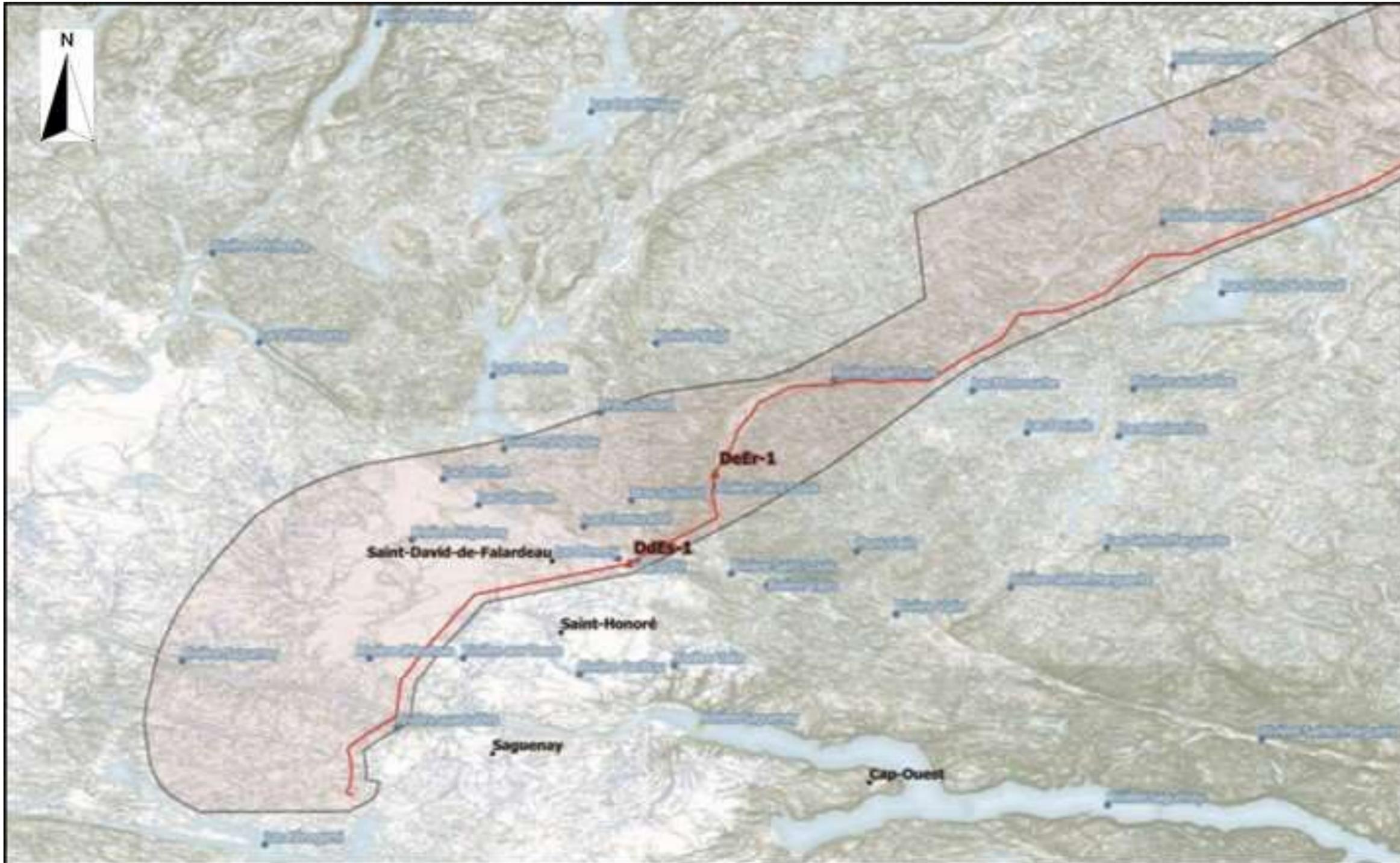


Figure 13 : Localisation des sites archéologiques DdEs-1 et DeEr-1. (Source : Arkéos 2020, p.66)

En ce qui concerne DdEs-1, un total de 18 m² fut fouillé lors de la saison d'été 2019. La découverte de trois aires de combustions a permis d'amasser plusieurs artefacts parmi lesquels se trouvaient 25 000 restes osseux, 2000 témoins lithiques et 15 tessons et grenailles de terre cuite³⁴. L'assemblage lithique se composait en grande majorité de calcédoine du Lac-Saint-Jean, incluant quelques morceaux de quartzite blanchâtre de la rivière Témiscamie. Selon les données recueillies lors de l'intervention, le site fut possiblement occupé pendant la saison automnale ou hivernale au Sylvicole supérieur entre la fin du XIV^e siècle et le début du XVI^e siècle de notre ère³⁵.

Quant au site DeEr-1, les vestiges recueillis lors de la campagne d'inventaire témoignent d'une occupation plus ancienne. Le site se situe en bordure de la rivière Saint-Louis. La réalisation de 4 sondages positifs a permis d'amasser plusieurs vestiges lithiques, dont des éclats de taille ainsi qu'une partie proximale de pointe de projectile en quartzite de la rivière Témiscamie³⁶. Bien que la nature de l'occupation ne puisse être précisée à ce stade, l'analyse C¹⁴ d'un charbon prélevé lors de l'inventaire témoigne de l'occupation du site au tout début du Sylvicole, voire à la fin de l'Archaïque³⁷.

Finalement, de nombreux vestiges du Sylvicole découverts sur le site du Poste de traite de Chicoutimi (DcEs-1) témoignent d'une série de fréquentations depuis le Sylvicole moyen jusqu'à la période du contact³⁸. Une thèse de doctorat récemment produite a en effet permis de déterminer que différentes Premières Nations ont passé sur ce lieu dans le cadre de leur passage vers le lac Saint-Jean ou vice versa. De nombreuses campagnes de fouilles effectuées depuis 1969 ont d'ailleurs livré des milliers de vestiges de nature autochtone, ou encore témoignant des échanges entre Premières Nations et Européens³⁹ (figure 14).

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

³⁴ Arkéos 2020, p.70.

³⁵ Communication personnelle Geneviève Gagné-Dumont 2020.

³⁶ Arkéos 2020, p. 126.

³⁷ Arkéos 2020, p.131.

³⁸ Langevin 2020

³⁹ Langevin 2015

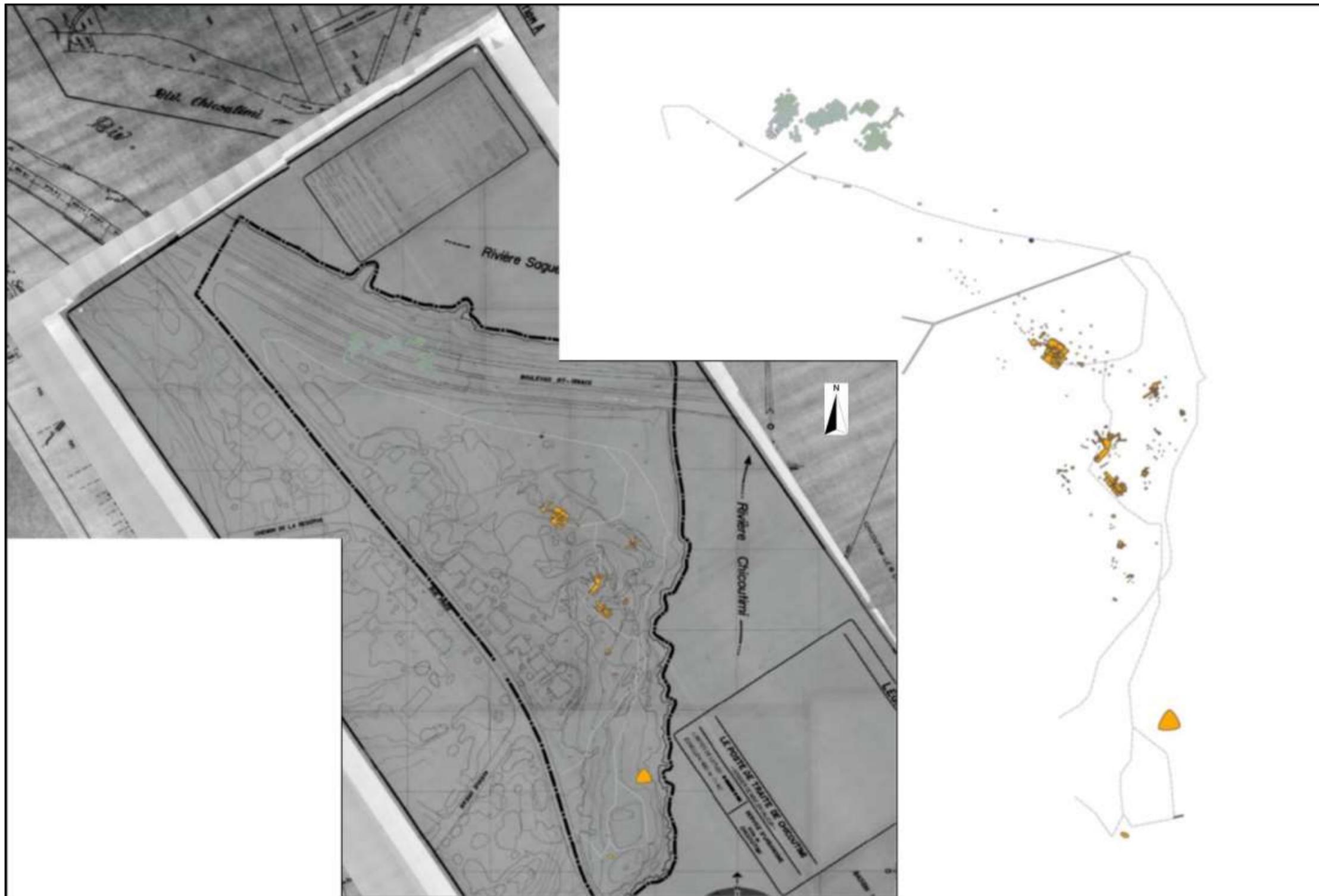


Figure 14 : Répartition des interventions archéologiques réalisées sur le site du poste de traite de Chicoutimi (DcEs-1) de 1969 à 2019. (Sources : Service d'urbanisme, Ville de Chicoutimi et Laboratoire d'archéologie de l'UQAC, 2020)

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

Le site archéologique le plus près de l'aéroport de Saint-Honoré (à un peu plus de 10 km) ayant un contexte historique est celui du Poste de traite de Chicoutimi (DcEs-1) sur la rive sud de la rivière Saguenay (voir figure 12). Établissement servant au commerce des fourrures de la fin du 17^e au milieu du 19^e siècle, le site a également hébergé l'une des principales missions du Domaine du roi. Il est considéré aujourd'hui comme le lieu de naissance de la ville de Chicoutimi. De 1843 à 1901, la compagnie Price-McLeod y a exploité une scierie, et de 1892 à 1930 la chapelle paroissiale Sacré-Cœur de Jésus a occupé le promontoire du secteur est. Les recherches archéologiques menées sur le site depuis 1969 ont mené à la découverte d'une dizaine de constructions et la récolte de plus de 50 000 artefacts associés à l'occupation historique du lieu (voir figure 14).

Finalement, il importe de souligner la présence des deux anges à la trompette, classés objet patrimonial, sur la façade de l'église Saint-Honoré. Ces œuvres ont été réalisées par le sculpteur Louis Jobin. L'église fut construite en 1916-1917 selon les plans de l'architecte Alfred Lamontagne⁴⁰ (figure 15).

⁴⁰ « Les anges à la trompette constituent un témoin important de la statuaire religieuse du début du XX^e siècle et un exemple représentatif de la production de Jobin. » Source : Répertoire du patrimoine culturel du Québec (2014).



Figure 15 : Façade de l'Église de Saint-Honoré arborant les deux anges à la trompette avec détail de l'une des sculptures. (Source :*Répertoire du patrimoine culturel du Québec, 2013., ministère de la Culture et des Communications, 82.031.8A [22]*)

5. Contexte géographique et environnemental

5.1 Évolution géomorphologique et environnementale

Lors de son optimum au Wisconsinien supérieur, vers 18000 ans BP, l'Inlandsis laurentidien était constitué de trois grands dômes coalescents lesquels occupaient l'ensemble du Québec ainsi qu'une partie du Canada et des États-Unis [...]»⁴¹. À cette période, une épaisseur de glace pouvant atteindre localement plus de 3 km recouvrait le Québec et seuls quelques sommets émergeaient de l'inlandsis pour former des nunataks⁴². Au cours de son passage, cette immense masse de glace a façonné le substrat rocheux du Bouclier canadien puis mis en place des formes d'érosion et d'accumulation nous permettant de déterminer les différentes phases d'écoulement glaciaire qui ont prévalu lors de la dernière glaciation. Ces vestiges de la glaciation ont permis [...] de conceptualiser de grands modèles d'englaciation et de déglaciation à l'échelle continentale⁴³.

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

Ainsi, il y a environ 10 000 ans, un bras de mer a envahi la vallée du Saguenay et la région du lac Saint-Jean lorsqu'un front de glace a migré vers le nord. C'est ce qui a formé le golfe de Laflamme, qui a existé pendant 2000 ans, jusqu'à 8000 ans avant aujourd'hui⁴⁴.

Au maximum de l'envahissement marin des basses terres du Saguenay – Lac-Saint-Jean, la mer de Laflamme se divisait en un sous-bassin « Est » et un sous-bassin « Ouest » correspondant respectivement aux basses terres du Haut-Saguenay entre les seuils du Cap Éternité et de Kénogami, et à celles du Lac-Saint-Jean à l'ouest du seuil de Kénogami. Ces deux bassins étaient reliés entre eux et avec la mer de Goldthwait essentiellement par des « détroits » profonds qui traversaient ces deux seuils et qui sont maintenant occupés par la rivière Saguenay et le fjord du Saguenay⁴⁵.

Trois millénaires plus tard, les glaces ne couvraient plus que 70 000 km² de l'Ungava, alors qu'une hausse de température de 1 à 2 degrés de plus lors de la saison estivale se fit remarquer comparativement à aujourd'hui. Le pin blanc et la pruche avaient envahi la faune du Québec méridionale tout comme ce fut le cas dans les provinces de l'est⁴⁶. On

⁴¹ « À son extension maximale, vers 18 ka 14C BP (21,4 cal ka), l'Inlandsis laurentidien s'étendait jusqu'aux limites de l'état Wisconsin aux États-Unis » Dyke et Prest, 1987 dans Leduc, 2016, p. 140.

⁴² Occhiotti et al, 2011. Des nunataks sont des « montagnes ou pitons rocheux s'élevant au-dessus de la glace des inlandsis, des champs de glace ou des calottes glaciaires. » <https://fr.wikipedia.org/wiki/Nunatak>

⁴³ Andrews, 1978 ; Dyke et Prest, 1987 ; Dyke, 2003 ; Dyke, 2004.

⁴⁴ <https://ici.radio-canada.ca/nouvelle/753570/mer-goldthwait-mer-champlain-glaciation-fleuve-saint-laurent>

⁴⁵ Roy, et al, 2011, 2.1.

⁴⁶ Richard et Grondin, 2009, p.7.

dénombrerait également beaucoup plus de bouleau blanc dans les pessières et les sapinières mésiques qu'aujourd'hui⁴⁷.

La période de 6000 ans AA à 4000 ans AA fut marquée également par la transgression laurentienne⁴⁸. Bernatchez (2003)⁴⁹ considère que cette transgression marine s'est produite en deux phases, soit lente dans un premier temps, mais qui s'est accentuée considérablement jusqu'à 4300 ans AA⁵⁰. S'effectuant sur deux millénaires, elle va atteindre à son maximum une amplitude verticale de 12 m et continue encore aujourd'hui sa régression⁵¹.

C'est également autour de 4000 ans que les terres du Québec furent complètement libérées des glaciers même si certaines zones côtières du nord demeurent submergées, car elles sont encore assujetties au relèvement isostatique. La diminution de certaines espèces comme le noyer cendré, le tilleul d'Amérique et des caryers dans les érablières méridionales démontre un refroidissement du climat qui s'est étendu à toute l'Amérique du Nord. On note également une hausse du bouleau jaune même si le pin blanc est demeuré important⁵².

Pendant le refroidissement du Petit Âge Glaciaire qui s'est produit au courant des deux derniers millénaires, on remarque un accroissement de l'épinette rouge⁵³. La présence du bouleau jaune demeure, mais il y a une diminution de l'érable et du hêtre⁵⁴. Néanmoins, ce dernier va s'accroître avec la hausse de la température, mais moins rapidement que l'érable à sucre. De ce fait, il semble que la recrudescence du hêtre dans les érablières à sucre aujourd'hui démontre un retour à la normale des températures⁵⁵. Cela refléterait principalement le réchauffement qui a suivi le Petit Âge Glaciaire (après 1850), notamment le réchauffement hivernal⁵⁶.

5.2 Région hydrographique

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

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

⁴⁷ Richard et Grondin, op cit. p.6.

⁴⁸ Ibrahim, 2011, p.22. La transgression marine est une avancée lente et relative de la mer due à une remontée du niveau marin, pouvant être combinée à une érosion du rivage ou un affaissement tectonique.
<https://www.larousse.fr/dictionnaires/francais/transgression/79136>

⁴⁹ Bernatchez, 2003.

⁵⁰ Op cit, Bernatchez, p, 211.

⁵¹ Op cit, Ibrahim, p. 22.

⁵² Richard et Grondin, p.7

⁵³ Richard et Grondin, p.8

⁵⁴ Richard et Grondin, p.8

⁵⁵ Richard et Grondin, p.8

⁵⁶ Richard et Grondin, p.8

*onze très grands plans d'eau, dont le lac Saint-Jean et les réservoirs Manicouagan et Pipmuacan*⁵⁷.

Les principaux affluents de la rivière Saguenay, du côté nord, dans la région de Saint-Honoré, sont les rivières Shipshaw, à l'ouest, et Valin, à l'est (figure 16). Parmi les rivières secondaires, la rivière Caribou, à l'ouest de l'aéroport, est à souligner (figure 17).

*La rivière Shipshaw prend sa source au barrage du lac Pamouscachiou lequel est intégré au réservoir Pipmuacan, dans le territoire non organisé du Mont-Valin, au sein de la municipalité régionale de comté du Fjord-du-Saguenay. [La rivière coule] dans le territoire non organisé de Mont-Valin, dans Saint-David-de-Falardeau, dans Saint-Honoré et dans la ville de Saguenay et [...] se déverse sur la rive Nord de la rivière Saguenay au niveau du village de Saint-Jean-Vianney*⁵⁸.

À la rencontre de la rivière Shipshaw, la rivière Saguenay se divise en deux bras. « Sur le cours d'eau nord, on retrouve la centrale hydroélectrique de Shipshaw et, du côté sud, la centrale de Chute-à-Caron. Entre Chicoutimi et Jonquière, les deux déversoirs des barrages se rejoignent pour former »⁵⁹ la portion navigable du Saguenay. À l'est de Saint-Honoré, la rivière Valin tire sa source des Monts Valin et se déverse sur la rive nord de la rivière Saguenay dans la municipalité de Saint-Fulgence⁶⁰.

La rivière Caribou, quant à elle, prend sa source à l'embouchure d'un très petit lac situé à 1,0 km au sud-est du lac Grenon. La rivière coule à l'ouest du village de Saint-Honoré et se déverse dans la rivière Saguenay, en face de la pointe à l'Îlet⁶¹.

Deux plans d'eau, le lac Docteur et le lac Joly, se profilent respectivement à 1,3 et 1,5 km à l'est de l'aéroport de Saint-Honoré (figures 17 et 18).

Parmi les nombreux ruisseaux qui sillonnent le territoire environnant l'aéroport de Saint-Honoré, le ruisseau de l'Aqueduc se profile du nord au sud dans la partie sud-ouest du site de l'aéroport⁶² (figure 17). Ce secteur du ruisseau fut désigné secteur 5. Situé en bordure d'une terrasse de la mer de Laflamme dans une zone non perturbée, il y réside une faible probabilité d'y découvrir des vestiges de la paléohistoire (figure 19).

⁵⁷ Li, et al, 2019, p.9.

⁵⁸ https://fr.wikipedia.org/wiki/Rivi%C3%A8re_Shipshaw#:~:text=La%20rivi%C3%A8re%20Shipshaw%20prend%20sa,du%20Fjord%2Ddu%2DSaguenay

⁵⁹ https://fr.wikipedia.org/wiki/Rivi%C3%A8re_Saguenay#:~:text=Sur%20le%20cours%20d'eau.il%20est%20le%20mieux%20connu

⁶⁰ [https://fr.wikipedia.org/wiki/Rivi%C3%A8re_Caribou_\(rivi%C3%A8re_Saguenay\)#:~:text=Cette%20source%20est%20situ%C3%A9e%20du,5%2C8%20km%20%C3%A0%20I](https://fr.wikipedia.org/wiki/Rivi%C3%A8re_Caribou_(rivi%C3%A8re_Saguenay)#:~:text=Cette%20source%20est%20situ%C3%A9e%20du,5%2C8%20km%20%C3%A0%20I)

⁶¹ [https://fr.wikipedia.org/wiki/Rivi%C3%A8re_Caribou_\(rivi%C3%A8re_Saguenay\)#:~:text=Cette%20source%20est%20situ%C3%A9e%20du,5%2C8%20km%20%C3%A0%20I](https://fr.wikipedia.org/wiki/Rivi%C3%A8re_Caribou_(rivi%C3%A8re_Saguenay)#:~:text=Cette%20source%20est%20situ%C3%A9e%20du,5%2C8%20km%20%C3%A0%20I)

⁶² La source du ruisseau n'est pas connue, mais il pourrait être une résurgence de l'aquifère présent sous le territoire de l'aéroport.



Figure 16 : Les rivières Shipshaw et Valin par rapport au site de l'aéroport de Saint-Honoré. (Source : ygo.portailcartographique.gouv.qc.ca/mobile)

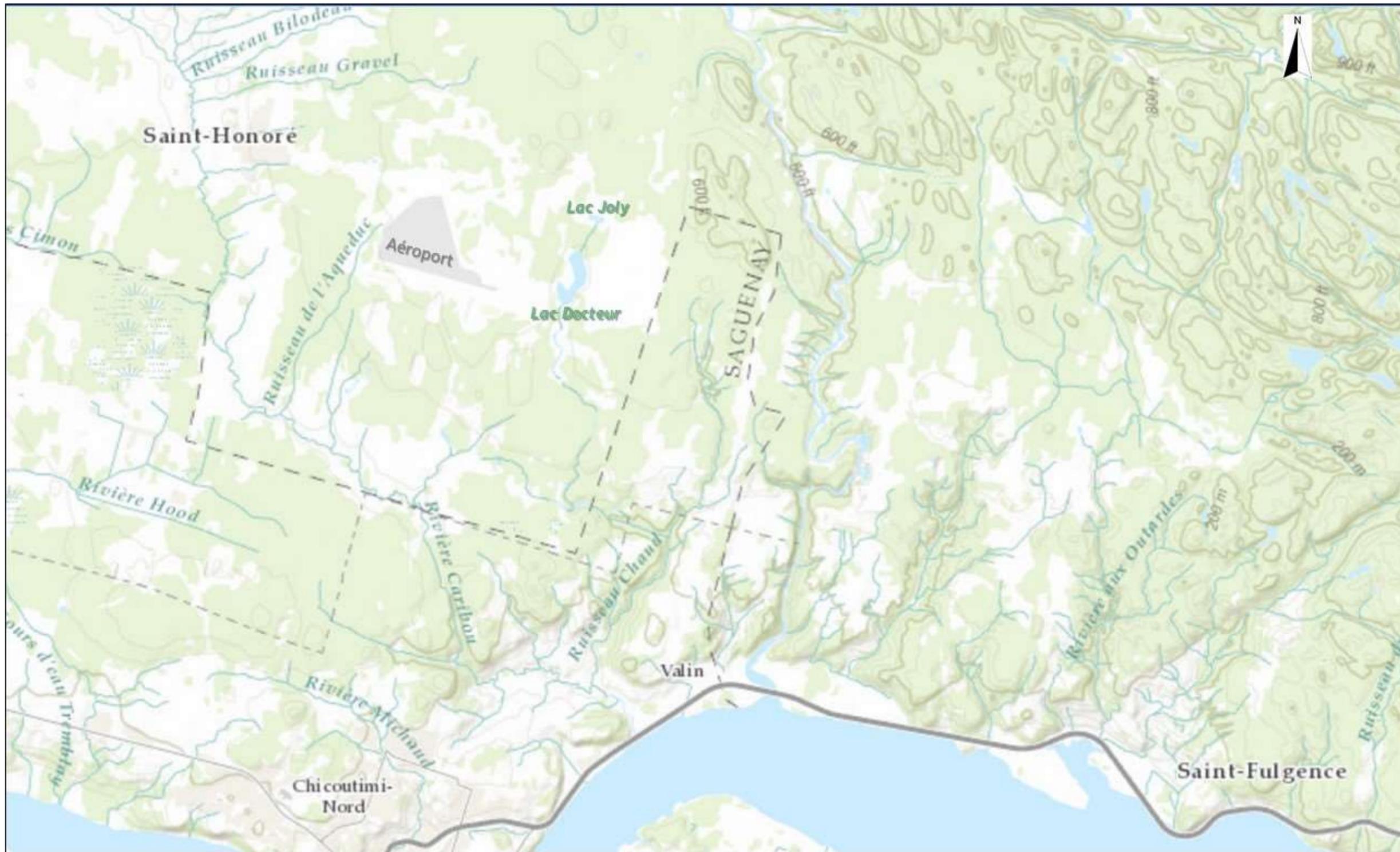


Figure 17 : Cours d'eau à proximité de l'aéroport de Chicoutimi/Saint-Honoré, incluant la rivière Caribou et le ruisseau de l'Aqueduc. Les lacs Docteur et Joly sont visibles à l'est de l'aéroport. (Source : <https://www.edms-sgdot.nrcan-rncan.gc.ca>)

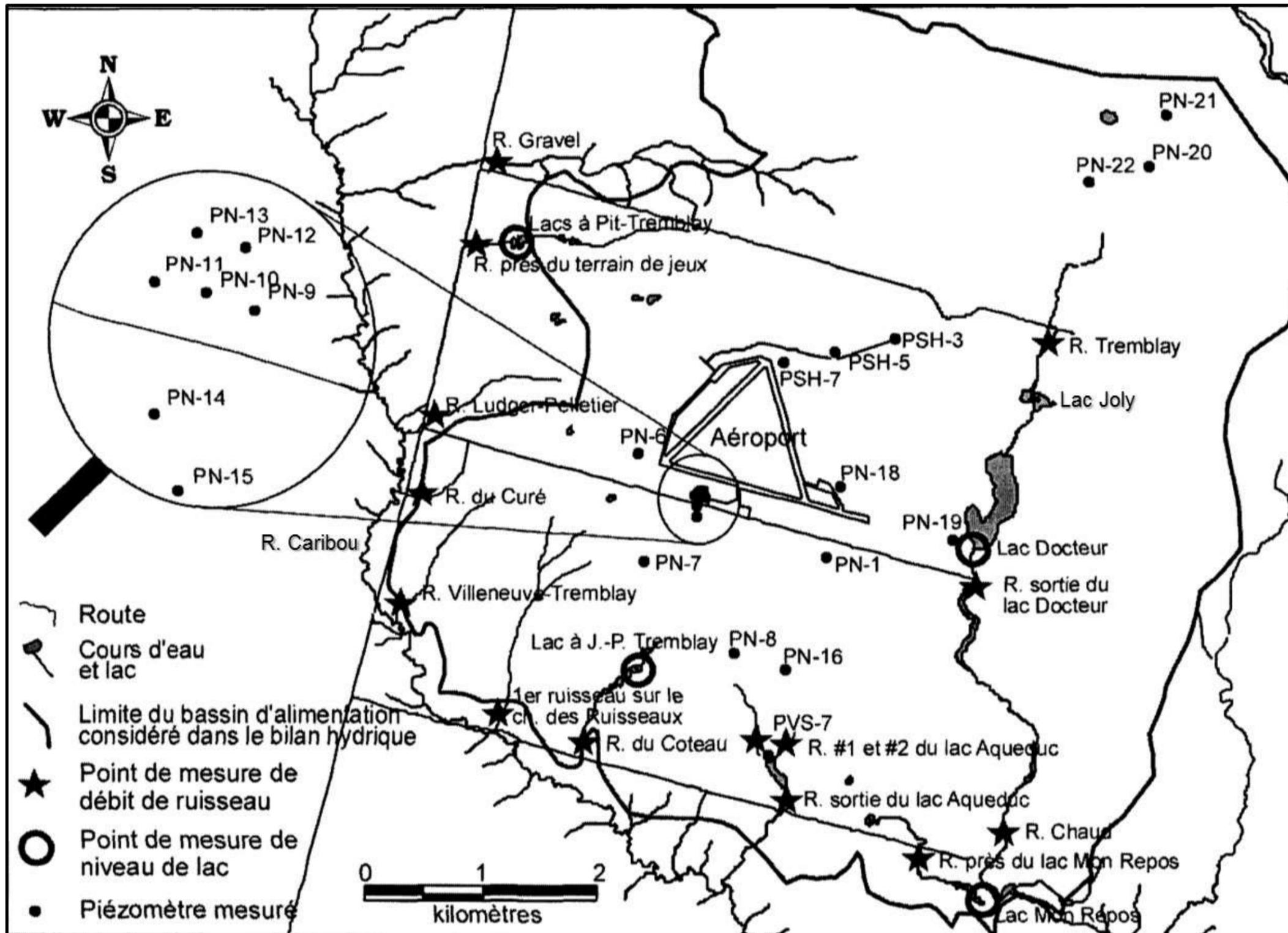


Figure 18 : Plan de l'aquifère de Saint-Honoré et des cours d'eau à proximité de l'aéroport de Saint-Honoré. (Source : Tiré de Tremblay, 2005, figure 3.1, p. 44)

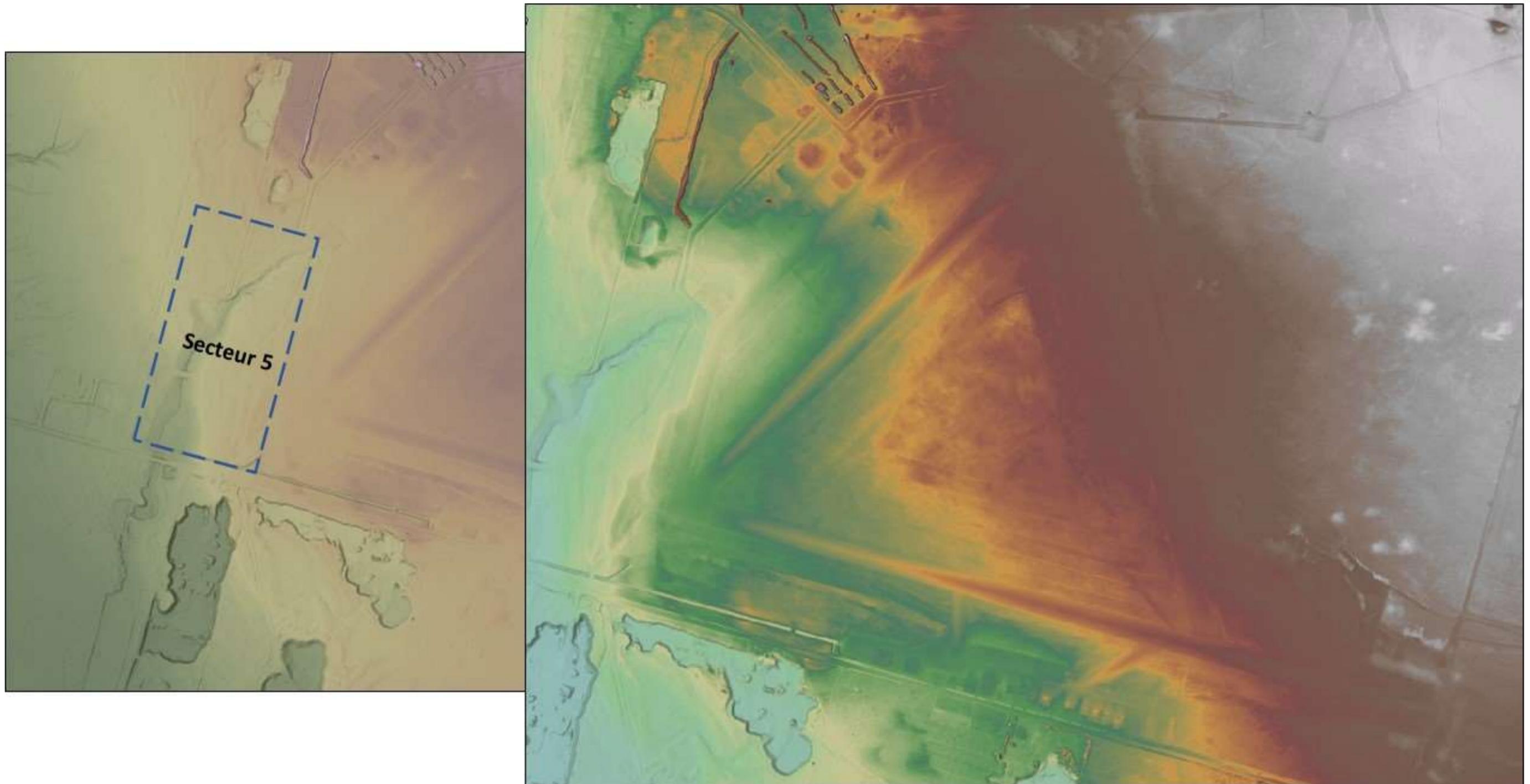


Figure 19 : LIDAR du site de l'aéroport, indiquant le relief du ruisseau de l'Aqueduc et la délimitation du secteur 5. (Source : geoboutique.mern.gouv.qc.ca)

5.3 Région géologique

5.3.1 Géologie générale

Saint-Honoré est localisé dans la province naturelle « *Les Laurentides centrales* », dans la région D02, intitulée la Plaine du Lac-Saint-Jean⁶³, et fait partie de la plate-forme du Saint-Laurent⁶⁴.

La province correspond aux racines d'une chaîne de montagnes mise en place il y a près d'un milliard d'années, lors de l'orogénèse de Grenville. Gneiss, anorthosite et granite dominant l'assise rocheuse. Une série de plateaux, souvent fortement disséqués en collines, se succèdent à partir du golfe du Saint-Laurent vers le nord et le nord-ouest. Leur surface sommitale passe rapidement de 400 à 700 mètres d'altitude sur une distance d'environ 150 kilomètres⁶⁵.

Un massif important, les monts Valin, composés d'une dizaine de sommets qui surplombent le Saguenay–Lac-Saint-Jean, couvre une superficie de 6 900 km². Son point culminant est le pic Dubuc du mont Valin qui culmine à 984 mètres. Ces montagnes marquent la limite septentrionale du graben du Saguenay⁶⁶. « Le socle rocheux affleure souvent en alternance avec des dépôts glaciaires minces sur les plateaux et les massifs. De grandes tourbières colonisent les sables deltaïques et littoraux à la sortie des reliefs, alors que des argiles marines comblent une grande partie de la cuvette du lac Saint-Jean » où l'on retrouve un territoire de faible relief à des altitudes inférieures à 100 mètres⁶⁷.

Des schistes bitumineux de couleur gris-foncé ou noir recouvrent occasionnellement les calcaires de la région de Chicoutimi, notamment à Châte-aux-Galets et dans les rangs VII et VIII de Saint-Honoré. L'épaisseur de cette formation ne dépasse guère 25 pieds dans les cantons Simard et Falardeau. La base de l'Utica le long de la rivière Shipshaw à Châte-aux-Galets se situe à une altitude de 550 pieds. Ceci pourrait expliquer en partie la présence de fragments de schistes dans les dépôts sableux d'où sont issues les séries de sols de la caténa Valin et du complexe de la série Saguenay⁶⁸.

5.3.2 Les dépôts meubles

La partie nord du Saguenay, de Saint-Ambroise à Sainte-Rose du Nord, présente un faciès fort variable. D'abord la tectonique est différente de celle de la partie sud: en bordure du Saguenay les abrupts rocheux sont parfois

⁶³ http://www.environnement.gouv.qc.ca/biodiversite/aires_protegees/provinces/conclusion.htm

⁶⁴ https://sigeom.mines.gouv.qc.ca/signet/classes/I1108_afchCarteIntr

⁶⁵ Li, et al, 2019, p. 9.

⁶⁶ https://fr.wikipedia.org/wiki/Monts_Valin#:~:text=Compos%C3%A9%20d'une%20dizaine%20de,parc%20national%20des%20Monts%2DValin

⁶⁷ Li, et al, 2019, p. 9.

⁶⁸ Raymond, 1971, pp. 15-16.

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

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

Dans « l'enclave » de Saint-Honoré, des dépôts organiques d'importance relative occupent une superficie appréciable de Saint-Honoré et de Chicoutimi-Nord. Ces dépôts reposent soit sur argile calcaire, soit sur formation rocheuse calcaire (figure 36). À Saint-Ambroise et à Saint-Jean-Vianney les tourbières ou les terrains organiques reposent généralement sur sables. Le canton Bégin, au nord de Saint-Ambroise, offre un paysage irrégulier et difficile d'identification: limons et argiles lités, dépressions organiques petites et multiples, affleurements rocheux arrondis, bas, et parfois recouverts d'un mince manteau de dépôts glaciaires; bref, tout ce qui paraît être la limite supérieure de la submergence marine avec forte hésitation dans la sédimentation d'éléments très fins. Les sols des paroisses de Boileau et de Ferland sont surtout issus de tills podzolisés, mais contenant des fragments de roches calcareuses effervescentes⁶⁹.

Le portrait pédologique régional est présenté à la figure 21.

⁶⁹ Raymond, 1971, pp. 16-17.



Figure 20 : Profil d'un sol organique sur argile calcaire (Saint-Honoré). (Source : Raymond, 1971, planche X-A)

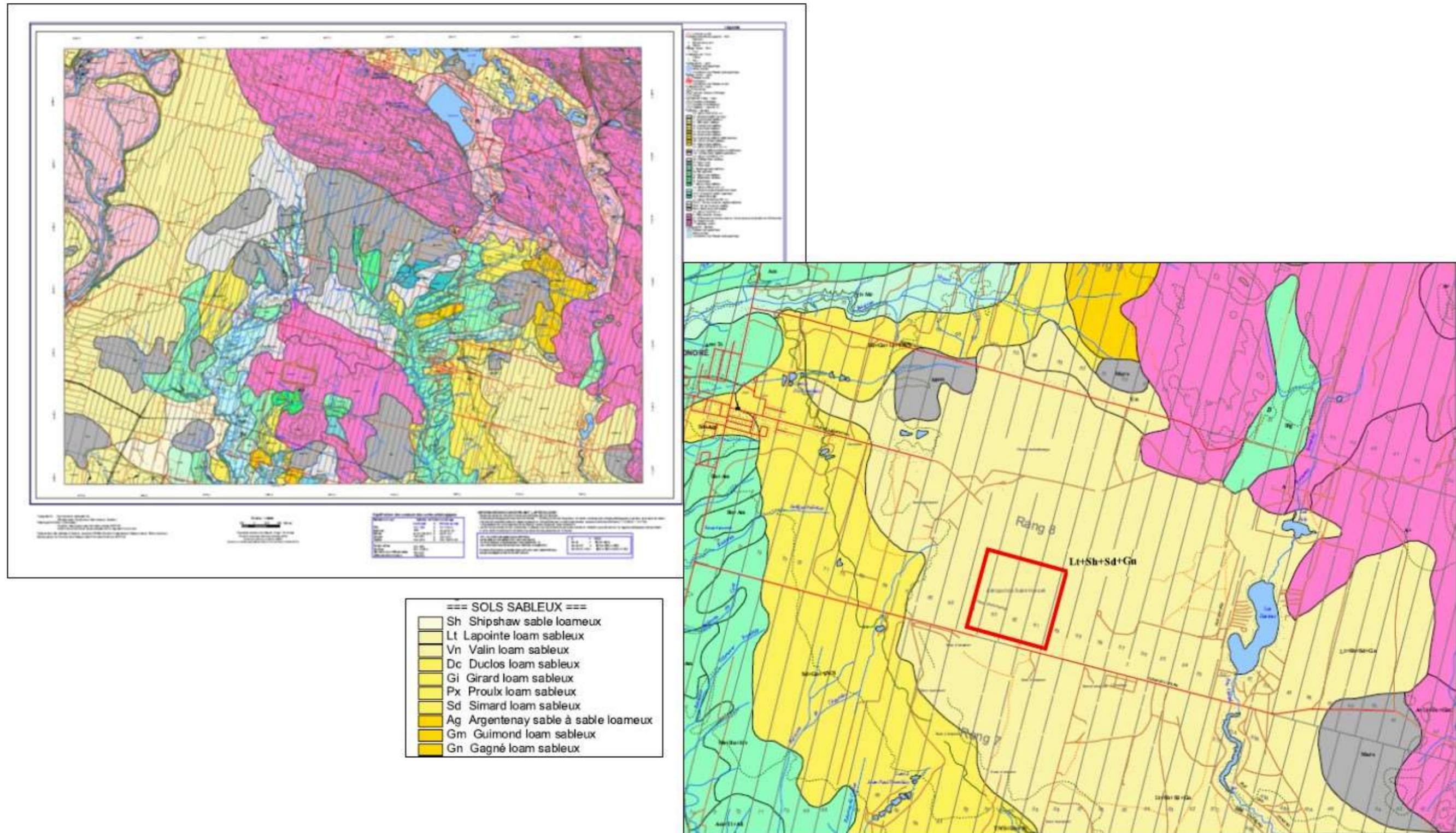


Figure 21 : Carte pédologique avec un encart du secteur de l'aéroport de Saint-Honoré (en rouge) où les sols meubles sont constitués de loams sableux. (Source : Institut de recherche et de développement en agroenvironnement, feuillet 22D11102)

5.4 Les écosystèmes

Le secteur de Saint-Honoré est situé dans la région écologique 4^e (Plaine du lac Saint-Jean et du Saguenay) et dans la province naturelle D (Laurentides centrales) selon le cadre écologique de référence du Québec (CERQ)⁷⁰.

5.4.1 La végétation

La région est :

[...] colonisé[e] par des forêts mélangées [...] composées de diverses espèces. Certaines, telles que le bouleau jaune, l'érable à sucre, le frêne noir, le hêtre à grandes feuilles, l'épinette rouge et le thuya, avoisinent la limite de leur aire de distribution. [...].

Les peuplements de pins gris dominant le paysage en raison, notamment, du relief peu accidenté, des dépôts de texture grossière et des feux répétés par le passé. Les coupes effectuées aujourd'hui dans les secteurs où il y a présence de peupliers favorisent toutefois l'expansion de ces derniers. Il en est de même des stations où le relief est plus accidenté. On assiste alors graduellement à une diminution du pin gris et à une augmentation des feuillus intolérants, surtout dans les secteurs où les sables sont plus fins. L'érable rouge occupe les milieux argileux, les buttes rocheuses de dépôt très mince et les coteaux où le dépôt est épais et le drainage, mésique. Les sapinières à bouleau jaune sont rares et sont surtout confinées aux limites de la région, là où le relief plus accidenté. Elles avoisinent ainsi le domaine bioclimatique de la sapinière à bouleau blanc. Les stations de drainage hydrique à proximité de lacs et de cours d'eau sont colonisées par la frênaie noire à sapin, parfois par la cédrière à sapin ou par l'ormiaie à frêne noire. Les cuvettes sont pour leur part habitées par les peuplements d'épinettes noires⁷¹.

Sur le plan floristique, la particularité régionale la plus connue est le bleuet, dont deux espèces se retrouvent en région : le *vaccinium angustifolium* et le *vaccinium myrtilloides*. « Le bleuet pousse un peu partout, mais plus facilement dans les zones soumises au défrichement et dans les brûlis »⁷².

5.4.2 La faune

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

⁷⁰ <https://www.environnement.gouv.qc.ca/biodiversite/cadre-ecologique/rapports/provinces-naturelles.pdf>, p. 9

⁷¹ Guide de reconnaissance des types écologiques, ministère des Ressources naturelles, de la Faune et des Parcs, 2003, p. 2.7.

⁷² Troestler, 2002, Encyclobec.

*au sud, le grand brochet au nord et la ouananiche dans le lac Saint-Jean
abondent dans les eaux de la province naturelle⁷³.*

⁷³ Li, et al, 2019, p.9.

6. Contexte ethnologique et archéologique

6.1 Synthèse du cadre paléohistorique et historique amérindien régional et local

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

Situé à une altitude de 132 m⁷⁴, mais loin à l'intérieur des terres par rapport à la rivière Sainte-Marguerite (>100 km), le territoire actuel de Saint-Honoré aurait théoriquement pu accueillir une de ces populations anciennes.

Rappelons en effet qu'autour de 9 600 ans AA, l'altitude maximale de la mer Laflamme atteint 170 m près de Bagotville et 190 m près du village de l'Ascension au lac Saint-Jean, son altitude maximale atteindra jusqu'à 216 m au nord du territoire suite au retrait à la phase finale du retrait de l'Inlandsis Laurentidien. Vers 8 500 ans AA, le front du glacier Inlandsis Laurentidien recouvrait toujours les terres à 45 km au nord-ouest du lac Saint-Jean⁷⁵. Le vaste territoire du Saguenay—Lac-Saint-Jean, en particulier toutes les terrasses sises à moins de 170-175 mètres d'altitude, était encore recouvert par les eaux de la mer de Laflamme⁷⁶. Ce n'est que plusieurs siècles plus tard, à la fin de la période de 8000 ans AA, que le seuil topographique de Kénogami de 100 m émergea⁷⁷ (figure 11). Hypothétiquement, déjà à cette époque, le territoire de Saint-Honoré aurait pu accueillir des populations. Selon Richard (1988), le territoire d'étude présentait le couvert végétal d'une forêt boréale offrant une bonne qualité de vie pour les chasseurs-cueilleurs-collecteurs avec une biomasse animale diversifiée et des ressources ligneuses en abondance. Toutefois, à ce jour, aucun indice archéologique ne témoigne d'une occupation sur cette ancienne terrasse de la mer Laflamme lors de l'histoire ancienne.

⁷⁴ <https://fr.db-city.com/Canada--Qu%C3%A9bec--Saguenay--Lac-Saint-Jean--Saint-Honor%C3%A9>

⁷⁵ Leduc 2016.

⁷⁶ Leduc 2016.

⁷⁷ Leduc 2016.

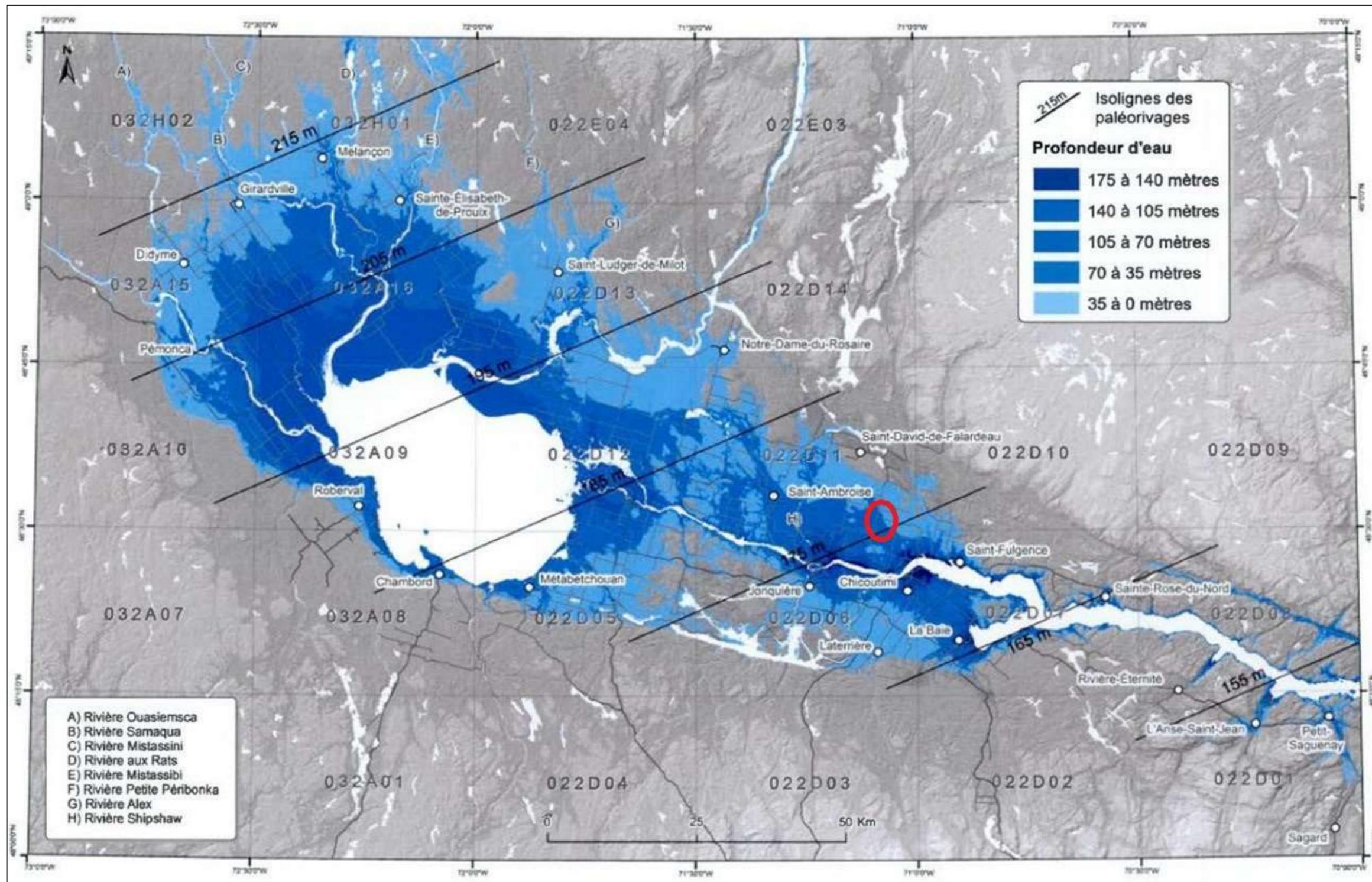


Figure 22 : Figure : Étendue maximale, profondeur et isobases des paléorivages de la mer de Laflamme dans la région du Saguenay–Lac-Saint-Jean avec la zone d'étude en rouge. (Sources : Carte et source tirées de Leduc, 2016, *Le quaternaire de la région du Saguenay Lac-Saint-Jean, Québec : cartographie, sédimentologie, modélisation de l'extension marine et paléogéographie*. Université de Montréal, p. 135)

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

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

Par ailleurs et encore plus importants, les travaux effectués au cours de l'été 2020 ont démontré que tout le secteur de l'aéroport a connu d'importantes perturbations qui, advenant le cas où le lieu aurait été fréquenté au cours de la paléohistoire, auraient entraîné la destruction de ce site.

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

6.2 Occupation eurocanadienne du secteur à l'étude

6.2.1 La fondation du village de Saint-Honoré

Les premiers lots agricoles de la région de Saint-Honoré ont été concédés au début des années 1860. Comme il était coutumier, les premiers lots ont été attribués à partir des rives de la rivière Saguenay (figure 23).

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

Les feux d'abattis ont causé [...] quelques conflagrations dans la paroisse, comme ailleurs dans la région, [...] [entraînant] parfois de lourds dégâts, comme en 1916 [lorsqu'] un fort vent a poussé les feux d'abatis jusqu'au milieu du village de Saint-Honoré⁷⁸.

⁷⁸ Bergeron, 2013, p. 215.

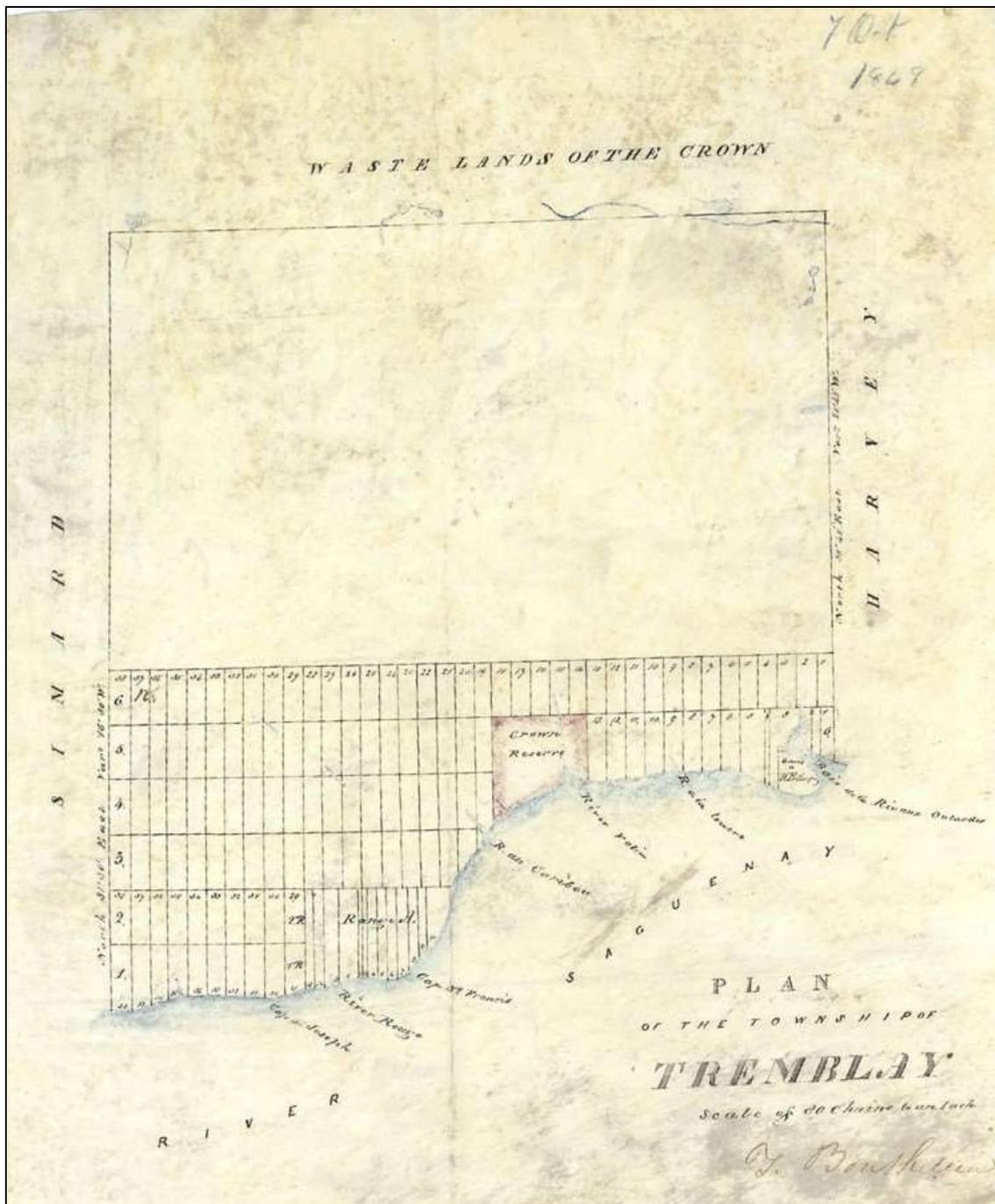


Figure 23 : Plan des premières concessions du canton Tremblay. (Source : Greffes en ligne, Bouthillier, 1869, PL55T013_1, 7 octobre 1869)

En 1863, les premiers colons arrivés à Saint-Honoré furent Jean-Baptiste Petit, qui ouvrit le lot 76 du Rang 9, canton Tremblay, Louis Gagnon, le lot 1 du Rang 7, canton Simard, et Narcisse Lagacé, les lots 16 et 17 du Rang 7, canton Simard⁷⁹. [...] Le Terrier nous informe également qu'Honoré Petit a acheté le lot no 76 rang 9, daté du 31 mai 1869. Ils avaient tous été recrutés par le curé de Beauport, l'abbé Grégoire Tremblay, fondateur de la société de colonisation⁸⁰.

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

En effet, le terrain plat pouvait sembler des plus favorables à l'agriculture en général, mais très tôt, on s'est rendu compte que l'égouttement était défectueux en maints endroits, alors qu'en d'autres, la base calcaire couverte par un sable doit limiter considérablement le choix des cultures. En outre, une saison végétative relativement courte constituait un ultime facteur limitatif⁸¹.

Une seconde poussée de colonisation au début du XX^e siècle mènera « à la constitution de Saint-Honoré en municipalité en 1914. En 1953, elle [fut] divisée en deux entités autonomes (village et paroisse) (figure 24) qui se sont regroupées en 1972 »⁸².

⁷⁹ BAnQ Saguenay, Collection de la SHS, *dossier 109*, tiré de Bergeron, 2013, p. 15.

⁸⁰BAnQ Saguenay, Collection de la SHS, *mémoire des vieillards no 142*, Ludger Petit. Russel Bouchard, *La vie quotidienne à Chicoutimi au temps des fondateurs : 1873-1882*, tome I, Chicoutimi-Nord, [Chez l'auteur], 1993, p. 7 et 41; tiré de Bergeron, 2013, p. 15.

⁸¹ Monique Godin-Gauthier. *Étude de deux villages de la rive nord du Saguenay, Saint-Honoré et Saint-David*. Institut de géographie, mémoire présenté pour l'obtention d'une licence en géographie à l'Université Laval, 6 juin 1971; tiré de Bergeron, 2013, p. 232.

⁸² Encyclopédie canadienne, <https://www.thecanadianencyclopedia.ca/fr/article/saint-honore>

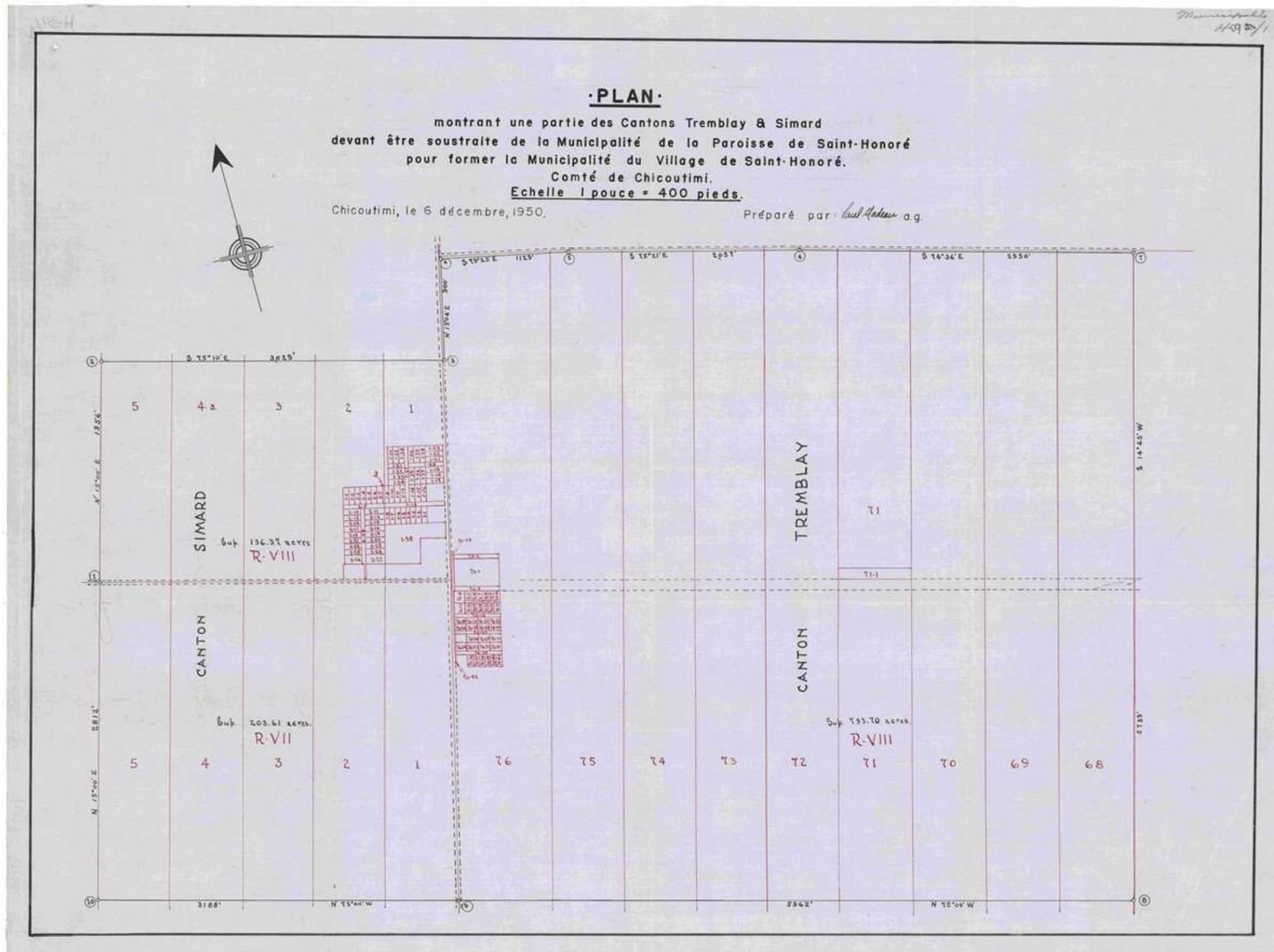


Figure 24 : Portion de terrain formant la Municipalité du Village de Saint-Honoré. La chaussée du chemin du Volair traverse les lots 68 à 76 à la limite sud du Rang VIII. (Source : Nadeau, PL60H0039_1, 6 décembre 1950)

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

C'est surtout lors de la Deuxième Guerre mondiale que débuta l'occupation intensive du secteur à l'étude, lorsque Saint-Honoré fut désigné aéroport auxiliaire en appui à Bagotville. L'aéroport auxiliaire pouvait être utilisé comme substitut lors de mauvaises conditions météorologiques ou autres problèmes entraînant la fermeture de l'aéroport primaire⁸³.

*... la superficie totale [du site aéroportuaire de Saint-Honoré] était de 418 acres et a été construit sur la partie de lots 57 à 59 inclusivement et 65 à 67, y compris une bande de terrain servant de chaussée traversant les lots 68 à 76 inclusivement, et le chemin qui conduit au champ d'atterrissage, dans le rang 8 du canton de Tremblay*⁸⁴ (figures 14 et 15).

Selon un plan du *Air Services Branch* datant de juin 1942, les lots 68 à 72, immédiatement à l'ouest de l'aéroport, avaient déjà été concédés (figure 27). Un autre plan de 1942, proposant l'aménagement du futur aéroport, indique que les terrains devaient être déboisés et dessouchés⁸⁵ (figure 28), ce qui porte à croire que le site n'a pas récemment été utilisé pour l'agriculture.

⁸³ Valiquette, 2017, p. 40.

⁸⁴ Bergeron, 2013, p. 247.

⁸⁵ *St Honoré Que, Proposed Layout R.C.A.F. Aerodrome, Satellite to Saguenay, Plan No Q-13, Ottawa, Apr. 16, 1942.*

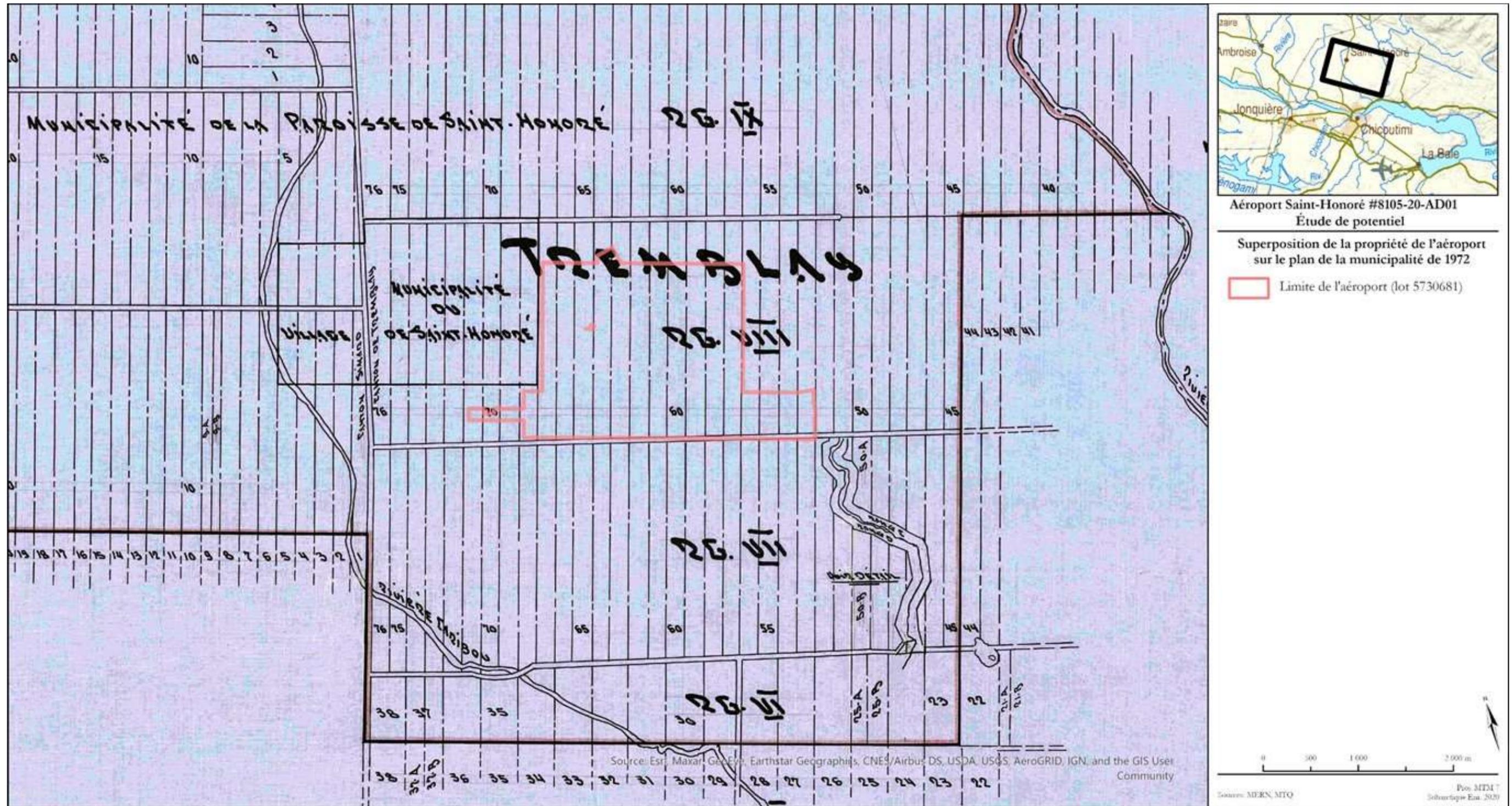


Figure 25 : Plan de la Municipalité de Saint-Honoré indiquant la répartition des lots. Ceux occupés par l'aéroport de Saint-Honoré ont été superposés en rouge. (Source : Lamarre, PL60H0093_1, 4 mai 1972)

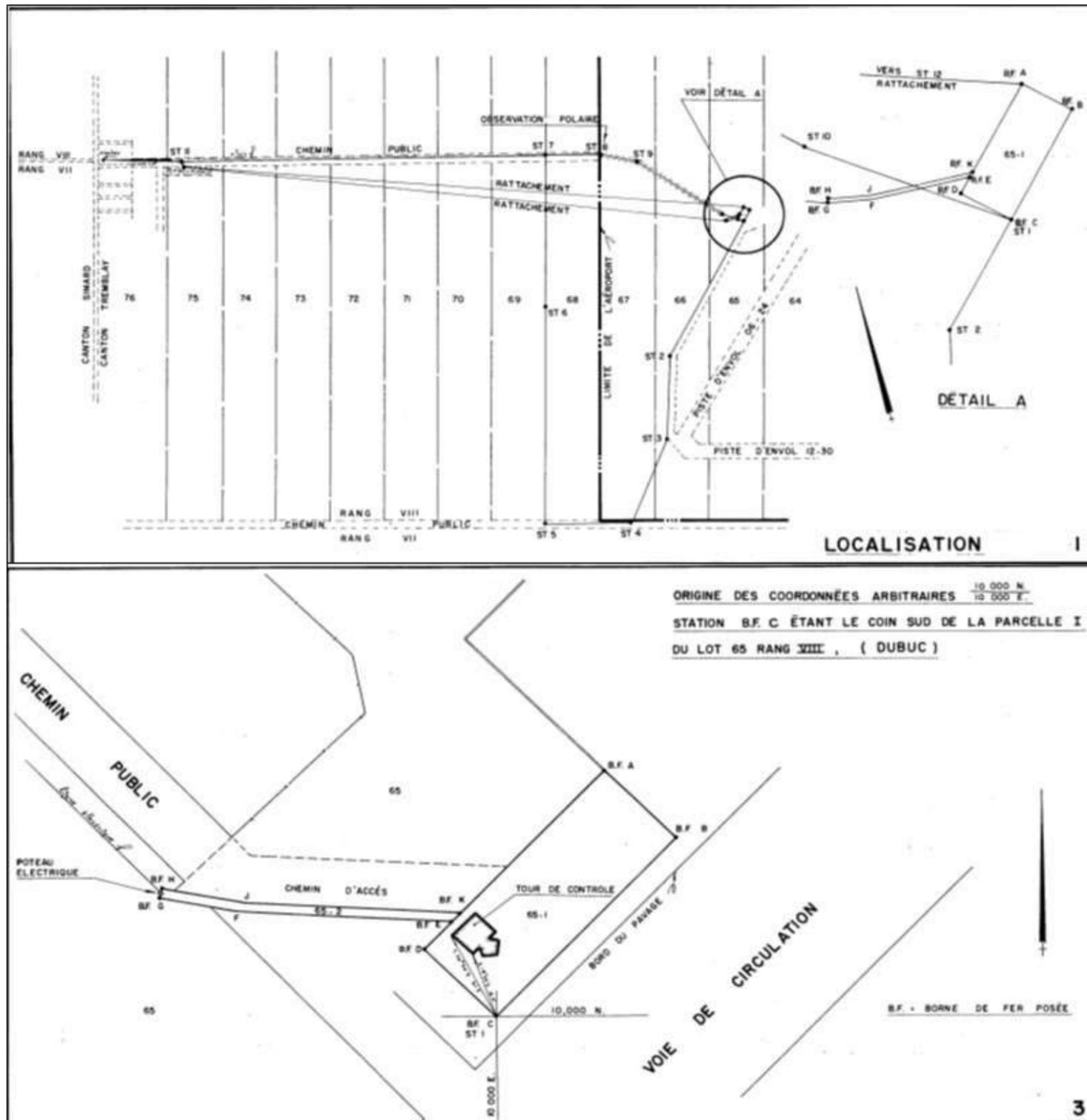


Figure 26 : Une partie des lots occupés par l'aéroport de Saint-Honoré. (Source : Martineau, Dossiers 12474/35-A et 23459/30-T, sec. 2, plan no M-3726CA10T013_13_1, 19 mai et 14 juillet 1971)

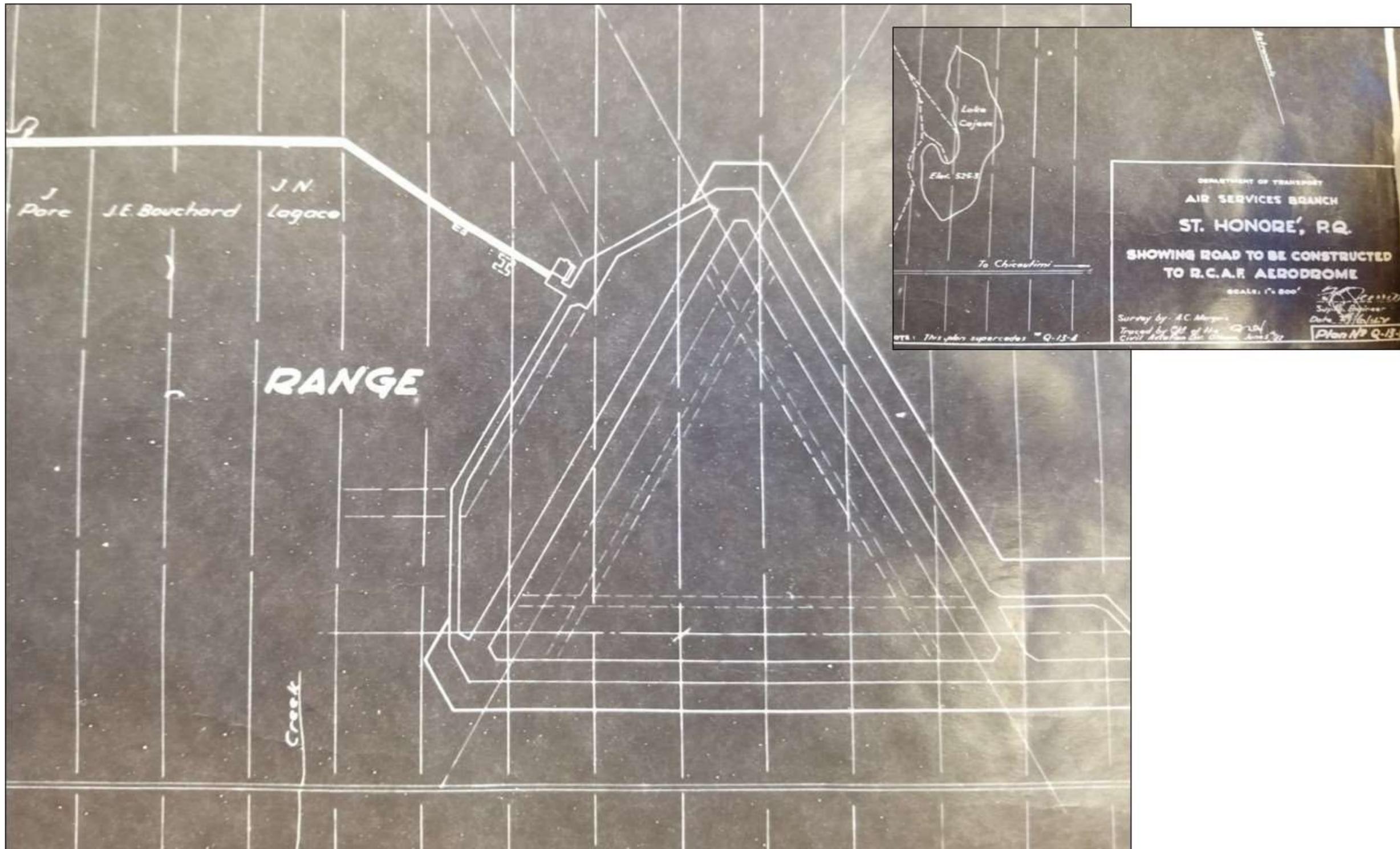


Figure 27 : Extrait d'un plan de l'Air Services Branch, indiquant la portion du chemin vers le village situé sur le site de l'aéroport. (Source: Air Services Branch, St Honoré, P.Q. Showing Road to be Constructed to R.C.A.F. Aerodrome, Q-13-4, June 5th/42, Défense nationale, direction de l'aéroport de Saint-Honoré)

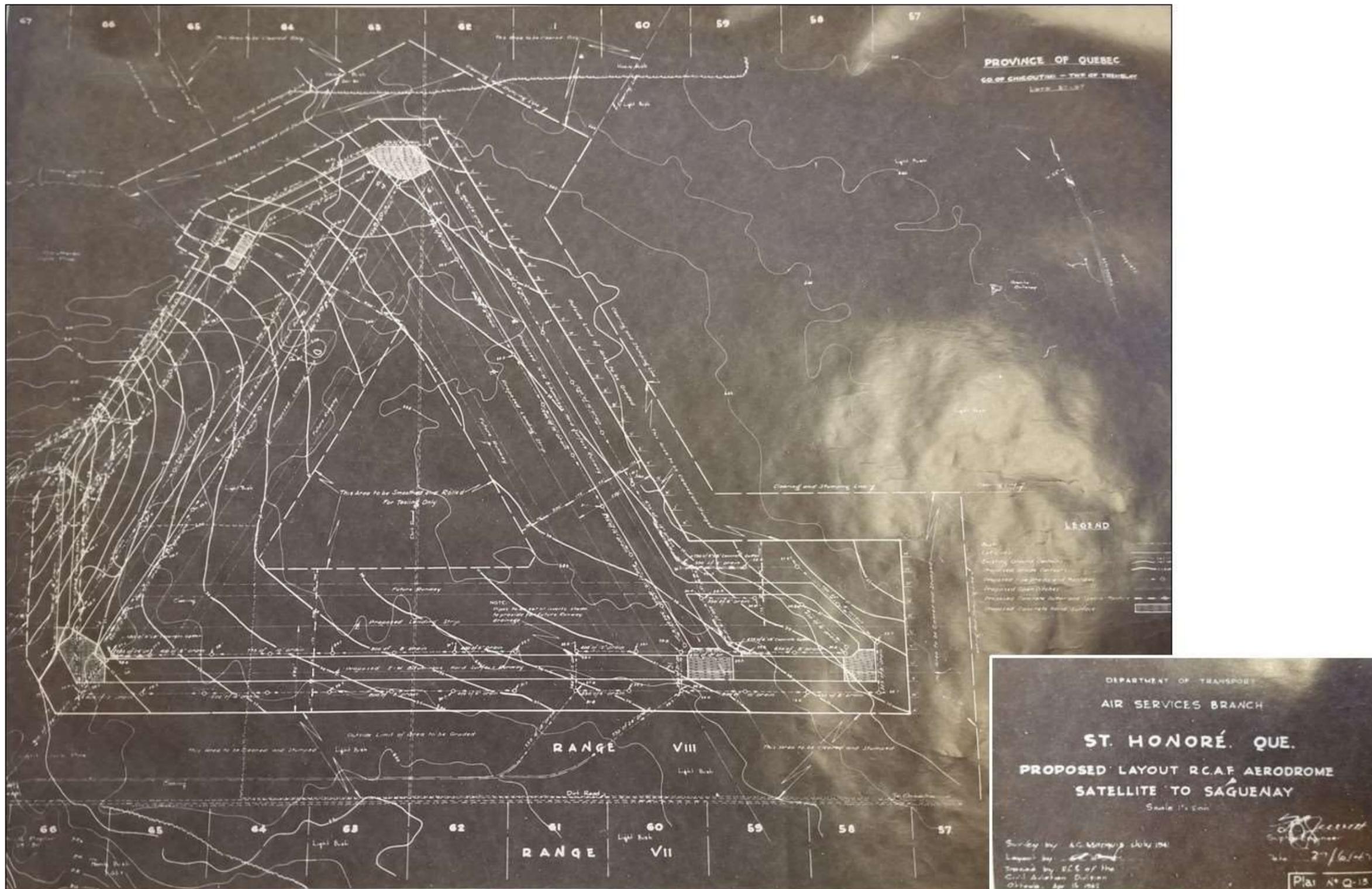


Figure 28 : Plan d'aménagement de l'aéroport : St Honoré Que, Proposed Layout R.C.A.F. Aerodrome, Satellite to Saguenay, Plan No Q-13, Ottawa, Apr. 16, 1942. (Source: Défense nationale, direction de l'aéroport de Saint-Honoré)

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

... les travaux de débroussaillage, de drainage, de construction de voies de départ et des pistes de roulement à revêtement dur [...]. [...] Les ingénieurs responsables des travaux sont d'abord ceux du ministère des Transports, de Montréal, soit O. L. Colborne, ingénieur régional d'aviation (jusqu'au 31 juin 1943), J. H. Curson, ingénieur régional d'aviation (à partir du 1er juillet 1943), G. L. Taylor, ingénieur sur place et Carl Warren, inspecteur. Leurs bureaux sont situés à Montréal⁸⁶.

L'entreprise *Ogilvie Limited* a reçu le contrat pour la construction des bâtiments alors que l'aménagement des pistes a été confié à la *Highway Paving Company*⁸⁷. « Environ 200 hommes travaillaient au chantier et logeaient dans des camps installés sur la route menant à l'aéroport », alors que d'autres étaient logés dans des maisons privées de Saint-Honoré⁸⁸.

La pierre concassée [provenait] d'une carrière située entre Saint-Honoré et Sainte-Anne (Chicoutimi-Nord), endroit actuel de la Carrière 500[...], [et le sable] provenait d'une carrière de sable située dans l'ancien chemin au bout de la rue Roussel, sur le bord du Saguenay, à Sainte-Anne⁸⁹.

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

En périphérie des pistes, on retrouvait diverses installations : taxiways, tour de contrôle, tablier d'accueil, caserne, hangars pour avions, garages d'entretien, station de pompage et autres dépendances. « Un terrain d'exercice de tir y avait été aménagé ainsi qu'une tour en forme de triangle, sur laquelle on avait placé des pièces de bois, espacées d'environ 8 à 10 pouces (20-25 centimètres), à plat sur le sol »⁹⁰. L'ensemble du terrain de l'aéroport était clôturé⁹¹. En 1942, une demande a été transmise au Ministère des Transports « [...] pour construire une route d'environ deux milles (3,2 kilomètres) entre la municipalité et l'aéroport [...] »⁹² (voir figure 26).

⁸⁶ Bergeron, 2013, p. 246.

⁸⁷ Valiquette, 2017, p. 40; contrat no 33908, 9 octobre 1942, File no 2-K-99, 31 octobre 1942.

⁸⁸ Bergeron, 2013, pp. 248 et 252.

⁸⁹ Bergeron, 2013, p. 249.

⁹⁰ Bergeron, 2013, p. 256.

⁹¹ Bergeron, 2013, p. 251.

⁹² Archives nationales du Québec, Fonds Société historique du Saguenay. Lettre du ministère de l'Air, lettre du 8 juillet 1942; tiré de Bergeron, 2013, p. 251.

Le modèle adopté pour Saint-Honoré fut le « *60 Degree Runway* », présentant une disposition triangulaire des pistes permettant d'adapter les manœuvres de décollage et d'atterrissage selon les vents dominants⁹³ (figure 29).

Aux angles des pistes, on avait aménagé des dalles bétonnées permettant de solidifier la structure (figure 30). Cette configuration a été conservée tout au long de l'opération de l'aéroport. Les pistes ont été construites sur un fond de poussière de pierre compactée (*consolidated crushed stone*), puis asphaltées entre 1942 et 1944⁹⁴.

⁹³ Ce modèle optimal a été établi par le British Air Ministry en 1940 (Francis, et al, 2016). Il a été utilisé par plusieurs aéroports au Canada durant la Deuxième Guerre mondiale. Ce même modèle fut utilisé aux aéroports militaires de Bagotville, Saint-Jean-sur-Richelieu, Sept-Îles et l'Ancienne-Lorette (Québec), tous implantés par la Défense nationale, entre 1940 et 1943.

⁹⁴ Dany Gauthier, directeur de l'aéroport de Saint-Honoré, com. pers.



Figure 29 : Vue aérienne de la station R1 Saint-Honoré, été 1942, arborant le modèle « 60 Degree Runway ». (Source : Musée de la Défense aérienne / BFC Bagotville, Collection Dan McWilliams)

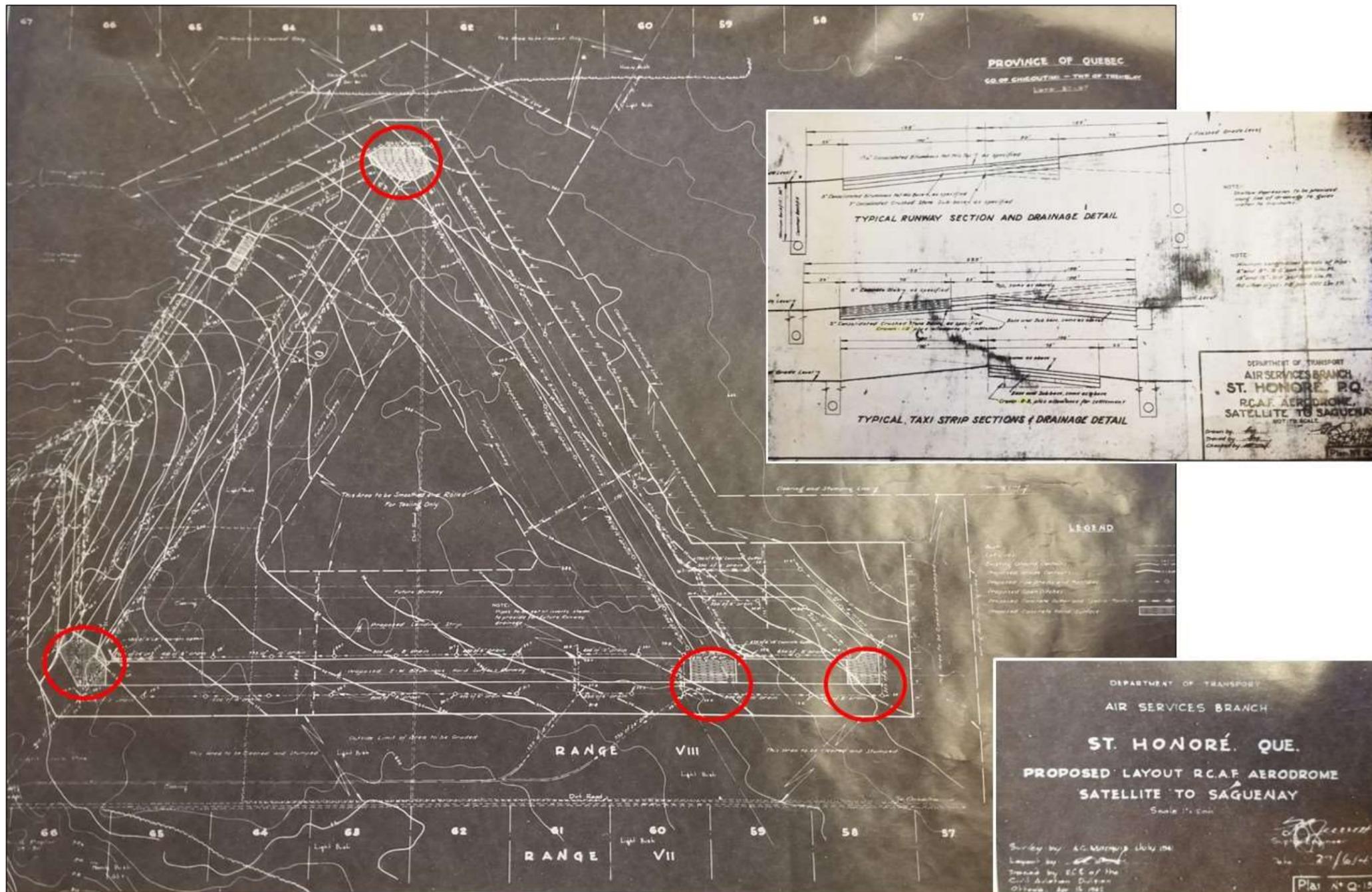


Figure 30 : Configuration de l'aéroport de Saint-Honoré. Les dalles bétonnées aux angles des pistes sont encadrées. (Source : St Honoré Que, Proposed Layout R.C.A.F. Aerodrome, Satellite to Saguenay/Typical runway section and Drainage Detail/Typical Taxi Strip Sections & Drainage Detail, Plan No Q-13, Ottawa, Apr. 16, 1942, Défense nationale, direction de l'aéroport de Saint-Honoré)

En 1944, la fermeture de la base de Bagotville ainsi que celle de son installation secondaire Saint-Honoré a été annoncée. La base de Saint-Honoré a été fermée le 5 janvier 1945 et « déclarée surplus par le département des Terres et Bâtiment en 1946 »⁹⁵. Les pistes ont été mises à la disposition du transport civil⁹⁶ et les bâtiments ont été vendus au Club d'aviation de Chicoutimi, puis revendus à des tiers qui les ont déménagés⁹⁷.

Les bâtiments recensés pour la vente étaient les suivants :

- *Un hangar pour avions, d'une superficie de 112 pieds (34 mètres) par 180 (155 mètres) avec appentis pour système de chauffage.*
- *Un bâtiment pour loger le personnel, d'une superficie de 125 pieds (38 mètres) par 30 (9 mètres), de 75 pieds (23 mètres) par 30 (9 mètres) et de 125 (38 mètres) pieds par 30 (9 mètres).*
- *Un garage pour réparer les véhicules automobiles, d'une superficie de 125 pieds (38 mètres) par 30 (9 mètres) munie de douze portes doubles et de deux autres petits hangars.*
- *Un bâtiment des pompes, d'une superficie de 22 pieds (7 mètres) par 22 (7 mètres)⁹⁸. Sous terre, il y avait une douzaine de réservoirs de ciment, d'une dimension de 12 pieds (4 mètres) par 12 (4 mètres) pour alimenter toutes les installations de l'aéroport en eau potable, servir de réservoirs d'urgence aux pompiers et fournir la chaufferie, toutes les bâtisses étant chauffées à la vapeur⁹⁹.*

6.3 Les compagnies privées et les écoles de formation

Dès les années 1950, les pistes de l'aéroport ont été utilisées par des clubs d'aviation privés et des écoles de pilotage¹⁰⁰. En 1959, un dénommé Murdoch a reçu l'autorisation « [...] de construire son propre garage [...] et d'y installer un service à essence à l'endroit où avait été construit le garage d'avion en 1943 »¹⁰¹ (figure 23). Plusieurs compagnies se sont aussi succédé, entre autres, l'Aéro Club du Saguenay (1953), Pine-Tree Aviation (1959), la Compagnie Lemelin Transport de Québec (1959), le Club d'Aviation du Saguenay (1960), Aviation Entreprise (1960), Lemelin Air Transport (1962) et Vol-Air (1964) et, plus récemment, Héli-Max (1983-1996-1997), L'École de parachutisme Horizon (1995), Le

⁹⁵ Bergeron, 2004, p. 21.

⁹⁶ <http://aviaweb.50megs.com/F-HTML/JET-BAGOT.htm>

⁹⁷ Bergeron, 2004, p. 21. « [...] La compagnie *Price* a déménagé le hangar d'avions pour le transformer en entrepôt pour les rouleaux de carton sur le site du vieux moulin de carton de Jonquière, sur la Rivière-aux-Sables.[...] La maison des pompes a été achetée par Jean-Louis Laprise en 1946, et déménagée sur le terrain voisin de sa résidence pour y ouvrir un restaurant [...]. [...]Ovide Tremblay, qui était ouvrier pour la compagnie *Ogilvie*, [...] a acheté une bâtisse d'environ 12 pieds (3,6 mètres) par 24 (7,3 mètres) qui avait servi comme campement pour les travailleurs de la construction. Il l'a utilisée comme cuisine d'été. » « La bâtisse du personnel a été payée 15 000 \$ par la Maison Riverin et Fils, de Chicoutimi. Le ministère de la Voirie s'est porté acquéreur de la route qui relie l'aéroport à la route principale au coût de 12 000 \$ ». (Bergeron, 2013, pp. 258 à 260).

⁹⁸ Aucune photo de ce bâtiment ne semble disponible. La station de pompage aurait été construite après les autres bâtiments longeant la route de l'aéroport, car elle n'apparaît pas sur la photo aérienne de 1942.

⁹⁹ *Progrès du Saguenay*, le 9 août 1946, p. 5; tiré de Bergeron, 2013, pp. 247 et 248.

¹⁰⁰ Bergeron, 2013, chapitre 13.

¹⁰¹ Bergeron, 2013, p. 278.

Centre aéronautique du Fjord (1995 à 1998) et Abordair (1993-1999)¹⁰². Certains, comme Murdoch, ont construit des bâtiments sur le site (figure 24), alors que d'autres logeaient dans des locaux à l'extérieur de l'aéroport.



Figure 31 : Le garage Murdoch en 1968. *Source : <http://www.aeroport75cyrc.com/>*

¹⁰² Bergeron, 2013, chapitre 13.



Figure 32 : Garage de club d'aviation privé (S2-2), en 1978, le long du chemin du Volair. (Source : <http://www.aeroport75cyr.com/>)

En 1968, Le Centre québécois de formation aéronautique (CQFA)¹⁰³, chapeauté par le Cégep de Chicoutimi¹⁰⁴, a établi une école de pilotage à l'aéroport de Saint-Honoré. Les installations de l'école comprennent alors un bâtiment administratif et deux hangars (figures 25 à 27). L'école offre des formations « dans plusieurs domaines tels : pilote vérificateur agréé, gestion des ressources du poste de pilotage, entraînement en vol de l'équipage, anglais international de l'aviation, transport de marchandises dangereuses, évitement de CFIT, vol à haute altitude, communications entre la cabine et le poste de pilotage, communications en situation d'urgence, procédures MNPS/RVSM », etc¹⁰⁵. Les activités du centre se poursuivent encore aujourd'hui.

¹⁰³ L'appellation de Centre québécois de formation aéronautique (CQFA) fut donnée officiellement en 1983. Bergeron, 2013, p. 342.

¹⁰⁴ Encyclopédie canadienne, <https://www.thecanadianencyclopedia.ca/fr/article/saint-honore>

¹⁰⁵ <http://www.cqfa.ca/pro/index.php?lng=Fr>

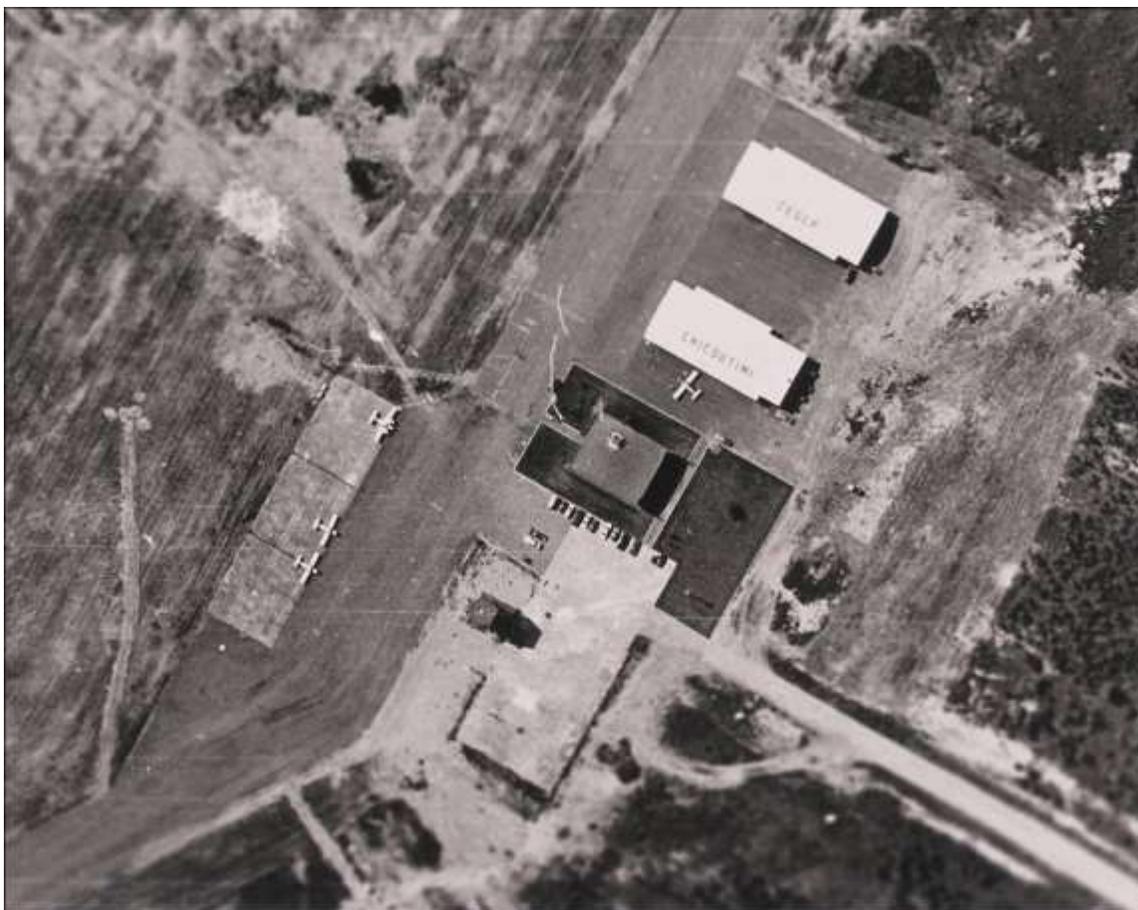


Figure 33 : Photo aérienne des installations du CQFA vers 1970 (secteur 1). (Source : Musée de la Défense aérienne / BFC Bagotville)



Figure 34 : Le pavillon Laliberté du CQFA et la tour de contrôle de Transport-Canada à l'aéroport de Saint-Honoré [ca 1970], secteur 1. (Source : Archives CQFA, tiré de Bergeron, 2013, p. 344)



Figure 35 : Bâtiment d'administration et hangars du CQFA, vers 1972. (Source : <http://www.aeroport75cyr.com/>)

« Après douze ans d'existence, le cégep de Chicoutimi décida, en décembre 1979, de revoir la gestion et le fonctionnement de l'école »¹⁰⁶, ce qui amena la construction de nouvelles installations.

La construction en 1981 du garage n° 3 d'une superficie de 13 000 pieds carrés (1300 mètres carrés) [a permis] d'avoir un nouvel atelier d'entretien (figure 28). L'année suivante, une nouvelle aile fut ajoutée au Pavillon Laliberté où se trouvent des vestiaires, des salles de cours et les bureaux administratifs [...]. [Puis], en 1990, on assist[ait] à la construction d'une nouvelle aile abritant un laboratoire de démonstration, une salle d'entraînement et des locaux de classes¹⁰⁷ (figure 37).



Figure 36 : Les installations du CQFA et la tour de contrôle de Transport-Canada à l'aéroport de Saint-Honoré, 1982. Le garage no 3 est indiqué par une flèche. (Source : Archives CQFA, tiré de Bergeron, 2013, p. 336)

¹⁰⁶ Bergeron, 2013, p. 341.

¹⁰⁷ Bergeron, 2013, p. 342.



Figure 37 : Les installations du CQFA et la tour de contrôle érigée en 2006 (2013). (Source : <http://www.aeroport75cyr.com/>)

« [...] En 1977, l'école de vol à voile Région-Est du Canada (EVRRE) des cadets de l'air [fut] créée [...]. [...] Dès sa première année d'opération en 1978 », les exercices de vol furent basés à l'aéroport de Saint-Honoré. « L'école accueill[ait] des cadets provenant de tout le Québec et de l'est de l'Ontario, [et avait] comme mandat d'assurer la formation des jeunes cadets au pilotage de planeurs (vol à voile aussi appelé « vol pur ») et également au pilotage d'avions motorisés. » En 1996, l'école de vol à voile a été transférée à l'aéroport de Saint-Jean-sur-Richelieu. « Toutefois, la firme Exact-Air de Saint-Honoré continue encore aujourd'hui de former chaque année une vingtaine de cadets pour le pilotage d'avions motorisés »¹⁰⁸.

Fondée en 1983, la compagnie Exact Air débuta ses opérations dans les locaux du club d'aviation du Saguenay et pris la relève d'Excel Air qui venait de faire faillite. « En plus des vols réguliers, [la compagnie] offre des services de cartographie aérienne, de patrouille de feux, de photo aérienne et de tournage, [...] » puis elle fonde une école de pilotage privée. « La compagnie agrandit son garage en 1992, pas au même emplacement, mais du côté sud de l'aéroport », et construit deux nouveaux garages pour ses opérations, s'ajoutant à celui érigé en 1982 (voir figure 38)¹⁰⁹.

¹⁰⁸ Bergeron, 2013, p. 304.

¹⁰⁹ Bergeron, 2013, pp. 301-302.

En 1988, un bâtiment fut construit pour Air Focus Inc. et Ailes dynamiques, une entreprise « [...] spécialisée dans la photographie, la télédétection et les équipements aéroportés (photo aérienne, numérique, visible, et infrarouge) »¹¹⁰.

« En 2000, Airmedic est apparu dans le domaine de la santé à titre d'ambulance aérienne » et établit son siège social à Saint-Honoré. Elle occupera « les édifices qui appartenaient autrefois à la Société de conservation, puis à la Compagnie Abordair »¹¹¹.

¹¹⁰ Bergeron, 2013, p. 316.

¹¹¹ Bergeron, 2013, p. 313.



Figure 38 : Plan des propriétaires de bâtiments à l'aéroport de Chicoutimi-Saint-Honoré en 2020. (Source : Réalisé par la Direction de la géomatique pour le Service de la sécurité civile, MTQ, 23 janvier 2020)

6.4 La gestion de l'aéroport

En 1959, des démarches furent entamées pour procéder à la municipalisation de l'aéroport de Saint-Honoré¹¹². Après une longue saga, le 1^{er} décembre 1966, l'aéroport passa sous la juridiction du Ministère des Transports et Communications et c'est le Service aérien du Québec qui en assumait la gestion. L'année suivante, le 22 novembre, le gouvernement décida d'en devenir l'unique propriétaire¹¹³. En 1970, une nouvelle tour de contrôle est construite. Jean-Paul Audet, à titre de préposé à l'aéroport, occupe une « roulotte » installée tout près de la tour¹¹⁴. En 1971, on aménage un système de balises lumineuses sur les pistes, puis, en 1974, la piste principale est agrandie de 800 pieds (244 mètres), passant à une longueur de 6000 pieds (1830 mètres)¹¹⁵. En 1983, un garage-atelier est ajouté et « en 1985, le premier service officiel du Service des incendies de l'aéroport a été mis en place »¹¹⁶. En 1990, l'aéroport devint officiellement « Aéroport Chicoutimi / Saint-Honoré »¹¹⁷ et cette même année on a procédé à la réfection de la voie de circulation Alpha¹¹⁸. « Dans les années 1990, un comité [fut] créé afin de voir au développement de l'aéroport »¹¹⁹. Malgré l'ajout de nouvelles infrastructures et la réfection des pistes, l'aéroport conserve sa configuration implantée lors de la Deuxième Guerre mondiale (figure 39).



Figure 39 : Vue aérienne de l'aéroport de Chicoutimi/Saint-Honoré en 2015. (Source : *Les ailes du Québec*, <https://www.lesailesduquebec.com/aerport-de-chicoutimisaint-honore-75-ans-daviation-a-saint-honore/>)

¹¹² Bergeron, 2013, p. 291.

¹¹³ Bergeron, 2013, pp. 285 -287.

¹¹⁴ Bergeron, 2013, p. 314.

¹¹⁵ Bergeron, 2013, p. 316, (*Le Quotidien*, 14 novembre 1974).

¹¹⁶ Bergeron, 2013, p. 314. En 1999, Transports-Québec ferme le département d'incendie et vend ses équipements à la Municipalité. Bergeron, 2013, p. 315.

¹¹⁷ *Minutes de la municipalité*, 4 juin 1990, dans Bergeron 2013, p. 316.

¹¹⁸ Bergeron, 2013, p. 316.

¹¹⁹ Bergeron, 2013, p. 315.

7. Résultats des interventions archéologiques

7.1 Secteur 1 (Op 1)

Lieu d'aménagement des premiers bâtiments et services reliés à l'opération de l'aéroport de Saint-Honoré durant la Deuxième Guerre mondiale, le secteur 1 comporte un intérêt archéologique élevé. Le secteur a fait l'objet d'une caractérisation environnementale ciblée, d'une inspection visuelle et de sondages exploratoires aux abords des fondations de trois bâtiments datant de la Deuxième Guerre mondiale. L'ensemble des interventions est présenté sur la carte interactive à l'annexe 4.

7.1.1 Caractérisation environnementale

Ce volet a été réalisé sous surveillance archéologique. Neuf sondages et tranchées ont été réalisés dans ce secteur¹²⁰ (figure 40 et annexe 4). Le principal résultat fut la mise au jour de 4 canalisations en terre cuite, disposées en rangées parallèles dans la tranchée TR-20-20, à proximité de l'atelier de déglacage. Aussi appelés drains français, les canalisations, font 15 centimètres de diamètre et sont espacées de 70 cm chacune, à une cinquantaine de cm de profondeur dans le sol (figures 41 et 42). Le nombre de canalisations suggère que ce secteur devait être sujet à l'accumulation d'eau¹²¹. La date de leur installation n'est pas connue, mais elles sont probablement antérieures à 1980¹²².

¹²⁰ Seulement 4 ont pu être terminées. Des 4 restantes, 3 étaient trop proches de câbles/réservoir/champ d'épuration pour pouvoir être réalisées. Quant à la 4^{ème}, elle a été commencée, mais n'a pas été terminée en raison de la mise au jour de 4 canalisations en terre cuite (rapport d'étape, activités de recherche, 20 septembre 2020).

¹²¹ Il y a peut-être un lien avec les procédés de fabrication ou de préparation des produits de déglacage des pistes et des aéronefs.

¹²² Ce type de drain fut installé surtout dans la construction des bâtiments avant 1980. Le drain comprend typiquement des sections (boisseaux) d'un pied de longueur, munies de joints d'espacement afin de drainer l'eau présente dans le sol. <https://www.plomberiebissonnette.ca/services-de-drains-et-egouts/drain-francais>

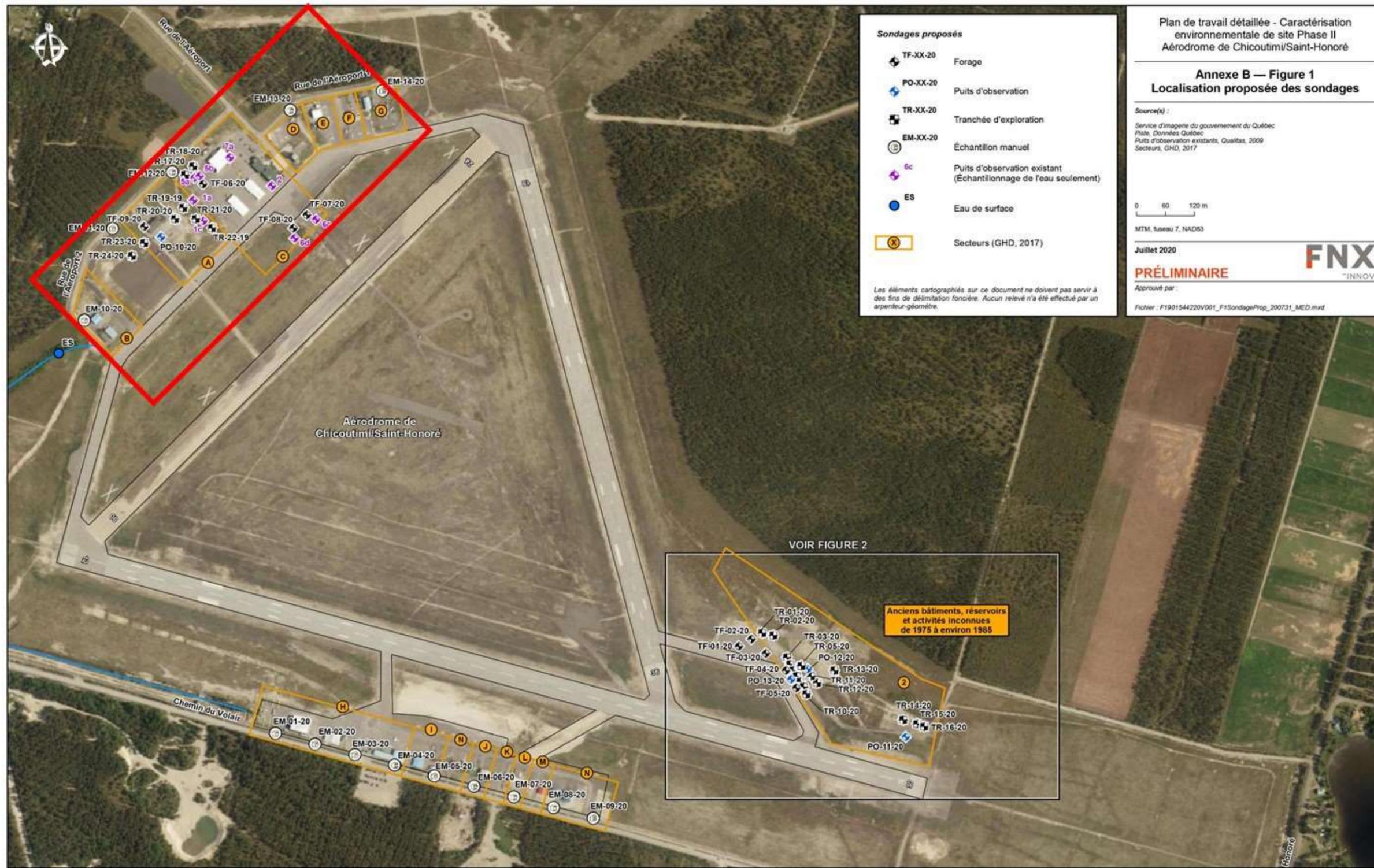


Figure 40 : Plan de localisation des tranchées de caractérisation environnementale, secteur 1. (Source : MTQ, fichier F1901544220V001_F1sondageProp_200731_MED.mdx, juillet 2020)



Figure 41 : Série de canalisations en terre cuite rouge, vue vers le nord-est (TR-20-20, 48°31'30.87"N et 71° 3'34.39"O). (Source : Subarctique Enr., DSCN1213 et DSCN1214, 2020-08-05)



Figure 42 : Profil stratigraphique au-dessus des canalisations indiquant que celles-ci sont antérieures à la couche de surface actuelle. (Source : Subarctique Enr., DSCN1221, 2020-08-05)

Légende

- 1 Sol humique (sous le gravier de surface) (± 15 cm)
- 2 Sol humique et sable mélangés; tranchées d'excavation des canalisations (± 35 cm)
- 3 Argile sablonneuse beige (± 10 cm)
- 4 Sable beige granuleux; sol en place

7.1.2 Inspection visuelle

Plusieurs fondations de constructions datant de la Deuxième Guerre mondiale ont été observées dans ce secteur. Les éléments confirmés lors de l'inspection visuelle comprennent un ancien hangar pour avions et tour de contrôle (S1-1) (figure 43), une station de pompage et réservoirs (S1-10)¹²³ (figures 44 et 45) et un garage pour véhicules automobiles (S1-4) (figure 46). Ces vestiges sont concentrés près du centre opérationnel actuel de l'aéroport et du CFQA et le long de la route entre l'aéroport et la ville de Saint-Honoré (figure 47).



Figure 43 : Le hangar d'avions et la tour de contrôle (S1-1) en 1947 et la fondation du hangar d'avions visible aujourd'hui (S1-1). Des *Hawker Hurricane* sont stationnés près de la tour de contrôle¹²⁴. (Sources : Musée de la Défense aérienne / BFC Bagotville et Subarctique Enr., 20200804150710611, 2020-08-04)

¹²³ L'emplacement du bâtiment des pompes correspond également aux vestiges S1-15 (1964) et S1-25 (1972), mais comme le bâtiment des pompes a été déménagé suivant la fermeture de l'aéroport à la fin de la Deuxième Guerre mondiale (*Progrès du Saguenay*, le 9 août 1946, p. 5), les vestiges S1-15 et S1-25 sont une (ou des) nouvelle construction qui a peut-être été érigée sur la fondation de la station de pompage.

¹²⁴ Mis en service en 1937 par la RAF, le Hawker Hurricane, de la catégorie des chasseurs, fut très en demande durant la Deuxième Guerre mondiale. Le monoplan « dispos [ait] de points d'attache sous la voilure pour des bombes ou des réservoirs supplémentaires » (<https://www.avionslegendaires.net/avion-militaire/hawker-hurricane/>).



Figure 44 : Fondations de la station de pompage (S1-10) visibles le long de la rue de l'aéroport s.d. et aujourd'hui. Le monticule abritant les réservoirs d'eau est visible en arrière-plan et la cheminée d'aération est encerclée. (Sources : Musée de la Défense aérienne / BFC Bagotville et Subarctique Enr., DSCN1459 et DSCN1453, 2020-08-04)



Figure 45 : Le monticule de terre abritant les réservoirs (S1-10) à l'arrière de la station de pompage. (Source : Subarctique Enr., 20200806191420867, 2020-08-06)



Figure 46 : Fondation du garage pour véhicules automobiles (S1-4), ca 1943, visible le long de la rue de l'aéroport. (Sources : Musée de la Défense aérienne / BFC Bagotville, Collection Michel Bergeron et Subarctique Enr, DSCN1110, 2020-08-04)



Figure 47 : Vue de la rue de l'aéroport, depuis la tour de contrôle, ca 1943. On aperçoit la caserne (S1-2), le garage pour véhicules automobiles (S1-4) et un autre bâtiment à toit mansardé [grange ou hangar] (S1-5) dont les fondations ne sont pas visibles aujourd'hui. (Source : Musée de la Défense aérienne / BFC Bagotville)

Un des trous d'homme implantés sur le site a été observé également, devant le bâtiment d'administration du CQFA (figure 48). Cet élément est peut-être associé au réseau d'origine d'évacuation des eaux usées de 1942¹²⁵.



Figure 48 : Manhole devant le bâtiment du CFQA, associé peut-être au réseau d'origine d'évacuation des eaux usées de 1942. (Source : *Subarctique Enr.*, #20200806185322916)

Finalement, une courte section de voie ferrée menant au réservoir de carburant a été observée au sud du hangar no3 du CQFA, ce qui suggère que le carburant de réserve était entreposé autrefois dans un conteneur ferroviaire¹²⁶ (figure 49).

L'ensemble des éléments observés lors de l'inspection visuelle sont présentés sur la carte ci-dessous (figure 50).

¹²⁵ Voir l'Étude de potentiel archéologique, Subarctique, 2020, section 9.5.5.1 *Le réseau de drainage (pluvial et eaux usées)*.

¹²⁶ Il n'y a aucune indication dans la documentation que le site ait été desservi par une ligne ferroviaire interne. Le rail est associé à un bâtiment construit en 1981 (Bergeron, 2013, p. 342) et n'a pas reçu de numéro de vestige.



Figure 49 : Rails au sol menant vers le réservoir de carburant, au sud du hangar no 3 du CEGEP de Chicoutimi. (Source : Subarctique Enr., #20200806120352361)

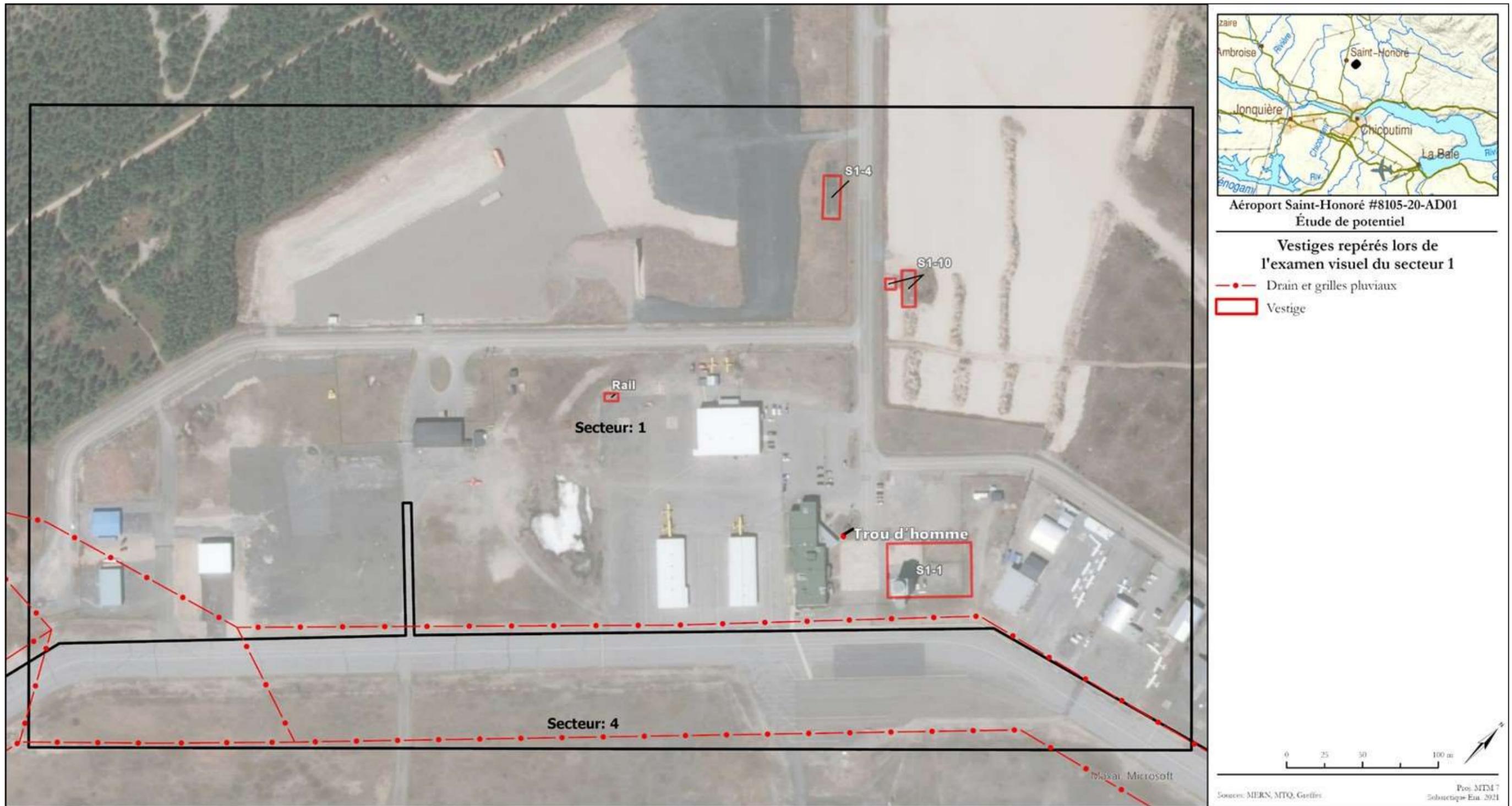


Figure 50 : Plan de localisation des vestiges repérés lors de l'inspection visuelle dans le secteur 1. (Subarctique, R. Gadbois-Langevin, avril 2021)

7.1.3 Sondages exploratoires

Quatre sondages exploratoires ont été réalisés en bordure de trois bâtiments dont les fondations sont visibles en surface : le hangar d'avions (S1-1), le garage pour autos (S1-4) et la station de pompage (S1-10). Les emplacements de ces bâtiments sont visibles sur une photo aérienne de l'aéroport en 1942 (figures 51 et 52).

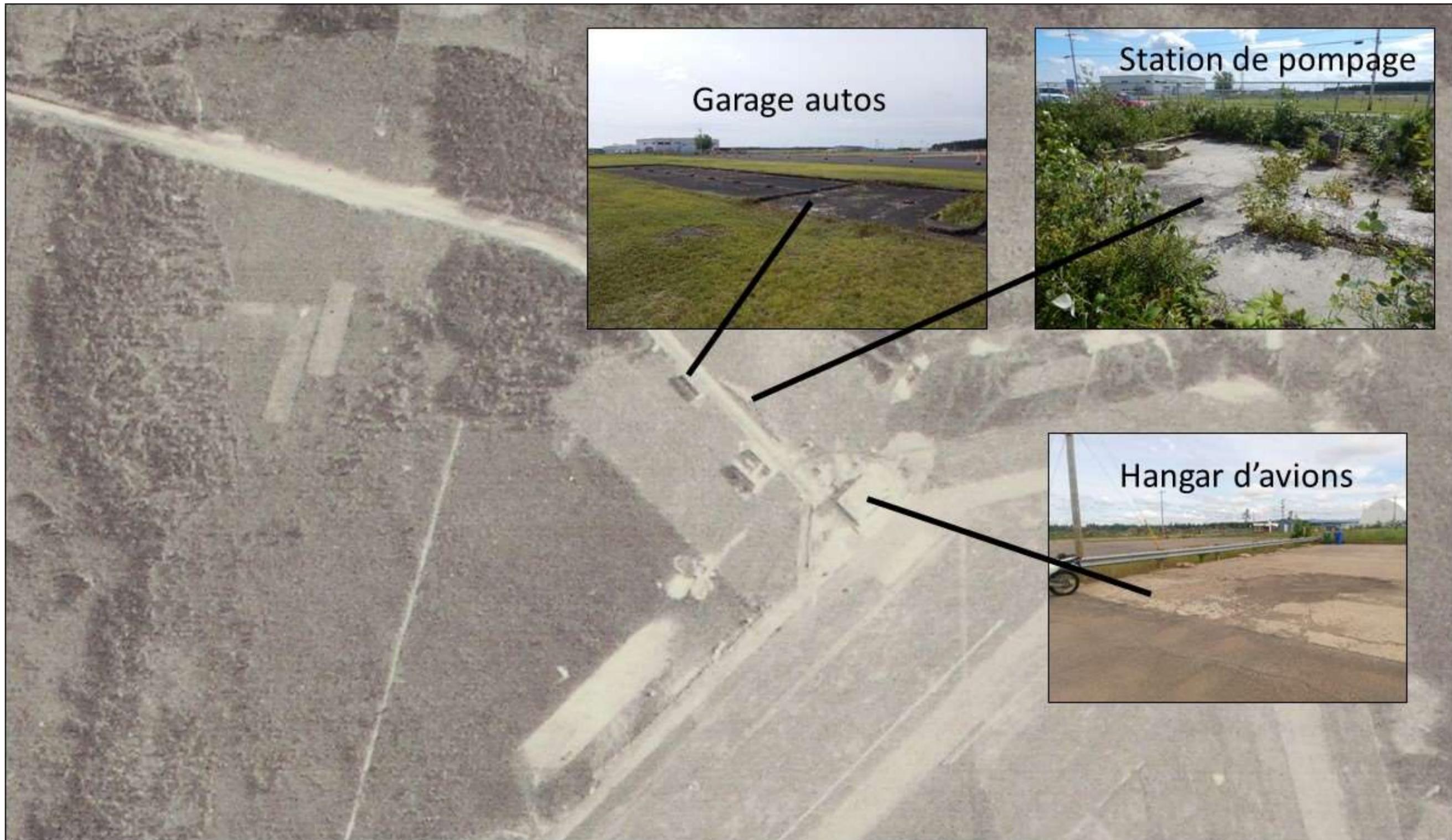


Figure 51 : Vestiges expertisés selon leur localisation sur la photo aérienne du site datant de 1942. (Source de la photo aérienne : Musée de la Défense aérienne / BFC Bagotville, Collection Dan McWilliams)



Figure 52 : Localisation des sondages réalisés en bordure des trois bâtiments dont les fondations sont visibles dans le secteur 1. (Source : Subarctique Enr., N. Plourde, octobre 2020)

7.1.3.1 Le hangar d'avions (SI-1)

Cette fondation en béton est visible à l'ouest de la tour de contrôle actuelle. La fondation a pu être observée sur une longueur d'environ 20 m et une largeur de 17,40 m. La fondation est bordée par une série de piliers de support en béton, espacés de 4,50 m, dont l'espacement correspondait autrefois à une ouverture fenêtrée (voir figure 43).

Le sondage (sondage 0) réalisé à proximité de l'un des piliers de support de la fondation a permis de constater que celle-ci a une profondeur de 84 cm et repose sur un radier de bois. La fondation a été coulée à l'intérieur d'un coffrage, comme l'indiquent les traces sur le parement de la fondation. Le coffrage était appuyé contre les sols en place. Une mince tranchée de construction d'à peine quelques centimètres se profile le long du parement de la fondation. Les couches de sol d'occupation attenantes à la fondation (un mélange de sol humique et sable) s'étalent sur une profondeur d'une vingtaine de centimètres et reposent sur le sable naturel en place. Ce dernier est constitué d'un sable beige orangé granuleux (figures 53 et 54). Un fil tréfilé ayant peut-être servi de goupille et deux petits fragments d'un conduit en grès grossier ont été retirés du sondage¹²⁷.

¹²⁷ Voir l'inventaire de la culture matérielle à l'annexe 5.



Figure 53 : Sondage 0 en bordure de la fondation du hangar d'avions. (Source : Subarctique Enr., 1603804195795 et DSCN3510, 2020-10-27)



Figure 54 : Détail du sondage 0 et de la fondation en béton du hangar d'avions, vers le nord-est. La fondation repose sur un radier en bois. (Source : Subarctique Enr., DSCN3494, 2020-10-27)

Légende

- 1 Sol humique et sable (± 20 cm)
- 2 Sol humique et sable mélangés; tranchée de construction
- 3 Sable beige orangé granuleux (± 1 m)

7.1.3.2 Le garage pour autos (S1-4)

La fondation du garage pour autos longe la route de l'aéroport, au sud de celle-ci. Elle mesure 38 m par 9 m. Une série de bases de poteaux d'ossature en béton se profile à l'intérieur de la partie est de la fondation. Les poteaux sont espacés de 3,50 m et 2,77 m (voir figure 46).

Le sondage (sondage 12) réalisé en bordure de la fondation révèle que celle-ci a une profondeur de 43 cm et qu'elle repose sur une assise de béton grossier ayant 9 cm d'épaisseur. Les sols attenants à la fondation sont composés d'humus et sable. La fondation s'appuie sur un sable orangé/beige qui constitue le sol naturel (figure 55). Seul un artefact a été recueilli du sondage, soit un anneau de levage¹²⁸.

¹²⁸ Voir l'inventaire de la culture matérielle à l'annexe 5.



Figure 55 : Sondage 12 en bordure de la fondation du garage pour autos, vers le sud. On remarque l'assise en béton grossier sous la fondation. (Source : Subarctique Enr., DSCN3545 et 1603895858804, 2020-10-28)

Légende

- 1 Sol humique (± 30 cm)
- 2 Argile beige (± 13 cm)
- 3 Assise de béton grossier (± 9 cm)
- 4 Argile grise avec trace humique d'infiltration (± 10 cm)
- 5 Argile grise (sol naturel)

7.1.3.3 La station de pompage (S1-10)

La fondation du bâtiment des pompes est visible au nord de la route de l'aéroport. Elle mesure 7,20 m par 7,10 m. Elle supportait, autrefois, l'équipement de pompage et de distribution d'eau. Un monticule longeant la fondation du côté nord abrite probablement les douze anciens réservoirs d'eau en ciment « pour alimenter toutes les installations de l'aéroport en eau potable, servir de réservoirs d'urgence aux pompiers et fournir la chaufferie »¹²⁹.

Deux sondages ont été réalisés en lien avec ce vestige, l'un en bordure de la fondation (sondage 2) et l'autre au pied d'une cheminée d'aération surplombant la zone des réservoirs (sondage 3)¹³⁰.

La fondation mesure plus de 1,30 m de profondeur. Les sols qui lui sont attenants comprennent 20 cm de sol humique sablonneux surplombant le sable naturel en place (un sable fin gris-beige) (figure 56).

¹²⁹ Toutes les bâtisses de la Deuxième Guerre étaient munies d'un chauffage à la vapeur (*Progrès du Saguenay*, le 9 août 1946, p. 5; tiré de Bergeron, 2013, p. 248).

¹³⁰ La cheminée permet au réservoir de « respirer » durant les opérations de remplissage et d'évacuation d'eau ([Sanitary Protection of Drinking Water Storage Tanks: Vents \(epa.gov\)](https://www.epa.gov/sanitary-protection-of-drinking-water-storage-tanks-vents)).

Quant à la cheminée d'aération, elle mesure 1,40 m par 1 m et elle a été dégagée sur une hauteur de 1,27m. Un niveau de bois de 3 cm d'épaisseur s'appuie contre la cheminée à une vingtaine de centimètres sous la surface. Celui-ci a peut-être servi à coiffer le sol formant le remblai d'origine recouvrant les réservoirs (un sable limoneux mélangé d'argile grise) (figure 57).

Aucun artefact n'était présent dans les sondages de la station de pompage et de l'aire des réservoirs.



Figure 56 : Sondage 2 en bordure de la fondation de la station de pompage, vers le nord-ouest.
(Subarctique Enr., 1603896164914 et 1603895191144, 2020-10-28)

Légende

1 Sol humique sablonneux (± 20 cm)

2 Sable fin gris-beige (± 1,10 m)



Figure 57 : Sondage 3 au pied de la cheminée d'aération, sur le monticule abritant les réservoirs d'eau, vers le nord-est. Le niveau de bois est visible à droite. (Subarctique Enr., 1603893010919, 1603890408703, 1603890438471, 1603890704726)

Légende

1 Tourbe et humus (± 20 cm)

2 Niveau de bois (± 3 cm)

3 Sable limoneux mélangé d'argile grise (± 1 m)

7.2 Secteur 2 (Op 2)

Les premiers bâtiments dans ce secteur datent des années 1970 (figure 58). À partir des années 1980, on retrouve les locaux de compagnies et de clubs privés, tels Exact Air et l'Ordre loyal des Moose¹³¹. Un fossé longeant le chemin de service bordant le chemin du Volair, qui constitue la limite sud du terrain de l'aéroport, a fait l'objet d'une caractérisation environnementale. Comme les vestiges potentiels ont soit été posés en surface ou sont toujours en place, l'intérêt archéologique de la zone expertisée est considéré faible.

¹³¹ Bergeron, 2013, p. 198.



Figure 58 : Bâtiments construits en 1977 ou avant dans le secteur 2 : cabane à patates frites (S2-1), garage (S2-2) et édicule de regard (S2-3). (Source : Subarctique, R. Gadbois-Langevin, déc. 2020)

7.2.1 *Caractérisation environnementale*

Neuf sondages ont été réalisés dans le fond du fossé (EM-01-20 à EM-09-20) (figures 59 à 61) se profilant entre le chemin du Volair et la route de service à la limite sud du terrain de l'aéroport. Les sondages, d'une largeur de pelle, ne dépassaient pas 30 cm de profond (figures 62 et 63). Les sols comblant le lit du fossé sont des sols rapportés ou des alluvions apportés par l'eau.

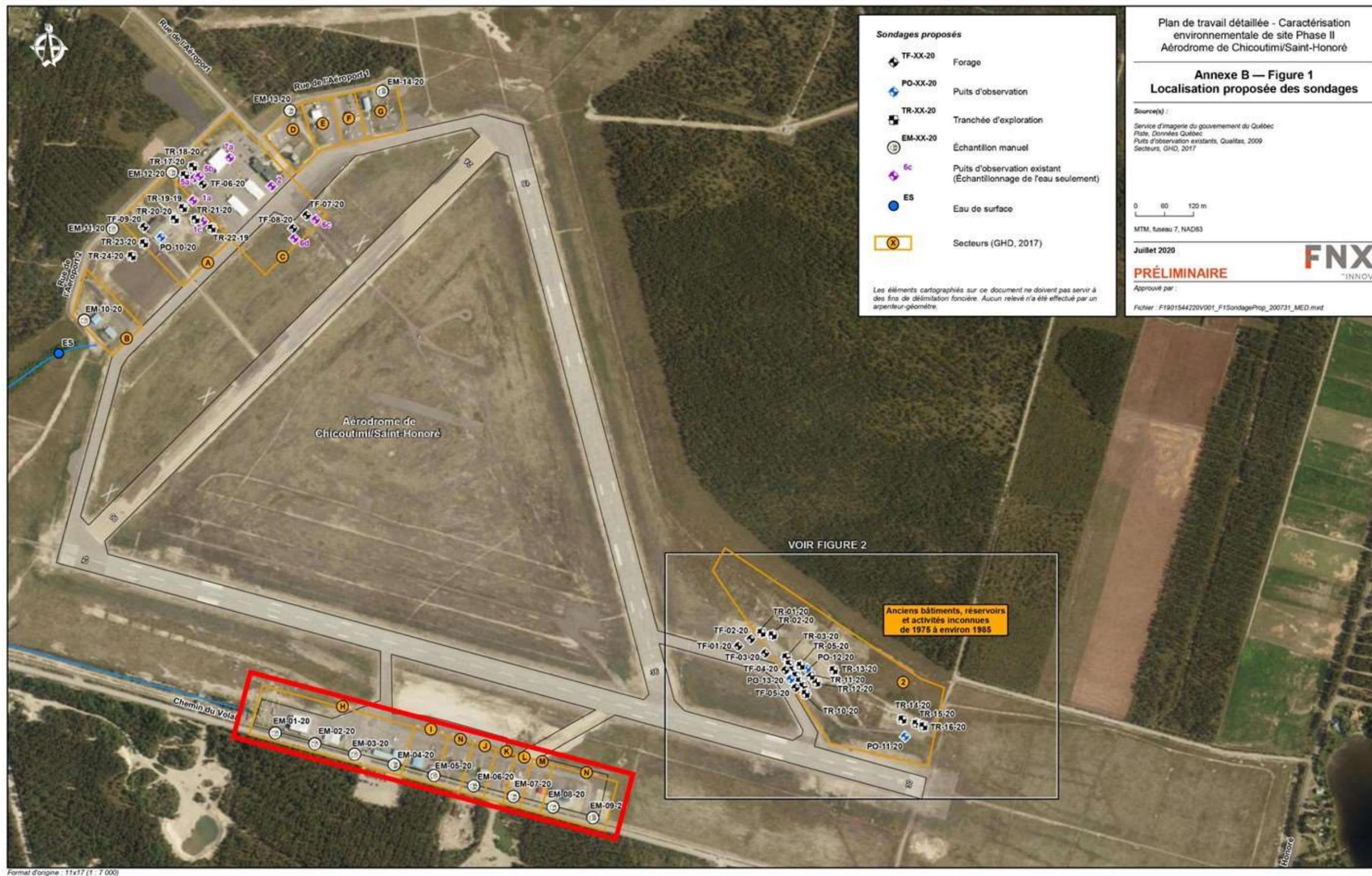


Figure 59 : Plan de localisation des sondages de caractérisation environnementale (rectangle rouge) dans le secteur 2. (Source : MTQ, fichier F1901544220V001_F1sondageProp_200731_MED.mdx, juillet 2020)



Figure 60 : Vue générale de l'aire de caractérisation environnementale, vers l'ouest. Le chemin de service est à droite et le chemin du Volair, à gauche. (Source : Subarctique Enr., DSCN1109, 2020-08-04)



Figure 61 : Vue générale de l'aire de caractérisation environnementale, vers l'est. (Source : Subarctique Enr., DSCN1081, 2020-08-04)



Figure 62 : Profil de la coulée sud du fossé indiquant l'épaisseur d'alluvions déposées dans le lit du fossé. (Source : Subarctique Enr., DSCN2855, 2020-08-04)



Figure 63 : Détail du sondage EM-02-20 en bordure du fossé où l'on remarque la présence d'un sol humique sous la calotte végétale, vue vers le nord. (Source : Subarctique Enr., DSCN1087, 2020-08-04)

7.3 Secteur 3 (Op3)

Ce secteur, situé dans la partie sud-est du site, logeait autrefois les installations de l'école de vol à voile Région-Est du Canada (EVVRE) des cadets de l'air¹³², soit de 1977 à 1996 (figure 64). La nature de ces installations (i.e., saisonnières ou permanentes) n'a pu être confirmée, mais tout porte à croire qu'il s'agissait de constructions de surface. Le secteur ne comporte aucun bâtiment actuellement (figure 65). Étant donné l'âge des constructions et l'absence probable de fondations, l'intérêt archéologique de la zone expertisée est considéré moyen.

¹³² « Le 9 avril 1941, la Ligue des cadets de l'Air du Canada obtient officiellement, par lettres patentes relevant de la partie II de l'Acte des compagnies de 1934, l'autorisation pour la Ligue d'agir à titre de société de bienfaisance, soit une corporation à but non lucratif. La Ligue est alors autorisée à « mettre sur pied des succursales de son organisation dans toutes les régions du Canada ». Cette charte [est entrée] en application sous le maréchal de l'Air, William (Billy) Bishop, George B. Foster et Hugh P. Illsle », <https://aircadetleague.com/fr/propos-de-nous/370-2/>.



Figure 64 : Installations de l'école de vol à voile Région-Est du Canada, dans le secteur 3. (Source : Subarctique, R. Gadbois-Langevin, déc. 2020)



Figure 65 : Vue du secteur 3 au début de l'intervention archéologique, vers le nord-ouest. La tour de contrôle est visible à l'arrière-plan. (Source : *Subarctique Enr., DSCN1115, 2020-08-04*)

7.3.1 Caractérisation environnementale

Seize tranchées (TR-01-20 à TR-16-20) ont été effectuées sous surveillance archéologique dans ce secteur (figure 66). Les sols avaient été remaniés et les niveaux d'occupation étaient présents essentiellement en surface. Pour la zone des bâtiments S3-6 à S3-8 (TR-14-20), on a toutefois observé des drains en PVC (style toilette/douche), des tuyaux d'alimentation d'eau encore actifs et quelques éléments électriques désaffectés tels qu'une tige de mise à la terre (figures 67 et 68). Ces services s'associent à la présence des camps pour les cadets de l'air. Dans la zone du bâtiment S3-4 (TR-09-20), on a noté une importante contamination des sols par l'huile, où un réservoir devait être présent (figure 69). Une pièce de fixation a été retirée de la poche d'huile (figure 70).

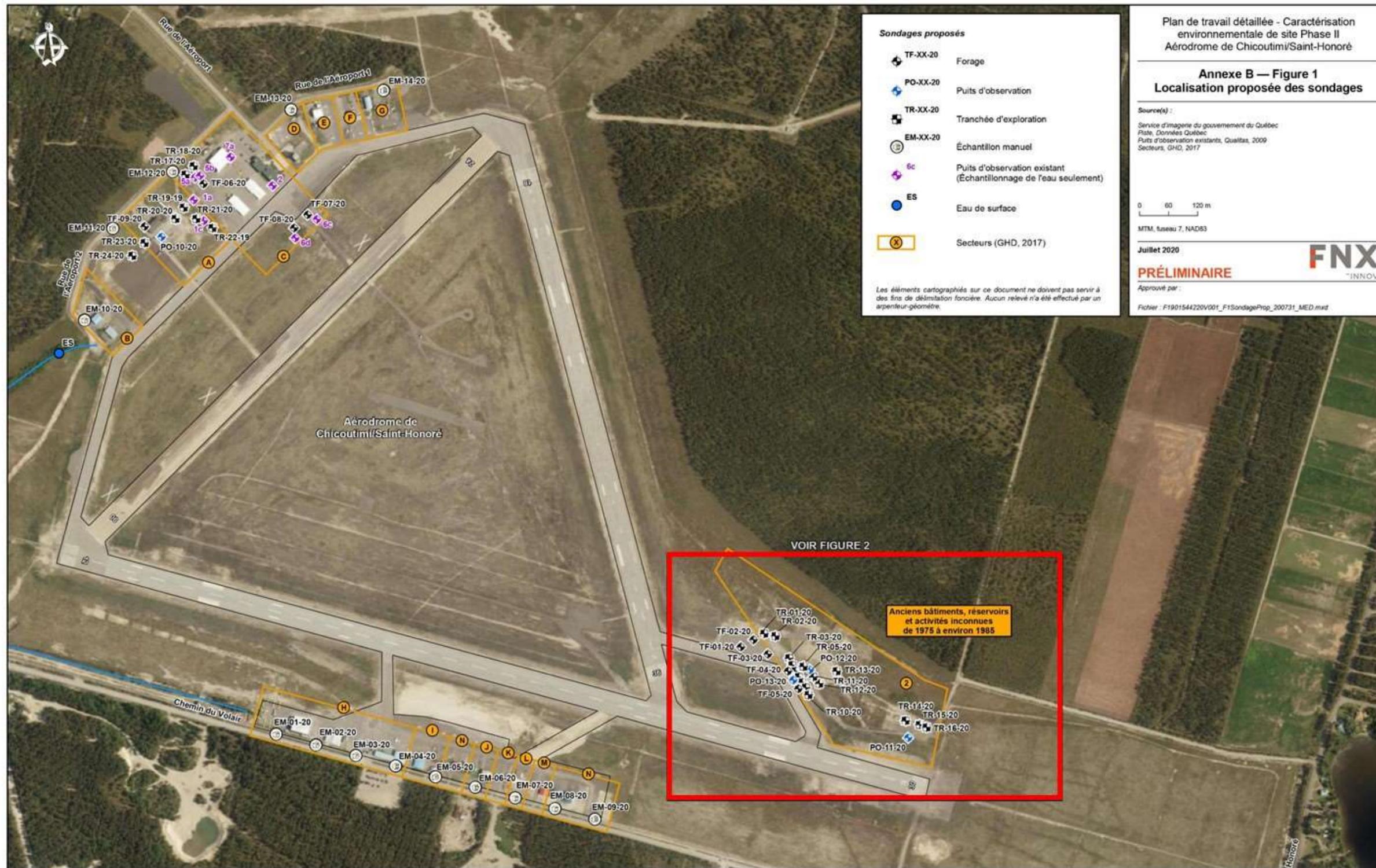


Figure 66: Plan de localisation des tranchées de caractérisation environnementale, secteur 3 (rectangle rouge). (Source : MTQ, fichier F1901544220V001_F1sondageProp_200731_MED.mdx, juillet 2020)



Figure 67 : Tige de mise à terre et tuyau d'eau en cuivre mis au jour dans la tranchée TR-14-20, vue vers l'est. (Sources : Subarctique Enr., DSCN1172 et DSCN1179, 2020-08-05)



Figure 68 : Drain en PVC, probablement un événement d'aération d'une toilette, visible dans la paroi sud de la tranchée TR14-20 et coupe stratigraphique. (Source : Subarctique Enr., DSCN1173, 2020-08-05)

Légende

- 1 Couche végétale (± 10 cm)
- 2 Sable beige et humus mélangé (± 50 cm)
- 3 Sable noirci par la présence de matières organiques (± 50 cm)
- 4 Sable beige granuleux en place



Figure 69 : Infiltration d'huile visible dans la paroi est de la tranchée TR-09-20. (Source : *Subarctique Enr.*, DSCN1167, 2020-08-05)



Figure 70 : Pièce de fixation d'un tuyau, retirée de la poche d'huile, vue vers le nord-est., TR-09-20. (Sources : *Subarctique Enr.*, DSCN1159 et DSCN1160, 2020-08-05)

7.4 Secteur 4 (Op 4)

Le secteur 4, qui comprend les pistes de décollage et d'atterrissage ainsi que le terre-plein cerné par les pistes, de même que les voies de circulation en périphérie, a été mis en place dès 1942. Tout ce secteur revêt une valeur historique importante. La surveillance des travaux pour l'aménagement de l'héliport 2 a été réalisée dans la portion sud du triangle formé par les pistes. L'inventaire archéologique visait, pour sa part, à expertiser les « anomalies » présentes dans le terre-plein et visibles sur les photos aériennes de 1942 à aujourd'hui.

Les pistes et voies implantées en 1942 n'ont pas été expertisées en 2020. Celles-ci ont fait l'objet de travaux récents sans toutefois modifier leur configuration de base. Les balises des pistes 12-30 et 18-36 ainsi que de toutes les voies de circulation ont été remplacées en 2016. La voie de circulation Delta a été élargie en 2017. La piste 06-24 a été refaite l'année suivante alors que la piste 18-36 a été refaite en 2020. Finalement, la piste 12-36 devrait être refaite en 2022¹³³ (figure 71).

¹³³ I. Duval, com. pers. et informeaffaires.com/regional/transport/laeroport-de-saint-honore-en-phase-de-developpement

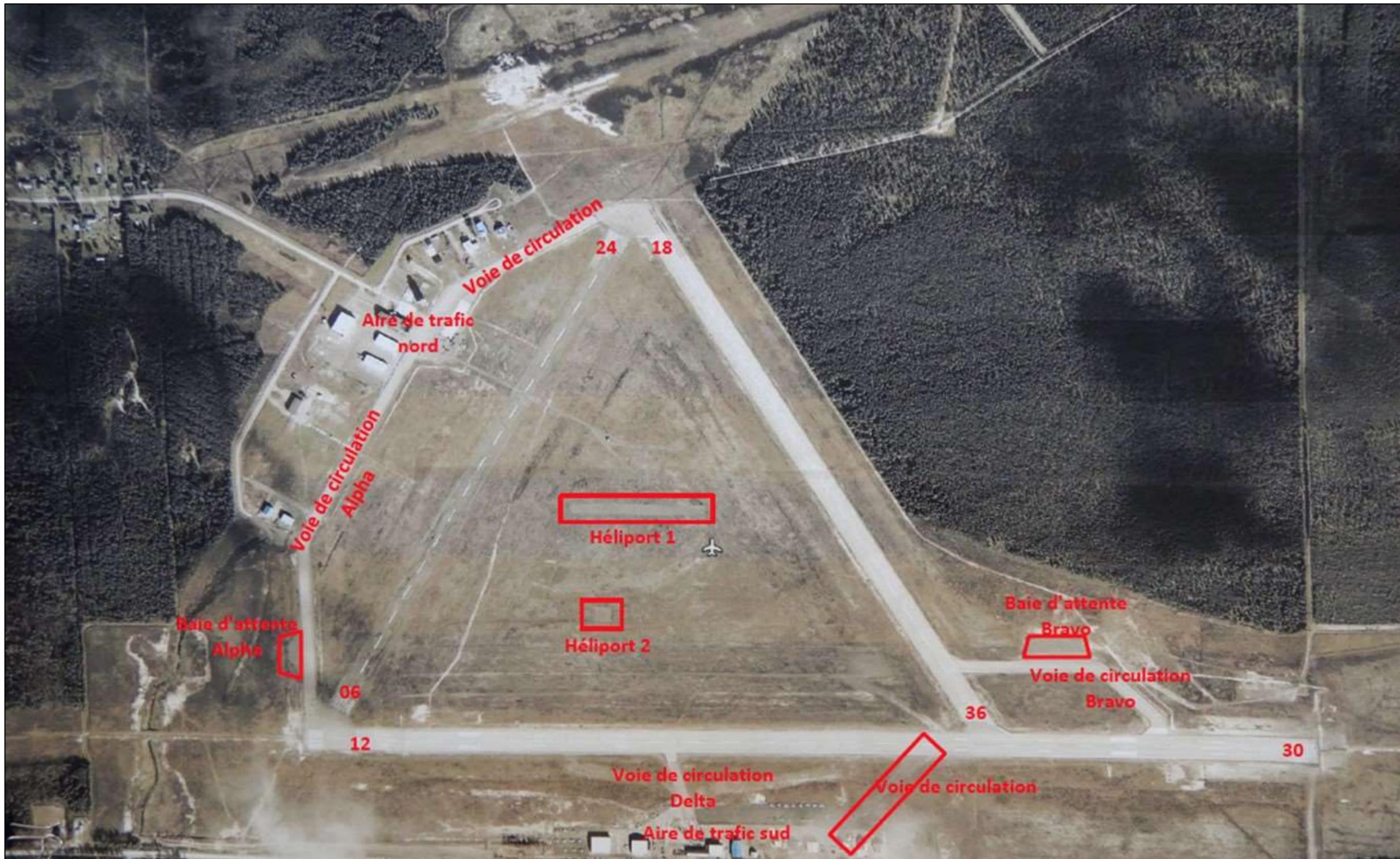


Figure 71 : Identification des pistes et des aires de circulation sur le site de l'aéroport. (Source : Ministère des Transports, Direction de l'environnement, mars 2020)

7.4.1 Surveillance des travaux, préparation des chemins et de la piste d'héliport

La zone faisant l'objet d'une surveillance touchait directement la piste de planeur qui est la plus au centre (figure 72). La méthode utilisée par l'entrepreneur comprenait le décapage des couches de surfaces de plus ou moins 4 pouces. Le décapage s'est fait avec une pelle mécanique et un bulldozer (figure 73). Aucun vestige archéologique n'a été identifié dans ce secteur outre les pistes de planeurs mises en place en 1977 (S4-5) et dont les traces étaient visibles en surface.

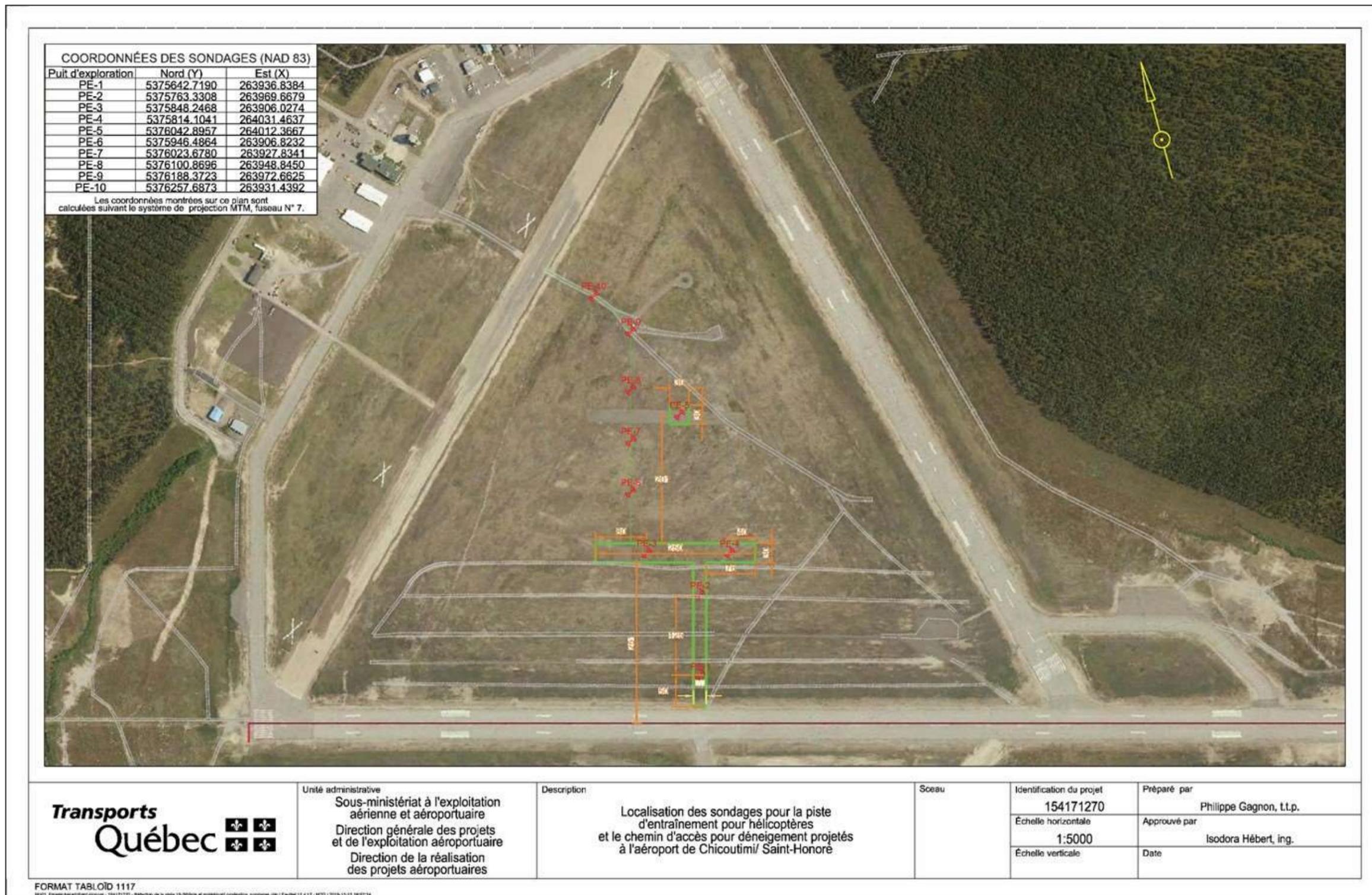


Figure 72 : Localisation des sondages pour la future piste d'entraînement pour hélicoptères et le chemin d'accès projetés. (Source : MTQ, Direction de la réalisation des projets aéroportuaires, [mars 2020])



Figure 73 : Travaux de décapage de la couche organique, zone des pistes de planeurs dans la partie sud du secteur 4, vers l'est. (Source : Subarctique Enr., DSCN1600, 2020-08-11)

7.4.2 Inventaire du terre-plein

L'inventaire du terre-plein comprenait deux volets : une expertise à l'emplacement des vestiges potentiels S4-6 et S4-7, puis une expertise dans les portions centrales et nord du secteur 4, afin de vérifier la présence de vestiges associés aux anomalies visibles sur les photographies aériennes (figures 74 et 75 et carte interactive à l'annexe 4).

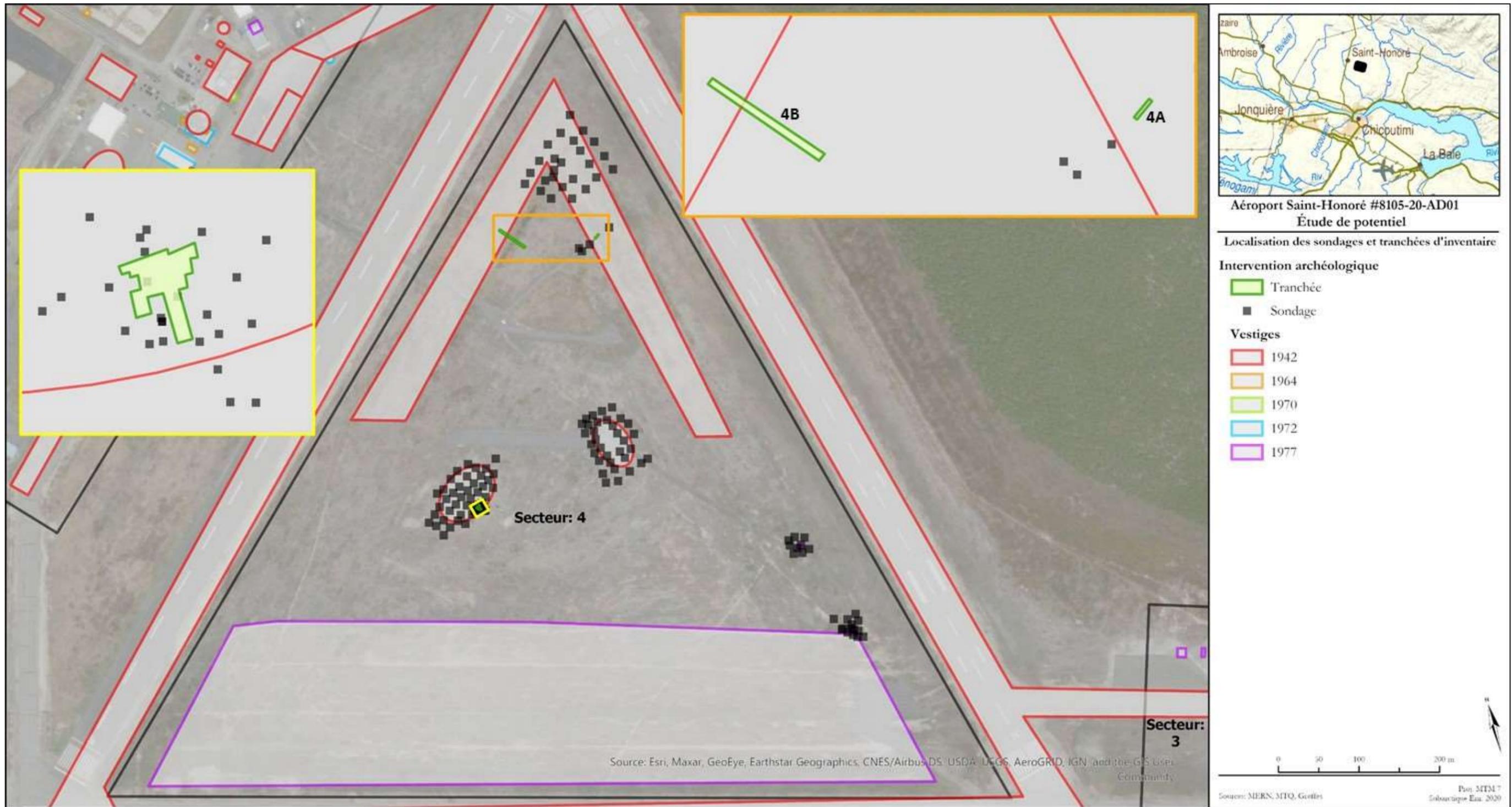


Figure 74 : Plan de localisation de l'ensemble des sondages et tranchées d'inventaire dans le secteur 4. (Source : Subarctique, R. Gadbois-Langevin, déc. 2020)

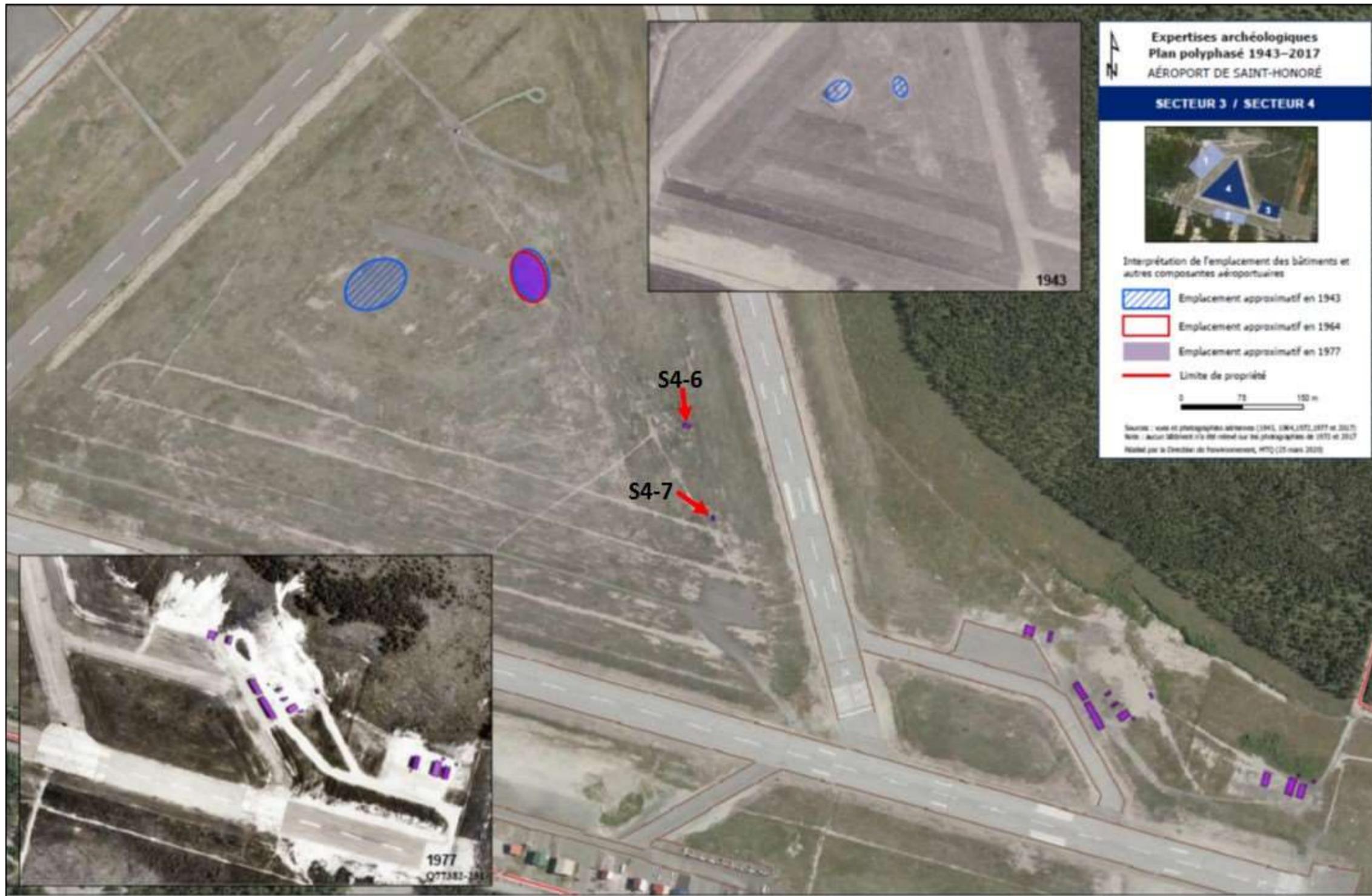


Figure 75 : Localisation des vestiges S4-6 et S4-7 identifiés sur une photographie aérienne de 1977, ainsi que les anomalies au centre du terre-plein visibles sur une photo aérienne de la Deuxième Guerre mondiale. (Sources : MTQ, Direction de l'Environnement, 25 mars 2020; Subarctique, R. Gadbois-Langevin, juin 2020)

Le secteur immédiatement au nord des pistes de planeurs, où les constructions S4-6 et S4-7 avaient été identifiés sur les photos aériennes, a d'abord été expertisé (sondages 205 à 213 et sondages 218 à 231 respectivement (figures 75 et 76; voir aussi la carte interactive des interventions à l'annexe 4).



Figure 76 : Piste de planeur, vers le sud-est. (Source : Subarctique Enr., 20200811154728844, 2020-08-11)

Selon le directeur de l'aéroport, il s'agissait pour un (S4-6) d'une plateforme sur laquelle avait été posée une cuisine pour les cadets. À part des restes de sacs de sable et quelques déchets provenant des couches de surface (1 et 2) (canettes, verre), il n'y avait rien à souligner en lien avec cette construction (figure 77). On note, toutefois, la présence de la couche de brûlis (3) entre les couches de surface et le sol en place.

Le second bâtiment (S4-7), qui n'était pas connu du directeur, se trouvait à l'extrémité d'une piste de planeurs. Aucun vestige n'a été mis au jour à cet endroit (figure 78). La stratigraphie était caractérisée par la présence de (3) couches de sable remaniées sur le sable en place.



Figure 77 : Sondage 212 à l'emplacement du vestige potentiel S4-6, paroi est. (Source : Subarctique Enr., DSCN1589, 2020-08-11)

Légende

- 1 Gravier et calotte végétale (± 10 cm)
- 2 Sol humique (± 10 cm)
- 3 Couche de brûlis (± 3 cm)
- 4 Sable beige granuleux; sol en place (± 20 cm)
- 5 Sable gris-beige granuleux; sol en place



Figure 78 : Sondage 231 à l'emplacement du vestige potentiel S4-7, paroi nord. (Source : Subarctique Enr., DSCN1596, 2020-08-11)

Légende

1 Sable fin rapporté (± 25 cm)

2 Sable beige granuleux (perturbé) (± 20 cm)

3 Sable gris-beige granuleux avec fragments de roches (perturbé) (± 30 cm)

4 Sable gris-beige granuleux; sol en place

Dans un deuxième temps, cent vingt sondages (nos 97 à 274) et deux tranchées (4A et 4B) ont été réalisés dans les portions centrale et nord du secteur 4, afin de vérifier la présence de vestiges associés aux anomalies visibles sur les photographies aériennes (voir carte interactive à l'annexe 4). La tranchée (à l'est) (4A : points 33 à 36 sur la carte interactive) a été réalisée manuellement, alors que la deuxième (à l'ouest) (4B : points 43 à 58 sur la carte interactive) a fait l'utilisation d'une pelle mécanique. Nous avons observé dans les excavations une distinction dans les sols entre la partie centrale du triangle et les bords. Dans la partie centrale, la matrice est généralement constituée de sable organique avec une très mince couche de brûlis sur des couches de sables variées (figure 79), alors que dans les parties limites on observe un remblai de sol organique et de charbon de bois qui fait plus de 70 cm d'épaisseur (figures 80 à 82). Ce pattern suggère que le brûlis de la végétation a été gratté du centre vers les lisières lors du nivellement de la surface du terre-plein. Selon un plan de 1942, une piste intérieure avait été prévue en parallèle aux pistes principales (figure 83), ce qui explique la scarification qui apparaît sur les photos aériennes et dont la trace est encore visible aujourd'hui (figure 84).



Figure 79 : Sondage 276, au centre du terre-plein, paroi nord. (Source : Subarctique Enr., 20200812154003021, 2020-08-12)

Légende

- 1 Sable organique brun avec mince couche de brûlis à l'interface inférieure (± 20 cm)
- 2 Sable gris-beige, sol en place (± 15 cm)
- 3 Sable orangé; sol en place (± 7 cm)
- 4 Sable grossier beige allant vers le gris; sol en place



Figure 80 : Tranchée manuelle réalisée du côté est du terre-plein (4A), paroi nord. (Source : Subarctique Enr. 2020; traitement 3D : J. Gagné)

Légende

- 1 Calotte végétale (± 10 cm)
- 2 Sols humiques et sable mélangés (± 50 cm)
- 3 Niveau de brûlis (3 à 5 cm)
- 4 Sable grossier beige; sol en place



Figure 81 : Tranchée mécanique ouest, vue vers l'est (4B). (Source : Subarctique Enr., 20200811195459209 et DSCN3223, 2020-08-13)



Figure 82 : Tranchée mécanique réalisée du côté ouest du terre-plein (4B), paroi nord. (Source : Subarctique Enr. 2020; encart : DSCN 3399 et DSCN3401; traitement 3D : J. Gagné)

Légende

- 1 Calotte végétale (± 20 cm)
- 2 Sols humiques et sable mélangés (± 20 cm)
- 3 Niveau de brûlis (3 à 5 cm)
- 3 Sable orangé; sol en place (± 15 cm)
- 4 Sable grossier beige; sol en place (± 50 cm)

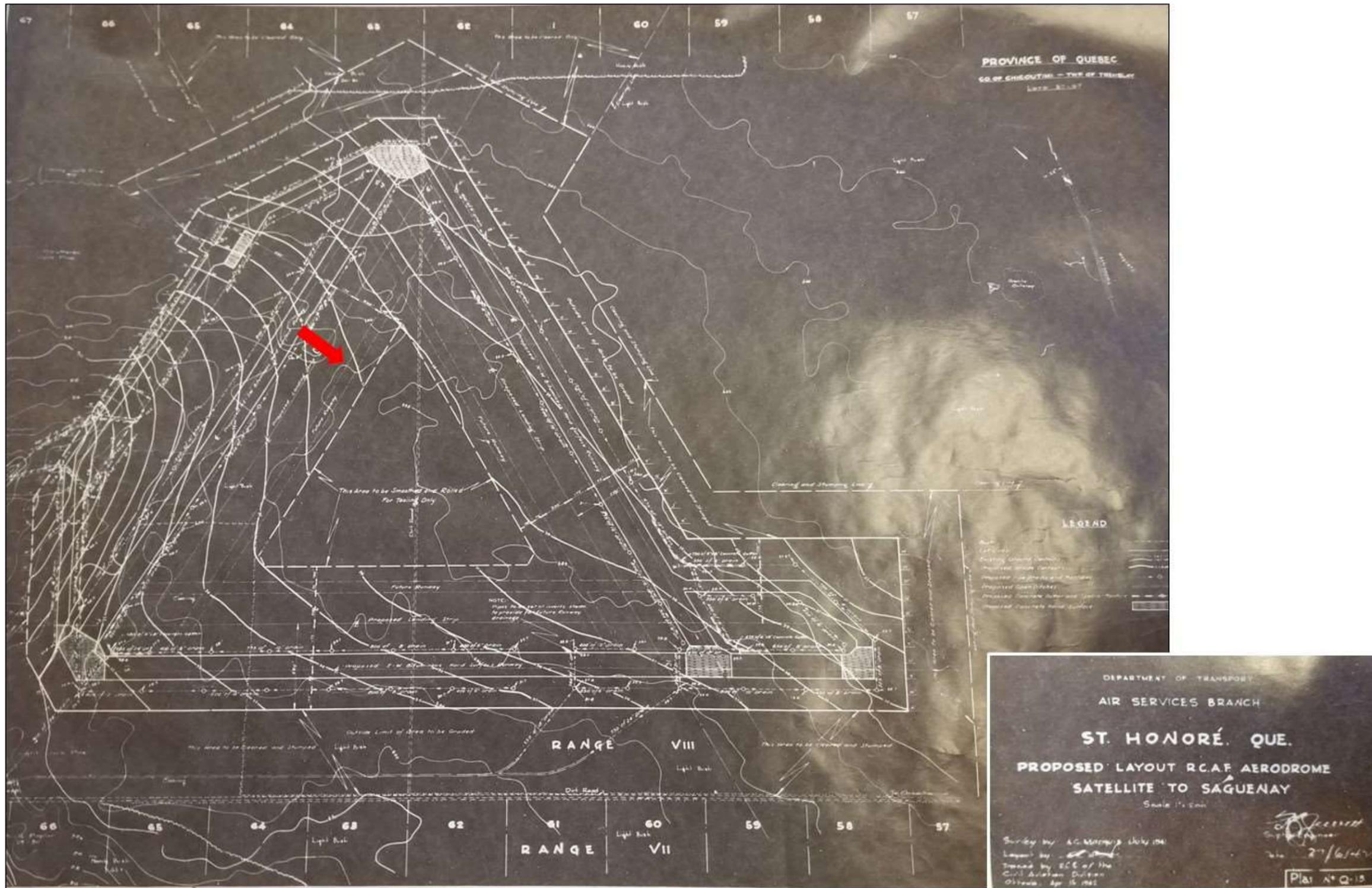


Figure 83 : St Honoré Que, Proposed Layout R.C.A.F. Aerodrome, Satellite to Saguenay, Plan No Q-13, Ottawa, Apr. 16, 1942, sur lequel est illustrée la piste projetée à l'intérieur des pistes principales. (Source: Défense nationale, aéroport de Saint-Honoré)

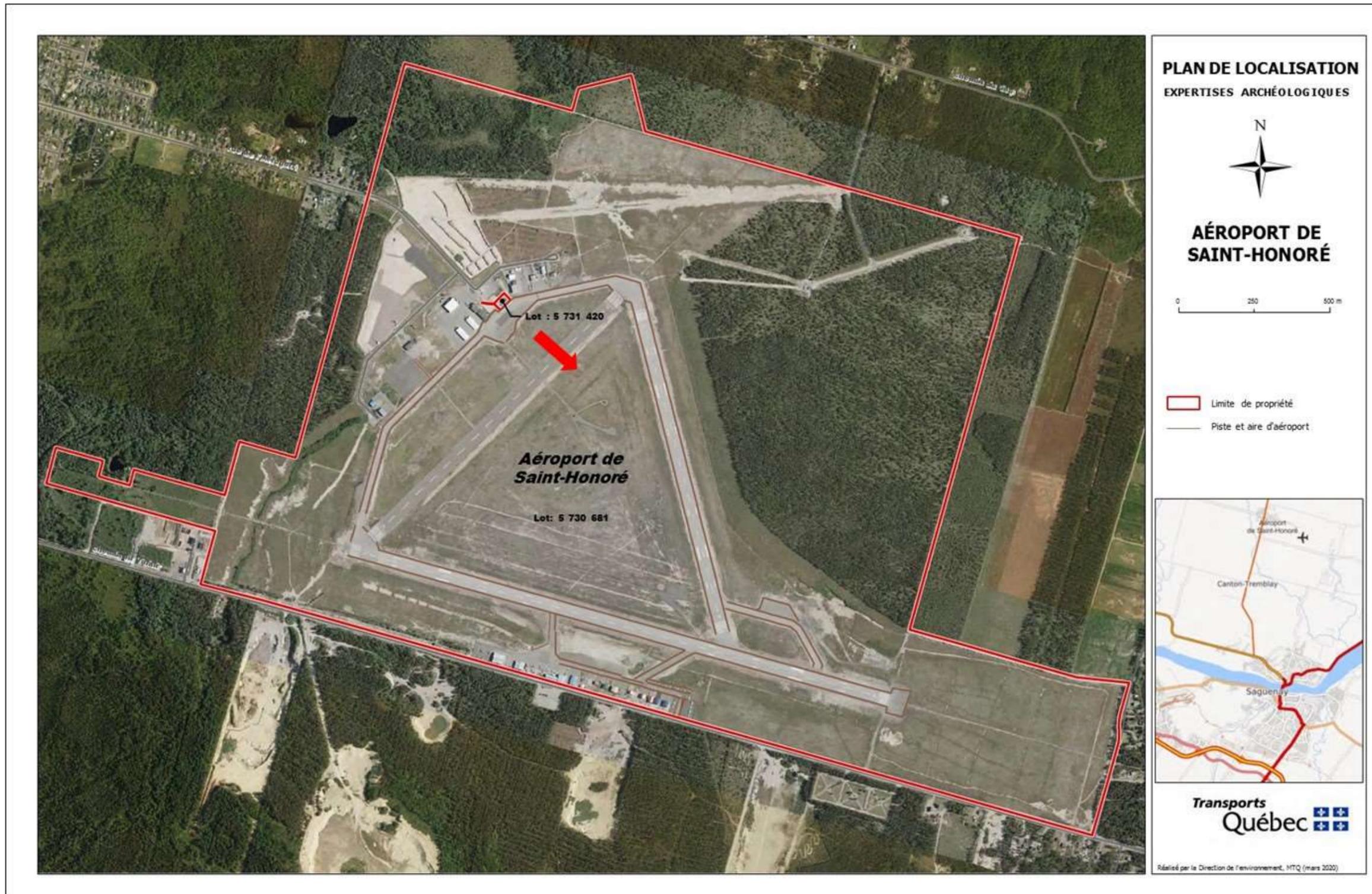


Figure 84 : Photo aérienne de 2020 sur laquelle sont visibles les traces de scarification à l'intérieur des pistes. (Source : Ministère des Transports, Direction de l'environnement, mars 2020)

La principale trace mise au jour lors de l'inventaire comprenait une étendue de sol congloméré située à proximité du vestige S4-1, une anomalie qui apparaît sur les photographies aériennes dès 1942 (figures 85 et 86). Une deuxième anomalie (S4-2) est également visible à l'est de la première.



Figure 85 : Vue aérienne de la station R1 St Honoré, été 1942, indiquant l'emplacement des anomalies S4-1 et S4-2 à l'intérieur des pistes. (Source : Musée de la Défense aérienne / BFC Bagotville, Collection Dan McWilliams)



Figure 86 : Étendue de sol congloméré sous la surface du terre-plein, dégagée près de l'anomalie S4-1, vers le nord. (Source : Subarctique Enr., 20200810204908644, 2020-08-10)

Selon les informations obtenues par l'historien Michel Bergeron, il est possible que ces anomalies soient des cibles d'entraînement de largage de bombes¹³⁴. Les bombes de pratique étaient inertes et remplies de sable ou ciment mouillé¹³⁵, ce qui pourrait correspondre à l'étendue de sol congloméré. Des sondages à l'emplacement de la deuxième anomalie n'ont cependant révélé aucune trace particulière (figure 87). On en déduit que les anomalies étaient probablement des amoncellements de sable destinés à amortir l'impact des bombes et que la présence du sol congloméré fut le résultat de la désagrégation de l'une des bombes.

¹³⁴ Interprétation proposée par M. Bergeron et M. Lebeau. Une seule demande a été faite en 1991 pour le support du MDN dans le but de récupérer une munition d'entraînement (Éric Desbiens, UXO Specialist, Directorate of Contaminated Sites (DCS), Department of National Defence / Government of Canada, courriel envoyé à M. Denis Audette, biologiste, M. Env., Direction de la planification des projets aéroportuaires (DPPA), 19 février 2020).

¹³⁵ Quoique non explosives, ces bombes pouvaient être destructrices pour les cibles visées (www.thomaswictor.com/inert-bombs/).



Figure 87 : Sondage #126 à l'emplacement de l'anomalie S4-2. (Source : *Subarctique Enr.*, 20200810150613616, 2020-08-10)

Un champ de tir avait également été aménagé au sud de l'aéroport, près du chemin des Ruisseaux (figure 88). En plus du terrain d'exercice de tir, on avait été aménagé « une tour en forme de triangle sur laquelle on avait placé des pièces de bois, espacées d'environ 8 à 10 pouces (20-25 centimètres), à plat sur le sol »¹³⁶. Toutefois, la localisation de la tour est incertaine.

¹³⁶ Bergeron, 2013, p. 256.

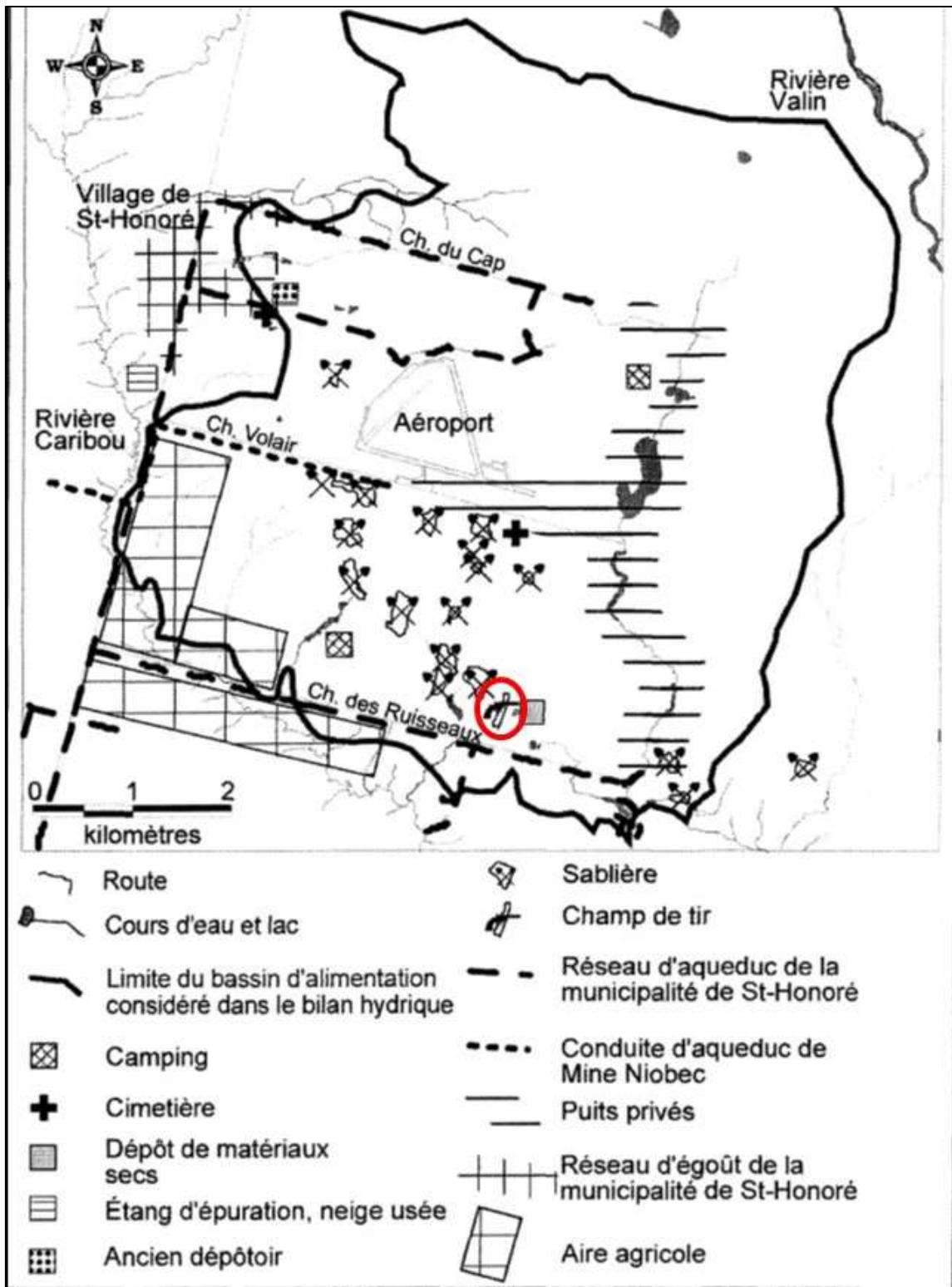


Figure 88 : Plan indiquant l'emplacement du champ de tir au sud de l'aéroport. (Source : Tiré de Tremblay, 2005, figure 2.9, p. 27)

Conclusions et recommandations

Les interventions réalisées en 2020 sur le site de l'aéroport de Saint-Honoré comprenaient cinq volets, répartis dans quatre secteurs identifiés par le Ministère des Transports (voir figure 3) : la surveillance de sondages de caractérisation environnementale, la réalisation de sondages en vue de l'aménagement de la piste d'entraînement pour hélicoptères et le chemin d'accès pour déneigement (projet 154-17-1270), un inventaire dans la partie nord du terre-plein bordé par les pistes de décollage et d'atterrissage, l'inspection visuelle du site afin de repérer les traces de construction antérieures, puis des sondages de caractérisation de trois fondations datant de la Deuxième Guerre.

Aucune trace d'occupation autochtone ou agricole antérieure à l'aménagement de l'aéroport n'a été notée et le potentiel d'en retrouver est faible. Toutefois, il est recommandé d'effectuer un inventaire le long du ruisseau de l'Aqueduc qui se profile à l'ouest de l'aéroport. Situé en bordure d'une terrasse de la mer de Laflamme dans une zone non perturbée, il y réside une faible probabilité d'y découvrir des vestiges de la paléohistoire¹³⁷.

Tous les vestiges observés sont associés à l'exploitation de l'aéroport et datent de 1942 à aujourd'hui. L'essentiel des vestiges est localisé dans les secteurs 1 et 4, où l'on retrouve les premiers aménagements mis en place durant la Deuxième Guerre mondiale : pistes de décollage et d'atterrissage, taxiways, tour de contrôle, tablier d'accueil, caserne, hangars pour avions, garages d'entretien, station de pompage et autres dépendances.

L'aéroport a conservé la disposition originelle des pistes selon le modèle « 60 Degree Runway ». Il s'agit de l'un des trois aéroports militaires au Québec ayant maintenu ce modèle implanté durant la Deuxième Guerre mondiale (St-Jean-sur-Richelieu et Sept-Îles sont les deux autres). Les pistes n'ont pas été expertisées dans le cadre du présent mandat. Ainsi, les futurs travaux de réfection des pistes et de leurs abords devront ainsi être précédés de sondages afin de documenter leurs substructures de même que les réseaux de drainage qui les bordent.

Trois fondations de bâtiments datant de la Deuxième Guerre mondiale, observées lors de l'inspection visuelle du site, ont fait l'objet de sondages de caractérisation : le hangar d'avion, le garage pour autos et la station de pompage. D'autres vestiges potentiels de cette période gisent probablement sous la surface, principalement dans le secteur 1, dont les fondations de la caserne (S1-2) et celles d'une grange ou hangar (S1-5) ainsi que diverses dépendances. Cet ensemble de vestiges est considéré comme ayant une valeur patrimoniale élevée, nécessitant la poursuite des mesures d'évaluation d'impact et de mitigation

¹³⁷ Ce secteur du ruisseau fut désigné secteur 5.

(inventaire et fouille) préalablement à tous travaux ou aménagements pouvant menacer leur état.

Parmi les autres vestiges expertisés datant de la Deuxième Guerre mondiale, l'étendue de sol congloméré (possibles cibles de largage de bombes) et les traces de brûlis sur le terre-plein sont les plus évocateurs.

La présence de vestiges associés aux aménagements aéroportuaires postérieurs à 1946 et mis en place en 1977 ou avant est à signaler également dans les zones non construites (voir figure 8 pour la localisation des vestiges). Ces vestiges comprennent essentiellement des aménagements pour les compagnies privées et les organismes de formation. Parmi ceux-ci, les canalisations en terre-cuite mises au jour à proximité de l'atelier de déglacage (secteur 1) sont à noter. Les sondages de caractérisation environnementale à l'emplacement de l'école de vol à voile Région-Est du Canada (EVRRE) des cadets de l'air (secteur 3) ont révélé, pour leur part, que la plupart des installations sont disparues, hormis quelques services. Les sondages dans le secteur 2 ont été réalisés à l'extérieur de la zone bâtie et se sont avérés peu révélateurs. Les futurs travaux touchant les constructions datant de 1977 ou avant devront faire l'objet d'un inventaire préalable. Quant aux constructions mises en place après 1977, elles sont, pour la majorité, encore debout, et ne présentent qu'un intérêt archéologique marginal.

Il ressort de cette première série d'interventions sur le site de l'aéroport de Saint-Honoré, l'intérêt de poursuivre les expertises archéologiques afin de compléter les connaissances de son évolution, puis de protéger les éléments les plus significatifs et les plus représentatifs du rôle de l'aéroport dans l'histoire aéronautique du Québec. Le niveau d'intervention peut comprendre une inspection de surface, un inventaire préalable, une surveillance en cours de travaux, une fouille exhaustive, ou une combinaison d'approches. Les mesures d'intervention particulières privilégiées pour chaque vestige à caractère historique sont présentées à l'annexe 1.

Les recommandations spécifiques quant à la poursuite des travaux archéologiques sur le site se résument comme suit :

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

L'aéroport de Chicoutimi-Saint-Honoré représente un volet marquant de l'implication régionale dans la défense aérienne durant la Deuxième Guerre mondiale et dans l'histoire

aéronautique du Québec. Saint-Honoré est le premier aéroport militaire au Québec sur lequel on a mené des expertises archéologiques et le premier aéroport opérationnel au Québec dont les installations aéroportuaires ont été reconnues comme site archéologique. À la suite de l'analyse de la déclaration de découverte acheminée au ministère de la Culture et des Communications du Québec, le code Borden DdEs-2 a été attribué à la portion du site reconnue d'importance archéologique (figure 89). Exemple des nouveaux champs d'expertise en archéologie, il constitue une référence utile pour les recherches à venir sur des sites à vocation similaire.

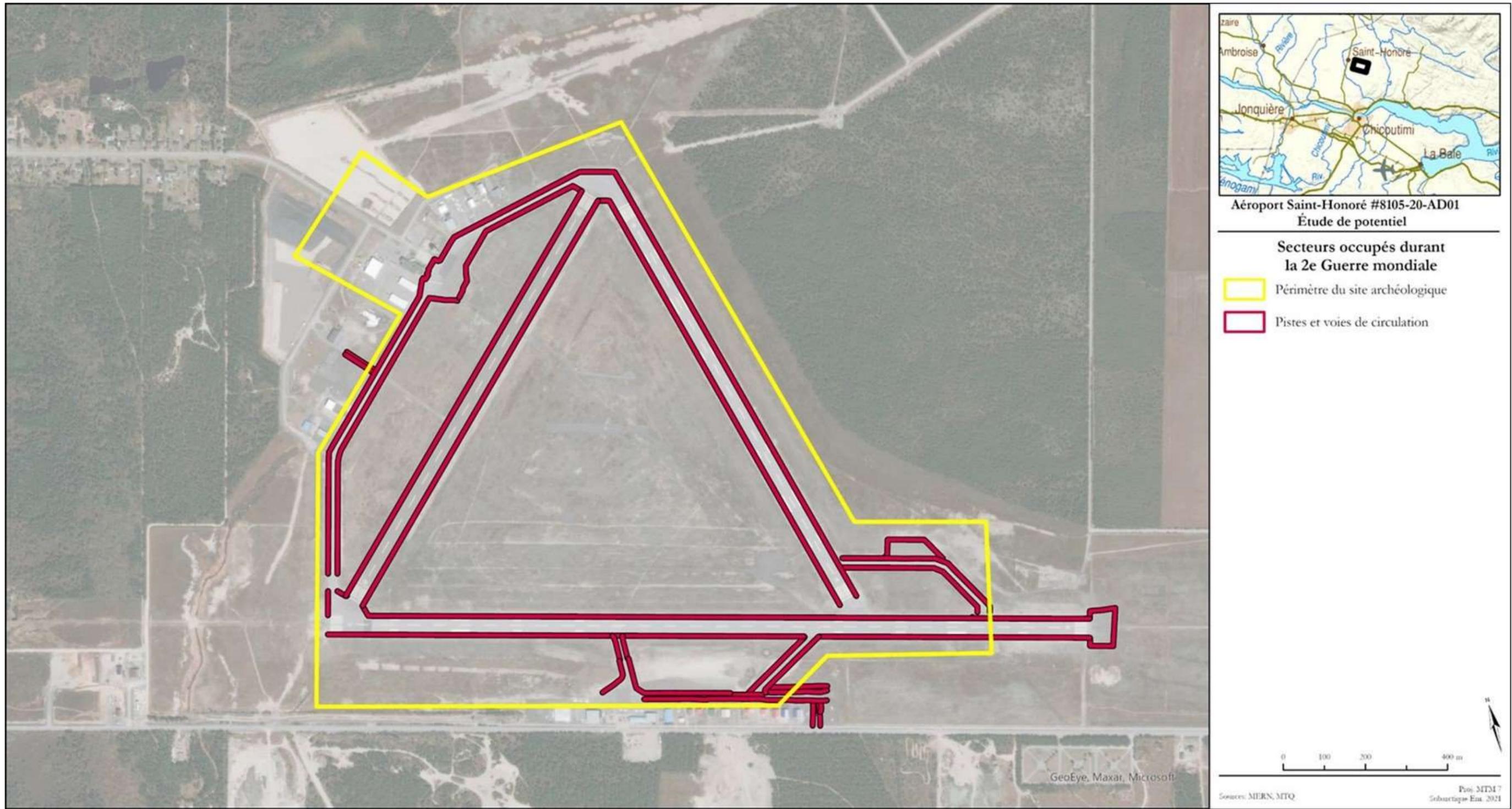


Figure 89 : Périmètre du site archéologique incluant les pistes et secteurs établis et occupés durant la 2^e Guerre mondiale sur le site de l'aéroport de Saint-Honoré. (Subarctique, R. Gadbois-Langevin, déc. 2020)

Ouvrages cités et sources

Archives

BAnQ SAGUENAY, Collection de la SHS, *dossier 109*.

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

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

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

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

Sites Internet

<http://www.aeroport75cyrc.com/>

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

<https://www.aeroportdequebec.com/en/about/company/history>

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

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

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

[Aviaweb. 50megs.com/F-HTML/JET-BAGOT.htm](http://aviaweb.50megs.com/F-HTML/JET-BAGOT.htm)

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

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

<https://chronomontreal.uqam.ca/chronologie/1760-aeroport-de-saint-hubert>

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

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

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

informeaffaires.com/regional/transport/laeroport-de-saint-honore-en-phase-de-developpement

geoboutique.mern.gouv.qc.ca

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

ici.radio-canada.ca/nouvelle/1140741/aeroport-mont-joli-histoire-deuxieme-guerre-mondiale

<https://ici.radio-canada.ca/nouvelle/753570/mer-goldthwait-mer-champlain-glaciation-fleuve-saint-laurent>

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

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

www.memoireduquebec.com

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

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

<https://www.plomberiebissonnette.ca/services-de-drains-et-egouts/drain-francais>

[https://www.Sanitary Protection of Drinking Water Storage Tanks: Vents \(epa.gov\)](https://www.Sanitary Protection of Drinking Water Storage Tanks: Vents (epa.gov))

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

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

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

www.thomaswictor.com/inert-bombs/

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

<https://fr.wikipedia.org/wiki/Nunatak>

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

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

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

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

https://fr.wikipedia.org/wiki/Monts_Valin#:~:text=Compos%C3%A9%20d'une%20dizaine%20de,parc%20national%20des%20Monts%20DValin

Ouvrages

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

INSTITUT CULTUREL AVATAQ. 1993. *Analyse des sites IcGm-2, IcGm-3 et IcGm-4, Inukjuak, Nunavik, projet de réfection des infrastructures aéroportuaires nordiques*. MTQ.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

MOQUIN, J-C. 1986. *Inventaire archéologique de l'aire d'étude du village d'Inukjuak, Nouveau-Québec, réfection des infrastructures aéroportuaires*. MTQ, Environnement.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Quaternaire (CANQUA) et de la Section canadienne de l'Association internationale des hydrogéologues, Québec, 28-31 août 2011.

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

RÉPERTOIRE DU PATRIMOINE CULTUREL DU QUÉBEC. 2014. Sculptures (Ange à la trompette). Direction générale du patrimoine.

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

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

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

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

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

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

Annexe 1: Tableau des vestiges

Aéroport de St-Honoré

Tableau des vestiges historiques

MTQ Projet 8105-20-AD01

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

											Guerre mondiale
S1-5	Grange ou hangar	1942	Post 1947-avant 1964	1	À l'ouest du terminal	Musée de Bagotville-1, 8	Bois sur dalle de béton	Enlevé	Élevé; zone non reconstruite	Inventaire	Témoigne du rôle d'appui de St-Honoré à la défense aérienne et à la formation opérationnelle au Saguenay durant la Deuxième Guerre mondiale
S1-8	Base d'éclairage	1942	Ind.	1	À l'ouest du terminal	Musée de Bagotville-8	Béton	[Remplacé]	Moyen	Inventaire	Associé aux installations durant la Deuxième Guerre mondiale
S1-9	Dépendance	1942	Avant 1964	1	À l'ouest du terminal	Musée de Bagotville-8	[Bois sur dalle de béton]	Enlevé	Moyen; trace en sous-sol	Inventaire	Associé aux installations durant la Deuxième Guerre mondiale

S1-10	Station de pompage [Bâtiment des pompes et réservoirs]	1942	1946; acheté par Jean-Louis Laprise et déménagé	1	À l'ouest du terminal	Musée de Bagotville-8; Bergeron, 2013, p. 258	Béton	Les fondations du bâtiment sont visibles et les réservoirs sont enfouis sous un monticule au nord des fondations; le bâtiment des pompes a été déménagé après la guerre	Élevé; zone non reconstruite	Inventaire et fouilles	Témoigne du rôle d'appui de St-Honoré à la défense aérienne et à la formation opérationnelle au Saguenay durant la Deuxième Guerre mondiale
S1-11	Dépendance	1942	Avant 1964	1	À l'ouest du terminal	Musée de Bagotville-8	[Bois sur dalle de béton]	Enlevé	Moyen; trace en sous-sol	Inventaire	Associé aux installations de la Deuxième Guerre mondiale
S1-12	Dépendance	1942	Avant 1964	1	À l'ouest du terminal	Musée de Bagotville-8	[Bois sur dalle de béton]	Enlevé	Moyen; trace en sous-sol	Inventaire	Associé aux installations de la Deuxième Guerre mondiale
S1-13	Dépendance	1942	Avant 1964	1	À l'ouest du terminal	Musée de Bagotville-8	[Bois sur dalle de béton]	Enlevé	Moyen; trace en sous-sol	Inventaire	Associé aux installations de la Deuxième Guerre mondiale
S1-30	[Aire de stationnement d'avions]	[1942]	Après 1972	1	En face de la tour de contrôle	...	[Bois sur base de béton]	Arasé; une plateforme de béton est visible, mais la présence d'un bâtiment est incertaine	Élevé	Inventaire	Associé aux installations de la Deuxième Guerre mondiale
S1-31	Camp des ouvriers	1942	[1946]	1	Installé sur la route menant à l'aéroport; pourrait être à l'extérieur du site	Bergeron, 2013, pp. 248 et 252	Construction temporaire ind.	Enlevés	Faible	Inspection visuelle	Associé aux installations de la Deuxième Guerre mondiale

S1-6	Garage Murdoch	1959	Après 1968	1	Installé à l'emplacement du hangar pour avions (S1-1)	Bergeron, 2013, p. 278	Bois et tôle; probablement construit sur la dalle de béton du hangar	Enlevé	Faible	Inspection visuelle	Aménagement privé
S1-14	Tour de contrôle	1964	ca 1969	1	Sur l'emplacement de S1-1	MTQ 64174-38	Blocs de béton sur dalle de béton	Enlevé	Moyen; remplacé en 1970, puis en 2006	Inventaire préalable	[Aménagements pour compagnies privées]
S1-15	Dépendance	1964	ca 1969	1	Sur l'emplacement de S1-10	MTQ 64174-38	Ind.	Enlevé	Élevé; zone non reconstruite	Inventaire	[Aménagements pour compagnies privées]
S1-16	[Hangar]	1964	ca 1969	1	Au sud du terminal	MTQ 64174-38	Ind.	Enlevé	Élevé; sous l'asphalte	Inventaire	[Aménagements pour compagnies privées]
S1-17	Dépendance	1964	ca 1969	1	Au sud du terminal	MTQ 64174-38	Ind.	Enlevé	Faible, mais traces possibles; zone reconstruite	Inventaire	[Aménagements pour compagnies privées]
S1-18	Dépendance	1964	ca 1969	1	Au sud du terminal	MTQ 64174-38	Ind.	Enlevé	Faible, mais traces possibles; zone reconstruite	Inventaire	[Aménagements pour compagnies privées]
S1-19	Dépendance	1964	ca 1969	1	Au sud du terminal	MTQ 64174-38	Ind.	Enlevé	Faible, mais traces possibles; zone reconstruite	Inventaire	[Aménagements pour compagnies privées]
S1-20	Tour de contrôle	1970	2006	1	Sur l'emplacement de S1-1	MTQ 72817-10; Musée de Bagotville-18, 19; Bergeron, 2013, p. 313.	Béton; construite d'après les plans d'architecte de Gravel et Gravel, elle a une hauteur de 14 m	Remplacée en 2006 par une tour de 23m de hauteur	Nul	Aucune	Associée à la prise en charge de l'aéroport par le Ministère des Transports

S1-21	Pavillon Laliberté	1972	-	1	Au sud de la tour de contrôle	MTQ 72817-10; Musée de Bagotville-18, 19	Béton préfabriqué	Toujours en place, mais modifié; ajout de nouvelles ailes en 1982 et 1990	Nul	Aucune	Associé au Centre québécois de formation aéronautique du CEGEP de Chicoutimi
S1-22	Hangar	1972	-	1	Au sud de la tour de contrôle	MTQ 72817-10; Musée de Bagotville-18	[Acier sur base de béton]	Toujours en place	Nul	Aucune	Associé au Centre québécois de formation aéronautique du CEGEP de Chicoutimi
S1-23	Hangar	1972	-	1	Au sud de la tour de contrôle	MTQ 72817-10; Musée de Bagotville-18	[Acier sur base de béton]	Toujours en place	Nul	Aucune	Associé au Centre québécois de formation aéronautique du CEGEP de Chicoutimi
S1-24	Poteau d'éclairage	1972	Ind.	1	Au nord de la tour de contrôle	Musée de Bagotville-18	Bois	Enlevé	Faible, mais traces possibles	Inventaire	Associée à la prise en charge de l'aéroport par le Ministère des Transports
S1-25	Dépendance	1972	Ind.	1	Peut-être idem S1-15	MTQ 72817-10	Ind.	Enlevé	Moyen	Inventaire	Associée à la prise en charge de l'aéroport par le Ministère des Transports
S1-26	Hangar	1977	-	1	À l'ouest de la tour de contrôle	MTQQ77385-31	Ind.	Toujours en place ou reconstruit	Nul	Aucune	[Aménagements pour compagnies privées]
S1-27	Dépendance	1977	Ind.	1	À l'ouest de la tour de contrôle	MTQQ77385-31	Ind.	Enlevé	Moyen	Inventaire	[Aménagements pour compagnies privées]
S1-28	Dépendance	1977	Ind.	1	À l'ouest de la tour de contrôle	MTQQ77385-31	Ind.	Enlevé	Moyen	Inventaire	[Aménagements pour

											compagnies privées]
S1-29	Dépendance	1977	Ind.	1	À l'ouest de la tour de contrôle	MTQQ77385-31	Ind.	Enlevé	Moyen	Inventaire	[Aménagements pour compagnies privées]
S2-1	Cabane à patates frites	1972	Ind.	2	Le long de la limite sud du site	MTQ72817-10; Dany Gauthier, com. pers.	[Sur dalle de bois]	Enlevé	Faible; probablement construction hors-sol	Aucune	[Aménagements pour compagnies privées]
S2-2	Garage	1972	Ind. Site occupé par Exact Air depuis 1992	2	Le long de la limite sud du site	MTQ72817-10	[Acier sur base de béton]	Toujours en place, mais modifié	Nul	Aucune	[Aménagements pour compagnies privées]
S2-3	Édicule de regard	1977	-	2	Le long de la limite sud du site	MTQQ77385-31; Dany Gauthier, com.pers.	Béton	Toujours en place	Nul	Aucune	[Aménagements pour compagnies privées]
S3-1	Bâtiment	1977	[1996]	3	Zone sud-est du site	MTQQ77385-31	[Sur dalle de bois]	Enlevé	Moyen; zone non construite	Inventaire ou surveillance archéologique	[Associé à l'école de vol à voile Région-Est du Canada (EUVRE) des cadets de l'air]
S3-2	Bâtiment	1977	[1996]	3	Zone sud-est du site	MTQQ77385-31	[Sur dalle de bois]	Enlevé	Moyen; zone non construite	Inventaire ou surveillance archéologique	[Associé à l'école de vol à voile Région-Est du Canada (EUVRE) des cadets de l'air]
S3-3	Bâtiment	1977	[1996]	3	Zone sud-est du site	MTQQ77385-31	[Sur dalle de bois]	Enlevé	Moyen; zone non construite	Inventaire ou surveillance archéologique	[Associé à l'école de vol à voile Région-Est du Canada (EUVRE) des cadets de l'air]
S3-4	Bâtiment	1977	[1996]	3	Zone sud-est du site	MTQQ77385-31	[Sur dalle de bois]	Enlevé	Moyen; zone non construite	Inventaire ou surveillance archéologique	[Associé à l'école de vol à voile Région-Est du Canada

											(EVRRE) des cadets de l'air]
S3-5	Bâtiment	1977	[1996]	3	Zone sud-est du site	MTQQ77385-31	[Sur dalle de bois]	Enlevé	Moyen; zone non construite	Inventaire ou surveillance archéologique	[Associé à l'école de vol à voile Région-Est du Canada (EVRRE) des cadets de l'air]
S3-6	Bâtiment	1977	[1996]	3	Zone sud-est du site	MTQQ77385-31	[Sur dalle de bois]	Enlevé	Moyen; zone non construite	Inventaire ou surveillance archéologique	[Associé à l'école de vol à voile Région-Est du Canada (EVRRE) des cadets de l'air]
S3-7	Bâtiment	1977	[1996]	3	Zone sud-est du site	MTQQ77385-31	[Sur dalle de bois]	Enlevé	Moyen; zone non construite	Inventaire ou surveillance archéologique	[Associé à l'école de vol à voile Région-Est du Canada (EVRRE) des cadets de l'air]
S3-8	Bâtiment	1977	[1996]	3	Zone sud-est du site	MTQQ77385-31	[Sur dalle de bois]	Enlevé	Moyen; zone non construite	Inventaire ou surveillance archéologique	[Associé à l'école de vol à voile Région-Est du Canada (EVRRE) des cadets de l'air]
S3-9	Dépendance	1977	[1996]	3	Zone sud-est du site	MTQQ77385-31	[Sur dalle de bois]	Enlevé	Moyen; zone non construite	Inventaire préalable ou surveillance archéologique	[Associé à l'école de vol à voile Région-Est du Canada (EVRRE) des cadets de l'air]
S3-10	Dépendance	1977	[1996]	3	Zone sud-est du site	MTQQ77385-31	[Sur dalle de bois]	Enlevé	Moyen; zone non construite	Inventaire ou surveillance archéologique	[Associé à l'école de vol à voile Région-Est du Canada (EVRRE) des cadets de l'air]

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

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

S4-5	Pistes de planeurs	1977	1996	4	Portion sud du terre-plein	Ministère des Terres et Forêts, Service de la Cartographie, Photocartothèque provinciale, Québec 1977	Sable compacté	Visibles, mais appelées à être nivelées pour l'aménagement de la piste d'entraînement pour hélicoptères	Faible; largement arasées lors de travaux de nivellement en 2020	Surveillance archéologique	[Associé à l'école de vol à voile Région-Est du Canada (EUVRE) des cadets de l'air]
S4-6	[Dépendance]	[1977]	–	4	Au nord-est des pistes de planeur	Ministère des Terres et Forêts, Service de la Cartographie, Photocartothèque provinciale, Québec 1977; Selon Dany Gauthier, com.pers. il s'agissait d'une cuisine pour les cadets de l'air	[Sur dalle de bois]	Enlevé	Faible, mais traces possibles	Sondages préalables aux travaux	[Associé à l'école de vol à voile Région-Est du Canada (EUVRE) des cadets de l'air]
S4-7	[Dépendance]	[1977]	–	4	Jonction nord-est des pistes de planeurs	Ministère des Terres et Forêts, Service de la Cartographie, Photocartothèque provinciale, Québec 1977	[Sur dalle de bois]	Enlevé	Faible, mais traces possibles	Sondages préalables aux travaux	[Associé à l'école de vol à voile Région-Est du Canada (EUVRE) des cadets de l'air]
S4-8	Voie Alpha	1942	–	4	Aire de circulation interne ouest	Musée de la Défense aérienne / BFC Bagotville, Collection Dan McWilliams; Musée de Bagotville-8	Pierre concassée et sable compacté; asphalté entre 1942 et 1944	Non modifiée	Élevé aux abords; présence du réseau de drainage	Sondages préalables aux travaux	Témoigne du rôle d'appui de St-Honoré à la défense aérienne et à la formation opérationnelle au Saguenay durant la Deuxième Guerre mondiale

S4-9	Voie Delta	1942	-	4	Aire de circulation interne sud	Musée de la Défense aérienne / BFC Bagotville, Collection Dan McWilliams	Pierre concassée et sable compacté; asphalté entre 1942 et 1944	La voie a été élargie en 2017	Élevé aux abords; présence du réseau de drainage	Sondages préalables aux travaux	Témoigne du rôle d'appui de St-Honoré à la défense aérienne et à la formation opérationnelle au Saguenay durant la Deuxième Guerre mondiale
S4-10	Voie Bravo	1942	-	4	Aire de circulation interne sud-est	Musée de la Défense aérienne / BFC Bagotville, Collection Dan McWilliams	Pierre concassée et sable compacté; asphalté entre 1942 et 1944	Non modifiée	Élevé aux abords; présence du réseau de drainage	Sondages préalables aux travaux	Témoigne du rôle d'appui de St-Honoré à la défense aérienne et à la formation opérationnelle au Saguenay durant la Deuxième Guerre mondiale

Annexe 2 : Fiches de site MCC et MTQ

FICHE DE SITE ARCHÉOLOGIQUE

Nom attribué au site : Aéroport Chicoutimi-Saint-Honoré Code Borden : DdEs-2

RESPONSABLES DE L'EXPERTISE (MANDAT MTQ)

Numéro du permis de recherche archéologique au Québec : 20-SUBA-06

Chargé de projet : Érik Langevin

Archéologue responsable de
l'intervention :

Raphaël Gadbois-
Langevin/Noémie Plourde

LOCALISATION

Date de la découverte (jj/mm/aa) : 03/08/20

Longitude (dd°mm'ss") -71°03'02" Latitude (dd°mm'ss") 48°31'15"

Longitude (UTM) 348587.677 Latitude (UTM) : 5376221.637 Fuseau UTM : 19N

Longitude (MTM) 264133.986 Latitude (MTM) : 5375950.605 Fuseau MTM : 7

Technique de localisation : GPS Arpentage Autre : _____

N° photo aérienne : 2019 (VGO) Échelle : 1-500m Année : 2017

No carte topographique : 22D/06 Échelle : 1-50 000 Année : 2019
(22dk102/22d1
1102)

Municipalité : Saint-Honoré MRC : Le Fjord-du-Saguenay

Canton : Tremblay Lot : 5 730 681 et 5 731 420

Nom du propriétaire : MTQ

Adresse du propriétaire : 1, rue de l'Aéroport

Altitude/mer : 166 (m) Altitude/cours/plan d'eau : 158 (m) Nom : Lac Docteur

Nom bassin hydrographique : Rivière Saguenay

DESCRIPTION

Statut légal : Aucun Cité Déclaré Classé

Nombre d'aires d'occupation identifiée : 4

Position du site : En stratigraphie En surface

Identification culturelle/chronologique :

1. Deuxième Guerre mondiale (1942 à 1946) 2. 1953 à aujourd'hui

3. _____ 4. _____

FICHE DE SITE ARCHÉOLOGIQUE

Nom attribué au site : Aéroport Chicoutimi-Saint-Honoré Code Borden : DdEs-2

Superficie estimée du site (m²): 1691586 Dimensions (m) : 1750 x 3000
Datation du site : Inconnue Absolue Relative Référence : Document d'archives
État du site suite à la dernière intervention : Intact Perturbé : 4 % Détruit : -1 %
Inventorié : 4 % Fouillé : -1 %

DESCRIPTION (suite)

1- Description de l'environnement naturel et anthropique :

Terrestre, dégagé, partiellement bâti et partiellement boisé.

2- Description des points de repère géographiques ou anthropiques :

Rivière Saguenay /Lac Docteur/ Ville de Saint-Honoré

3- Description des travaux archéologiques réalisés dans le cadre du mandat :

Inventaire; surveillance; examen visuel et sondages.

4- Position stratigraphique :

Surface et en profondeur.

5- Description des artefacts :

Quincaillerie de bâtiment et conduits

6- Description des structures :

Fondations en béton sur radiers de bois et béton concassé; conduits en grès grossier et en terre cuite; rail en métal; sol congloméré.

7- Datation des structures :

1942 à 1946; 1953 à aujourd'hui

FICHE DE SITE ARCHÉOLOGIQUE

Nom attribué au site : Aéroport Chicoutimi-Saint-Honoré Code Borden : DdEs-2

8- Interprétations (type de site, saison d'occupation, fonction, associations, contexte historique, etc.) :

Site aéroportuaire; occupation permanente; militaire, commerciale et éducative.

9- Description des moyens de protection temporaires mis en place :

N/A

10- Analyses réalisées :

N/A

11- Autres commentaires :

Aucun

VALEURS

Compléter la grille en annexe du présent document en prenant en compte le cadre de référence de l'appréciation par valeurs préconisé par le règlement sur la recherche archéologique du MCC : https://www.mcc.gouv.qc.ca/fileadmin/documents/patrimoine/L_appreciation_par_valeurs_preconisee_par_le_Reglement_sur_la_recherche_archeologique.pdf

RECOMMANDATIONS

Site ne requérant ni expertise de terrain supplémentaire ni protection :

Protection

Fouille

Relevés

Surveillance*

Analyse spécialisée

Autre recommandation : Inventaire de zones ciblées.

* La surveillance archéologique doit demeurer une solution d'exception

FICHE DE SITE ARCHÉOLOGIQUE

Nom attribué au site : Aéroport Chicoutimi-Saint-Honoré Code Borden : DdEs-2

Précision sur les recommandations :

1. Poursuivre l'expertise des vestiges de la 2^e Guerre apparents en surface
2. Repérer et circonscrire les vestiges potentiels de la 2^e Guerre en sous-sol
3. Expertiser les réseaux d'utilités installés en 1942 à quelques endroits
4. Poursuivre la surveillance des travaux de caractérisation environnementale et autres travaux réalisés par des tiers
5. Protéger les vestiges datant de la Deuxième Guerre mondiale

FICHE DE SITE ARCHÉOLOGIQUE

Nom attribué au site : Aéroport Chicoutimi-Saint-Honoré Code Borden : DdEs-2

Annexe 1 : Grille d'appréciation des sites archéologiques par valeurs		
Valeur	Valeur attribuée	Justification
Pour les valeurs 1 à 3, en tenant compte des échelles territoriales, qualifier les valeurs sur une échelle de 1 à 5 (1 – Nulle 2 – Faible 3- Moyenne 4 – Forte 5 – Exceptionnelle). Justifier.		
1 - Recherche sur le terrain Possibilités offertes par un site pour la poursuite de la recherche sur le terrain	4/5	Plusieurs zones du site sont, à ce jour, inexplorées. Le secteur englobant la tour de contrôle (secteur 1) recèle plusieurs vestiges datant de la Deuxième Guerre mondiale.
2 - Connaissance post-terrain Capacité des données et des collections recueillies à livrer des connaissances supplémentaires dans un contexte de recherche en laboratoire dans le domaine de l'archéologie	4/5	La présence potentielle d'artéfacts et d'équipements associés spécifiquement aux fonctions militaires et aéroportuaires du site est à prévoir.
3 - Scientifique Site se distinguant par des caractéristiques intrinsèques permettant la réalisation d'études scientifiques qui relèvent de domaines spécialisés connexes à l'archéologie	5/5	Exemple des nouveaux champs d'expertise en archéologie, le site constitue une référence utile pour les recherches sur des sites à vocation similaire.
Pour les valeurs 4 à 7, cocher, le cas échéant, la ou les valeurs attribuées en tenant compte des échelles territoriales. Justifier les valeurs attribuées.		
4 - Exception Site associé à un ou plusieurs phénomènes rares ou présentant des caractéristiques exceptionnelles se démarquant nettement d'autres sites connus	<input checked="" type="checkbox"/> Locale	Il n'y a que trois aéroports au Québec datant de la 2e Guerre qui ont conservé le modèle de pistes «60 degree runway» (St Honoré et St-Jean-sur-Richelieu).
	<input checked="" type="checkbox"/> Régionale	
	<input type="checkbox"/> Nationale	
5 - Représentativité Site, qui en comparaison autres sites connus, est le plus représentatif d'un territoire, d'une culture, d'une fonction, d'un mode de vie, d'un événement ou de tout autre aspect caractéristique du patrimoine archéologique du Québec	<input checked="" type="checkbox"/> Locale	L'aéroport de Chicoutimi-Saint-Honoré est représentatif du rôle du Commonwealth dans la défense aérienne durant la 2e Guerre mondiale, puis de l'implication régionale dans la protection des ressources vitales à l'effort de guerre et dans la formation de personnel affecté aux fonctions de défense aérienne. Après la guerre, le site a maintenu sa fonction aéroportuaire en accueillant des compagnies d'aviation privées et des écoles de pilotage.
	<input checked="" type="checkbox"/> Régionale	
	<input checked="" type="checkbox"/> Nationale	
6 - Appropriation collective	<input checked="" type="checkbox"/> Locale	Une partie de la main-d'œuvre et des matériaux

FICHE DE SITE ARCHÉOLOGIQUE

Nom attribué au site : Aéroport Chicoutimi-Saint-Honoré Code Borden : DdEs-2

<p>Site ayant une importance ou une signification particulière pour une communauté au-delà de la recherche archéologique et scientifique</p>	<input checked="" type="checkbox"/> Régionale <input type="checkbox"/> Nationale	<p>de construction et de maintien de l'aéroport provenaient des environs de l'aéroport. Durant la 2e Guerre mondiale, Saint-Honoré fut désigné aéroport auxiliaire en appui à BFC Bagotville.</p>
<p>7 - Association Site qui, en association à d'autres sites, fait partie d'un ensemble cohérent dont l'étude contribue à une compréhension globale de l'occupation ou d'un phénomène culturel exceptionnel plus large.</p>	<input type="checkbox"/> Locale	<p>L'aéroport de Chicoutimi/Saint-Honoré a eu un rôle d'appui à la défense aérienne et à la formation opérationnelle au Saguenay durant la Deuxième Guerre mondiale, puis un rôle dans l'histoire aéronautique du Québec, notamment dans le secteur de formation de pilotes d'aéronefs. Le jumelage des aéroports de Saint-Honoré et de Bagotville durant la Deuxième Guerre mondiale souligne le rôle de la région dans la défense aérienne du pays.</p>

FICHE DE SITE ARCHÉOLOGIQUE

Joignez cette fiche au rapport de recherche archéologique.



Réservé à l'usage du Ministère	
Numéro de permis :	Date de réception :
Numéro de source :	
Professionnel traitant le dossier :	

Présentation
<p>Cette fiche de site archéologique vise à aider le titulaire d'un permis de recherche archéologique à fournir les renseignements requis dans une annexe qu'il doit joindre à son rapport de recherche.</p> <p>Selon la Loi sur le patrimoine culturel (chapitre P-9.002), « le titulaire d'un permis de recherche archéologique doit faire au ministre, selon la teneur et les modalités déterminées par règlement du ministre, un rapport annuel de ses activités » (article 72).</p> <p>Selon le Règlement sur la recherche archéologique, une des annexes que doit contenir le rapport de recherche est « un résumé des informations suivantes : l'identification du site et de sa localisation, son code Borden, les périodes culturelles qui lui sont associées, les travaux réalisés, les analyses réalisées, les valeurs archéologiques associées au site, les recommandations, la nature, la datation et la fonction des vestiges immobiliers, ainsi que la nature et la datation des artefacts et des écofacts » (article 11).</p> <p>Les informations contenues dans ce formulaire pourront être transférées dans la base de données des sites archéologiques du Québec.</p>

L'astérisque (*) indique que l'information est requise.

Section 1 – Identification du titulaire du permis de recherche archéologique
*Nom : Subarctique Enr.
Nom du mandataire (si le titulaire du permis est une personne morale) : Erik Langevin
*Numéro du permis de recherche archéologique : 20-SUBA-06

Section 2 – Description du site archéologique		
*Code Borden : DdEs-2		
Nom du site : Aéroport Chicoutimi-Saint-Honoré		
Autres noms du site : Centre québécois de formation aéronautique (CQFA)		
*Latitude (DD-MM-SS.ddd) : 48° 31' 15" nord	*Longitude (DD-MM-SS.ddd) : 71° 03' 02" ouest	
UTM nord : 5376221.637	UTM est : 348587.676	Zone UTM : 19N
*Numéro de la carte (ex. : 21 L/14) : 22 D/11		
Rang : 8		Lot : 5 730 681 et 5 731 420

Section 2 – Description du site archéologique (Suite)	
*Municipalité : Saint-Honoré	
Municipalité régionale de comté (MRC), communauté métropolitaine (CM), Administration régionale Kativik (ARK) : Le Fjord-du-Saguenay	
Région administrative :	02 Saguenay-Lac-Saint-Jean
*Localisation informelle : Au nord de la rivière Saguenay, à 2,778 k à l'est-sud-est de la ville de Saint-Honoré (canton Tremblay) et à environ 10,3712 km de Chicoutimi. Plan d'eau le plus près: Lac Docteur à 1,3KM à l'est de l'aéroport (158 m d'altitude).	
Altitude par rapport au niveau moyen de la mer :	166 m
Altitude par rapport au plan d'eau le plus près :	8 m
*Superficie totale du site :	1691586 m ²
*Portion résiduelle du site (évaluation de la superficie restante du site) : 3/4 (site dont il reste les 3/4 en place)	
*Condition de la portion résiduelle du site : Remaniée, perturbée	
Remarques sur la portion résiduelle du site : L'ensemble du site est associé à l'exploitation de l'aéroport de 1942 à aujourd'hui.	
Environnement du site (cochez toutes les cases appropriées) :	
<input type="checkbox"/> Aquatique enroché <input type="checkbox"/> Aquatique ensablé <input type="checkbox"/> Semi-aquatique enroché (ex. : plage) <input type="checkbox"/> Semi-aquatique ensablé (ex. : plage) <input checked="" type="checkbox"/> Terrestre <input type="checkbox"/> Terrestre – Environnement d'origine complètement bouleversé (ex. : milieu urbain) <input checked="" type="checkbox"/> Terrestre – Environnement d'origine partiellement bouleversé (ex. : près de bâtiments) <input checked="" type="checkbox"/> Terrestre – Végétation <input type="checkbox"/> Terrestre – Végétation forestière (ex. : dans un parc national) <input type="checkbox"/> Terrestre – Végétation herbacée (ex. : dans un champ non cultivé) <input type="checkbox"/> Terrestre – Végétation toundra	
*Présence des vestiges mobiliers et immobiliers : Surface et stratigraphie	

Section 2 – Description du site archéologique (Suite)

*Type de propriétaire du site (cochez toutes les cases appropriées) :

- Gouvernement fédéral
- Privé
- Propriété de l'État – Assemblée nationale du Québec
- Propriété de l'État – Commission de la capitale nationale du Québec
- Propriété de l'État – Ministère de la Culture et des Communications, Société de développement des entreprises culturelles (SODEC)
- Propriété de l'État – Ministère du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques (MDEELCC)¹
- Propriété de l'État – Ministère des Forêts, de la Faune et des Parcs (MFFP)
- Propriété de l'État – Hydro-Québec
- Propriété de l'État – Ministère de l'Énergie et des Ressources naturelles
- Propriété de l'État – Société québécoise des infrastructures
- Propriété de l'État – Ministère du Tourisme
- Propriété de l'État – Ministère des Transports
- Ville, municipalité, paroisse
- Autre (précisez) :

Remarques sur le site (exemple : artefacts observés mais laissés sur place) :

Un certain nombre de vestiges de bâtiments datant de la Deuxième Guerre mondiale sont apparents en surface.

1. Le MDEELCC est propriétaire de tout le milieu hydrique (fond des cours d'eau, lacs, rivières et fleuve), des parcs nationaux et des réserves écologiques.

Section 3 – Périodes culturelles du site archéologique

Périodes culturelles concernées (cochez toutes les cases appropriées) :

- À déterminer
- Amérindien
- Amérindien historique indéterminé (1500-1950)
- Amérindien historique moderne (1900-1950)
- Amérindien historique ancien (1500-1899)
- Amérindien préhistorique indéterminé (12 000-450 AA)
- Amérindien préhistorique archaïque (9 500-3 000 AA) (au sud du 49° parallèle)
- Amérindien préhistorique archaïque du Bouclier (6 500-2 000 AA)
- Amérindien préhistorique archaïque ancien ou inférieur (9 500-7 000 AA) (au sud du 49° parallèle)
- Amérindien préhistorique archaïque récent laurentien (5 500-4 200 AA) (au sud du 49° parallèle)
- Amérindien préhistorique archaïque maritime (8 000-3 000 AA)
- Amérindien préhistorique archaïque moyen (7 000-5 500 AA) (au sud du 49° parallèle)
- Amérindien préhistorique archaïque récent post-laurentien (4 200-3 000 AA) (au sud du 49° parallèle)
- Amérindien préhistorique archaïque récent (5 500-3 000 AA) (au sud du 49° parallèle)
- Amérindien préhistorique paléoindien (12 000-8 000 AA) (au sud du 49° parallèle)
- Amérindien préhistorique paléoindien ancien ou inférieur (12 000-10 000 AA) (au sud du 49° parallèle)
- Amérindien préhistorique paléoindien récent ou supérieur plano (10 000-8 000 AA) (au sud du 49° parallèle)
- Amérindien préhistorique paléoindien récent ou supérieur (10 000-8 000 AA) (au sud du 49° parallèle)
- Amérindien préhistorique post-archaïque (3 500-450 AA) (Basse-Côte-Nord et Mushuau Nipi)
- Amérindien préhistorique post-archaïque ancien (3 500-2 500 AA) (Basse-Côte-Nord et Mushuau Nipi)
- Amérindien préhistorique post-archaïque moyen (2 500-1 100 AA) (Basse-Côte-Nord et Mushuau Nipi)
- Amérindien préhistorique post-archaïque récent (1 100-450 AA) (Basse-Côte-Nord et Mushuau Nipi)
- Amérindien préhistorique préhistoire ancienne (3 500-2 000 AA) (Jamésie)
- Amérindien préhistorique préhistoire récente (2 000-450 AA) (Jamésie)
- Amérindien préhistorique sylvicole (3 000-450 AA) (au sud du 49° parallèle)
- Amérindien préhistorique sylvicole inférieur (3 000-2 400 AA)
- Amérindien préhistorique sylvicole moyen (2 400-1 000 AA) (au sud du 49° parallèle)
- Amérindien préhistorique sylvicole moyen ancien (2 400-1 500 AA) (au sud du 49° parallèle)
- Amérindien préhistorique sylvicole moyen tardif (1 500-1 000 AA) (au sud du 49° parallèle)
- Amérindien préhistorique sylvicole supérieur (1 000-450 AA) (au sud du 49° parallèle)
- Amérindien préhistorique sylvicole supérieur ancien (1 000-650 AA) (au sud du 49° parallèle)
- Amérindien préhistorique sylvicole supérieur tardif (650-450 AA) (au sud du 49° parallèle)
- Historique (1000-1533)
- Historique (1534-1607)
- Historique (1608-1759)
- Historique (1760-1799)
- Historique (1800-1899)
- Historique (1900-1950)
- Historique indéterminé
- Indéterminable
- Inuit
- Inuit néoesquimau (1350-1950)
- Inuit néoesquimau historique (1750-1899)
- Inuit néoesquimau moderne (1900-1950)
- Inuit néoesquimau thuléen (1350-1750)
- Inuit paléoesquimau (3 800-1 000 AA)
- Inuit paléoesquimau ancien (prédorsetien) (3 800-2 500 AA)
- Inuit paléoesquimau récent (dorsetien) (2 000-1 000 AA)

Section 4 – Travaux archéologiques

Remplissez un bloc par période de travaux effectués.

*Date de début des travaux (aaaa-mm-jj) : 2020-08-03		
*Nature des travaux (cochez toutes les cases appropriées) :		
<input type="checkbox"/> Aucun (découverte)	<input type="checkbox"/> Fouille de sauvetage	<input checked="" type="checkbox"/> Relevé 3D
<input checked="" type="checkbox"/> Collecte	<input type="checkbox"/> Prélèvement d'échantillon	<input checked="" type="checkbox"/> Sondage
<input checked="" type="checkbox"/> Évaluation de site, inspection visuelle	<input type="checkbox"/> Reconnaissance géophysique	<input checked="" type="checkbox"/> Surveillance
<input type="checkbox"/> Fouille	(test de résistivité, géoradar, etc.)	
*Numéros des opérations et des sous-opérations utilisées : Op 1 à 4		

*Date de début des travaux (aaaa-mm-jj) : 2020-10-27		
*Nature des travaux (cochez toutes les cases appropriées) :		
<input type="checkbox"/> Aucun (découverte)	<input type="checkbox"/> Fouille de sauvetage	<input type="checkbox"/> Relevé 3D
<input type="checkbox"/> Collecte	<input type="checkbox"/> Prélèvement d'échantillon	<input checked="" type="checkbox"/> Sondage
<input type="checkbox"/> Évaluation de site, inspection visuelle	<input type="checkbox"/> Reconnaissance géophysique	<input type="checkbox"/> Surveillance
<input type="checkbox"/> Fouille	(test de résistivité, géoradar, etc.)	
*Numéros des opérations et des sous-opérations utilisées : Op 1		

*Date de début des travaux (aaaa-mm-jj) :		
*Nature des travaux (cochez toutes les cases appropriées) :		
<input type="checkbox"/> Aucun (découverte)	<input type="checkbox"/> Fouille de sauvetage	<input type="checkbox"/> Relevé 3D
<input type="checkbox"/> Collecte	<input type="checkbox"/> Prélèvement d'échantillon	<input type="checkbox"/> Sondage
<input type="checkbox"/> Évaluation de site, inspection visuelle	<input type="checkbox"/> Reconnaissance géophysique	<input type="checkbox"/> Surveillance
<input type="checkbox"/> Fouille	(test de résistivité, géoradar, etc.)	
*Numéros des opérations et des sous-opérations utilisées :		

*Date de début des travaux (aaaa-mm-jj) :		
*Nature des travaux (cochez toutes les cases appropriées) :		
<input type="checkbox"/> Aucun (découverte)	<input type="checkbox"/> Fouille de sauvetage	<input type="checkbox"/> Relevé 3D
<input type="checkbox"/> Collecte	<input type="checkbox"/> Prélèvement d'échantillon	<input type="checkbox"/> Sondage
<input type="checkbox"/> Évaluation de site, inspection visuelle	<input type="checkbox"/> Reconnaissance géophysique	<input type="checkbox"/> Surveillance
<input type="checkbox"/> Fouille	(test de résistivité, géoradar, etc.)	
*Numéros des opérations et des sous-opérations utilisées :		

Section 5 – Nature et fonction des vestiges ou des traces d'établissement

*Avez-vous trouvé des vestiges ou des traces d'établissement ? Oui Non

Si vous avez répondu oui, remplissez les champs suivants en réservant un bloc pour l'ensemble d'un vestige ou d'une trace.

Fonction de l'ensemble du vestige ou de la trace : Militaire	
Autre fonction de l'ensemble du vestige ou de la trace (précisez) : Hangar d'avions	
Type de vestige ou de trace :	Nombre :
1. <u>Fondation</u>	1. <u>1</u>
2. <u>Choisir...</u>	2. _____
3. <u>Choisir...</u>	3. _____
4. <u>Choisir...</u>	4. _____
5. Autre (précisez) : _____	5. _____
Période culturelle (de construction, de mise en place) :	
Historique (1900-1950)	
Remarque : La base de Saint-Honoré a été fermée le 5 janvier 1945 et déclarée surplus par le dept. des Terres & Bâtiments	

Fonction de l'ensemble du vestige ou de la trace : Militaire	
Autre fonction de l'ensemble du vestige ou de la trace (précisez) : Garage pour autos	
Type de vestige ou de trace :	Nombre :
1. <u>Fondation</u>	1. <u>1</u>
2. <u>Choisir...</u>	2. _____
3. <u>Choisir...</u>	3. _____
4. <u>Choisir...</u>	4. _____
5. Autre (précisez) : _____	5. _____
Période culturelle (de construction, de mise en place) :	
Historique (1900-1950)	
Remarque : La base de Saint-Honoré a été fermée le 5 janvier 1945 et déclarée surplus par le dept. des Terres & Bâtiments	

Fonction de l'ensemble du vestige ou de la trace : Militaire	
Autre fonction de l'ensemble du vestige ou de la trace (précisez) : Station de pompage	
Type de vestige ou de trace :	Nombre :
1. <u>Fondation</u>	1. <u>1</u>
2. <u>Réservoir</u>	2. _____
3. <u>Choisir...</u>	3. _____
4. <u>Choisir...</u>	4. _____
5. Autre (précisez) : <u>Cheminée d'aération de réservoir</u>	5. <u>1</u>
Période culturelle (de construction, de mise en place) :	
Historique (1900-1950)	
Remarque : Les réservoirs sont logés sous un monticule, visible au nord de la fondation du bâtiment.	

Section 5 – Nature et fonction des vestiges ou des traces d'établissement (Suite)

Fonction de l'ensemble du vestige ou de la trace : Militaire	
Autre fonction de l'ensemble du vestige ou de la trace (précisez) : Cible d'entraînement de largage de bombes	
Type de vestige ou de trace :	Nombre :
1. Choisir... _____	1. _____
2. Choisir... _____	2. _____
3. Choisir... _____	3. _____
4. Choisir... _____	4. _____
5. Autre (précisez) : Sol congloméré _____	5. 1 _____
Période culturelle (de construction, de mise en place) :	
Historique (1900-1950)	
Remarque :	

Fonction de l'ensemble du vestige ou de la trace : Commerciale	
Autre fonction de l'ensemble du vestige ou de la trace (précisez) : Drains français	
Type de vestige ou de trace :	Nombre :
1. Canalisation, drain, puits d'accès _____	1. 4 _____
2. Choisir... _____	2. _____
3. Choisir... _____	3. _____
4. Choisir... _____	4. _____
5. Autre (précisez) : _____	5. _____
Période culturelle (de construction, de mise en place) :	
Historique indéterminé	
Remarque : Probablement antérieur à 1980.	

Fonction de l'ensemble du vestige ou de la trace : Entreposage	
Autre fonction de l'ensemble du vestige ou de la trace (précisez) : Stockage de carburant	
Type de vestige ou de trace :	Nombre :
1. Choisir... _____	1. _____
2. Choisir... _____	2. _____
3. Choisir... _____	3. _____
4. Choisir... _____	4. _____
5. Autre (précisez) : Rails _____	5. _____
Période culturelle (de construction, de mise en place) :	
Historique indéterminé	
Remarque : Les rails ont vraisemblablement été mis en place lors de la construction du hangar no 3 du CQFA en 1981.	

Section 5 – Nature et fonction des vestiges ou des traces d'établissement (Suite)

Fonction de l'ensemble du vestige ou de la trace : Choisir...	
Autre fonction de l'ensemble du vestige ou de la trace (précisez) :	
Type de vestige ou de trace :	Nombre :
1. Choisir... _____	1. _____
2. Choisir... _____	2. _____
3. Choisir... _____	3. _____
4. Choisir... _____	4. _____
5. Autre (précisez) : _____	5. _____
Période culturelle (de construction, de mise en place) :	
Choisir...	
Remarque :	

Fonction de l'ensemble du vestige ou de la trace : Choisir...	
Autre fonction de l'ensemble du vestige ou de la trace (précisez) :	
Type de vestige ou de trace :	Nombre :
1. Choisir... _____	1. _____
2. Choisir... _____	2. _____
3. Choisir... _____	3. _____
4. Choisir... _____	4. _____
5. Autre (précisez) : _____	5. _____
Période culturelle (de construction, de mise en place) :	
Choisir...	
Remarque :	

Fonction de l'ensemble du vestige ou de la trace : Choisir...	
Autre fonction de l'ensemble du vestige ou de la trace (précisez) :	
Type de vestige ou de trace :	Nombre :
1. Choisir... _____	1. _____
2. Choisir... _____	2. _____
3. Choisir... _____	3. _____
4. Choisir... _____	4. _____
5. Autre (précisez) : _____	5. _____
Période culturelle (de construction, de mise en place) :	
Choisir...	
Remarque :	

Section 6 – Nature de l'occupation du site

*Connaissez-vous la nature de l'occupation du site ? Oui Non

Si vous avez répondu oui, remplissez les champs suivants.

Fonction du site : Militaire	Saison : Annuelle
Autre fonction du site (précisez) : Aéroport	
Période culturelle : Amérindien historique moderne (1900-1950)	
Durée : Permanente (plusieurs années)	
Remarque : Date d'opération: 1942 à 1946	

Fonction du site : Commerciale	Saison : Annuelle
Autre fonction du site (précisez) : Centre de formation aéronautique	
Période culturelle : Historique indéterminé	
Durée : Permanente (plusieurs années)	
Remarque : 1953 à aujourd'hui	

Fonction du site : Choisir...	Saison : Choisir...
Autre fonction du site (précisez) :	
Période culturelle : Choisir...	
Durée : Choisir...	
Remarque :	

Fonction du site : Choisir...	Saison : Choisir...
Autre fonction du site (précisez) :	
Période culturelle : Choisir...	
Durée : Choisir...	
Remarque :	

Fonction du site : Choisir...	Saison : Choisir...
Autre fonction du site (précisez) :	
Période culturelle : Choisir...	
Durée : Choisir...	
Remarque :	

Section 7 – Présence d'artéfacts, d'écofactes et de restes humains

7A – *Avez-vous recueilli des artéfacts lithiques ? Oui Non

Si vous avez répondu oui, remplissez les champs suivants.

Catégorie lithique :
Type lithique :
Période culturelle :
Remarque (ex. : la pointe de projectile est polie) :

Catégorie lithique :
Type lithique :
Période culturelle :
Remarque (ex. : la pointe de projectile est polie) :

Catégorie lithique :
Type lithique :
Période culturelle :
Remarque (ex. : la pointe de projectile est polie) :

Catégorie lithique :
Type lithique :
Période culturelle :
Remarque (ex. : la pointe de projectile est polie) :

Catégorie lithique :
Type lithique :
Période culturelle :
Remarque (ex. : la pointe de projectile est polie) :

Catégorie lithique :
Type lithique :
Période culturelle :
Remarque (ex. : la pointe de projectile est polie) :

Si l'espace est insuffisant, remplissez l'annexe Section 7A.

Section 7 – Présence d'artéfacts, d'écofactes et de restes humains (Suite)

7B – *Avez-vous recueilli des artéfacts autres que lithiques, des écofactes ou des restes humains ? Oui Non

Si vous avez répondu oui, remplissez les champs suivants.

Catégorie autre que lithique : Métal
Type autre que lithique : Quincaillerie de bâtiment (loquet, cadenas, pivot, etc.)
Période culturelle : Historique indéterminé
Remarque (ex. : les pipes sont en terre cuite fine argileuse rouge) : Anneau de levage et fil tréfilé

Catégorie autre que lithique : Céramique
Type autre que lithique : Grès grossier (gg)
Période culturelle : Historique indéterminé
Remarque (ex. : les pipes sont en terre cuite fine argileuse rouge) : Conduit (hangar d'avions)

Catégorie autre que lithique : Choisir...
Type autre que lithique :
Période culturelle : Choisir...
Remarque (ex. : les pipes sont en terre cuite fine argileuse rouge) :

Catégorie autre que lithique : Choisir...
Type autre que lithique :
Période culturelle : Choisir...
Remarque (ex. : les pipes sont en terre cuite fine argileuse rouge) :

Catégorie autre que lithique : Choisir...
Type autre que lithique :
Période culturelle : Choisir...
Remarque (ex. : les pipes sont en terre cuite fine argileuse rouge) :

Catégorie autre que lithique : Choisir...
Type autre que lithique :
Période culturelle : Choisir...
Remarque (ex. : les pipes sont en terre cuite fine argileuse rouge) :

Si l'espace est insuffisant, remplissez l'annexe Section 7B.

Section 8 – Datations absolues

*Avez-vous effectué des analyses sur des objets pour obtenir des datations absolues ? Oui Non

Si vous avez répondu oui, remplissez les champs suivants.

Objet de datation :	
Autre objet de datation (précisez) :	
Période culturelle :	
Au choix, remplissez l'une ou l'autre des lignes suivantes – Âge ou année :	
Âge minimum AA :	Âge maximum AA :
Année la plus ancienne :	Année la plus récente :

Objet de datation :	
Autre objet de datation (précisez) :	
Période culturelle :	
Au choix, remplissez l'une ou l'autre des lignes suivantes – Âge ou année :	
Âge minimum AA :	Âge maximum AA :
Année la plus ancienne :	Année la plus récente :

Objet de datation :	
Autre objet de datation (précisez) :	
Période culturelle :	
Au choix, remplissez l'une ou l'autre des lignes suivantes – Âge ou année :	
Âge minimum AA :	Âge maximum AA :
Année la plus ancienne :	Année la plus récente :

Objet de datation :	
Autre objet de datation (précisez) :	
Période culturelle :	
Au choix, remplissez l'une ou l'autre des lignes suivantes – Âge ou année :	
Âge minimum AA :	Âge maximum AA :
Année la plus ancienne :	Année la plus récente :

Objet de datation :	
Autre objet de datation (précisez) :	
Période culturelle :	
Au choix, remplissez l'une ou l'autre des lignes suivantes – Âge ou année :	
Âge minimum AA :	Âge maximum AA :
Année la plus ancienne :	Année la plus récente :

Section 9 – Datations relatives

*Possédez-vous de l'information vous permettant de déterminer des datations relatives ? Oui Non

Si vous avez répondu oui, remplissez les champs suivants.

Objet de datation :	
Autre objet de datation (précisez) :	
Période culturelle :	
Au choix, remplissez l'une ou l'autre des lignes suivantes – Âge ou année :	
Âge minimum AA :	Âge maximum AA :
Année la plus ancienne :	Année la plus récente :

Objet de datation :	
Autre objet de datation (précisez) :	
Période culturelle :	
Au choix, remplissez l'une ou l'autre des lignes suivantes – Âge ou année :	
Âge minimum AA :	Âge maximum AA :
Année la plus ancienne :	Année la plus récente :

Objet de datation :	
Autre objet de datation (précisez) :	
Période culturelle :	
Au choix, remplissez l'une ou l'autre des lignes suivantes – Âge ou année :	
Âge minimum AA :	Âge maximum AA :
Année la plus ancienne :	Année la plus récente :

Objet de datation :	
Autre objet de datation (précisez) :	
Période culturelle :	
Au choix, remplissez l'une ou l'autre des lignes suivantes – Âge ou année :	
Âge minimum AA :	Âge maximum AA :
Année la plus ancienne :	Année la plus récente :

Objet de datation :	
Autre objet de datation (précisez) :	
Période culturelle :	
Au choix, remplissez l'une ou l'autre des lignes suivantes – Âge ou année :	
Âge minimum AA :	Âge maximum AA :
Année la plus ancienne :	Année la plus récente :

Section 10 – Datations interprétées

*Possédez-vous de l'information vous permettant de déterminer des datations interprétées ? Oui Non

Si vous avez répondu oui, remplissez les champs suivants.

Objet de datation : Document historique	
Autre objet de datation (précisez) : Informateur	
Période culturelle : Historique indéterminé	
Au choix, remplissez l'une ou l'autre des lignes suivantes – Âge ou année :	
Âge minimum AA :	Âge maximum AA :
Année la plus ancienne : 1942	Année la plus récente : 2017

Objet de datation : Choisir...	
Autre objet de datation (précisez) :	
Période culturelle : Choisir...	
Au choix, remplissez l'une ou l'autre des lignes suivantes – Âge ou année :	
Âge minimum AA :	Âge maximum AA :
Année la plus ancienne :	Année la plus récente :

Objet de datation : Choisir...	
Autre objet de datation (précisez) :	
Période culturelle : Choisir...	
Au choix, remplissez l'une ou l'autre des lignes suivantes – Âge ou année :	
Âge minimum AA :	Âge maximum AA :
Année la plus ancienne :	Année la plus récente :

Objet de datation : Choisir...	
Autre objet de datation (précisez) :	
Période culturelle : Choisir...	
Au choix, remplissez l'une ou l'autre des lignes suivantes – Âge ou année :	
Âge minimum AA :	Âge maximum AA :
Année la plus ancienne :	Année la plus récente :

Objet de datation : Choisir...	
Autre objet de datation (précisez) :	
Période culturelle : Choisir...	
Au choix, remplissez l'une ou l'autre des lignes suivantes – Âge ou année :	
Âge minimum AA :	Âge maximum AA :
Année la plus ancienne :	Année la plus récente :

Section 11 – Analyses spécialisées (post-terrain)

*Avez-vous effectué des analyses spécialisées (post-terrain) ? Oui Non

Si vous avez répondu oui, remplissez les champs suivants.

Type d'analyse :	Autre type d'analyse (précisez) :
Objet de l'analyse :	Autre objet de l'analyse (précisez) :
Période culturelle :	

Type d'analyse :	Autre type d'analyse (précisez) :
Objet de l'analyse :	Autre objet de l'analyse (précisez) :
Période culturelle :	

Type d'analyse :	Autre type d'analyse (précisez) :
Objet de l'analyse :	Autre objet de l'analyse (précisez) :
Période culturelle :	

Type d'analyse :	Autre type d'analyse (précisez) :
Objet de l'analyse :	Autre objet de l'analyse (précisez) :
Période culturelle :	

Type d'analyse :	Autre type d'analyse (précisez) :
Objet de l'analyse :	Autre objet de l'analyse (précisez) :
Période culturelle :	

Section 12 – Recommandation

*Recommandation sur la diffusion et la mise en valeur (cochez toutes les cases applicables) :

- | | |
|---|---|
| <input type="checkbox"/> Aucune | <input checked="" type="checkbox"/> Diffusion scientifique |
| <input type="checkbox"/> Conservation et interprétation hors site | <input type="checkbox"/> Restauration d'un vestige immobilier |
| <input checked="" type="checkbox"/> Conservation et interprétation <i>in situ</i> | <input type="checkbox"/> Restauration d'un vestige mobilier |

*Recommandation sur la gestion (cochez toutes les cases applicables) :

- | | |
|--|--|
| <input type="checkbox"/> Aucune | <input checked="" type="checkbox"/> Protection physique |
| <input type="checkbox"/> Protection légale | <input checked="" type="checkbox"/> Suivi de l'intégrité du site |

*Recommandation pour la poursuite de la recherche (cochez toutes les cases applicables) :

- | | |
|--|--|
| <input type="checkbox"/> Aucune | <input checked="" type="checkbox"/> Fouille |
| <input type="checkbox"/> Analyse spécialisée | <input checked="" type="checkbox"/> Relevés |
| <input type="checkbox"/> Collecte | <input checked="" type="checkbox"/> Sondage |
| <input type="checkbox"/> Évaluation de site | <input checked="" type="checkbox"/> Surveillance |

Section 13 – Collection

*Type de propriétaire(s) de la collection (cochez toutes les cases appropriées) :

- Gouvernement fédéral
- Privé
- Propriété de l'État – Assemblée nationale du Québec
- Propriété de l'État – Commission de la capitale nationale du Québec
- Propriété de l'État – Ministère de la Culture et des Communications, Société de développement des entreprises culturelles (SODEC)
- Propriété de l'État – Ministère du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques (MDDELCC)¹
- Propriété de l'État – Ministère des Forêts, de la Faune et des Parcs (MFFP)
- Propriété de l'État – Hydro-Québec
- Propriété de l'État – Ministère de l'Énergie et des Ressources naturelles
- Propriété de l'État – Société québécoise des infrastructures
- Propriété de l'État – Ministère du Tourisme
- Propriété de l'État – Ministère des Transports
- Ville, municipalité, paroisse
- Autre (précisez) :

*Remarques sur la collection (endroit où elle est conservée, etc.) :

Les collections seront déposées au LRAQ.

1. Le MDDELCC est propriétaire de tout le milieu hydrique (fond des cours d'eau, lacs, rivières et fleuve), des parcs nationaux et des réserves écologiques.

Section 14 – Valeurs du site archéologique

Valeur de recherche sur le terrain

*Le site archéologique présente-t-il un potentiel de recherche sur le terrain ? Oui Non

Si oui, expliquez en quoi le site présente une valeur de recherche sur le terrain.

L'essentiel des vestiges d'intérêt est associé aux aménagements mis en place durant la Deuxième Guerre mondiale. Trois fondations de bâtiments datant de la Deuxième Guerre mondiale, observées lors de l'inspection visuelle, ont fait l'objet de sondages de caractérisation. D'autres vestiges potentiels de cette période gisent probablement sous la surface.

Valeur de connaissance (post-terrain)

*La recherche sur le site apporte-t-elle de nouvelles connaissances (archéologique, historique, archivistique, etc.) ou est-elle susceptible de le faire ? Oui Non

Si oui, quelles sont ces connaissances ? Comment les exploiter ?

La recherche sur le site de l'aéroport de Chicoutimi-Saint-Honoré est susceptible d'apporter des connaissances sur son implication dans la défense aérienne régionale durant la Deuxième Guerre mondiale de même que sur les aménagements mis en place à cette époque.

Section 14 – Valeurs du site archéologique (Suite)

Valeur d'exception (unicité, rareté, diversité)

*Le site archéologique présente-t-il des caractéristiques physiques d'exception (unicité, rareté, diversité) qui mériteraient une protection ? Oui Non

Si oui, présentez ces caractéristiques physiques d'exception et expliquez pourquoi elles devraient être protégées.

Les vestiges datant de l'époque de la Deuxième Guerre mondiale sont considérés comme ayant une valeur patrimoniale élevée en raison de leur association avec l'un des événements les plus marquants du 20^e siècle. L'intégrité physique de bon nombre de ces vestiges a pu être observée. L'aéroport a également conservé la disposition originelle des pistes selon le modèle « 60 Degree Runway » et dont il n'existe que trois exemplaires au Québec: Saint-Honoré, Sept-Îles et Saint-Jean-sur-Richelieu.

Ces caractéristiques militent en faveur de la protection in situ de ces vestiges. La mise en place de mesures d'évaluation d'impact et de mitigation lors de tout développement pouvant menacer leur état est essentiel. Ces mesures ont pour but d'assurer le plus possible le respect et l'intégration de ces vestiges dans la planification des futurs projets.

Valeur scientifique

*Le site archéologique peut-il apporter une contribution déterminante à la recherche archéologique (ex. : site qui se prête à des recherches interdisciplinaires) ? Oui Non

Si oui, expliquez en quoi le site peut apporter une contribution déterminante à la recherche archéologique.

Saint-Honoré est le premier aéroport opérationnel au Québec sur lequel ont été mené des interventions archéologiques. Exemple des nouveaux champs d'expertise en archéologie, le site constitue une référence utile pour les recherches sur des sites à vocation similaire.

Section 14 – Valeurs du site archéologique (Suite)

Valeur de représentativité

***Le site archéologique est-il caractéristique d'une période, d'une manifestation culturelle, d'un mode de vie ou d'une région ? Oui Non**

Si oui, expliquez en quoi le site est représentatif.

L'aéroport de Chicoutimi-Saint-Honoré est représentatif du rôle du Commonwealth dans la défense aérienne durant la 2e Guerre mondiale, puis de l'implication régionale dans la protection des ressources vitales à l'effort de guerre et dans la formation de personnel affecté aux fonctions de défense aérienne.

Valeur d'appropriation

***S'agit-il d'un site archéologique pour lequel les communautés environnantes ont développé ou entretenu un attachement particulier ou un sentiment d'appartenance et qui présente un potentiel comme ressource de développement durable et de qualité de vie ? Oui Non**

Si oui, expliquez en quoi le site présente une valeur d'appropriation.

La ville de Saint-Honoré a un attachement particulier pour le site de l'aéroport. Plusieurs de ses anciens citoyens ont participé à la construction et au maintien du site et plusieurs travailleurs de l'extérieur de la région ont logé chez des familles de Saint-Honoré, de même que des militaires, durant la 2e Guerre. Un chercheur local (Michel Bergeron, historien et président d'assemblée du conseil de Fabrique de St-Honoré) a constitué l'histoire de l'aéroport et des liens avec la communauté locale. La commémoration et la protection des vestiges du passé du site, et en particulier, ceux de la 2e Guerre, permet d'honorer la mémoire de ceux qui ont contribué à la création de l'aéroport.

Section 14 – Valeurs du site archéologique (Suite)

Valeur d'association

*Le site archéologique mériterait-il d'être regroupé avec d'autres sites connus sur le territoire immédiat et qui, une fois réunis, pourraient contribuer aux autres valeurs ? Oui Non

Si oui, expliquez pourquoi le site devrait être regroupé avec d'autres sites et comment ce regroupement pourrait contribuer aux autres valeurs.

Durant la 2e Guerre mondiale, Saint-Honoré fut désigné aéroport auxiliaire en appui à BFC Bagotville. Le regroupement des deux sites renforcerait le rôle régional dans la défense aérienne du pays.

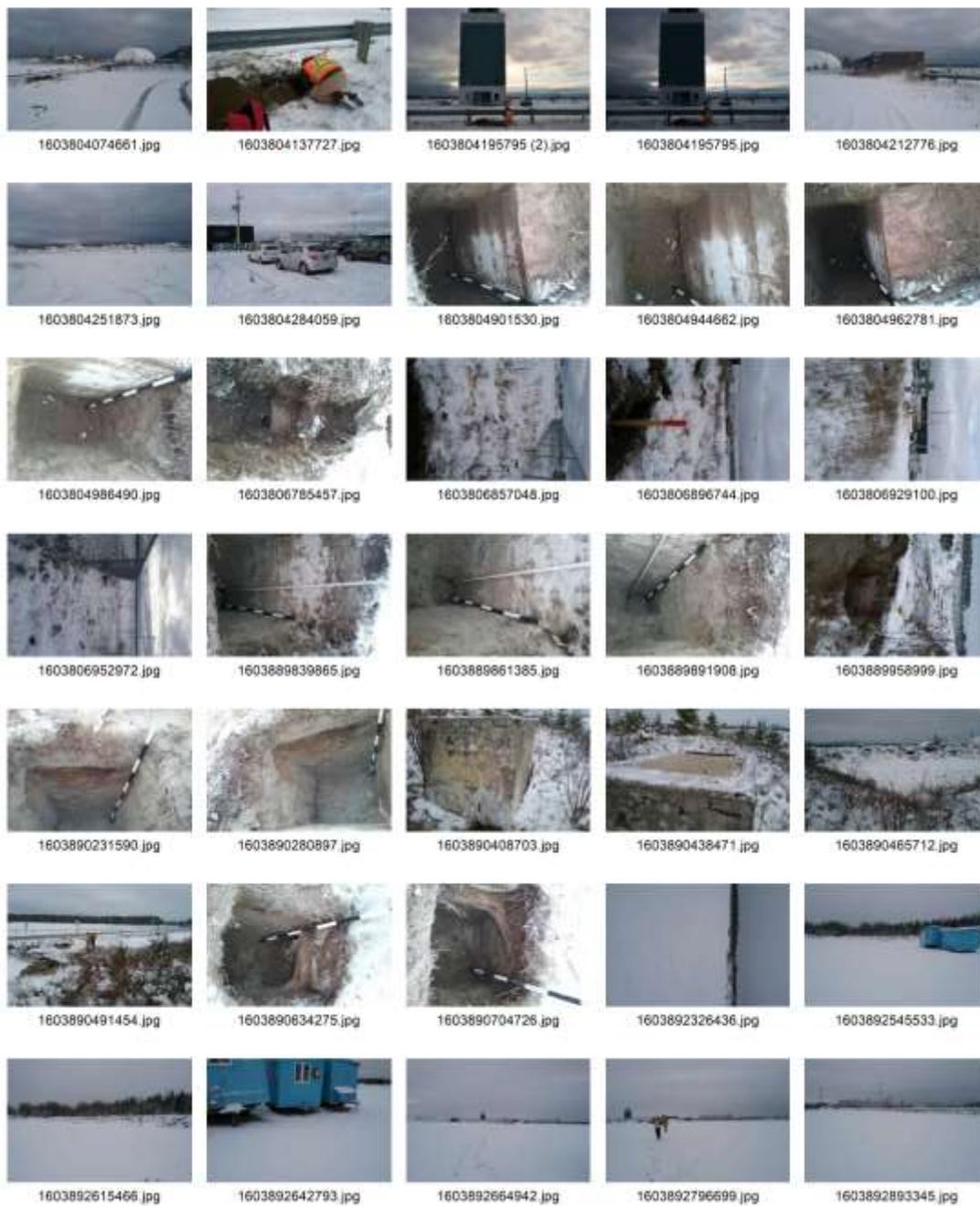
Envoi du formulaire

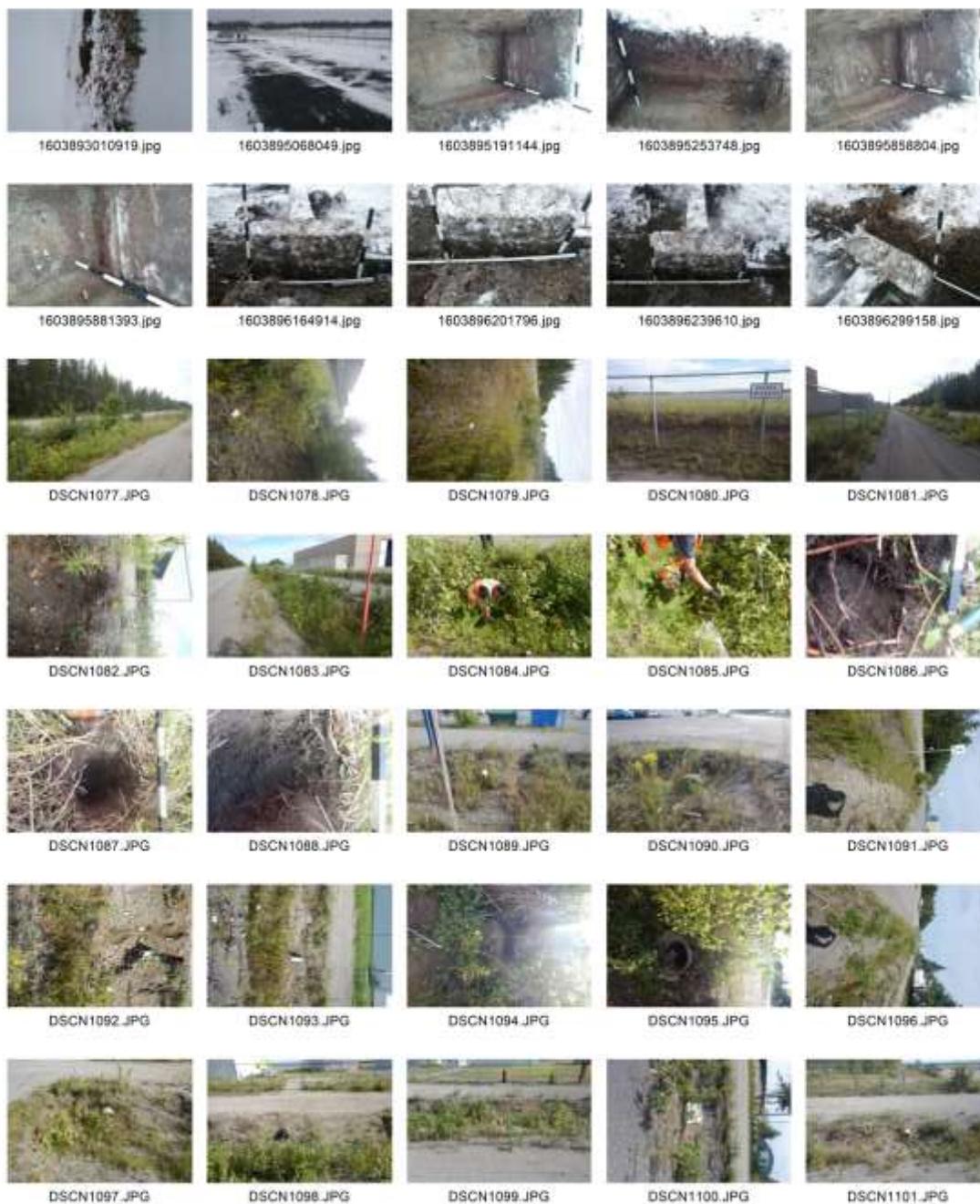
Le formulaire rempli doit être joint en annexe au rapport de recherche et envoyé au responsable des permis de recherche archéologique du ministère de la Culture et des Communications par courriel, à permis.archeologie@mcc.gouv.qc.ca, par télécopieur, au 418 380-2336, ou par la poste, à :

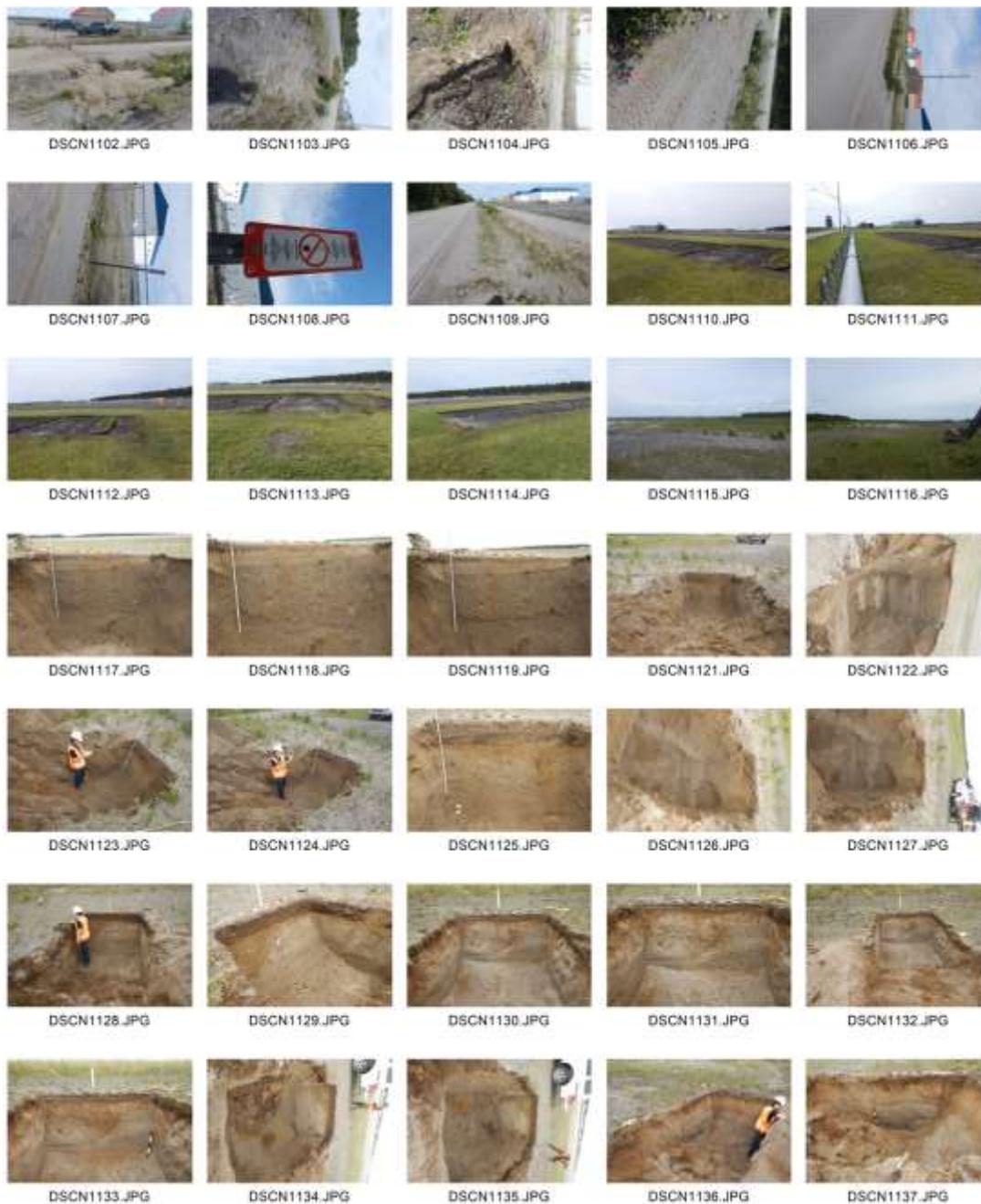
Responsable des permis de recherche archéologique
Direction générale du patrimoine
Direction de l'archéologie et du développement culturel autochtone
Ministère de la Culture et des Communications
225, Grande Allée Est, RC, bloc C
Québec (Québec) G1R 5G5

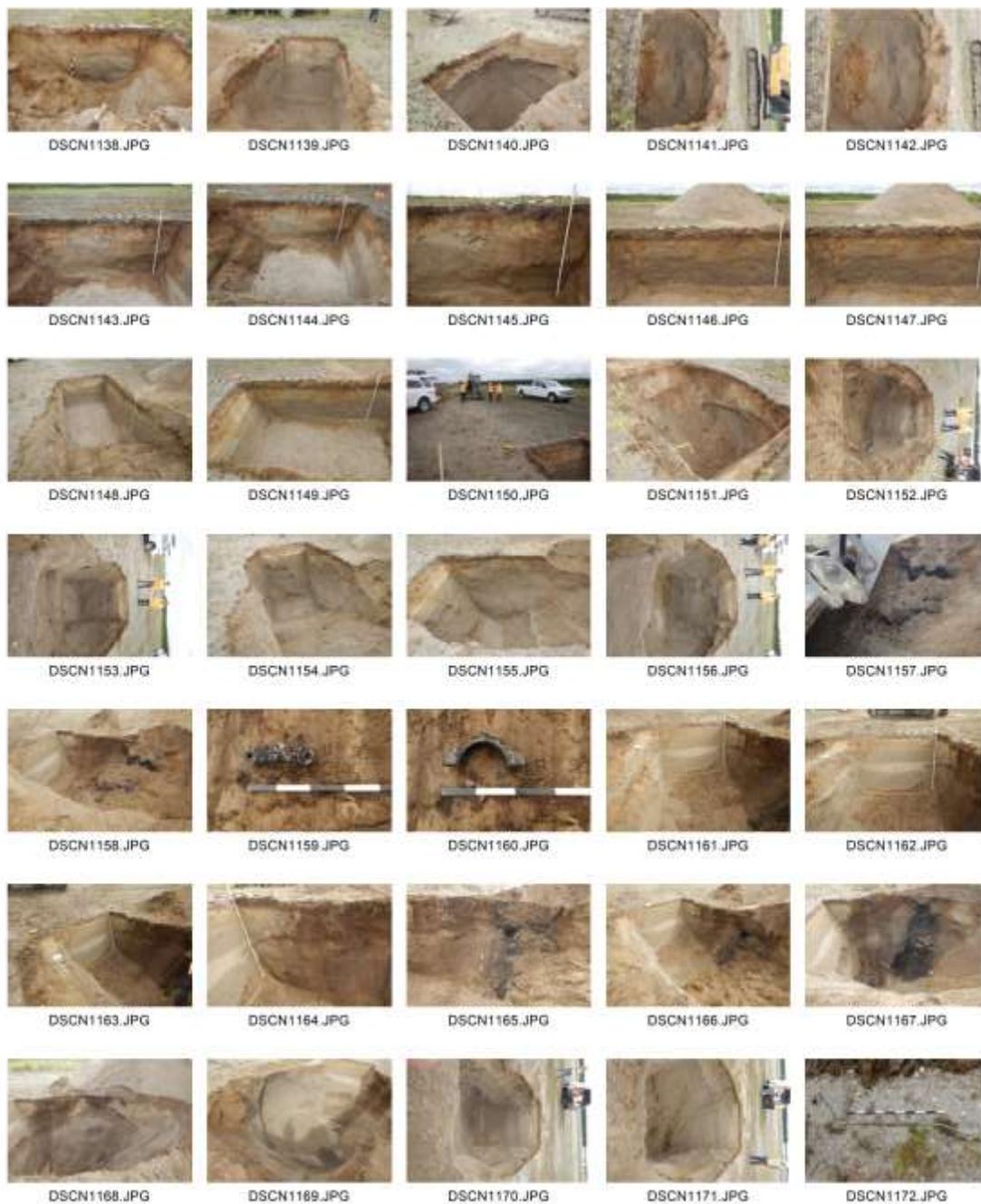
Pour information : 1 418 380-2342

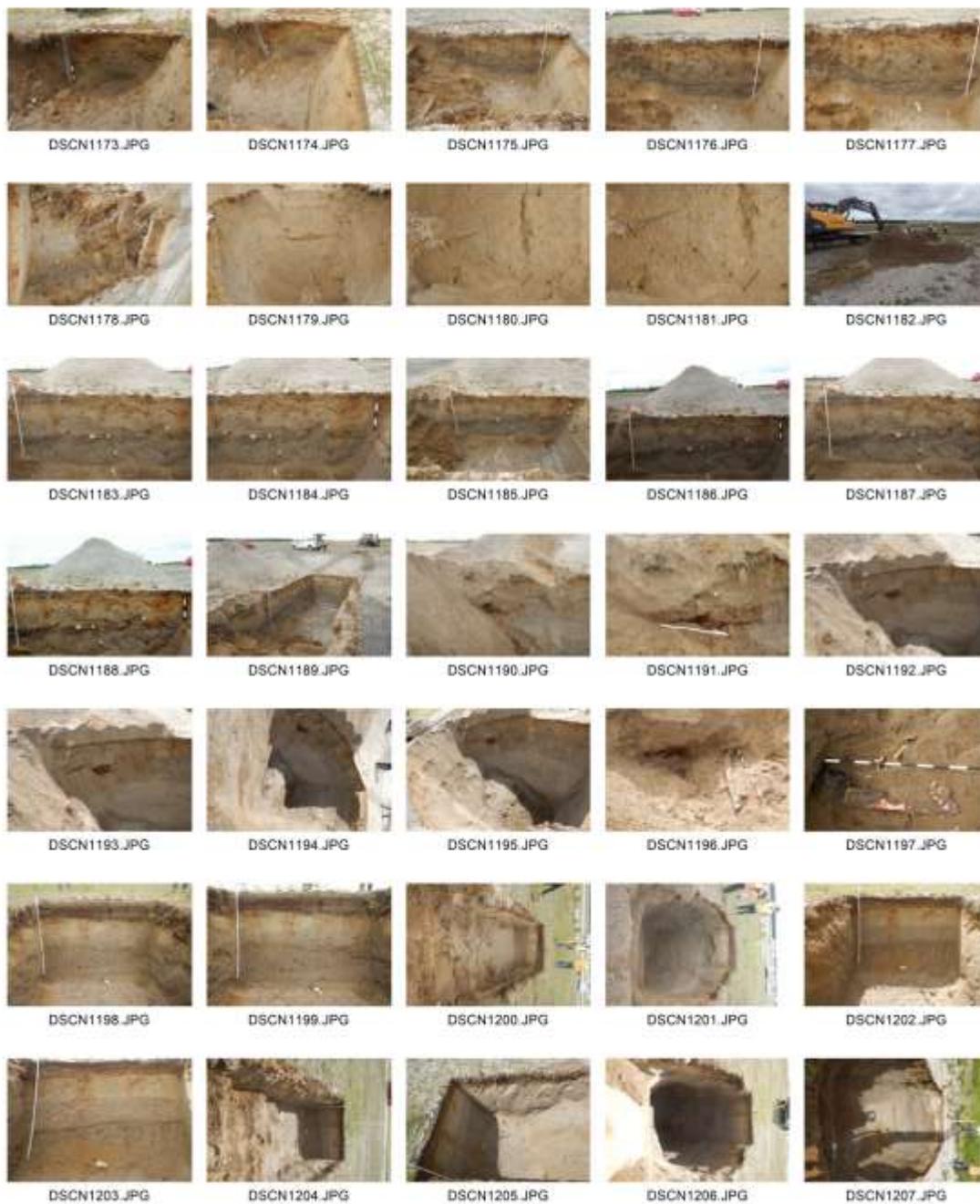
Annexe 3 : Dossier photographique terrain

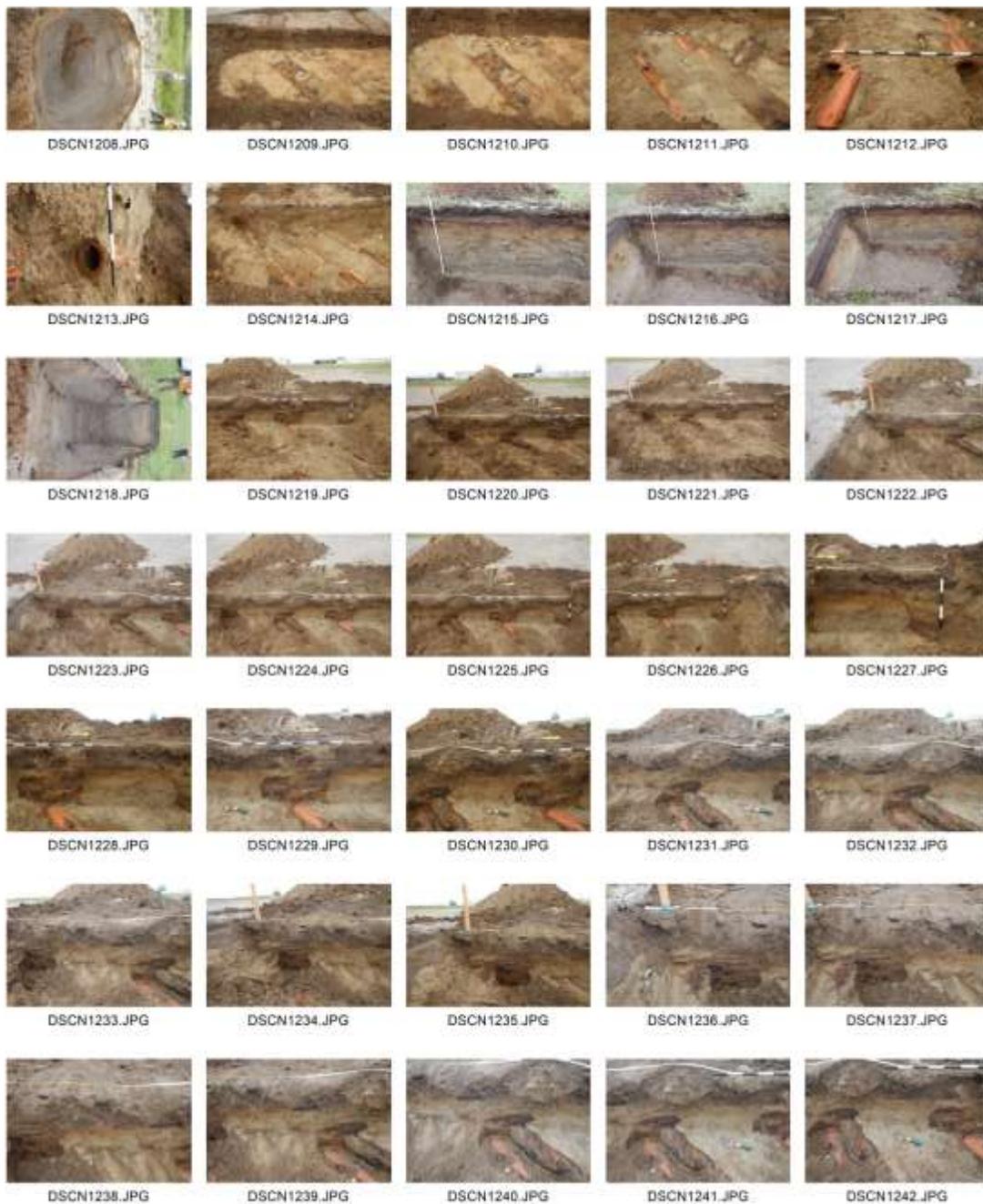


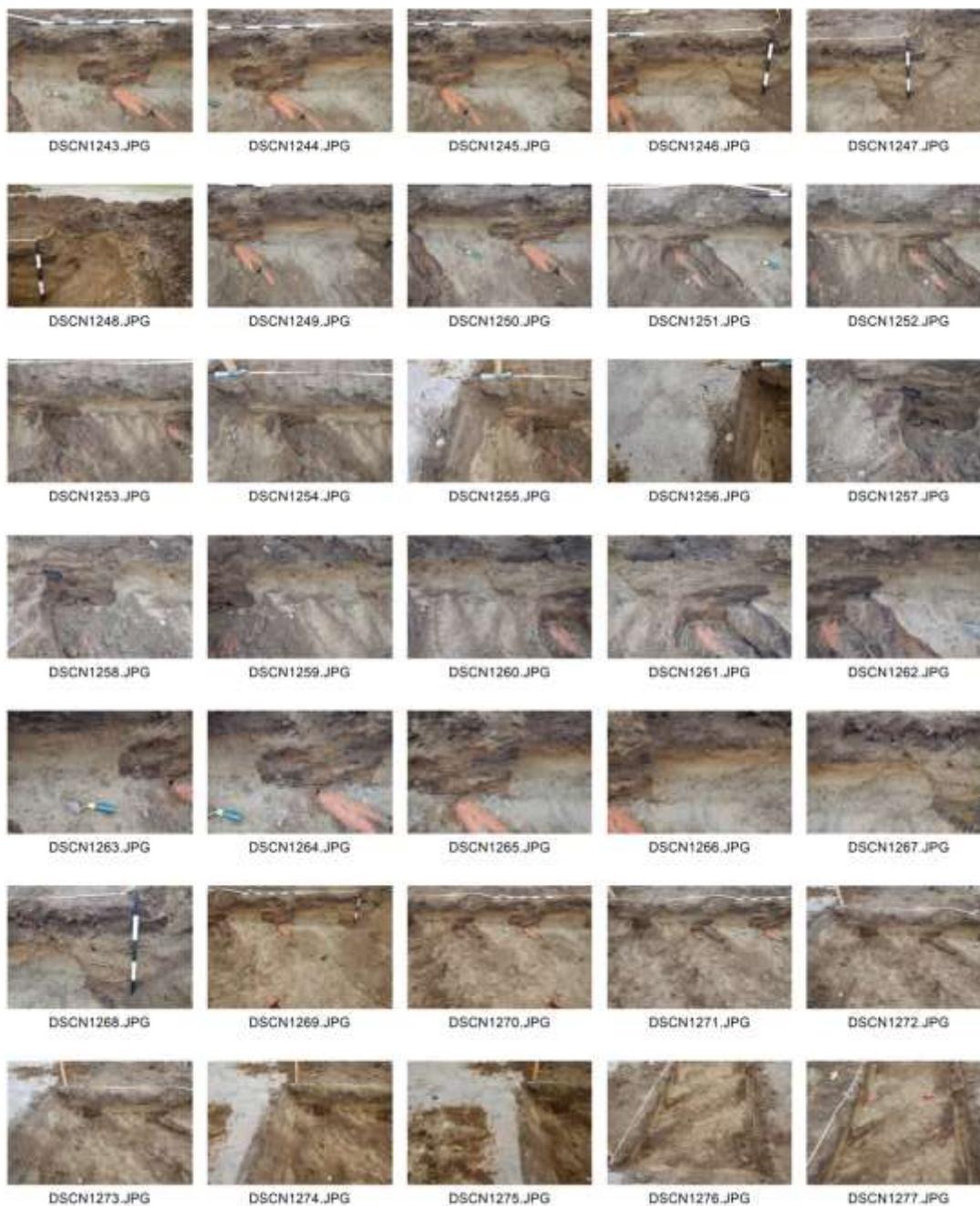


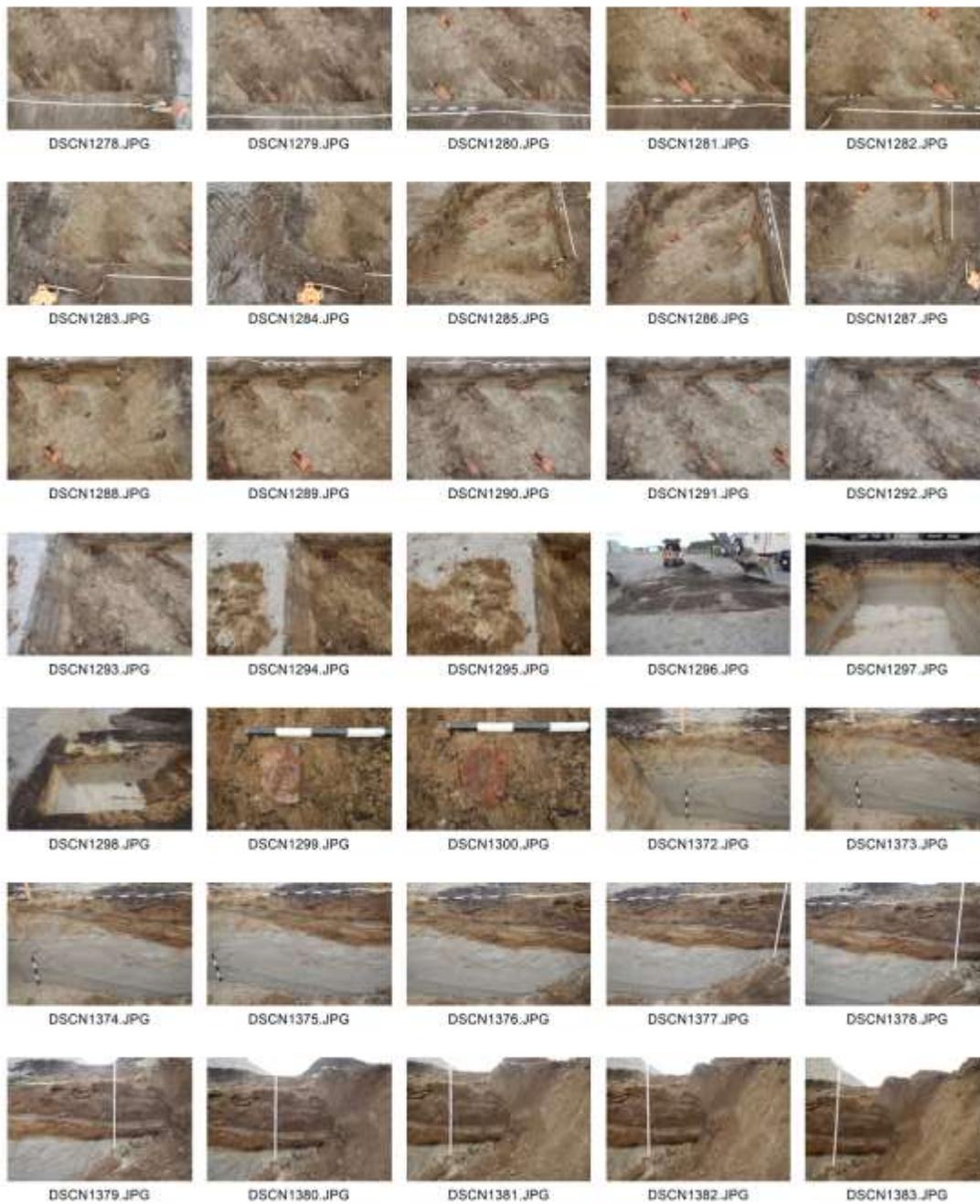


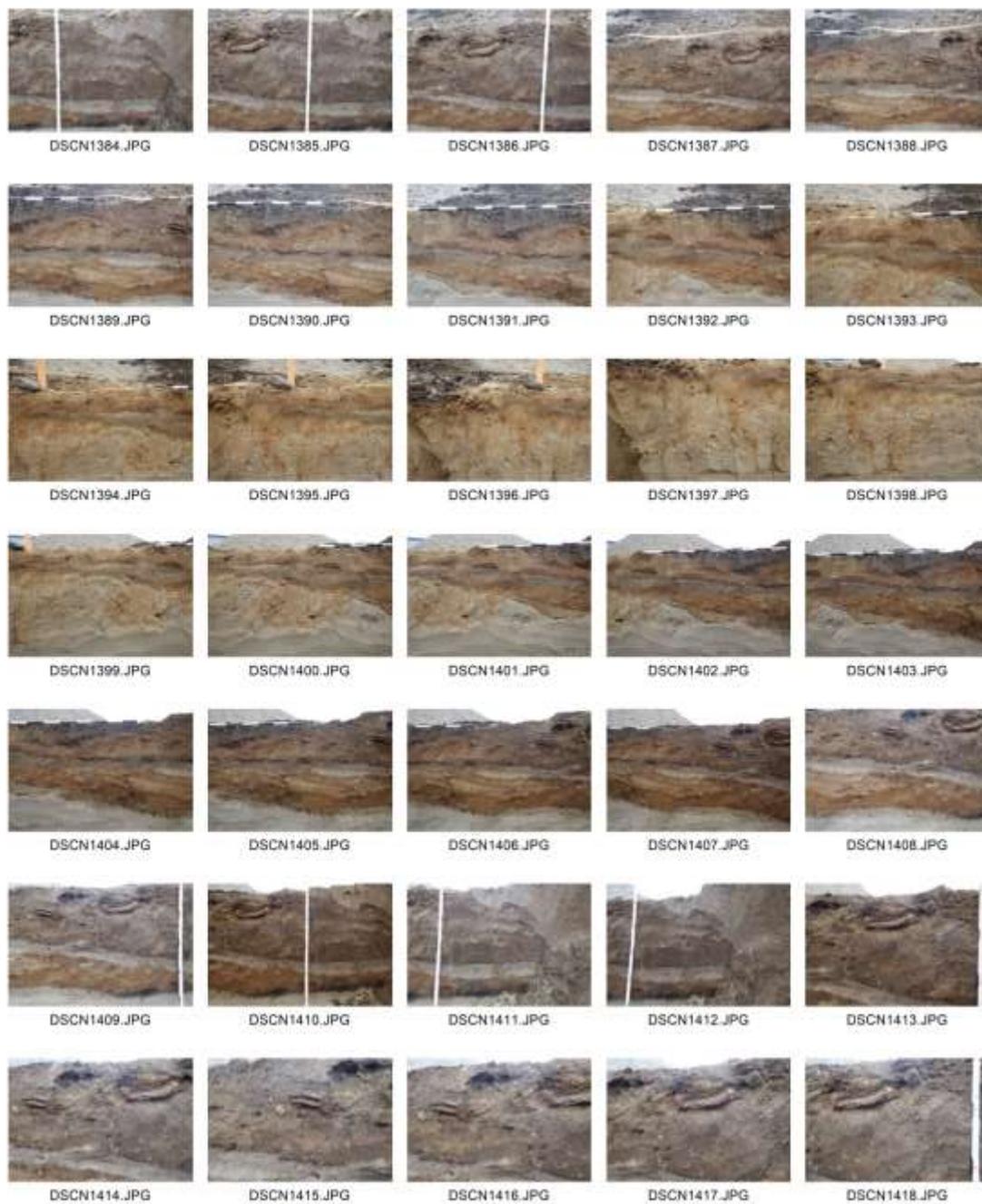


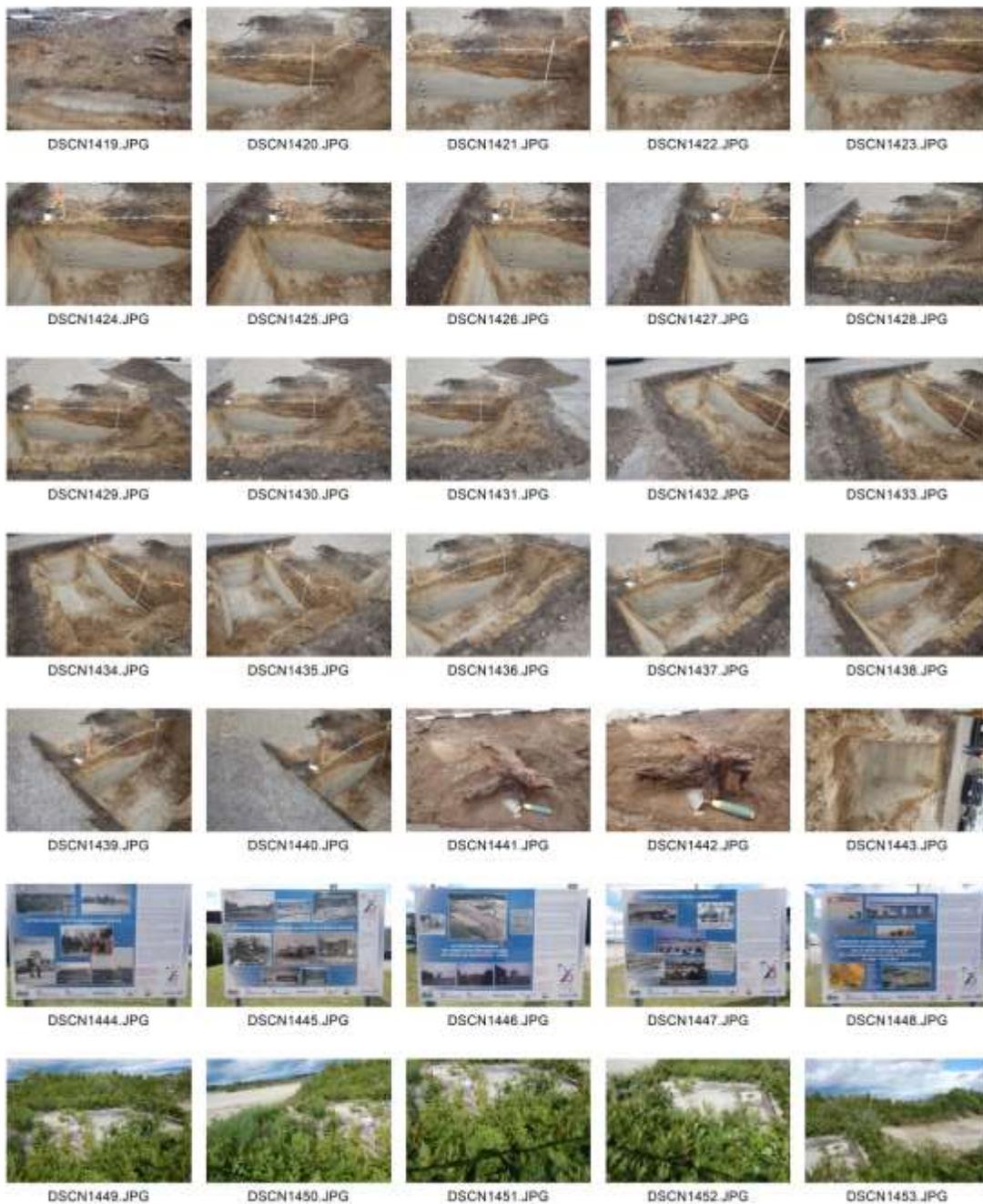




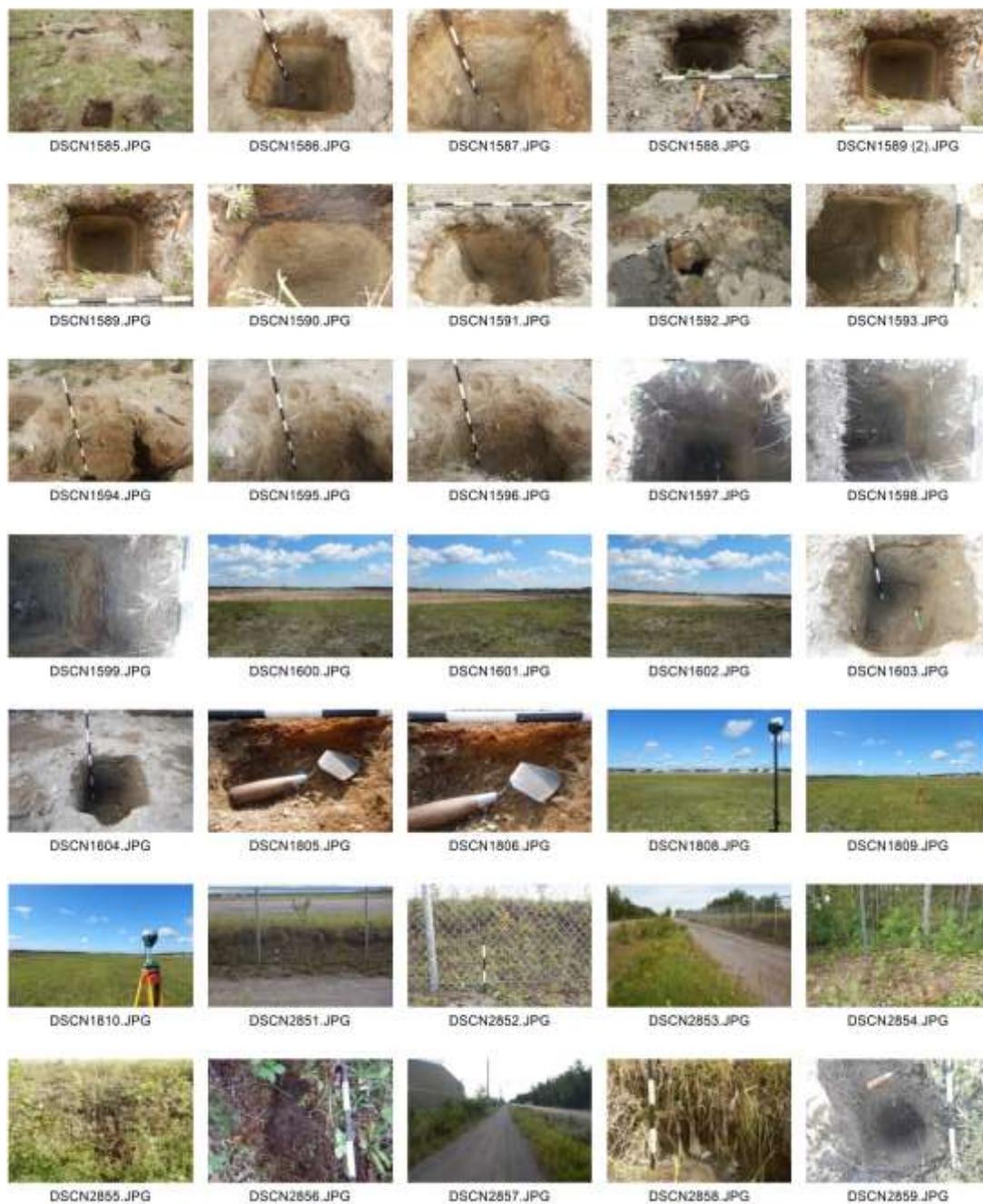


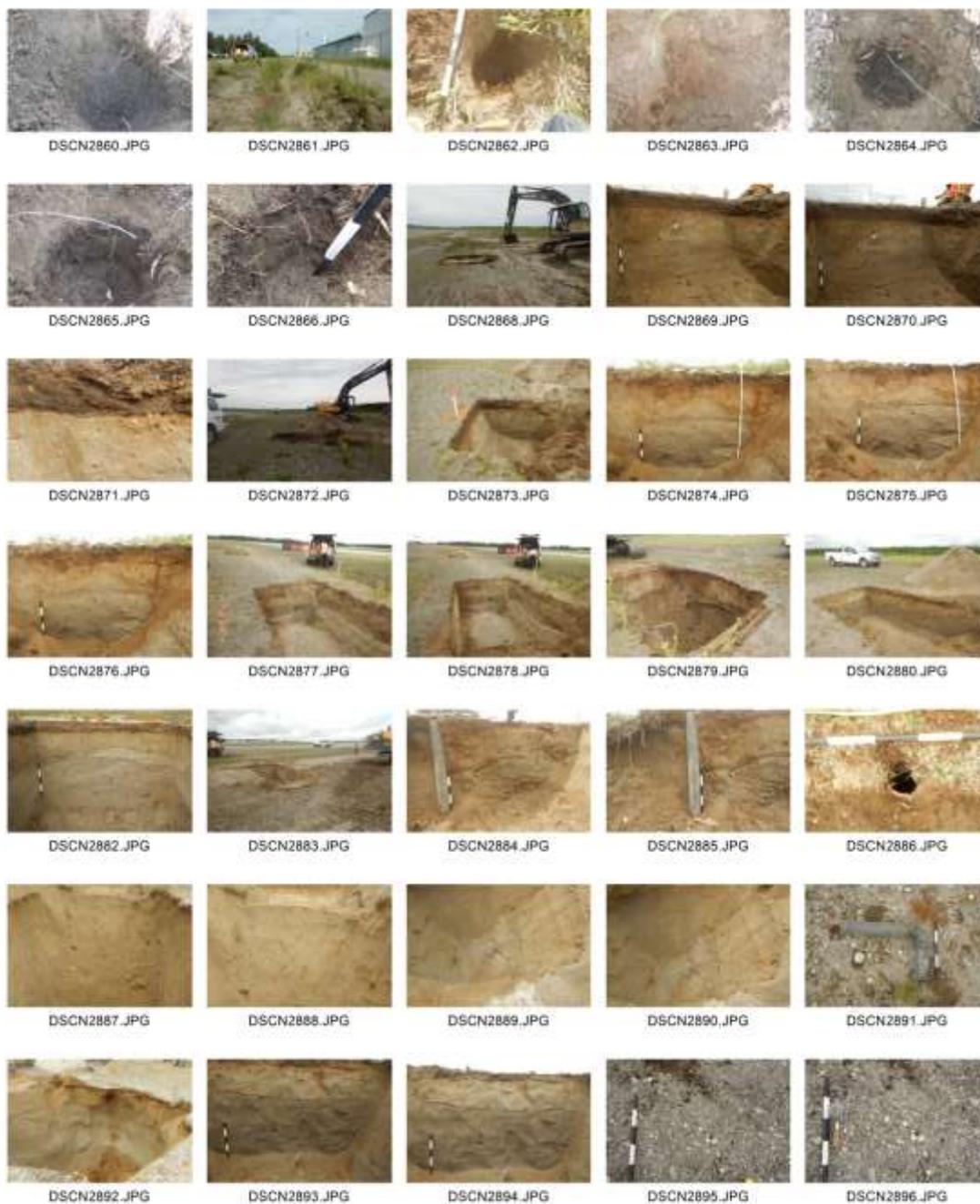


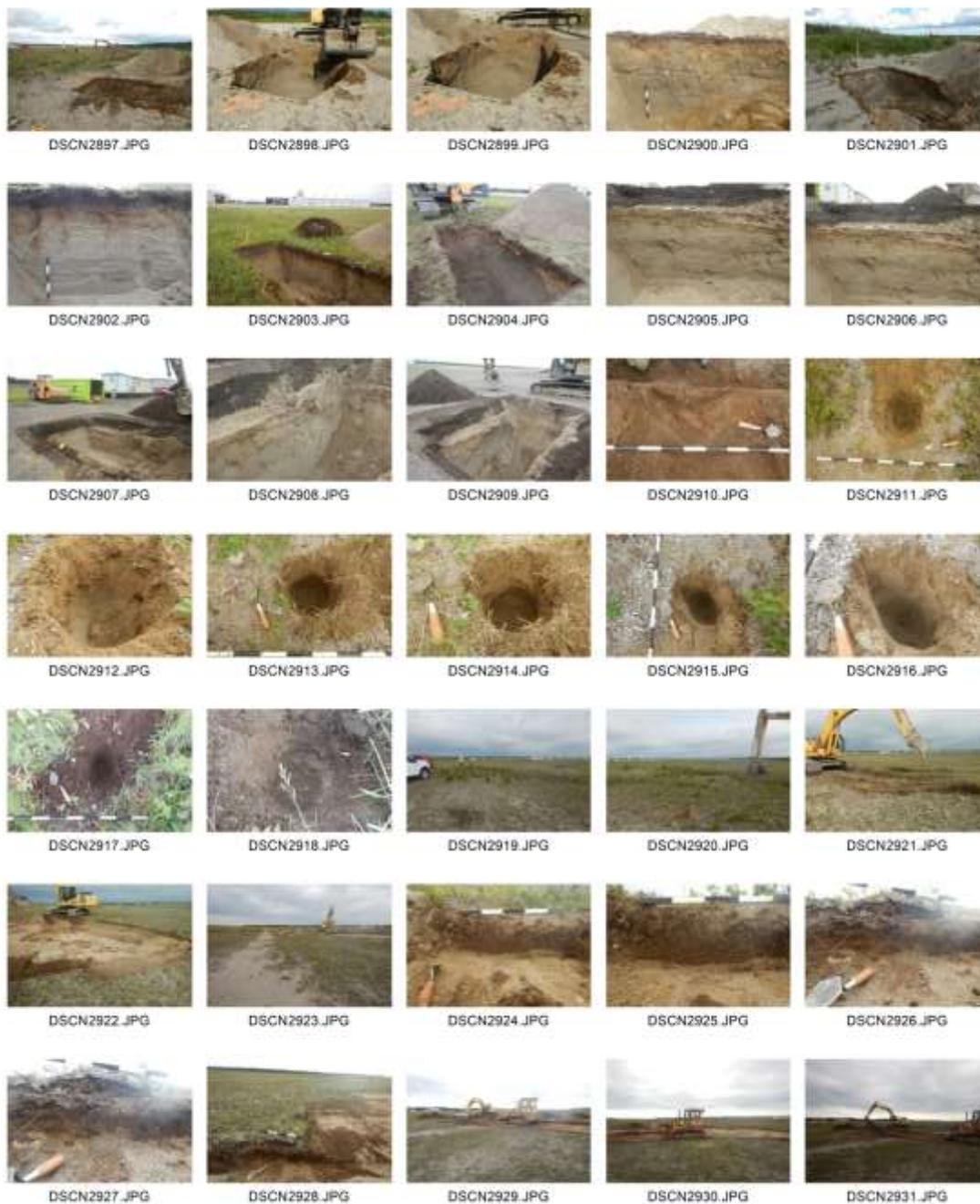




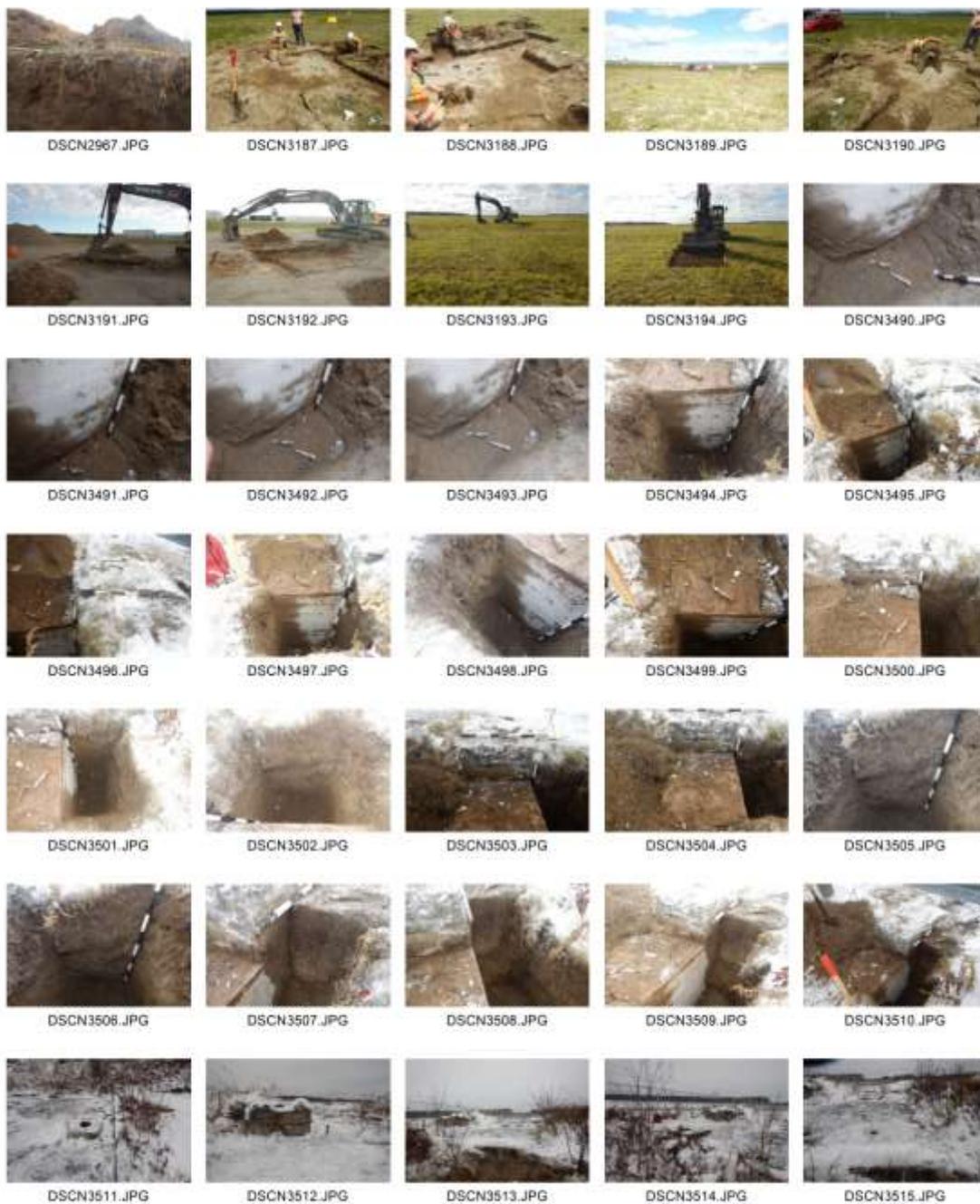


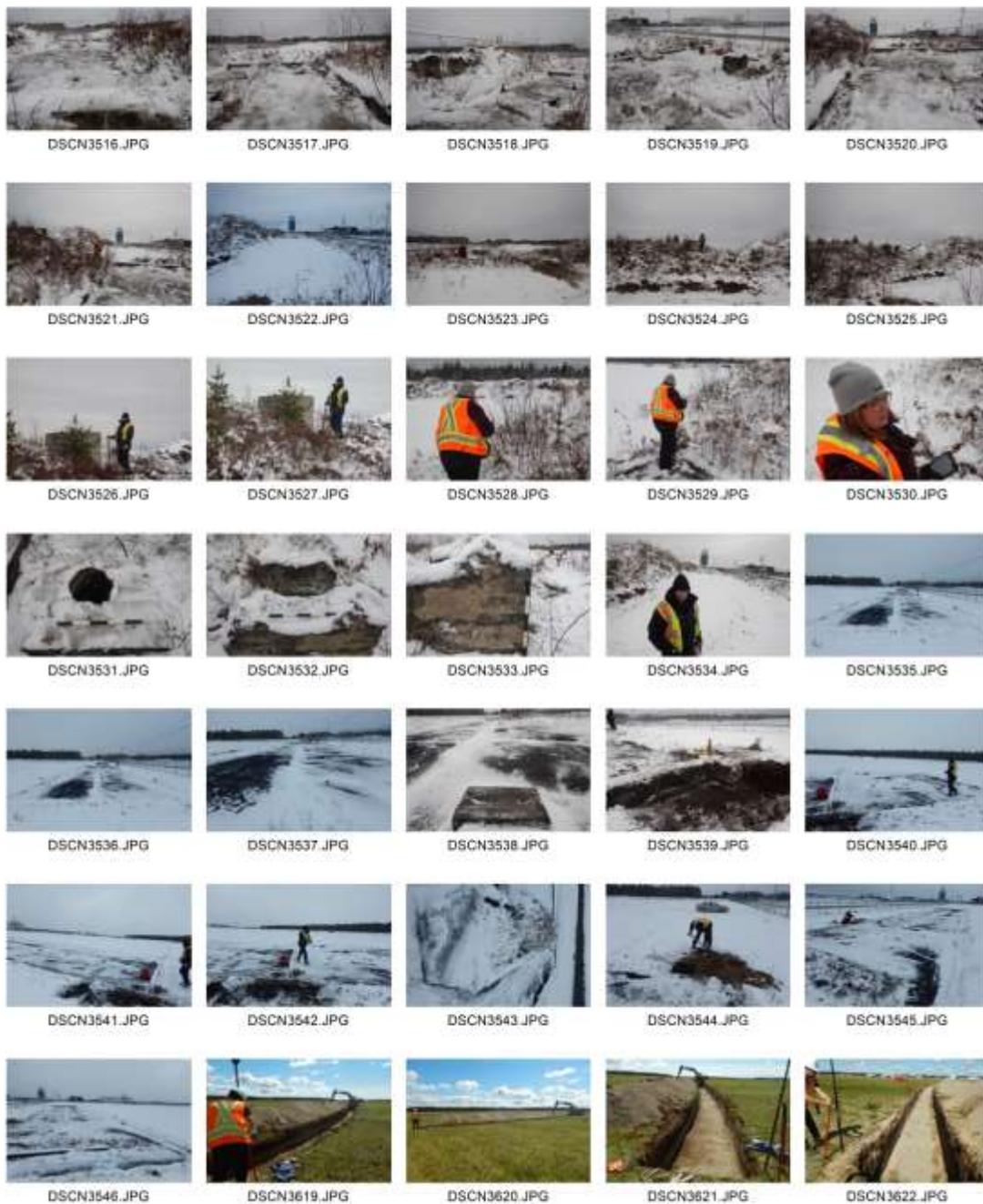


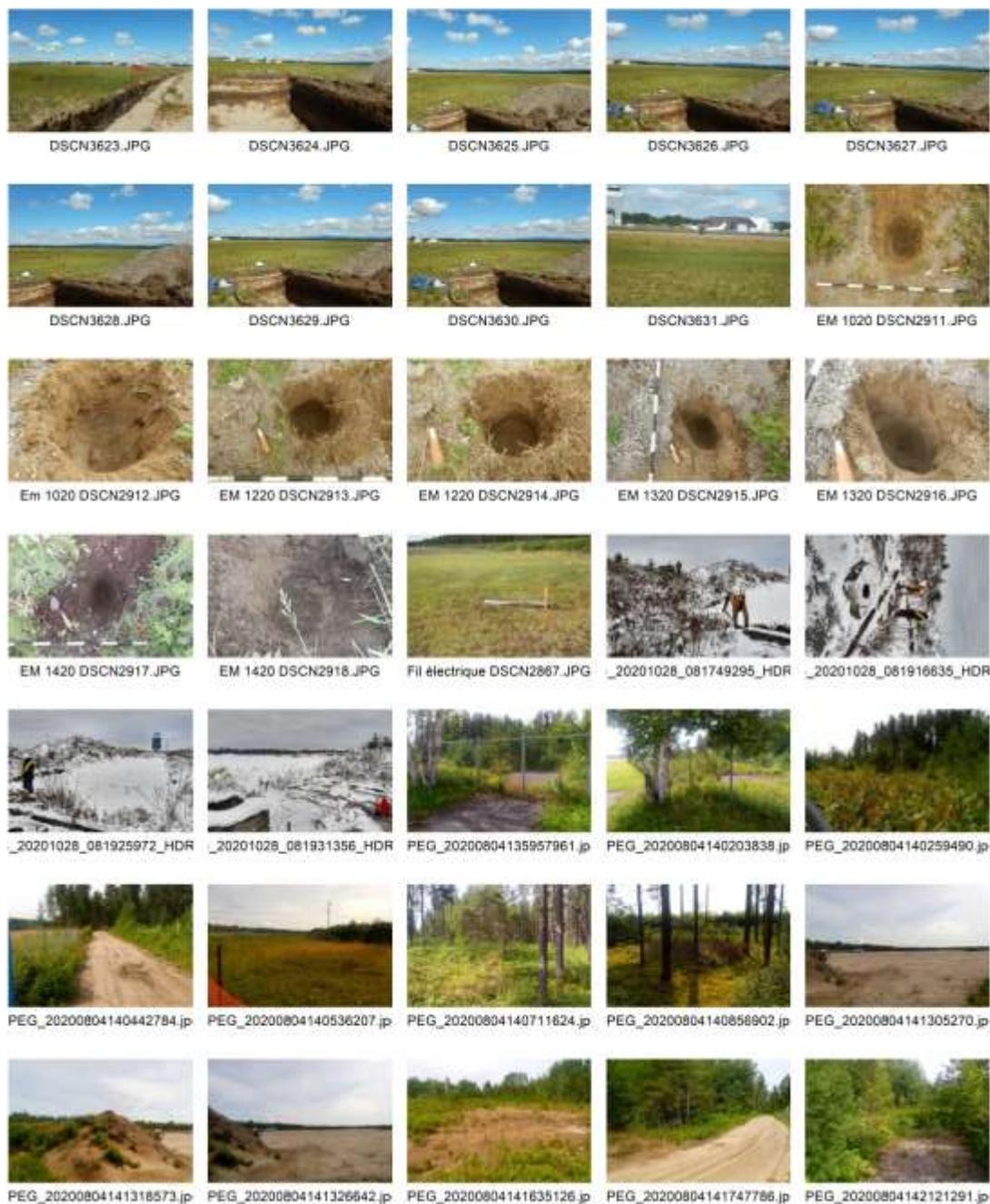


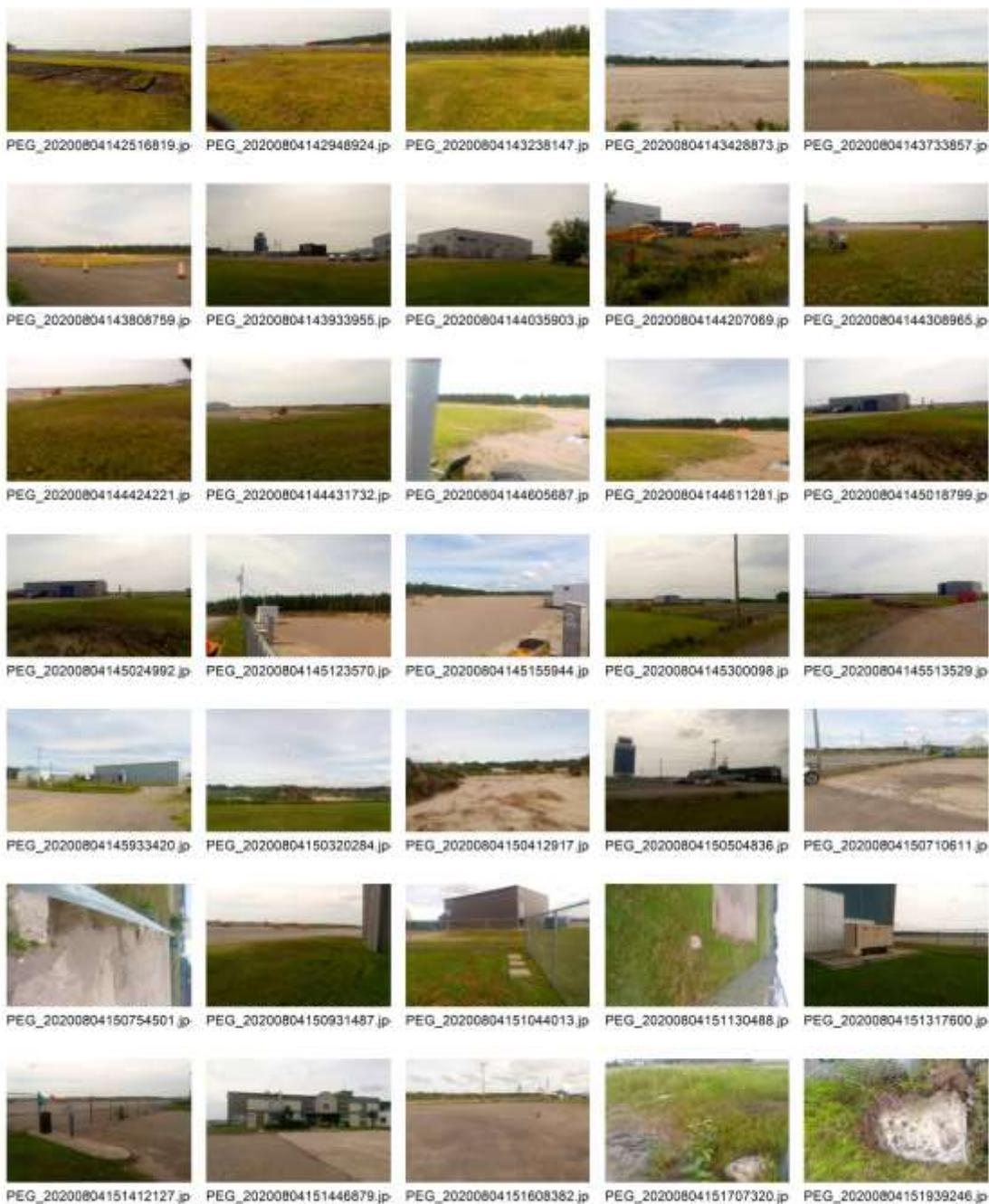


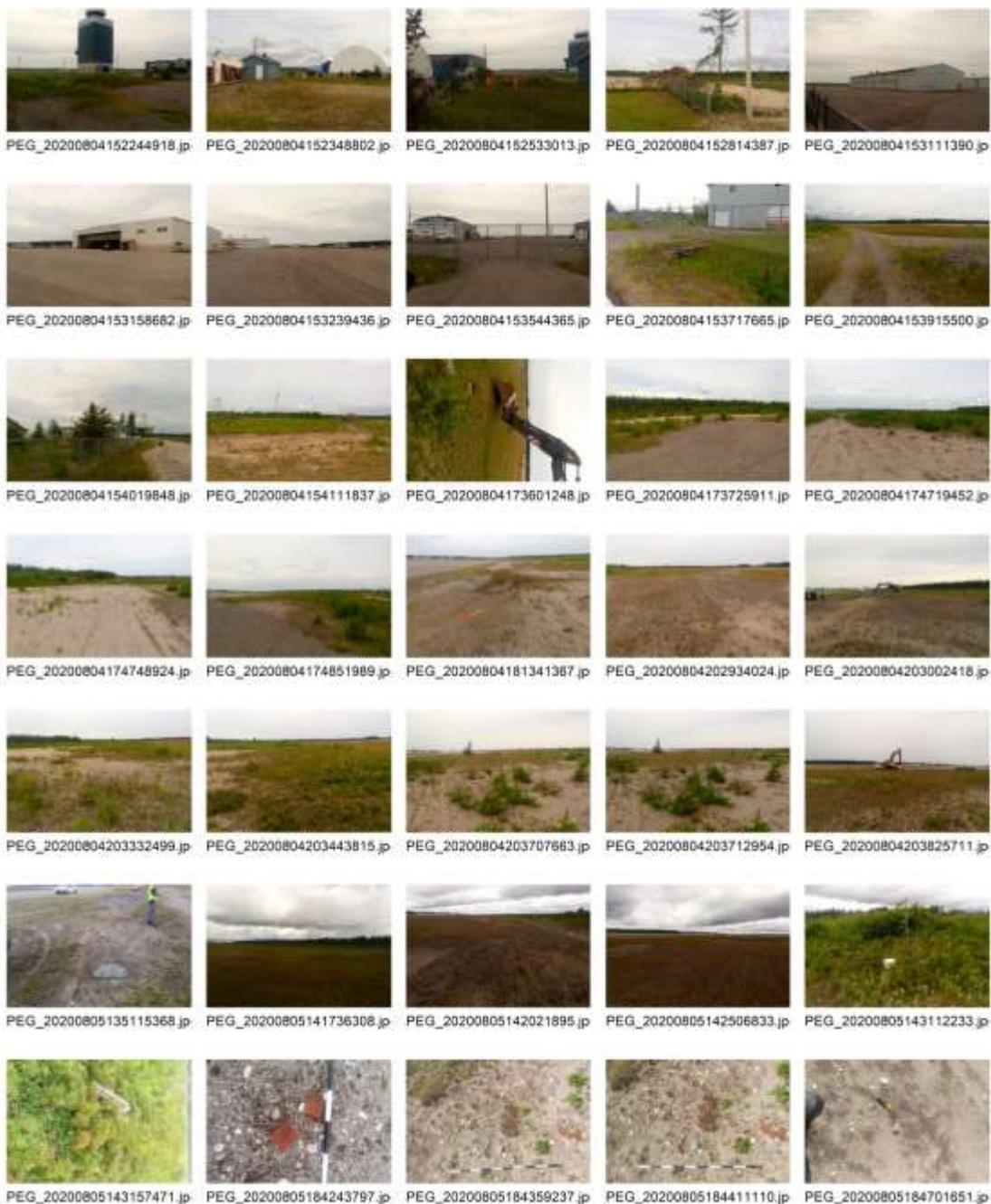


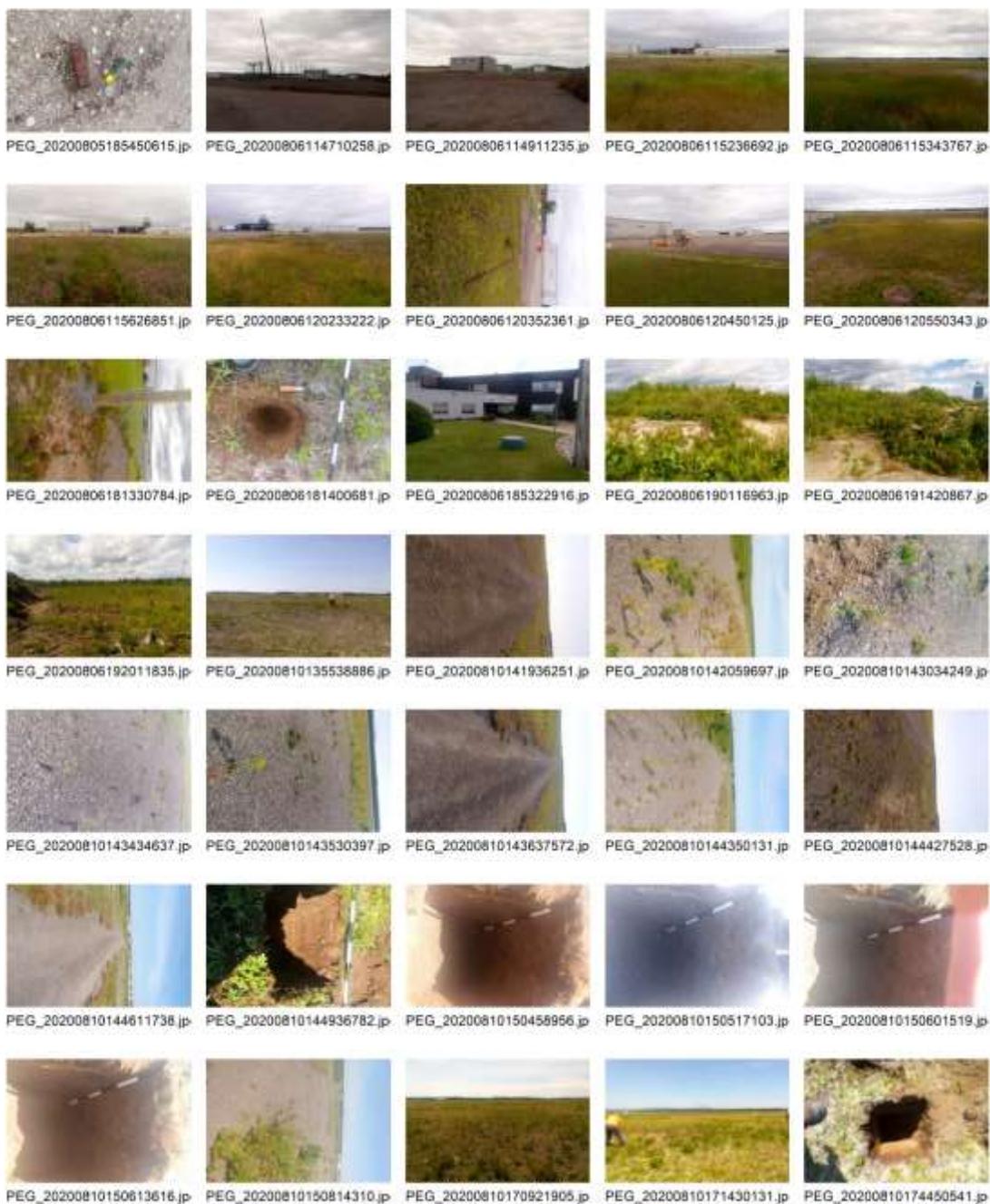


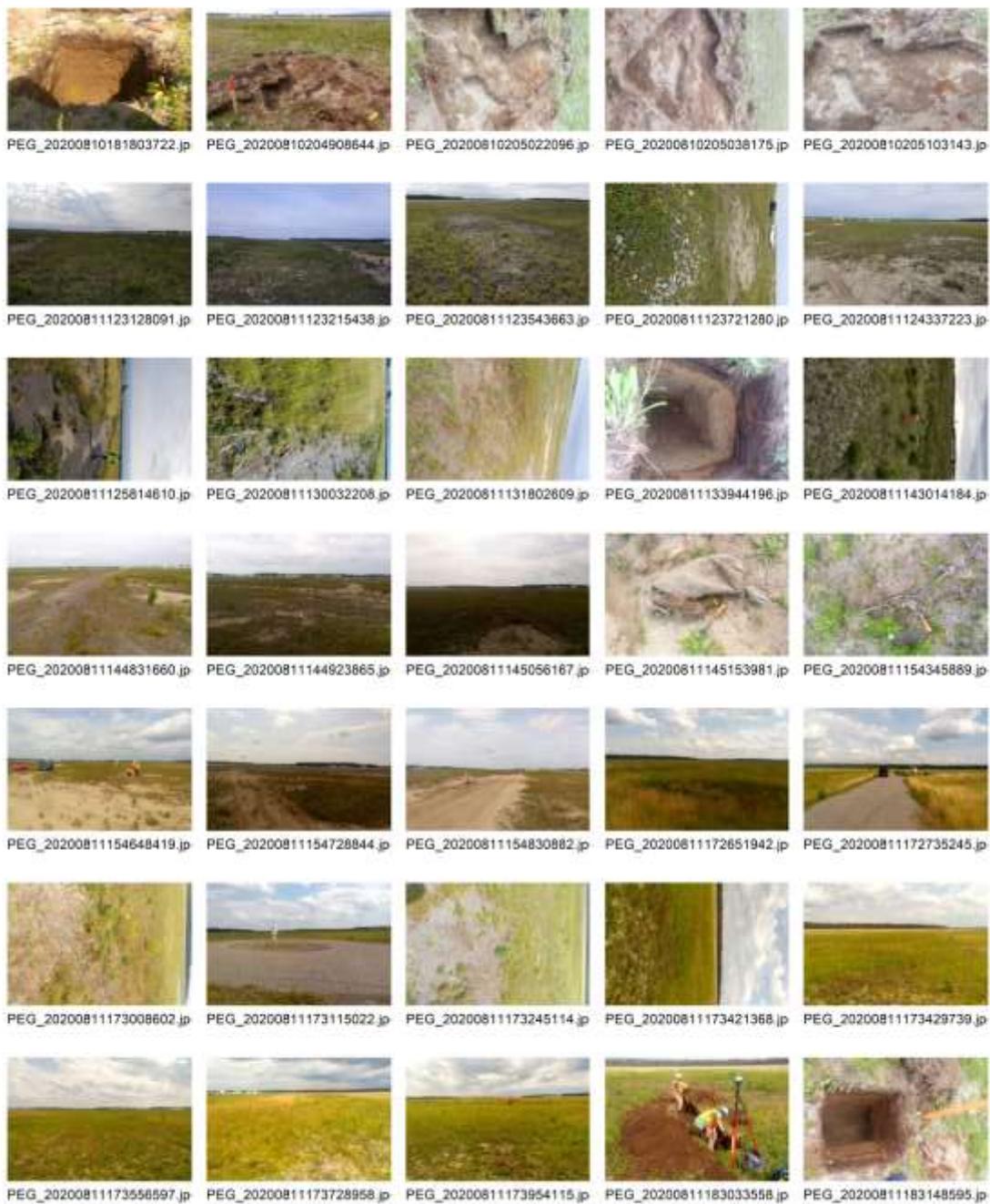




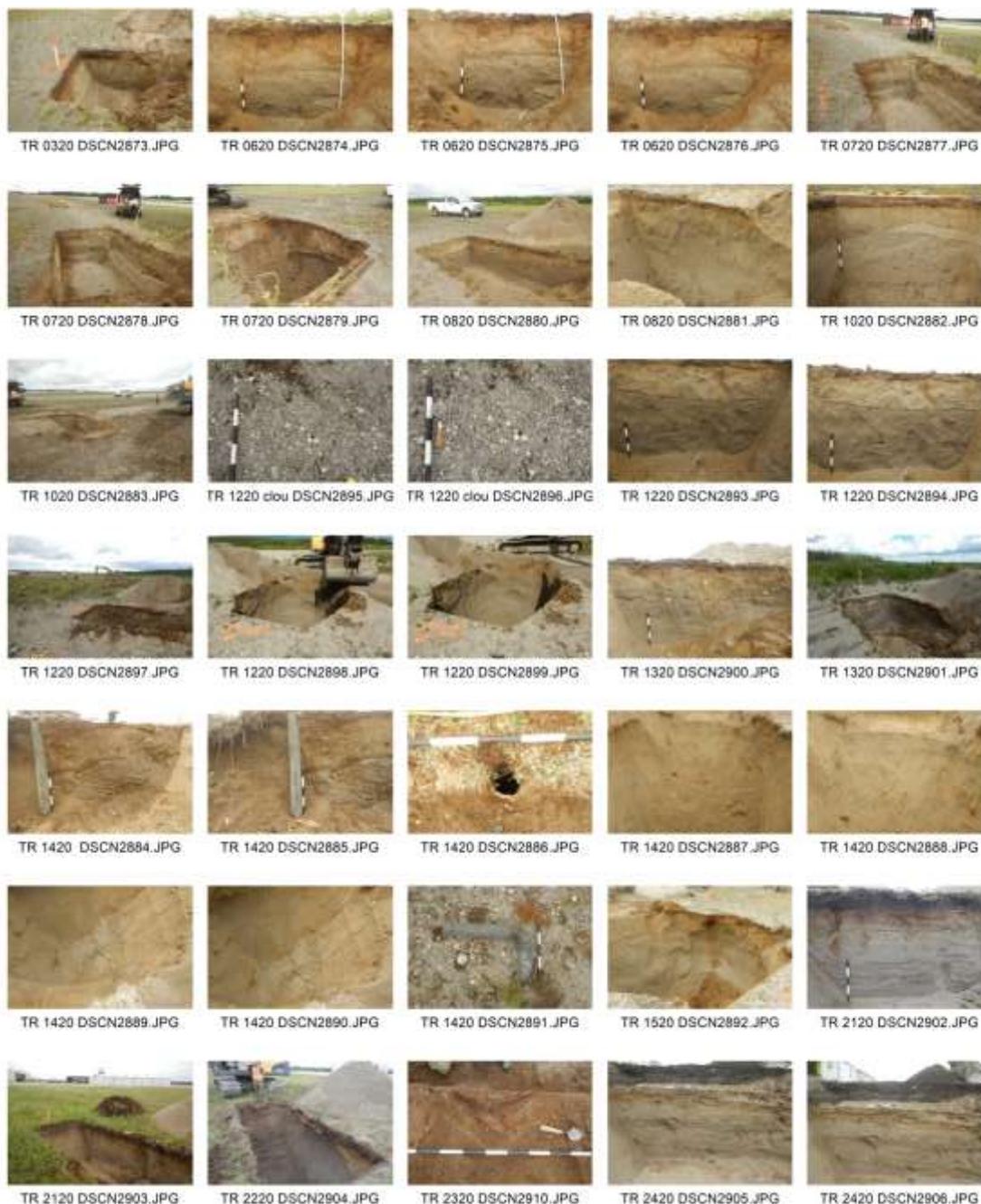














TR 2420 DSCN2907.JPG



TR 2420 DSCN2908.JPG



TR 2420 DSCN2909.JPG



TR secteur 1 DSCN3191.JPG



TR secteur 1 DSCN3192.JPG



hée mécanique S4 DSCN3191



hée mécanique S4 DSCN3192

Photos	Descriptifs	Direction
1076 à 1079	Secteur 2, vue générale du fossé en bordure de route	vers ouest (sauf 1078 vers est)
1080	Vue du sol vers aéroport depuis limite ouest du secteur 2	vers le nord
1081	Secteur 2, vue générale du fossé en bordure de route, chemin et fossé	vers l'est
1082	Affaissement du chemin en bordure de clôture aéroport. Sable beige avec roches arrondies de 0-5 à 4cm, avec poussière de pierre au dessus de chemin au travers.	vers le nord-ouest
1083	Vue de l'affaissement de 1082 depuis le fossé, Vue du chemin et de l'aéroport	vers le nord-ouest
1084	Échantillonnage à la pelle de EM-01-20 par un technicien	vers le nord
1085	Idem mais rapproché	vers le nord
1086	Sondage manuel et petite succession des sols. Voir notes	-
1087	Sondage Em-02-20. Sol sable organique grossier seulement environ 1 pied de profond	vers le nord
1088	Idem , rapproché	vers le nord
1089	Bordure de fossé, vers le chemin qui bordure la clôture de l'aéroport. Drain pluvial installé sous le chemin à plus ou moins 2 pied et demi sous le chemin. En bordure ouest du chemin d'entrée d'Exact Air	vers le nord
1090	Ponceaux dans le fond du fossé partiellement obstrué par le sable du remblai de la route. À 4 pieds dans le sol. Sous le chemin d'accès d'Exact air menant vers l'aéroport.	vers est
1091	Idem de l'autre coté du chemin d'accès depuis le fond du fossé	vers l'ouest
1092 à 1093	Drains pluviaux, partie est de chemin d'accès depuis l'aéroport et se jettant dans le fossé, idem à 1089	vers le nord
1094	Ponceaux complètement obstrué par le sable, fond du fossé = remplissage de fossé.	vers l'est
1095	idem, plus à l'est	vers l'est
1096	vue du fossé	vers l'ouest
1097 à 1098	Drains pluvial, idem 1092 et 1089, plus grande dimension plus ou moins 20 cm de diamètres	vers l'ouest
1099	Traces d'un enfouissement d'un câble de Bell, depuis poteau aéroport jusqu'à la route et à travers le fond du fossé. Pas de signe visible de l'endroit où il ressort du côté sud du chemin	vers le nord
1100	Idem	vers le sud
1101	idem 1097 et 1098	vers le sud
1102	Remplissage du fond de fossé par érosion du chemin autour de l'aéroport. Sable beige avec cailloutis	vers le sud
1103	Fond du fossé, ponceaux de traverse. Sable et remplissage par le remblais de route adjacente et poussière de pierre. Secteur Em-07-20	vers l'ouest
1104	Érosion du chemin de clôture de l'aéroport dans le fossé, sable beige avec cailloutis	vers l'ouest
1105	Idem à 1099, mais cables hydro-québec. Enfouissement de cable depuis le poteaux. Longe la route-fossé	vers sud-est
1106	Idem	vers le nord-ouest
1107	Idem, pancarte avertissant d'enfouissement de cables	vers le nord-ouest

1108	Idem, zoom	vers le nord-ouest
1109	d'hydro-québec en bordure sud du fossé. Traces d'érosion du remblai de la route au dessus du câble, vers le fossé. Rer	vers l'ouest
1110 à 1114	Secteur 1, fondations associées à S1-4, depuis la clôture du chemin.	Vers sud, sud-est
1115 à 1116	Zone 3, vue générale	vers l'ouest puis vers l'est
1117 à 1119	Stratigraphie mur sud Tr-01-20	vers le sud
1120	Tr-02-20 strati en cours (ne pas prendre, prendre 1125)	vers le sud
1121	Tr-02-20 vue à 1 m et plus de profondeur	vers le sud
1122	Tr-01-20 en cours , creusement 3m et plus	vers le sud
1123	Idem 1121	vers le sud
1124	Idem	vers le sud
1125	Stratigraphie Tr-02-20, mur sud-est	vers le sud-est
1126	Tr-02-20, fond de la tranchée	vers le sud-est
1127	Environnementale, sable gris-orangé jusqu'au fond	vers le sud-est
1128	vue Tr-03-20, depuis sommet de la tranchée	vers l'ouest
1129	Idem, vue stratigraphie en coin avec niveau avec charbon	vers l'ouest
1130	Tr-04-20, stratigraphie en cours, nettoyage mur sud-ouest	vers sud-ouest
1131	Idem	vers sud-ouest
1132	Idem, vue du sommet	vers sud-ouest
1133	Stratigraphie Tr-04-20, mur sud-ouest	vers sud-ouest
1134	Tr-03-20, poursuite creusement de la tranchée environnement	vers sud-ouest
1135	Idem fond de la tranchée et stratigraphie jusqu'à plus ou moins 3 m	vers sud-ouest
1136	Tr-06-20, fouilleur au travail, coupe stratigraphique	vers le sud
1137	Tr-06-20, stratigraphie mur sud-est	vers le sud-est
1138	Idem	vers le sud-est
1139	Tr-04-20, fond de tranchée environnemental, paroi sud-ouest	vers le sud-ouest
1140	Idem	vers le nord
1141	Fond de la tranché TR-06-20	vers l'est
1142	Idem	vers l'est
1143	TR-07-20, strat mut nord-est	vers le nord-est
1144	Idem, vue depuis haut de la surface	vers le nord-est
1145	TR-08-20, strat murd nord-est	vers le nord-est
1146	Idem	vers le nord-est
1147	Idem	vers le nord-est
1148	TR-08-20, vue générale	Vers le nord

1149	Idem	Vers le nord-est
1150	Vue des travaux	Vers le nord-est
1151	Fond de TR-07-20, 3m de profond	Vers l'est
1152	Idem	Vers le sud-est
1153	TR-08-20, en cours du creusage environnementale en profondeur	Vers le nord-ouest
1154	Idem	Vers le nord-ouest
1155	Idem	Vers le nord-est
1156	TR-08-20, creusé à 3m. Parois très meuble	Vers le nord-ouest
1157	TR-09-20, en cours de creusage, tache d'huile en paroi est	Vers l'est
1158	Idem	Vers le nord-est
1159	Vue d'un objet trouvé dans la tache d'huile	Vers le nord-est
1160	Idem, TR-09-20	Vers le nord-est
1161	Tr-09-20, vue paroi nord	vers le nord
1162	Idem	vers le nord
1163	Idem, avec vue sur sols contaminés de la paroi est	vers l'est
1164	Idem, vue des sols contaminés de la paroi est	vers l'est
1165	TR-09-20, tache de sol huileux	vers l'est
1166	Idem 1164	vers l'est
1167	Vue de l'importante tache d'huile lors de la poursuite de l'excavation	vers l'est
1168	Idem, après effondrement partie de la paroi	vers l'est
1169	TR-09-20, paroi ouest, partie non contaminée	Vers le nord-ouest
1170	TR-10-20, en cours d'excavation vers le 3m de profond	Vers Ouest/sud-ouest
1171	Idem, plus profond vers 3m	Vers Ouest/sud-ouest
1172	TR-14-20, tige de métal, possible ground	Vers Ouest/sud-ouest
1173	TR-14-20, vue strat mur sud, tuyau en paroi	vers le sud
1174	Idem, depuis le sommet	vers le sud
1175	TR-15-20, vue générale, strat mur sud	Vers le sud
1176	Idem	Vers le sud
1177	Idem strati mur sud	Vers le sud
1178	TR-15-20, vue générale	Vers l'est
1179	TR-14-20 en cours d'excavation, poteau en paroi allant vers le sud. Fosse ou champ d'épuration? Tuyau alimentation d'eau au fond à 2m60, vers l'est	Vers l'est
1180 à 1181	Idem, rapproché	Vers l'est
1182	Fragments de tuyau/drain dans la pile excavée	Vers l'est

1183	TR-16-20, vers le sud, vue strat mur sud, partie est	Vers l'est
1184	Idem, partie ouest (suite)	vers l'ouest
1185	TR-16-20, vue d'ensemble, mur sud	vers le sud
1186 à 1188	Idem, mur sud et vue strati	vers le sud
1189	TR-16-20, vue générale	Vers le sud-ouest
1190	TR-16-20, en cours d'excavation. Lentille d'une poche organique. Bois en décomposition?	Vers l'ouest
1191	Idem	Vers l'ouest
1192	Idem	Vers l'ouest
1193	Idem mais plus dégagé après effondrement	Vers l'ouest
1194	TR-16-20 en cours d'excavation, vue générale plus lentille organique	Vers le nord
1195	Idem	Vers le sud
1196	TR-16-20, tuyau/drain révélé lors de l'excavation, associé à lentille de sol organique qui avait été vu en paroi	Vers le sud
1197	Partie du tuyau drain, isolé avec de la mousse	Vers le sud
1198	TR-11-20, paroi strati mur sud-ouest	Vers le sud-ouest
1199	Idem	Vers le sud-ouest
1200	Aperçu général TR-11-20	Vers le sud-ouest
1201	TR-11-20 en fin de creusage, plus ou moins 3m de profond	Vers le sud-ouest
1202	TR-05-20, paroi ouest	Vers l'ouest
1203	Idem	Vers l'ouest
1204	TR-05-20, vue générale	Vers l'ouest
1205	Idem	Vers le nord
1206	TR-05-20, vue de fin de tranchée à 3m de profond	Vers l'ouest
1207	TR-13-20 en cours d'excavation, 2m de profond	Vers le nord-est
1208	Idem, 3m de profond, fin d'excavation	Vers le nord-est
1209	Tr-20-20, en excavation à 50cm dans le sol. Enfouissement de tuyaux déjà visible par couche de sable limoneux organique, avec particules de bois	Vers le nord-est
1210	Idem	Vers le nord-est
1211	Idem avec tuyaux en grès vieillis	Vers le nord-est
1212	Vue de tuyaux dans leur axe	vers le nord
1213	Idem	vers le nord
1214	tuyaux dégagés, tr-20-20	vers le nord-est
1215	Tr-22-20, vue de profil, stratigraphie	vers le sud-ouest
1216	Idem	vers le sud-ouest
1217	Idem, vue générale de la tranchée	vers le sud-ouest

1218	tr-21-20, fin excavation, 3m profond	vers le nord
1219 à 1295	Stratigraphie et 3D photos, paroi nord tr-20-20 lors de l'arrêt de l'excavation	-
1296	Tr-23-20, surface de gravier	vers l'ouest
1297	Tr-23-20, stratigraphie mur nord	vers le nord-ouest
1298	Tr-23-20, vue générale	vers l'est
1299 à 1300	Te-23-20, morceau tole perforé	vers l'est
1301 à 1371	Ignorer	-
1372 à 1440	Tr-23-20, photogramétrie paroi est et vue générale	-
1441	Tr-23-20, dégagement des morceaux de bois, paroi Nord-est	vers nord-est
1442	Idem rapproché	vers nord-est
1443	Tr-23-20, fin excavation 3m de la tranchée, 3m de profond	vers le nord
1444 à 1448	Panneaux d'interprétation sur l'historique de l'aéroport devant le CQFA	vers le nord
1449 à 1457	Vue du poste de pompage et du bunker depuis la route	vers le nord-est
1458 à 1463	photos de bunker et des vestiges du poste de pompage. On identifie bien les cheminées d'accès	vers le nord-est
1464 à 1466	St-01 zone S4-2 paroi sud	vers le sud
1467	St-2, zone S4-1, paroi Nord-est, vue générale	vers le nord-est
1468	idem rapprochée	vers le nord-est
1469	idem vers le nord-ouest, vue au nadir	vers le nord-ouest
1470	idem vers l'est, parois	vers l'est
1471 à 1566	photogramétrie structure zone S4-1	-
1567	structure zone S4-1 photo environnement	vers le nord
1568	strcuture zone S4-1 photo environnement	vers le sud
1569 à 1573	Zone S4-1 sondages strcuture photos environnement	vers le sud
1574	paroi est, sondage	vers l'est
1575 à 1581	zone S4-1 sondages près structure photo environnement	vers l'est
1582	sondage positif sondage 19	vers l'est
1583	sondage 18	vers le nord
1584	sondage 18 et structure	vers le nord
1585	environnement	vers le nord
1586	sondage test centre S4-6	vers le nord
1587	sondage test centre S4-6	vers le nord
1588	secteur S4-6, extérieur ouest, lentille de charbon à la base du sol organique, sondage	vers l'est
1589	Idem	vers l'est
1590	Idem, stratigraphie mur est	vers l'est

1591	secteur S4-7, sondage 219 paroi est	vers l'est
1592 à 1593	S4-7 sondage 221 paroi nord	vers le nord
1594 à 1596	S4-7 sondage 231, paroi nord	vers le nord
1597 à 1599	Sondage test (numéro 26) partie nord secteur 4, pointe	vers le nord
1600 à 1602	Vue des travaux de décapage en cours	vers le nord
1603 à 1604	Sondage test au milieu de la structure S4-1	vers le nord
1605 à 1804	Photogramétrie structure S4-1 plus dégagée avec sondage au centre	vers le nord
1805 à 1806	Coupe de la lentille rouille dans la structure, zone s4-1	vers le nord
1807 à 1810	Photo d'ambiance	vers le nord
2851	général, secteur 2 zone aéroport vers le chemin récréo	Vers le nord
2852	vue rapproché stratigraphie, secteur 2, vers aéroport	Vers le nord
2853	vue général chemin récréo	Vers le nord-ouest
2854	vue générale, lisière de la forêt de l'autre côté du chemin principal	vers le sud
2855	stratigraphie de la coulée Sud. Vers le chemin du Valaire	Vers le nord
2856	Appercu de la couche en dessous du couvert forestier	vers le sud
2857	premier sondage, vue général , secteur 2	vers l'est
2858	nul	-
2859	sondage numéro 3	Vers le nord-ouest
2860	stratigraphie sondage num 3, vue rapprochée	Vers le nord-ouest
2861	photo général, zone sondage 4	vers l'est
2862 à 2863	sondage 4, stratigraphie	vers l'est
2864 à 2866	sondage 5 stratigraphie	Vers le nord-ouest
2867	nul	-
2868	debut travaux Tr-01-20	Vers le nord-ouest
2869	Tr-03-20 stratigraphie paroi sud-ouest	vers l'ouest
2870	Tr-03-20 stratigraphie paroi sud-ouest	vers l'ouest
2871	Tr-03-20 vue rapproché, couche charbonneuse	vers l'ouest
2872	Tr-03-20 vue éloignée	Vers le nord-ouest
2873	Tr-03-20 vue générale	Vers le nord-ouest
2874	Tr-06-20 stratigraphie	vers le sud-est
2875	Tr-06-20 stratigraphie	vers le sud-est
2876	Tr-06-20 stratigraphie	vers le sud-est
2877	Tr-07-20 vue générale 1m de profond	vers le sud
2878	Tr-07-20 vue générale 1m de profond	vers le sud

2879	Tr-07-20 paroi nord-est, profond 3m	vers le nord-est
2880	Tr-08-20, vue générale avec paroi nord-est	vers le nord
2881	nul	vers le nord
2882	Tr-10-20 paroi sudouest	vers le sud-ouest
2883	Tr-10-20 vue générale avec paroi sud ouest	vers l'ouest
2884	Stratigraphie paroi sud ouest tr 2014	vers l'ouest
2885	tuyau paroi sud-ouest	vers le sud-ouest
2886	vue d'en haut, tuyau paroi sud-ouest	vers le sud-ouest
2887	vue bout de tuyau 2014 qui entrait dans la paroi nord-est	vers le sud
2888	vue bout de tuyau 2014 qui entrait dans la paroi nord-est, vue rapprochée	vers le sud
2889	petit tuyau noir sectionné dans tr 2014	vers le nord-est
2890	même chose, vue rapprochée	vers le nord-est
2891	couche haut vers Est tranchée 2014	vers le nord-est
2892	Tr1520, vue générale avec paroi sud-ouest	vers le sud
2893 à 2894	Tr1220, stratigraphie paroi sud	vers le sud
2895 à 2896	Près de la tranchée 1220, clou à la surface	vers le nord
2897	photo générale Tr-12-11-5 20	Vers le nord-ouest
2898 à 2899	Tr1320, 3m profond, générale	vers le nord-est
2900	Stratigraphie parois sud, tr1320	vers le sud
2901	Photo générale Tr-1320, vue de loin paroi sud	vers le sud-est
2902	Stratigraphie parois l'est, tr2020	vers l'est
2903	vue générale avec parois est , tr2021	vers le nord-est
2904	tr2020, 3m profond , vue générale	vers le nord
2905 à 2906	tr2024, paroi nord-est, stratigraphie	vers le nord-est
2907	tr-2024, générale avec paroi nord-est	vers le nord
2908	Tr-2420, paroi nord-est vue rapproché sur les branches	vers l'est
2909	TR-2420, 3m profond	vers l'est
2910	Tr-2320, souche	vers le sud-ouest
2911	Em 1020	vers le sud
2912	Em 1020, vue rapproché paroi sud	vers le sud
2913 à 2914	Em 1220	vers l'est
2915 à 2916	Em 1320	vers le nord-est
2917 à 2918	Em1420	vers le nord-est
2919 à 2920	Vue générale, début travaux construction	vers le nord et nord-est

2921	début creusage	vers le nord
2922	Enlèvement de la couche organique	vers le nord
2923	photo générale, petit chemin battu	vers le nord-ouest
2924 à 2925	photo petite stratigraphie St1, paroi nord, début pelle construction	vers le nord
2926 à 2928	Photo stratigraphie, montrer changement de sols , st2	vers le sud-est
2929 à 2931	photos générale déroulement des travaux loader	vers le nord
2932	photo générale, avancement des travaux . 15 cm de profond	vers le nord
2933	photo générale, avancement des travaux . 15 cm de profond	vers l'ouest
2934 à 2936	Sondage test 246, paroi est	vers l'est
2937 à 3186	photogramétrie tranchée	vers le nord-est et le sud-est
3187 à 3190	photos générales, structure "solide"	vers le nord-est
3191 à 3192	photos générale, remplissage Tr secteur 1	Vers le nord-est et l'est
3193 à 3194	début tranchée mécanique S4	vers le sud
3195 à 3618	Photogramétrie , tranchée mécanique	-
3619 à 3631	Photos générale , tranchée mécanique	-
3632 à 3633	nul	-

fid	Notes	Photo
1	Dalle asphalte entrée route aéroport. Vers sud	JPEG 20200804135957961.jpg
2	Idem autre dalle asphalte, vers sud est	JPEG 20200804140203838.jpg
3	Bordure sud est route entrée aéroport. Partie boisée en arrière	JPEG 20200804140259490.jpg
4	Chemin vers sud a entree aeroport	JPEG 20200804140442784.jpg
5	Chemin et rempart de remblai. Déblai de autre côté de la route. Vers nord	JPEG 20200804140536207.jpg
6	Secteur boisee peu touché par activité récente. Chemin qui se poursuit. Vers le sud	JPEG 20200804140711624.jpg
7	Arbre coupe. Secteur dégagé en bordure des remblais coupe vent. Vers est	JPEG 20200804140856902.jpg
8	Secteur fortement remblayé/déblayé à est du chemin d'entrée. Vers est. Remblais de murets/talus de 3m de haut coupe vent de 3	JPEG 20200804141326642.jpg
9	Zone déboisée au nord du chemin d'accès. Zone déboisée avec sol de sable. En bordure d'un chemin transverse et à proximité du secteur de talus qui sont directement à l'est	JPEG 20200804141635126.jpg
10	Chemin transverse, vers ouest	JPEG 20200804141747786.jpg
11	Boisée au nord du chemin d'accès, vers le nord	JPEG 20200804142121291.jpg
12	Anciennes fondation en béton en bordure de route d'accès. Directement lié au vestige. Vers SE	JPEG 20200804142516819.jpg
13	Secteur vestige. Rien de visible. Vers le sud	JPEG 20200804142948924.jpg
14	Petit vallonement partie déboisée, avec fils qui circulent. Vers le sud	JPEG 20200804143238147.jpg
15	Vue du secteur où ce serait trouvé s1-3. Déblais majeurs et remblais sous forme de talus. Vers le nord est	JPEG 20200804143428873.jpg
16	Vue du secteur nivelé. S1-4 au loin. Vers le nord	JPEG 20200804143733857.jpg
17	Secteur nivelé. Vers ouest	JPEG 20200804143808759.jpg
18	Stationnement, tour de controle et bâtiment cqfa. Vers sud ouest	JPEG 20200804143933955.jpg
19	Idem 18. Plus vers ouest. Hangar	JPEG 20200804144035903.jpg
20	Borne incendie derrière hangar. Vers ouest	JPEG 20200804144207069.jpg
21	Dalle asphalte et fuel. Derrière hangar. Vers ouest	JPEG 20200804144308965.jpg
22	Idem precedent. Structure (fuel?) un peu plus vieille à l'arrière	JPEG 20200804144431732.jpg
23	Secteur nivelé. Fuel ou cablage électrique qui ressort avec deux stations/pointes. Vers nord ouest	JPEG 20200804144611281.jpg
24	Hangar mtq et aeroport. Vers sud est	JPEG 20200804145024992.jpg
25	Zone nivelé avec installations électrique. Talus au fond. Vers ouest	JPEG 20200804145123570.jpg
26	Idem précédent. Vers nord est	JPEG 20200804145155944.jpg
27	Hangars, travaux et bornes incendie. Vers sud ouest	JPEG 20200804145300098.jpg
28	Travaux creusement de fondation. Vers est	JPEG 20200804145513529.jpg
29	Petit chemin parrallele à piste accès. Vers sud ouest	JPEG 20200804145758403.jpg
30	Vue vers pistes et secteur 1 au loin. Vers est/se	JPEG 20200804145852575.jpg
31	Hangars. Vers ne	JPEG 20200804145933420.jpg
32	Zone de déblais/remblais. Vers le nord	JPEG 20200804150320284.jpg
33	Idem précédent. Vers nord ouest	JPEG 20200804150412917.jpg
34	Vers sud est. Batiment cqfa, stationnement, tour controle et accès piste	JPEG 20200804150504836.jpg
35	Base beton avec anciennes traces de fondation. Devant tour de controle	JPEG 20200804150710611.jpg
36	Idem. Vue rapprochée. Vers nord est	JPEG 20200804150754501.jpg
37	Vue arriere tour contrôle. Vers sud Ouest	JPEG 20200804150931487.jpg
38	Blocs bétons en limite. Proximité hangar. Vers nord est	JPEG 20200804151044013.jpg
39	Trace au sol ancienne fondation. Vers sud	JPEG 20200804151130488.jpg
40	Dalle diesel tour controle boite électrique. Vers sud est	JPEG 20200804151317600.jpg
41	Accès piste cqfa. Vers sud	JPEG 20200804151412127.jpg
42	Batiment cqfa. Vers sud ouest	JPEG 20200804151446879.jpg
43	Partie applanie pour stationnement. Pas de trace de vestiges. Vers le nord	JPEG 20200804151608382.jpg
44	Poursuite traces s1-1. Le centre de ce secteur presente un petit talus - possible intérêt archéologique? Vers le est	JPEG 20200804151707320.jpg
45	Base beton s1-1. Vers sud	JPEG 20200804151939246.jpg
46	Vue generale secteur s1-1, avec petit renflement au centre. Sol est pierre concassés 0 3/4 avec morceaux dasphaltes. Bloc de betons alignés présents. Vers le sud	JPEG 20200804152244918.jpg
47	Vers s1-12. Vers nord est. Installations et hangar	JPEG 20200804152348802.jpg
48	Possible élément, cônes, dans secteur présumé s1-12. À valider? Accessible. Vers sud est	JPEG 20200804152533013.jpg
49	Zone deblais et coupe. En arriere plan zone non perturbée. Vers le nord	JPEG 20200804152814387.jpg
50	Hangars cqfa. Vers sud	JPEG 20200804153111390.jpg
51	Idem précédent. Vers ouest	JPEG 20200804153158682.jpg
52	Idem et acces piste. Vers sud ouest	JPEG 20200804153239436.jpg
53	Stationnement et hangar air medic. Vers sud	JPEG 20200804153544365.jpg
55	Hangar et ponceau beton. Vers est	JPEG 20200804153717665.jpg

56	Limite piste partie accessible depuis entrée. Vers le sud	JPEG 20200804153915500.jpg
57	Hangars, depuis bout du chemin. Vers ouest	JPEG 20200804154019848.jpg
58	Zone déboisée. Traces de coupes. Vers le nord	JPEG 20200804154111837.jpg
59	Câbles électriques enfouis, secteur 3	JPEG 20200804173601248.jpg
60	Secteur des réservoirs, patch de sable	JPEG 20200804173725911.jpg
61	Secteur réservoir, ancien chemin. Vers ouest	JPEG 20200804174719452.jpg
62	Idem, vers est	JPEG 20200804174748924.jpg
63	Vers pistes depuis secteur 3. Vue sur secteur 4	JPEG 20200804174851989.jpg
64	Surface tr 01 20	JPEG 20200804181341367.jpg
65	Vue générale, ancien chemin surélevé peu végétation. Vers sud	JPEG 20200804202934024.jpg
66	Idem précédent, vers nord. Sol sable seul indice s3-4	JPEG 20200804203002418.jpg
67	Vue secteur s3-5. Vers est. Sol dénudé	JPEG 20200804203332499.jpg
68	Vue secteur s3-11, vers sud sud-est	JPEG 20200804203443815.jpg
69	Secteur 3 vers piste, vue général d'ensemble. Vers ouest	JPEG 20200804203712954.jpg
70	Idem précédent. Vers ouest.	JPEG 20200804203825711.jpg
71	Petit morceau d'asphalte au sol, à ouest de tr 10 20. Vers le nord	JPEG 20200805135115368.jpg
72	Secteur 3, vue de la zone des tranchées et endroit des vestiges. Vers le nord	JPEG 20200805141736308.jpg
73	Idem précédent, Secteur des tranchées et endroit anciens bâtiments. Vers nord ouest	JPEG 20200805142021895.jpg
74	Petit dénivelé qui marque partie arasée. Vers ouest	JPEG 20200805142506833.jpg
75	Entrées câbles électriques et bell arriere bâtiments	JPEG 20200805143112233.jpg
76	Poteau entrée électrique.	JPEG 20200805143157471.jpg
77	Fragments de métal en surface	JPEG 20200805184243797.jpg
78	Idem précédent. Grande concentration de objets et de clous en métal sur la surface	JPEG 20200805184411110.jpg
79	Fragment tuyau gres en surface. Bcp de clous à proximité en surface	JPEG 20200805184701651.jpg
80	Barrure de porte. En surface	JPEG 20200805185450615.jpg
81	Travaux de construction en cours. Excavation déjà réalisée. Vers sw	JPEG 20200806114710258.jpg
82	Hangars dans limite de la zone 1. Derrière zone de travaux. Vers sw .	JPEG 20200806114911235.jpg
83	Secteur qui serait champ d'épuration. Vers le nord est	JPEG 20200806115236692.jpg
84	Vers pistes. Vue générale. Vers SE	JPEG 20200806115343767.jpg
85	Vue vers cqfa et secteur s1-8. Serait champ épuration. Vers nord est	JPEG 20200806115626851.jpg
86	Vue générale. Vers l'est et secteur s1-8. Réservoirs de fuel sous terrain et champ épuration	JPEG 20200806120233222.jpg
87	Rails au sol, devant tank fuel. Vers nord est	JPEG 20200806120352361.jpg
88	Vue générale. Vers est	JPEG 20200806120450125.jpg
89	Regard. Vers est	JPEG 20200806120550343.jpg
90	Em 11 20	JPEG 20200806181330784.jpg
91	Idem. Em 11 20	JPEG 20200806181400681.jpg
92	Puit/pompe visible devant bunker de 1943. Vers le sw	JPEG 20200806185322916.jpg
93	Station de pompage, avec vestiges du bunker à l'arrière	JPEG 20200806190116963.jpg
94	Vue du bunker et de station de pompage	JPEG 20200806191420867.jpg
95	État du secteur avant déboisement de 2019	JPEG 20200806192011835.jpg
96	Aperçu secteur s4-2. Vers le sud est	JPEG 20200810135538886.jpg
106	Route Vers le sud	JPEG 20200810141936251.jpg
107	Route Vers l'ouest	JPEG 20200810142059697.jpg
114	Sondage. Très compact. Concassé d'asphalte.photo vers le sud	JPEG 20200810143434637.jpg
115	Sondage. Très compact. Concassé d'asphalte.photo vers l'est	JPEG 20200810143530397.jpg
116	Route. Vers le sud	JPEG 20200810143637572.jpg
118	Sondage. Vers le nord.	JPEG 20200810144936782.jpg
121	Photo environnement. Vers le sud	JPEG 20200810144427528.jpg
123	Photo environnement. Vers le nord	JPEG 20200810144611738.jpg
126	Sondage test 1	JPEG 20200810150613616.jpg
128	Vers ouest	JPEG 20200810150814310.jpg
141	Aperçu de la zone. Vers sw	JPEG 20200810170921905.jpg
142	Photo environnement. Vers l'est	JPEG 20200810171430131.jpg
152	Sondage. Vers le nord	JPEG 20200810174450541.jpg
167	Sondage test 2	JPEG 20200810181803722.jpg

183	Sondage. Structure. Vue generale du sondage et de la structure dégagée enpartie. Vers le nord est	JPEG 20200810204908644.jpg
184	Idem précédent	JPEG 20200810205022096.jpg
185	Idem précédent. Vers nw	JPEG 20200810205038175.jpg
186	Idem précédent. Vers w	JPEG 20200810205103143.jpg
205	Sondage	JPEG 20200811133944196.jpg
214	Chemin asphalté menant vers s4-6. Vers le nw	JPEG 20200811144831660.jpg
215	Chemins sana végétation menant vers pistes planeur. Vers ouest	JPEG 20200811144923865.jpg
216	Vers extrémité pistes planeur. Vers se	JPEG 20200811145056167.jpg
217	Sacs de sable éventré, s4-6	JPEG 20200811145153981.jpg
232	Cable amarage pour les planeurs	JPEG 20200811154345889.jpg
233	Vue du secteur à est du chemin de terre, où se trouvait les indices de vestiges et câbles d'amarrage. Vers le nw	JPEG 20200811154648419.jpg
234	Plateforme asphaltée en bout de piste des planeurs. Vers le se	JPEG 20200811154728844.jpg
235	Pistes de planeur en parallèle à piste et travaux. Vers ouest	JPEG 20200811154830882.jpg
236	Vue générale. Zone végétation sec...mais dans axe cablage électrique entre station meteo et radio. Vers le sud	JPEG 20200811172651942.jpg
237	Station meteo et chemin. Vers	JPEG 20200811172735245.jpg
238	Morceaux d'asphalte en surface à travers herbe au sol. Vers est	JPEG 20200811173008602.jpg
239	Poste électrique. Vers le sud	JPEG 20200811173115022.jpg
240	Accumulation en surface de morceaux d'asphalte et de roches. Vers est	JPEG 20200811173245114.jpg
241	Vue générale du secteur. Vers le sud est	JPEG 20200811173429739.jpg
242	Lisière coupe vegetation. Bordure de piste. Vers le sud	JPEG 20200811173556597.jpg
243	Vue generale bordure de piste. Chemin tappé? Vers le nord	JPEG 20200811173728958.jpg
244	Secteur sondages. Vers ouest	JPEG 20200811173954115.jpg
245	Debut tranchée ouest	JPEG 20200811183033558.jpg
246	Sondage test	JPEG 20200811183148595.jpg
250	Tranchée de profil. Vers ouest	JPEG 20200811195240243.jpg
251	Tranchée vers est	JPEG 20200811195459209.jpg
252	Vue générale du la pointe interieure. Zone de sondage. Vers le nord	JPEG 20200812123410003.jpg
256	Sondage. Sol organique 15cm, suivi dun remblai de sable gris clair et sable brun sur 37cm, avec inclusion de charbon et matiere organique	JPEG 20200812131343438.jpg
258	Sondage. Remblai de 30 cm, sous couche de sable organique de 15 cm	JPEG 20200812142156745.jpg
259	Sondage. Remblai de 20 cm sous couche organique de 10 cm. Sur sable gris beige rocailleux	JPEG 20200812143018713.jpg
261	Sondage test. Voir notes	JPEG 20200812144117992.jpg
264	Sondage. Sable organique de 20 cm sous ube couche de sable beige meuble - remblayage superieur different de celui plus au sud	JPEG 20200812150338002.jpg
268	Sondage. Remblai de 17 cm en surface sous organique, sur couche de sable noir organique de 1 cm. Repose sur sable beige Orange rocailleux	JPEG 20200812151740541.jpg
275	Sondage. Sable brun beige organique mélangé de 20 cm sous sable organique de surface brun noir de 12 cm. Sur horizons de sable classiques au secteur	JPEG 20200812153300801.jpg
276	Sable organique brun, sur couches de sable variées. 1 cm de sable orange, 10 cm de sable gris-beige grossier, 2 cm de sable orange et apres une transition de sable grossier beige allar	JPEG 20200812154003021.jpg
277	Sondage. 10 cm de sable organique, 20 cm de sable beige fin, 28 cm de sable organique mélangé à savie beige/orange (remblai) puis sable gris brige meuble	JPEG 20200812154338300.jpg
278	Chemin passant directement sur la pointe des photo de 45. Vers ouest	JPEG 20200812155123866.jpg
279	Apercu zone pour tranchée mécanisée.vers nw	JPEG 20200812174316206.jpg
281	Vue des pistes. Vers se	JPEG 20200811123128091.jpg
282	Idem vers nw	JPEG 20200811123215438.jpg
284	Aurait été cuisines . Vers est	JPEG 20200811123543663.jpg
285	Idem vers nw	JPEG 20200811123721280.jpg
286	Vue secteur s4 7 vers Nord	JPEG 20200811124337223.jpg
287	Conduite drainage	JPEG 20200811125814610.jpg
288	ge, deuxoeme guerre. Vers est. Deux bout de beton 10 pouce large, reseau de drainage pour section plis problématique de aeroport. Creix de 16 pouces avec fond en beton. Grillage e	JPEG 20200811130032208.jpg
289	Puit eau? Vers SE	JPEG 20200811143014184.jpg

Annexe 4 : Interventions archéo MTQ Saint-Honoré.kmz (USB)

Annexe 5 : Culture matérielle

Artefacts élagués non inventoriés



Artefacts élagués inventoriés



											Réservé au Ministère	
Provenance	# Cat	Code mat	Matériau	Objet	No. frag.	No. obj.	Code fonction	Fonction	Intégrité	Commentaires	No. Cat.	No. Bte.
Sondage 12, Garage auto, secteur 1		3.1.1.2	Métal ferreux, acier	Anneau de levage	1	1	4.7.2.5	Support	Complet	Anneau de forme ovoïde pouvant être articulé ou fixé avec une vis et un écrou posé à une extrémité de la tête. Le chiffre 2½ gravé sur la tête est probablement associé à la grosseur de l'anneau.		
Sondage 0, Hangar d'avions, secteur 1		3.1.1.13	Fil tréfilé	Ind.	1	1	4.7.2.4	Fixations-divers	Complet	Courbé sur la longueur; a peut-être servi de goupille. Très rouillé		
Sondage 0, Hangar d'avions, secteur 1		1.2.1.990	Grès grossier sans glaçure, général	Conduit	2	1	4.8.3	Plomberie et canalisation	Frag	Surface extérieure nervurée et intérieure lisse.		

Annexe 6 : Notes de terrain (USB)

Annexe 7 : Greffes en ligne (USB)

Annexe 8 : Collections photos CFB Bagotville et Michel Bergeron

Annexe 9 : Plans du directeur de l'aéroport (USB)