



INVENTAIRE ARCHÉOLOGIQUE EN PRÉVISION DE LA CONSTRUCTION DE L'AUTOROUTE 85 À SAINT-HONORÉ-DE-TÉMISCOUATA, BAS-SAINT-LAURENT (PHASE III, TRONÇON 5)



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

Numéro de dossier : 6521-15-FA05

Présenté à :

Tetra Tech inc.

et au :

Ministère des Transports

Direction de l'environnement

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

Préparé par :



825, rue Raoul-Jobin
Québec (Québec) G1N 1S6

Permis : 20-DDM-03

Responsables : René Bélanger et Céline Dupont-Hébert

Québec, mai 2021

ÉQUIPE DE RÉALISATION

Ministère des Transports

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

Ghislain Gagnon Archéologue, chargé d'activité

Direction générale des grands projets routiers du nord et de l'est du Québec, direction des grands projets routiers de l'est du Québec

David Morin Technicien des travaux publics

Anthony Berger Ingénieur, responsable du volet archéologie pour le projet de l'autoroute 85

Renald Sirois Ingénieur de projets, chargé de projet pour le tronçon 5 de l'autoroute 85

Tetra Tech QI inc.

Sylvain Martin Directeur de projets majeurs

Jennifer Stowe Ingénieure, génie routier, division Transports

Groupe DDM

Céline Dupont-Hébert Archéologue, chargée de projet

René Bélanger Archéologue, responsable de l'intervention

Pascal Saint-Jacques Archéologue-assistant

Andréanne Chouinard Archéologue-technicienne

Clothilde Roger Archéologue-technicienne

Louis-Olivier Lortie Archéologue-technicien

Marie-Anne Paradis Archéologue-technicienne

Valérie Auger Archéologue-technicienne

Denis Sundström Cartographe

Josée Trudel Révisseuse linguistique



Référence à citer :

GRUPE DDM, 2021. *Inventaire archéologique en prévision de la construction de l'autoroute 85 à Saint-Honoré-de-Témiscouata, Bas-Saint-Laurent (Phase III, tronçon 5) – Numéro de dossier : 6521-15-FA05*. Rapport présenté à Tetra Tech inc. et au Ministère des Transports, Direction de l'environnement, Direction générale du Bas-Saint-Laurent–Gaspésie–Îles-de-la-Madeleine, 105 p. + annexes. *Référence interne : 20-1453*.



RÉSUMÉ

À l'été 2020, un inventaire archéologique a été réalisé dans la municipalité de Saint-Honoré-de-Témiscouata, dans la région administrative du Bas-Saint-Laurent, en prévision de la construction du tronçon 5 de la phase III de l'autoroute 85 (154-14-0867).

L'expertise archéologique comportait trois volets. Le premier volet nécessitait la réalisation d'un inventaire archéologique préventif par sondages manuels systématiques dans l'ensemble des secteurs formant le périmètre d'intervention. Cet inventaire a été effectué en concomitance avec le second volet, soit une inspection visuelle générale de la zone d'intervention. Ces deux volets se sont déroulés du 28 juin au 16 juillet 2020, inclusivement. Une visite supplémentaire a été réalisée pour les parcelles acquises ultérieurement, soit les 25 et 26 août 2020. Le mandat comprenait finalement un troisième volet, soit l'évaluation sommaire du pont ferroviaire (pont P-17352 de la piste cyclable du Petit Témis) et l'évaluation des zones où des ressources archéologiques ont été identifiées. Ces travaux d'inventaire archéologique ont été réalisés à la suite de l'obtention du permis 20-GDDM-03, en conformité avec la Loi sur le patrimoine culturel.

L'intervention n'a pas permis de mettre au jour de nouveaux sites archéologiques. Il a néanmoins permis de documenter de nombreuses traces d'utilisation du territoire datant du passé récent notamment au hameau Couturier. Ces traces ne possèdent cependant pas de valeur patrimoniale notable et ne demandent ainsi pas de mesures de conservation particulières. L'inventaire a également permis la collecte de deux éclats présumés qui auraient pu être associés à une occupation préhistorique, sans toutefois que le contexte dans lequel ils ont été retrouvés puisse soutenir cette hypothèse.

Incidentement, il est recommandé que le projet de construction du tronçon 5 de l'autoroute 85 à Saint-Honoré-de-Témiscouata suive son cours sans expertise archéologique supplémentaire.



TABLE DES MATIÈRES

INTRODUCTION	1
1. MANDAT	1
2. MÉTHODOLOGIE	5
2.1 Documentation.....	5
2.2 Inventaire archéologique	5
2.3 Évaluation.....	6
3. HISTORIQUE DES RECHERCHES ARCHÉOLOGIQUES	6
4. ENVIRONNEMENT ET OCCUPATION HUMAINE.....	8
4.1 Environnement.....	8
4.2 Occupation amérindienne préhistorique et historique	9
4.2.1 Paléoindien (12 500 ans-8 000 ans AA)	10
4.2.1.1 Paléoindien ancien (12 500 ans-9 500 ans AA)	10
4.2.1.2 Paléoindien récent (10 000 ans-8 000 ans AA)	11
4.2.2 Archaïque (9 500 ans-3 000 ans AA).....	11
4.2.2.1 Archaïque ancien (9 500 ans-8 000 ans AA).....	11
4.2.2.2 Archaïque moyen (8 000 ans-5 500 ans AA)	12
4.2.2.3 Archaïque supérieur (5 500 ans-3 000 ans AA)	12
4.2.3 Sylvicole (3 000 ans-450 ans AA)	12
4.2.3.1 Sylvicole inférieur (3 000 ans-2 400 ans AA)	13
4.2.3.2 Sylvicole moyen (2 400 ans-1 000 ans AA).....	13
4.2.3.3 Sylvicole supérieur (1 000 ans-450 ans AA)	13
4.2.4 Occupation amérindienne historique (AD 1534-1899 de notre ère)	14
4.2.5 Occupation euroquébécoise	14
5. RÉSULTATS DE L'INVENTAIRE ARCHÉOLOGIQUE DE 2020	16
5.1 Contexte et environnement actuels.....	16
5.2 Secteur 1.....	19
5.2.1 Résultats	21
5.2.2 Conclusion	37
5.3 Secteur 2.....	38
5.3.1 Résultats	39
5.4 Secteur 3.....	46
5.4.1 Résultats	49
5.5 Secteur 4.....	58
5.5.1 Résultats	58
5.6 Secteur 5.....	63
5.6.1 Résultats	67

5.7	Secteur 6.....	73
5.7.1	Résultats	74
5.8	Secteur 7.....	84
5.8.1	Résultats	87
5.9	Secteur 8.....	89
5.9.1	Résultats	90
6.	CONCLUSION ET RECOMMANDATIONS	100
7.	BIBLIOGRAPHIE.....	101
	RESSOURCES INTERNET	105
	RESSOURCES PHOTOGRAPHIQUES.....	105

LISTE DES TABLEAUX

Tableau 1	Données descriptives sur la zone d'intervention, tronçon 5	2
Tableau 2	Zones d'informations archéologiques dans l'aire d'étude.....	7
Tableau 3	Sites archéologiques identifiés dans l'aire d'étude.....	7
Tableau 4	Cadre chronologique de l'occupation amérindienne au Québec	10
Tableau 5	Superficie et caractéristiques des secteurs définis pour le tronçon 5 (154-14-0867), Saint-Honoré-de-Témiscouata	19

LISTE DES CARTES

Carte 1	Localisation générale de la zone d'étude théorique et de la zone d'intervention archéologique.....	3
Carte 2	Localisation de la zone d'intervention archéologique et des zones à potentiel archéologique, projet 154-14-0867	17
Carte 3	Localisation des interventions archéologiques, projet 154-14-0867 – Secteur 1.....	27
Carte 4	Localisation des interventions archéologiques, projet 154-14-0867 – Secteur 2.....	41
Carte 5	Localisation des interventions archéologiques, projet 154-14-0867 – Secteur 3.....	47
Carte 6	Localisation des interventions archéologiques, projet 154-14-0867 – Secteur 4.....	61
Carte 7	Localisation des interventions archéologiques, projet 154-14-0867 – Secteur 5.....	65
Carte 8	Localisation des interventions archéologiques, projet 154-14-0867 – Secteur 6.....	75
Carte 9	Localisation des interventions archéologiques, projet 154-14-0867 – Secteur 7.....	85
Carte 10	Localisation des interventions archéologiques, projet 154-14-0867 – Secteur 8.....	91

LISTE DES FIGURES

Figure 1	Extrait d'une carte illustrant la position des ressources historiques (Ruralys, 2020, plan 4). L'emplacement de l'école est indiqué par une flèche.....	20
Figure 2	Vue sur l'école (tirée de Ruralys, 2020:10).....	21
Figure 3	Vue de l'aire de démolition du bâtiment associée à l'école du hameau Couturier (A85-DDM-PA1-003).....	22
Figure 4	Fondation du petit cabanon démoli au nord-ouest de la fondation de l'école (A85-DDM-PA1-005).....	22
Figure 5	Débris de démolition à proximité de la fondation de l'école (A85-DDM-PA1-002).....	23
Figure 6	Moellons observés à l'intérieur de la fondation de l'école (A85-DDM-PA1-006).....	23
Figure 7	Parement en béton visible dans le périmètre de la fondation de l'école (A85-DDM-PA1-007).....	24
Figure 8	Stratigraphie adjacente à la fondation de l'école (point de cheminement GA4-136).....	25
Figure 9	Stratigraphie de la paroi nord du sondage réalisé à l'extérieur de la fondation de l'école (A85-DDM-PA1-236).....	25
Figure 10	Zone boisée à l'ouest de la fondation de l'école (A85-DDM-PA1-020).....	26
Figure 11	Sondage d'évaluation, point de cheminement GA3-061, réalisé dans le secteur 1 (A85-DDM-PA1-134).....	29
Figure 12	Briques en béton d'une ancienne cheminée abandonnée dans le secteur 1 (A85-DDM-PA1-139).....	30
Figure 13	Pneu de voiture abandonné dans le secteur 1 (A85-DDM-PA1-141).....	30
Figure 14	Vue de la maison en bordure du chemin de Couturier (A85-DDM-PA1-029).....	31
Figure 15	Bâtiments secondaires, garage, hangar et petite grange (A85-DDM-PA1-028).....	31
Figure 16	Sédiments composant des remblais modernes à proximité des bâtiments en bordure du chemin de Couturier (A85-DDM-PA1-032).....	32
Figure 17	Zone en friche et petit hangar dans le secteur 1 (A85-DDM-PA1-033).....	32
Figure 18	Maison à l'orée de la zone boisée qui aurait été l'ancienne épicerie (A85-DDM-PA1-040) ..	33
Figure 19	Rampe d'accès aménagée à l'arrière de l'ancienne épicerie (A85-DDM-PA1-051).....	33
Figure 20	Zone de dépotoir près de l'ancienne épicerie (A85-DDM-PA1-041).....	34
Figure 21	Remorque abandonnée près de l'ancienne épicerie, à l'orée du boisé (A85-DDM-PA1-043).....	34
Figure 22	Labour visible dans la zone en friche du secteur 1 (A85-DDM-PA1-045).....	35
Figure 23	Pièces de bois à l'extrémité du chemin d'accès au nord du marais (A85-DDM-PA1-228).....	36
Figure 24	Déblais d'excavation disposés à la limite du chemin d'accès du côté nord du marais (A85-DDM-PA1-229).....	36

Figure 25	Limite du chemin d'accès du côté sud du marais (A85-DDM-PA1-232).....	37
Figure 26	Secteur de l'école en juillet 2020 après nettoyage et nivellement (A85-DDM-PA5-079).....	38
Figure 27	Carte du potentiel dans le secteur de la station (Ruralys, 2020, plan 5).....	39
Figure 28	Végétation type où le tremble domine (A85-DDM-PA1-186).....	40
Figure 29	Plantation monospécifique type de la zone d'intervention (A85-DDM-PA1-216).....	40
Figure 30	Paroi sud du sondage test GA2-541 (A85-DDM-PA2-178).....	43
Figure 31	Stratigraphie de la paroi sud du sondage test, point de cheminement GA2-531, réalisé dans le secteur 2.....	44
Figure 32	Zone de plantation en bordure est du chemin de Couturier (A85-DDM-PA1-197).....	45
Figure 33	Plantation de conifères dans le secteur 3 du tronçon 5 (A85-DDM-PA1-075).....	46
Figure 34	Forêt secondaire à régénération naturelle type de la zone d'intervention (A85-DDM-PA2-052).....	49
Figure 35	Cache de chasse identifiée dans le secteur 3, point de cheminement GA5-093 (A85-DDM-PA7-027).....	50
Figure 36	Amas de pierres à la limite des secteurs 1 et 3 avec déchets métalliques au sommet (A85-DDM-PA2-029).....	50
Figure 37	Type de remblai composant le talus de la route 185, point de cheminement GA2-266 (A85-DDM-PA3-040).....	51
Figure 38	Talus de la route 185 recouvrant la base des arbres (A85-DDM-PA2-122).....	51
Figure 39	Sondage, point de cheminement GA2-470, montrant les sols perturbés dans la bande de plantation qui borde l'emprise de la route 185 (A85-DDM-PA2-120).....	52
Figure 40	Stratigraphie de la paroi nord du sondage test, point de cheminement GA1-541, réalisé dans le secteur 3.....	53
Figure 41	Sondage, point de cheminement GA4-025, présentant un remblai posé sur un horizon B arasé (A85-DDM-PA4-007).....	54
Figure 42	Sondage, point de cheminement GA6-024, où un remblai posé sur un horizon Ae arasé a été noté (A85-DDM-PA5-027).....	54
Figure 43	Stratigraphie de la paroi nord du sondage d'évaluation GA2-287 réalisé dans le secteur 3.....	56
Figure 44	Pente générale à l'emplacement du sondage positif, point de cheminement GA2-287 (A85-DDM-PA2-090).....	56
Figure 45	Paroi nord du sondage positif, point de cheminement GA2-287 (A85-DDM-PA2-099).....	57
Figure 46	Paroi nord du sondage d'évaluation, point de cheminement GA2-420, réalisé dans le secteur 3.....	57
Figure 47	Photographie de l'un des éclats retrouvés dans le sondage positif GA2-287 (DDM_éclat face 2).....	58

Figure 48	Vue vers le nord, portion à l'est du chemin de Couturier dans le secteur 4 (A85-DDM-PA1-107)	59
Figure 49	Vue vers le nord, portion à l'ouest du chemin de Couturier, près du sondage test GA1-756 dans le secteur 4 (A85-DDM-PA5-066)	59
Figure 50	Paroi nord du sondage test, point de cheminement GA1-756, réalisé dans le secteur 4 (A85-DDM-PA5-068)	60
Figure 51	Stratigraphie de la paroi nord du sondage test, point de cheminement GA1-756, réalisé dans le secteur 4	63
Figure 52	Carte LiDAR montrant une partie du secteur 5, les zones jugées perturbées (rose) et la zone à potentiel complémentaire ZPC-12A (Direction de l'environnement du ministère des Transports du Québec, 2020).....	64
Figure 53	Lit d'une ancienne rivière, point de cheminement GA1-762 (A85-DDM-PA5-090)	67
Figure 54	Paroi nord du sondage GA2-490 (A85-DDM-PA2-145).....	68
Figure 55	Stratigraphie de la paroi nord du sondage test, point de cheminement GA5-304, réalisé dans le secteur 5	68
Figure 56	Vue en plan du sondage test, point de cheminement GA5-304, réalisé dans le secteur 5 (A85-DDM-PA3-061)	69
Figure 57	Portion en pente forte du secteur 5 entre la rue Principale Ouest et la route 185 (A85-DDM-PA2-157)	69
Figure 58	Cache de chasse faite de troncs et de polythène (A85-DDM-PA2-161).....	70
Figure 59	Zone récemment déboisée au sud de la route 185, vue nord (A85-DDM-PA2-163)	71
Figure 60	Zone déboisée au sud de la route 185, vue sud (A85-DDM-PA2-164)	71
Figure 61	Zone de forêt de thuyas en milieu humide (A85-DDM-PA2-165)	72
Figure 62	Stratigraphie de la paroi sud du sondage test, point de cheminement GA2-530, réalisé dans le secteur 5	72
Figure 63	Paroi sud du sondage test, point de cheminement GA2-530, réalisé dans le secteur 5 (A85-DDM-PA2-177)	73
Figure 64	Paroi sud du sondage GA5-112 (A85-DDM-PA7-035).....	74
Figure 65	Paroi est du sondage test, point de cheminement GA2-428, réalisé dans le secteur 6 (A85-DDM-PA2-104)	77
Figure 66	Paroi est du sondage test, point de cheminement GA2-428, réalisé dans le secteur 6.....	77
Figure 67	Paroi nord du sondage GA2-341 (A85-DDM-PA2-066).....	78
Figure 68	Paroi est du sondage GA1-633 (A85-DDM-PA6-057)	78
Figure 69	Paroi est du sondage GA1-706 (A85-DDM-PA5-053)	79
Figure 70	Paroi nord du sondage GA2-441 (A85-DDM-PA2-107).....	80
Figure 71	Paroi est du sondage GA5-249 (A85-DDM-PA4-018)	80

Figure 72	Vue sud-est de la bande de plantation de conifères en bordure de la route 185 (A85-DDM-PA2-121)	81
Figure 73	Carcasse de voiture (Chevrolet Bel Air 1958) sur le chemin des sondages géotechniques (A85-DDM-PA5-057)	82
Figure 74	Vue en plan de la base d'un poteau électrique scié au ras du sol, point GPS GA2-523 (A85-DDM-PA2-173)	82
Figure 75	Chemin déboisé pour les sondages géotechniques dans une plantation monospécifique (A85-DDM-PA1-238)	83
Figure 76	Paroi nord du sondage test GA1-748 (A85-DDM-PA2-171).....	83
Figure 77	Paroi nord du sondage test, point de cheminement GA1-748, réalisé dans le secteur 6	84
Figure 78	Milieu humide dans la zone à potentiel préhistorique théorique complémentaire ZP-11 (A85-DDM-PA2-133)	87
Figure 79	Zone de plantation dense dans le milieu humide à l'ouest de la rivière des Prairies (A85-DDM-PA2-130)	88
Figure 80	Stratigraphie de la paroi nord du sondage test, point de cheminement GA2-476, réalisé dans le secteur 7	88
Figure 81	Paroi nord du sondage test, point de cheminement GA2-476 (A85-DDM-PA2-128).....	89
Figure 82	Vue vers le sud-ouest d'un site de dépotoir mécaniquement bouleversé (A85-DDM-PA2-196)	90
Figure 83	Détail des déchets dans le site de dépotoir au nord du secteur (A85-DDM-PA2-190)	93
Figure 84	Vue d'ensemble d'un dépotoir domestique identifié dans le secteur 8 (A85-DDM-PA2-075)	93
Figure 85	Détail du dépotoir domestique identifié dans le secteur 8 (A85-DDM-PA2-076)	94
Figure 86	Milieu humide qui borde le sud du chemin de Couturier (A85-DDM-PA5-074)	94
Figure 87	Talus marquant la limite de la propriété privée au sud du chemin de Couturier (A85-DDM-PA5-076)	95
Figure 88	Vue vers l'est du talus coupé par le banc d'emprunt (A85-DDM-PA1-274)	95
Figure 89	Détail de la végétation sur le talus perturbé par le banc d'emprunt (A85-DDM-PA2-085) ...	96
Figure 90	Vue vers l'est de la zone récemment déboisée longeant le nord du chemin de Couturier (A85-DDM-PA2-187)	97
Figure 91	Stratigraphie de la paroi nord du sondage test, point de cheminement GA5-348, réalisé dans le secteur 8	97
Figure 92	Paroi nord du sondage test, point de cheminement GA5-348, réalisé dans le secteur 8 (A85-DDM-PA1-266)	98
Figure 93	Paroi nord du sondage GA2-537 (A85-DDM-PA2-181).....	98
Figure 94	Paroi ouest du sondage GA2-532 (A85-DDM-PA2-180)	99

LISTE DES ANNEXES

Annexe 1	Évaluation sommaire de la structure – Pont ferroviaire P-17352
Annexe 2	Inventaire des artéfacts
Annexe 3	Registres photographiques
Annexe 4	Extraits annotés des photographies aériennes de 1929 et 1948, et extrait LiDAR
Annexe 5	Maisons démenagées ou démolies situées dans l'emprise des travaux

LISTE DES ABRÉVIATIONS

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

INTRODUCTION

Ce rapport présente les résultats de l'inventaire archéologique réalisé pour le ministère des Transports (MTQ) et Tetra Tech inc. dans le cadre du projet n° 154-14-0867, qui consiste en la troisième phase des travaux d'aménagement de l'autoroute 85 par la Direction générale du Bas-Saint-Laurent–Gaspésie–Îles de la Madeleine du MTQ. L'autoroute 85 constitue le lien routier entre Rivière-du-Loup et la frontière du Nouveau-Brunswick de l'autoroute transcanadienne. Les travaux d'aménagement couvrent une distance d'environ 40 km entre les municipalités de Saint-Antonin et de Saint-Louis-du-Ha! Ha!, dans les municipalités régionales de comté (MRC) de Rivière-du-Loup et de Témiscouata (carte 1). Les travaux d'inventaire archéologique préventif ont été réalisés sur le cinquième tronçon de sept qui forment la Phase III du projet de construction de l'autoroute 85. Le tronçon 5 couvre environ 4,7 km à l'intérieur des limites de Saint-Honoré-de-Témiscouata, entre les kilomètres 63 et 67,7 de l'actuelle route 185.

La première partie du rapport traite du contexte général de la recherche et du mandat. La deuxième partie présente la méthodologie et les techniques utilisées pour la réalisation de l'inventaire. La troisième partie s'attarde sur l'état des connaissances pour la région du projet, notamment sur l'environnement, l'occupation amérindienne et euroquébécoise. Les résultats de l'inventaire archéologique sont présentés dans la quatrième partie. Ils sont présentés et discutés selon le découpage par zones prédéfini en amont des travaux de terrain. Les conclusions et recommandations forment la cinquième et dernière partie de ce rapport.

En annexe se trouvent l'analyse de la structure P-17352 (pont ferroviaire) et le rapport d'évaluation du potentiel dendrométrique des carottes prélevées sur la structure. Toujours en annexe, un dossier qui concerne les maisons qui ont été démolies ou déplacées situées dans l'emprise des travaux est intégré. Les annexes sont complétées par l'inventaire de la culture matérielle non conservée, de même que par le registre des photographies et les planches contacts.

Finalement, cet inventaire archéologique s'inscrit davantage dans une démarche préventive devant permettre de documenter le secteur à l'étude et de valider les projections concernant le potentiel archéologique anticipé. Il a été réalisé en vertu du permis de recherche archéologique 20-GDDM-03 délivré par le ministère de la Culture et des Communications du Québec, en conformité avec la Loi sur le patrimoine culturel.

1. MANDAT

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

- Réaliser une inspection visuelle systématique ;
- Réaliser des sondages conformes aux exigences du ministère des Transports en matière d'expertise archéologique ;
- Relever tous les biens archéologiques identifiés par inspection visuelle et dans les sondages systématiques.

En cas de découverte, les actions suivantes doivent être appliquées :

- Analyser les données de l'étude de potentiel archéologique et identifier la valeur de recherche préliminaire de la découverte ;
- Consigner les informations relatives aux biens archéologiques et aux sites archéologiques historiques potentiels conformément aux exigences du ministère des Transports ;
- Agrandir les sondages positifs de manière à couvrir une superficie de 2 500 m², relever la stratigraphie et collecter les biens archéologiques qui s'y trouvent ;
- Relever tout vestige de bâtiment ou toute structure en place identifié ;
- Réaliser un sondage ciblé permettant la caractérisation des fondations ;
- Réaliser les sondages complémentaires suivant la méthodologie et les exigences du ministère des Transports en contexte d'évaluation des ressources archéologiques.

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

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

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

Tableau 1 Données descriptives sur la zone d'intervention, tronçon 5

Projet	Municipalité	Nature des travaux routiers	Type d'intervention	Superficie (m ²)	Sondages réalisés (nombre)	Date de réalisation	Résultat
154-14-0867	Saint-Honoré-de-Témiscouata	Construction de l'autoroute 85, tronçon 5, Phase III	Inventaire	1 405 005	813	29 juin au 15 juillet/ 25 et 26 août 2020	Négatif

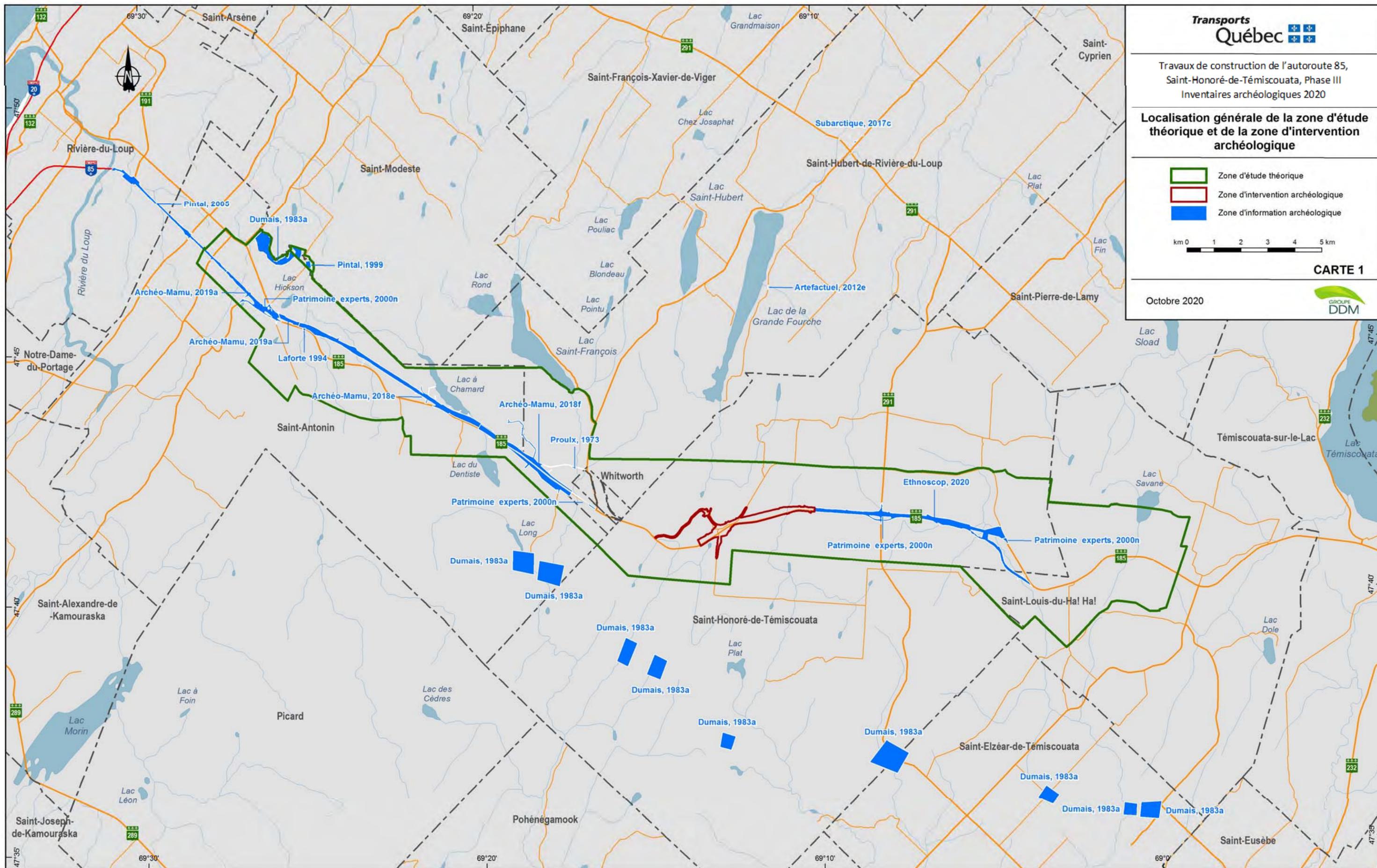
Localisation générale de la zone d'étude
théorique et de la zone d'intervention
archéologique

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

km 0 1 2 3 4 5

CARTE 1

Octobre 2020



2. MÉTHODOLOGIE

Les méthodes et techniques utilisées lors de l'inventaire archéologique sont conformes aux directives méthodologiques prescrites par le MTQ et définies dans le devis. Ces techniques d'inventaire ont pu être modifiées ou adaptées selon les lieux, la topographie et la nature des dépôts en place. Les secteurs de potentiel archéologique ont été préalablement définis en fonction des recommandations émises dans les études de potentiel archéologique réalisées par Arkéos (2006) et Ruralys (2020). Toutes les zones de potentiel archéologique ont profité d'une inspection visuelle complète et de sondages manuels, au besoin, selon les observations faites au terrain.

2.1 Documentation

Les recherches documentaires relatives à la présence de sites archéologiques déjà connus dans la zone d'étude, à la nature du patrimoine amérindien et historique euroquébécois et à l'environnement présent et ancien ont été réalisées. Ces recherches constituent une mise à jour des informations contenues dans les études de potentiel de 2006 (Arkéos, 2006) et 2020 (Ruralys, 2020) et dans les différents rapports d'interventions archéologiques des travaux antérieurs relatifs à l'autoroute 85. Les données complémentaires ont été obtenues en consultant l'« Inventaire des sites archéologiques du Québec » (ISAQ) et la « Cartographie des sites et des zones d'interventions archéologiques du Québec » du ministère de la Culture et des Communications du Québec (MCCQ) et disponibles sur le SIG du ministère de la Sécurité publique du Québec. La synthèse cartographique des données est accessible dans le devis du MTQ (2020) ainsi que les rapports et les publications disponibles.

2.2 Inventaire archéologique

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

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

Des sondages tests d'une dimension de 0,50 m sur 0,50 m ont été réalisés. Leur profondeur était au minimum de 0,75 m. Ils pouvaient être moins profonds si le roc en place était atteint ou si le sol rencontré était naturel et qu'il n'avait subi aucune perturbation d'origine anthropique confirmant un dépôt plus ancien que l'occupation humaine. Les sondages tests ont pour but de caractériser les sols et de déterminer la séquence du dépôt pour un secteur défini de la zone d'intervention archéologique. Toutes les

informations pertinentes de chacun d'eux ont été consignées et un croquis stratigraphique a été réalisé. La localisation GPS et l'altitude (NMM) des sondages tests ont été relevées et reportées sur des fiches appropriées. Les sondages tests ont été réalisés au 500 m ou lorsqu'une différence significative a été observée au niveau du sol ou de l'environnement.

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

Si un bien archéologique avait été mis au jour, un avis de découverte aurait été émis afin de lui attribuer un code Borden. Les mesures de conservation appropriées prévues comprennent le nettoyage, l'analyse, le catalogage, la prise de photos et l'emballage des artefacts et des échantillons prélevés. La culture matérielle et les échantillons récoltés sont alors identifiés à l'aide d'étiquettes sur lesquelles le code Borden ou un code temporaire ainsi que sa provenance sont inscrits.

2.3 Évaluation

Des sondages supplémentaires ont été requis à deux endroits spécifiques (secteur 1 et secteur 3, carte 2) afin d'obtenir une meilleure caractérisation des éléments archéologiques identifiés. Dans ces deux cas, une approche adaptée au contexte a été appliquée. La méthodologie préconisée est présentée dans les sections qui traitent de ces secteurs d'intervention.

3. HISTORIQUE DES RECHERCHES ARCHÉOLOGIQUES

Le tronçon à l'étude se retrouve à l'intérieur d'une zone plus grande qui représente le tracé de la Phase III de la construction de l'autoroute 85 (carte 1). En plus de la totalité du corridor de la Phase III des travaux, cette carte illustre les zones d'informations archéologiques, qui correspondent aux interventions antérieures (tableau 2) et les sites archéologiques connus à l'intérieur de la zone d'étude (tableau 3).

Plusieurs interventions archéologiques ont déjà été réalisées dans ou à proximité de la zone des travaux de la Phase III de la construction de l'autoroute 85. L'étude de potentiel archéologique d'Arkéos (2006), qui définit les zones de potentiel archéologique préhistorique et historique en fonction de critères bien définis, constitue un document crucial. Cette étude de potentiel est complétée par celle de Ruralys (2020), qui traite du hameau Couturier, au cœur du secteur d'intervention du tronçon 5 de la Phase III.

En ce qui concerne les interventions de terrain, Proulx (1973) décrit les anciennes occupations euroquébécoises de Withworth, dont le site CkEh-2. Les travaux de Dumais (1983) recensent trois sites archéologiques (CkEi-1, CkEi-2 et CkEi-3) associés à une occupation euroquébécoise de la région, qui se situe entre 1830 et 1950. Dans les années 1990, les interventions de Laforte (1994) et de Pintal (1996) ont ciblé des secteurs de la zone d'étude, mais aucun site archéologique n'a été mis au jour. En 1999, Patrimoine Experts (2000) est intervenu dans la zone d'étude sans résultats positifs. D'autres travaux de Pintal (2005) et de Patrimoine Experts (2007) dans la région sont restés négatifs. Plus récemment, Archéo-Mamu (2018a et 2018b) a réalisé des travaux d'inventaire archéologique des tronçons 2 et 3 de la construction de l'autoroute 85. Un nouveau site a été mis au jour (CkEi-4) qui représente une occupation domestique euroquébécoise de la fin du XIX^e siècle ou du début du XX^e siècle. Ces travaux ont aussi permis

d'identifier les vestiges d'une ligne télégraphique et des témoins de la présence de chemins anciens, dont un tronçon du « chemin neuf », construit entre 1857 et 1862, pour lequel un code Borden a été attribué après les travaux de terrain (CkEh-3). En 2018 et 2019, la firme Ethnoscop a réalisé l'inventaire archéologique du tronçon 6 de la construction de l'autoroute 85, sans résultats positifs (Ethnoscop 2019).

Aucun site archéologique préhistorique n'a été répertorié à l'intérieur de la zone d'étude. Le site du village de Withworth (CkEh-1), un site archéologique de la période historique industrielle associé à la Nation malécite, est situé à quelque 4 km du centre de la zone d'intervention. Le site préhistorique le plus près est le site Saint-Pierre (CjEg-3), à plus de 10 km de la zone d'intervention. Y ont été mis au jour plusieurs objets lithiques, dont 34 outils et 2 éclats (Chalifoux et coll., 1998). Plusieurs de ces objets présentaient des traces d'ocre rouge ; l'hypothèse d'un site funéraire a alors été émise. De plus, la consultation du Répertoire du patrimoine culturel du Québec (RPCQ) du MCCQ indique qu'aucun bien patrimonial n'est présent à l'intérieur de la zone d'étude élargie.

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

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

Tableau 3 Sites archéologiques identifiés dans l'aire d'étude

Site (Code Borden)	Nom du site	Période culturelle	Distance du centre de la zone d'intervention
CkEh-2	Au nord du village de Withworth (Première Nation malécite de Viger)	Historique (XIX ^e siècle)	4,4 km
Caractéristiques (Proulx 1979 et Arkéos 2006)			
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Village abandonné ▪ Occupation eurocanadienne industrielle et résidentielle des XIX^e et XX^e siècles ▪ Incendie du village en 1922, jamais reconstruit ▪ Habitations et moulin à scie 			

4. ENVIRONNEMENT ET OCCUPATION HUMAINE

4.1 Environnement

La présente partie est largement inspirée de l'étude de potentiel d'Arkéos (2006) et de Chalifoux et coll. (1998).

La région du Témiscouata est localisée sur la rive sud du fleuve Saint-Laurent entre, notamment, Rivière-du-Loup au nord et la frontière du Nouveau-Brunswick au sud, en plein cœur de la chaîne des Appalaches. Son relief est découpé par de nombreuses vallées surplombées de petits plateaux pouvant atteindre jusqu'à 350 m au-dessus du niveau moyen des mers (NMM). Plusieurs ruisseaux et rivières assurent son drainage, mais pouvaient aussi servir de voie de communication aux époques préhistorique et historique. Les principaux cours d'eau qu'on y retrouve sont les rivières Trois-Pistoles, Ashberish, Touladi, Cabano et Madawaska. La rivière Madawaska assure le lien entre le lac Témiscouata et la rivière Saint-Jean plus au sud, au Nouveau-Brunswick.

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

Il est à noter que deux sources de chert ont été localisées de part et d'autre des lacs Touladi. Cette matière première a été extraite et transformée par les groupes amérindiens lors de la préhistoire (Chalifoux et coll., 1998:25)

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

Dans l'estuaire du Saint-Laurent, la régression de la mer de Goldthwait s'est terminée vers 8 000 ans AA. Elle a été remplacée par le proto Saint-Laurent, dont les paléorivages sont près de la côte actuelle. À ce moment, la végétation a amorcé sa mise en place et la phase de toundra arbustive, qui s'était développée au Bas-Saint-Laurent et en Gaspésie, s'est lentement transformée en sapinière à bouleau blanc. Puis, vers 5 000 ans AA, les grandes composantes du couvert végétal actuel du sud du Québec se sont installées. La végétation est alors dominée par l'érablière à bouleau jaune et les pins blanc et rouge.

La région du Témiscouata possède un réseau de lacs et de rivières navigables qui permettent de relier le fleuve Saint-Laurent au nord et la baie de Fundy au sud (Chalifoux et coll., 1998:27). Ce réseau était emprunté par les Amérindiens à l'époque préhistorique et par les Européens aux XVII^e et XVIII^e siècles.

Entre autres, par la rivière Trois-Pistoles, il était possible de rejoindre le lac Témiscouata à l'aide de quelques portages et de rivières secondaires. De là, l'accès à la rivière Saint-Jean se faisait par la rivière Madawaska.

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

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

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

4.2 Occupation amérindienne préhistorique et historique

Trois grandes périodes culturelles, le Paléoindien, l'Archaïque et le Sylvicole, définissent la préhistoire pour le Québec (tableau 4). Chacune de ces périodes est divisée en séquences temporelles plus courtes, définies à partir de différences observées dans les schèmes d'établissement et de particularités de la culture matérielle des populations concernées. À cela s'ajoute une tradition amérindienne historique qui débute au XVI^e siècle avec l'apparition de témoignages écrits (AD 1534).

Tableau 4 Cadre chronologique de l'occupation amérindienne au Québec

Paléoindien 12 500-8 000 AA	Paléoindien ancien 12 500-9 500 AA	
	Paléoindien récent 10 000-8 000 AA	
Archaïque 9 500-3 000 AA	Archaïque ancien 9 500-8 000 AA	
	Archaïque moyen 8 000-5 500 AA	Archaïque récent laurentien 5 500-4 200 AA
	Archaïque supérieur 5 500-3 000 AA	Archaïque post-laurentien 4 200-3 000 AA
Sylvicole 3 000-450 AA	Sylvicole inférieur 3 000-2 400 AA	Sylvicole moyen ancien 2 400-1 500 AA
	Sylvicole moyen 2 400-1 000 AA	Sylvicole moyen tardif 1 500-1 000 AA
		Sylvicole supérieur ancien 1 000-800 AA
	Sylvicole supérieur 1 000-450 AA	Sylvicole supérieur médian 800-650 AA
		Sylvicole supérieur récent 650-450 AA

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

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

La période paléoindienne constitue la phase initiale d'occupation du territoire. Elle s'amorce avec le retrait des glaces. La région du Témiscouata semble devenir habitable autour de 11 000 ans AA. La provenance d'objets retrouvés dans le nord-est américain montre que les groupes paléindiens étaient très mobiles. Ils se déplaçaient sur de grandes distances en suivant le retrait du glacier et utilisaient surtout des cherts fins. Les données relatives aux emplacements choisis par les Paléindiens récents révèlent qu'ils se sont établis surtout sur des rivages marins et au sein d'enclaves périglaciaires (Pital, 2013:22). En raison de son altitude, soit à plus de 310 m NMM, la zone d'étude aurait pu être occupée rapidement après la fonte de l'Inlandsis laurentidien, soit vers 13 000 ans AA (Dyke et coll., 2003).

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

Les plus anciens témoignages d'occupation au Québec appartiennent au Paléoindien ancien. Trouvés uniquement en Estrie, dans la région du lac Mégantic, ils datent de 12 500 ans AA (Chapdelaine, 2004 ; Chapdelaine et coll., 2007). Les populations de cette période étaient très mobiles et pratiquaient la chasse aux caribous (Chapdelaine, 2012). Elles utilisaient des outils de pierre taillée en chert de Munsungun et en rhyolithe du New Hampshire (Chapdelaine, 2012). La technologie utilisée est caractérisée par des pointes à cannelure, des gros bifaces, ainsi que différents types d'outils unifaciaux, qui s'apparentent à la tradition

Michaud/Neponset observée au Maine. Certains indices laissent présager qu'il pourrait y avoir des sites datant de la fin de cette période sur la rive sud du Saint-Laurent (Pintal, 2002).

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

Le Paléoindien récent compte plusieurs sites au Québec. Ces sites se trouvent sur la rive sud du fleuve Saint-Laurent et en Outaouais. Ils sont associés à une tradition Plano aussi nommée Sainte-Anne/Varney. Cette tradition fait référence à des populations originaires des Prairies de l'Ouest canadien migrant vers l'est (Chapdelaine, 1994). La technologie est caractérisée par la taille de la pierre par enlèvements étroits, réguliers et parallèles (Plourde, 2009:13).

Les indices de la présence de ces Paléoindiens dans la région de Québec remontent à 9 500 ans AA. Ils se concentrent du côté de la rive sud, à Saint-Romuald, près de la rivière Chaudière (Laliberté, 1992). Les sites CeEt-481, 657, 658 et 778 témoignent du passage de groupes à cette période, mais certains pourraient être associés à la tradition Cormier/Nicholas, différente de Plano (Pintal, 2002, 2012). Ces sites logent presque tous à des altitudes au-dessus de 50 m. Sur la rive nord du Saint-Laurent, le site de Saint-Augustin (CeEv-5) a été fréquenté à cette époque vers 9 000 ans AA (Pintal, 2003, 2007, 2012) et est situé à 110 m d'altitude. Dans l'Est du Québec, quelques sites de la culture Plano ont été mis au jour à Rimouski (Chapdelaine, 1994 et 1996) et en Gaspésie (Benmouyal, 1987 ; Ethnoscop, 1996a et 1996b). Ces sites sont généralement associés à des terrasses fluviales dont l'altitude peut varier entre 20 m et 80 m. Quelques sites mis au jour sur de hautes terrasses n'ont pas livré de pointe Plano, mais ont été associés au Paléoindien récent, entre autres, au Bic (Dumais et Rousseau, 1985).

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

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

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

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

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

L'Archaïque ancien (9 500-8 000 ans AA) montre un certain changement dans les modes d'exploitation, avec une adaptation plus étroite aux ressources du territoire, qui se manifeste par l'utilisation du quartz, considéré comme une ressource locale sur les lieux d'occupation. Il semblerait que les groupes de

l'Archaïque ancien et du Paléindiens récents aient vécu de façon contemporaine, et ce côtoiement a dû s'effectuer dans la région de Québec (Ethnoscop, 2012:22 ; Pintal, 2002:42).

Un seul site pourrait être associé à la période de l'Archaïque ancien dans la région du Témiscouata, le site Saint-Pierre (CjEg-3). Il est situé dans la municipalité de Saint-Elzéar, sur un petit plateau de la montagne Blanche, à une altitude de 460 m NMM. Il se situe à environ 30 km au sud-ouest du lac Témiscouata, accessible à partir de la rivière Cabano via la rivière Bleue, qui se déverse dans la rivière Madawaska. Il a été découvert en 1985 par le propriétaire du terrain, monsieur Louis-Paul Saint-Pierre, lors de travaux pour égaliser une partie du plateau boisé. Bien que le site s'avère complètement détruit, une récolte de surface a permis la cueillette de 34 outils lithiques et de 2 éclats. Il est interprété comme un site à fonction mortuaire en raison de la présence d'ocre rouge et de la quasi-absence d'éclats de débitage ainsi que de sa grande variété d'outils (Chalifoux et coll., 1998:34 et 38).

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

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

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

La période de l'Archaïque supérieur est divisée en deux épisodes culturels distincts : l'Archaïque laurentien (5 500-4 200 ans AA) et l'Archaïque final ou post-laurentien (4 200-3 000 ans AA). La culture matérielle des groupes de cette période comprend une variété d'outils en pierre taillée, mais aussi plusieurs objets produits par polissage (Plourde, 2009). À la fin de l'Archaïque, les objets fabriqués en cuivre natif ou en os deviennent fréquents. La culture matérielle témoigne aussi de l'importance qu'a prise la pêche dans l'économie de ces populations. Les sites remontant à l'époque de l'Archaïque laurentien et post-laurentien demeurent les plus nombreux de la période archaïque. Ils ont été trouvés sur d'anciennes terrasses et des replats fluviaux, à des altitudes variant entre 10 m et 47 m, la terrasse de 20 m en ayant accueilli le plus grand nombre. Au Témiscouata, des artefacts associés à l'Archaïque supérieur ont été mis au jour lors d'inspection de surface sur les sites CkEe-2, 12, 13, 21 et 27, CkEd-1, CkEf-8 et ClEe-7.

4.2.3 Sylvicole (3 000 ans-450 ans AA)

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

qu'à l'Archaïque. Les sites archéologiques se trouvent dans les contreforts tant appalachiens que laurentiens, les camps printaniers ou estivaux se rapprochant des principaux cours d'eau.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Au Témiscouata, les indices culturels concernant la période du Sylvicole supérieur s'avèrent plus nombreux que ceux associés aux périodes précédentes. Les principaux sites de la région qui présentent des indices d'une occupation du Sylvicole supérieur sont CkEe-2, 5, 9, 10 et 27. Ces identifications reposent sur des assemblages céramiques, lithiques et sur des dates obtenues au radiocarbone. Ils se trouvent sur les rives du lac Témiscouata et du grand lac Touladi (Chalifoux et coll., 1998:55-56). Les assemblages lithiques et céramiques mis au jour au Témiscouata indiquent que les groupes qui occupaient le territoire entretenaient des liens culturels entre les groupes de la vallée du Saint-Laurent et ceux des Maritimes. Ces indices démontrent que la région du Témiscouata constituait un véritable carrefour à l'intérieur duquel circulaient les populations amérindiennes et leurs biens culturels (Chalifoux et coll., 1998:60).

4.2.4 Occupation amérindienne historique (AD 1534-1899 de notre ère)

Au début du XIX^e siècle, la réserve de Viger, au sud de la seigneurie de L'Isle-Verte, est octroyée aux Malécites ; ils l'occuperont de manière plus intensive dès 1845. Plusieurs maisons y sont construites et des terres sont mises en culture (Ethnoscop, 2019:19). Peu de temps après, vers 1860, la pression démographique pousse les colons de la région à faire pression auprès du gouvernement afin que le canton de Viger, incluant la réserve, soit loti et ouvert à la colonisation. La communauté malécite vend alors ses terres, mais la gestion des intérêts de cette vente devient un enjeu politique et administratif pour le gouvernement, qui propose de relocaliser la communauté.

En 1876, le gouvernement du Canada débloque des fonds pour l'achat de trois lots (27, 28 et 29) du rang 12 du canton de Withworth au bénéfice de la Nation malécite (Historique foncier, division des levés officiels, gouvernement du Canada). La communauté malécite occupera de façon sporadique les terres de Withworth au tournant du XX^e siècle, et ce, surtout pour l'exploitation forestière (Ethnoscop, 2019:20). En juin 1923, une partie du village est détruite par un feu de forêt majeur. Les journaux d'époque sont éloquents dans leur description des ravages de l'incendie : « Tout le monde connaît l'étendue du malheur qui vient de frapper le village de Withworth (...). L'incendie a tout dévoré, ne laissant que deux maisons intactes. C'est la désolation dans toute son horreur : c'est la ruine matérielle la plus émouvante » (Le Progrès du Golfe, 1923). À la suite de cet événement, la communauté se disperse peu à peu, mais les terres demeurent la propriété de la Première Nation malécite (Ethnoscop 2019:20).

4.2.5 Occupation euroquébécoise

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

Au XVIII^e siècle, le Témiscouata prend cependant une importance stratégique dans les communications entre le Canada et l'Acadie. Un chemin, le « chemin français », est tracé et entretenu. Son tracé est plus ou moins repris par les Britanniques dans les années 1780, mais l'entretien de la route demeure une tâche

toujours à recommencer. Des magasins sont établis sur le tracé et servent d'étapes. La route est utilisée principalement et régulièrement (hebdomadaire à partir de 1822) pour les communications postales (Histoire plurielle, 2002:19-25). Après la guerre de 1812, les autorités britanniques vont favoriser la colonisation le long du chemin du portage. Les conditions d'isolement et la mauvaise qualité des terres obligent les autorités à distribuer des rations. Il va sans dire que la présence des voies de communication a encouragé la colonisation du Témiscouata.

Ce n'est qu'après 1850 que la colonisation du Témiscouata débutera vraiment, favorisée par la construction du « chemin neuf ». De 8 familles en 1848, le nombre d'habitants passe à 275 personnes en 1854 et à 940 en 1861 le long du chemin du Témiscouata (Histoire plurielle, 2002:38). Ce chemin est l'ancêtre de la route 2, qui deviendra la route 185 (Gagnon, 2020). La construction du chemin de fer de la compagnie Saint-Laurent and Temiscouata Railway, achevée en 1889, contribue ensuite au peuplement régional, permettant l'essor de l'industrie du sciage (Ethnoscop, 2019:20-21).

Accompagnant l'essor de l'industrie forestière, le développement des réseaux de circulation et la croissance démographique continue, de petits hameaux voient le jour partout au Québec au tournant du XX^e siècle. C'est dans ce contexte d'apparente effervescence que se développe le hameau Couturier, à l'extrémité ouest du village de Saint-Honoré-de-Témiscouata, compris dans les rangs B et C, entre les lots 1 et 12 (Ruralys, 2020:7) et dont le cœur se trouve dans la zone d'intervention archéologique du tronçon 5 du projet de construction de l'autoroute 85. Ce petit hameau possède la plupart des caractéristiques d'un village en développement : gare, école, bureau de poste et de télégraphe, industries et magasin général (Ruralys, 2020). Selon toute vraisemblance et basé sur les connaissances actuelles au sujet de l'endroit, aucun lieu de culte ne s'y trouve.

À l'instar du village de Withworth discuté antérieurement, le hameau Couturier a été fortement touché par l'incendie de 1923. Selon Ruralys (2020:14), une cinquantaine de bâtiments et cinq moulins à scie auraient été rasés. Plusieurs familles auraient quitté la région à la suite de l'évènement.

La photographie aérienne de 1929 de la Compagnie aérienne franco-canadienne (voir annexe 4) et les données recueillies dans l'étude de potentiel archéologique réalisée par la firme Ruralys (2020) semblent indiquer que les résidences sont regroupées principalement dans deux secteurs névralgiques, soit celui de l'école et celui de la station. Il s'agit principalement d'habitations à vocation agrodomestique. Bien que peu de temps se soit écoulé entre l'incendie (1923) et la photographie aérienne (1929), aucune trace de l'incendie ne semble persister en 1929.

Le hameau Couturier perdra une majorité de ses habitants entre 1923 et 1950, alors que l'industrie forestière perd des plumes.

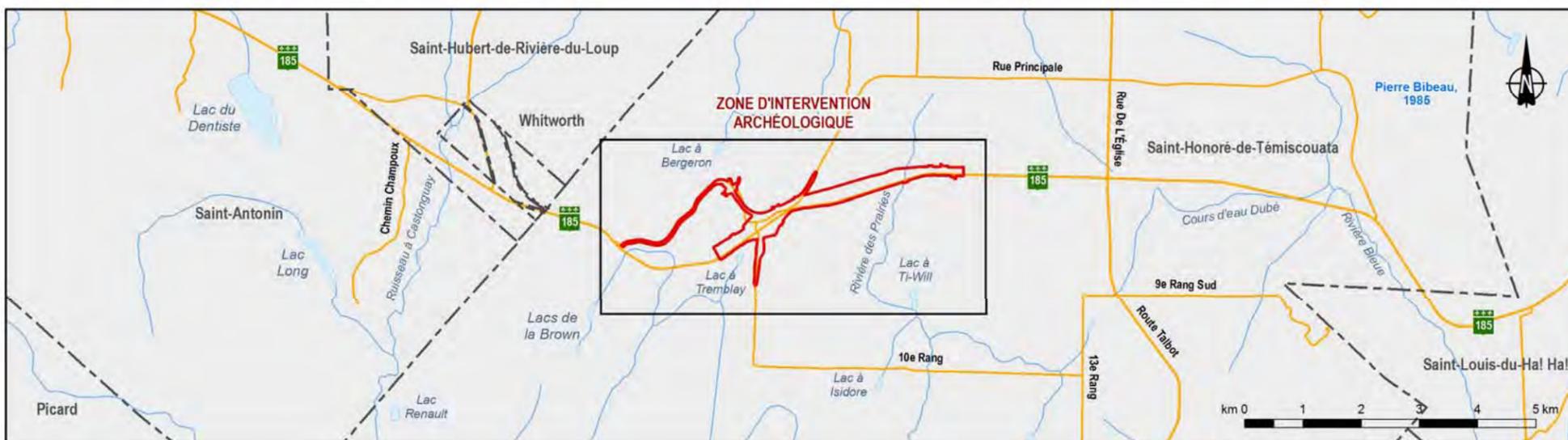
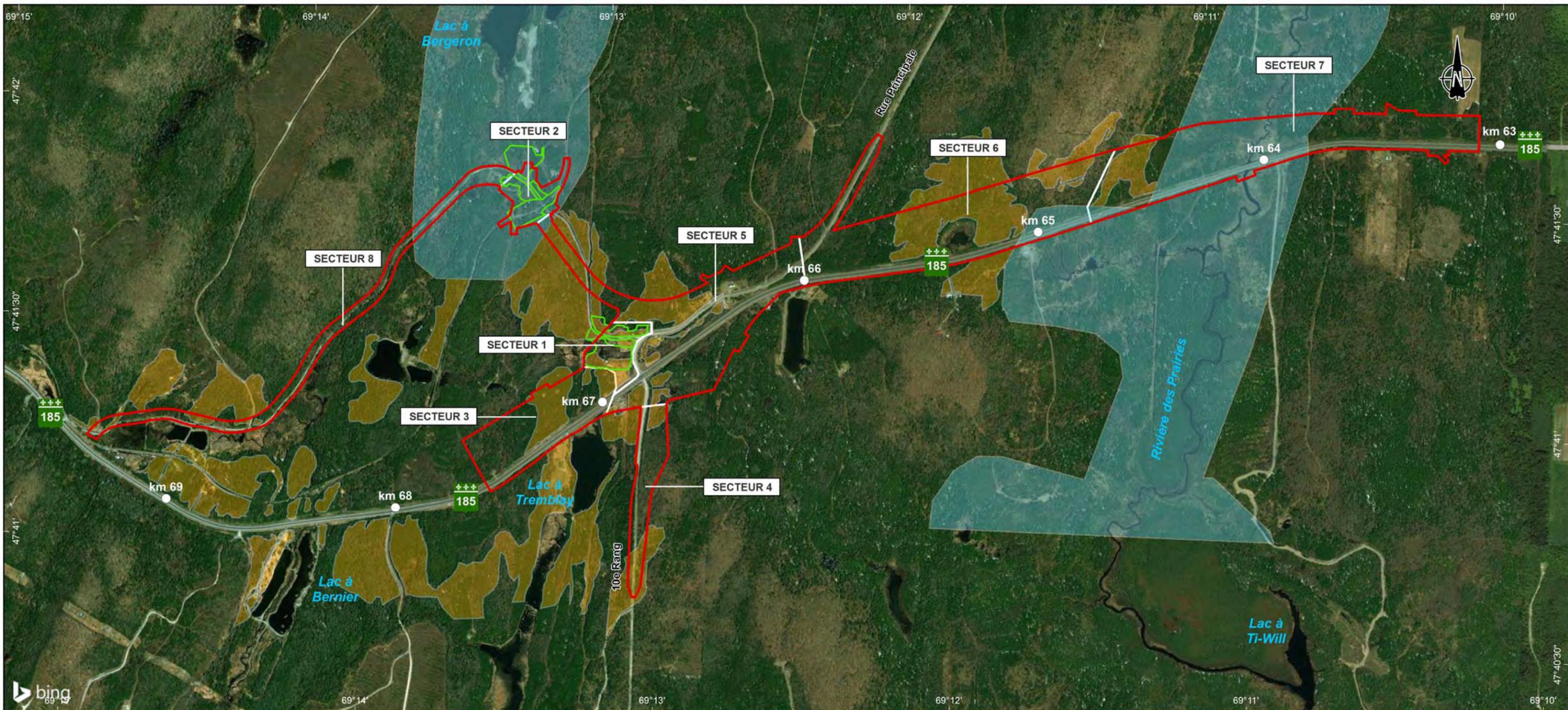
5. RÉSULTATS DE L'INVENTAIRE ARCHÉOLOGIQUE DE 2020

5.1 Contexte et environnement actuels

La zone d'intervention touchée par ce projet a une longueur de 4,7 km et une largeur variant entre 37 m et 417 m, pour une superficie totale de 1 405 005 km². Une proportion de 71 % de la zone d'intervention (1 003 712 km²) a été identifiée comme zone à potentiel théorique par le MTQ et des études antérieures (Arkéos, 2006 ; Ruralys, 2020). Préalablement à l'intervention archéologique, 22 % de la zone (309 775 m²) ont été jugés non propice à la réalisation de sondages et 11,5 % (161 912 km²) se trouvent en milieu humide ou sont occupées par un plan d'eau. La zone d'intervention a été sous-divisée en huit secteurs archéologiques afin de faciliter l'enregistrement des données (carte 2). Ces secteurs sont disposés ainsi :

- Secteur 1 : portion occupée par l'ancien hameau Couturier ;
- Secteur 2 : portion occupée par le tracol ou pont à tréteaux et l'emplacement théorique de l'ancienne gare ;
- Secteur 3 : portion à l'ouest du hameau Couturier le long de la route 185 ;
- Secteur 4 : portion au sud de la route 185 traversée par le chemin de Couturier ;
- Secteur 5 : portion centrale traversée par la route 185 et la rue Principale Ouest ;
- Secteur 6 : portion longeant la route 185 entre la rue Principale Ouest et le début de la zone à potentiel complémentaire ZP11A ;
- Secteur 7 : portion est de la zone d'intervention depuis la zone à potentiel complémentaire ZP11A ;
- Secteur 8 : portion nord-ouest de la zone d'intervention qui suit le chemin de Couturier.

Situé sur le plateau des Appalaches, le relief général est vallonné en une séquence régulière de pentes modérées et parfois fortes. Ce type de paysage laisse place à un drainage bon dans les endroits élevés et mauvais dans les creux de vallons. Les dépôts de surface sont majoritairement représentés par un till glaciaire variant en composition, mais des sédiments plus fins, et même de la tourbe, sont généralement présents dans les creux de vallons. L'ensemble de la zone d'intervention se trouve en milieu forestier. À l'exception de quelques maisons, abandonnées ou toujours occupées, et d'un ancien pacage à l'intersection de la rue Principale Ouest et de la route 185, seules les routes et leurs emprises viennent briser les milieux boisés. La forêt présente sur l'ensemble de la zone d'intervention peut être considérée comme une forêt secondaire, qui a repoussé après sa destruction ou son exploitation. Par endroits, la régénération semble naturelle, avec une prédominance d'érables ou de trembles. Ailleurs, de grandes portions de plantations monospécifiques pas plus âgées que la route 185 sont présentes. En raison de la proximité du chemin de fer, le long duquel s'établissent les compagnies forestières (Ruralys, 2020:11), il est raisonnable de croire que la forêt de la région a été en quasi-totalité déboisée au moins une fois depuis sa construction en 1887. Il est important de signaler la présence de traces d'une série de sondages de caractérisation géotechnique préalable à l'implantation de la nouvelle autoroute sur toute la longueur de la zone d'intervention. Cette section du rapport présente les résultats de l'inventaire archéologique du tronçon 5 de la Phase III des travaux de construction de l'autoroute 85 réalisé à l'été 2020 pour les huit secteurs délimités précédemment (carte 2). Au total, 813 sondages ont été réalisés, dont 14 sondages tests et 10 sondages d'évaluation. Les huit secteurs ont fait l'objet de sondages (tableau 5).



- Zone d'intervention archéologique
- Secteur archéologique
- Zone à potentiel préhistorique (Arkéos, 2006)
- Zone à potentiel préhistorique (MTQ)
- Zone à potentiel historique (Ruralys, 2020)

Transports Québec

Travaux de construction de l'autoroute 85,
Saint-Honoré-de-Témiscouata, Phase III
Inventaires archéologiques 2020

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

m 0 100 200 300 400 500 m

CARTE 2

Octobre 2020

Tableau 5 Superficie et caractéristiques des secteurs définis pour le tronçon 5 (154-14-0867), Saint-Honoré-de-Témiscouata

Secteur	Superficie (m ²)	Nombre de sondages		Topographie (pendage)	Stratigraphie
		+	-		
1	39 750	11	114	Subhorizontal (0,5° à 2°)	Podzol affecté par la perturbation anthropique (domestique, agricole, déboisement). Remblais posés sur ou qui arasent l'horizon Ah.
2	46 600	0	16	Pentes fortes (15° à 45°)	Podzol perturbé par le déboisement ou l'implantation de la voie ferrée. Remblais posés sur ou qui arasent l'horizon Ah.
3	150 000	1	306	Pentes faibles à modérées (5° à 15°)	Podzol en place ou perturbé par le déboisement. Présence d'importants remblais le long de la route 185.
4	71 975	0	6	Pentes modérées à fortes (10° à 30°)	Podzol en place ou perturbé par le déboisement. Présence d'importants remblais le long de la route 185.
5	335 100	0	28	Pentes faibles à fortes (5° à 30°)	Podzol affecté ou détruit par la perturbation anthropique (domestique, agricole, déboisement). Remblais posés sur ou qui arasent l'horizon B.
6	354 500	0	304	Pentes modérées à fortes (10 à 30°)	Podzol en place ou perturbé par le déboisement. Présence d'importants remblais le long de la route 185. Terre noire de plus de 25 cm reposant sur un sédiment lacustre.
7	298 050	0	11	Pentes faibles (5° à 10°)	Podzol en place ou perturbé par le déboisement. Présence d'importants remblais le long de la route 185. Terre noire de plus de 25 cm reposant sur un sédiment lacustre.
8	109 030	0	16	Pentes modérées à fortes (10 à 30°)	Podzol en place ou perturbé par le déboisement.
Total	1 405 005	12	813	Topographie à pentes modérées à fortes	Séquence podzolique perturbée

5.2 Secteur 1

Le potentiel archéologique du secteur 1 a été étudié par la firme Ruralys (2020) qui a obtenu le mandat de caractériser la valeur historique et patrimoniale du hameau Couturier du ministère des Transports. Grâce à la recension des documents historiques et cartographiques, le potentiel du secteur de l'école a été divisé en trois volets qui sont liés à la valeur de recherche sur le terrain (Ruralys, 2020:43) :

- Occupation agrodomeistique ancienne ;
- Présence probable de vestiges ;
- Présence probable de culture matérielle.

Les recommandations formulées au ministère des Transports étaient de procéder à la réalisation d'un inventaire archéologique préventif systématique du secteur et de réaliser des interventions ciblées en fonction des résultats de cet inventaire, selon la nature des découvertes (Ruralys, 2020:51). La figure 1, tirée de cette étude historique et réalisée à partir de photographies aériennes et de plans du début du XX^e siècle, illustre à quel point le hameau a pu être occupé dans ce secteur de la zone d'intervention.

L'école y était le point névralgique au tournant du XX^e siècle (Ruralys, 2020:27-30). Dans son analyse historique, Ruralys souligne les dates importantes liées à cet établissement institutionnel, démoli en 2019, auquel le développement du hameau est attaché, notamment :

- Construction de la première école en 1909 ;
- Date inconnue : démolition ou déménagement du bâtiment de l'école ;
- Date inconnue : construction d'une nouvelle école (possiblement entre 1909 et 1927) ;
- Fonction institutionnelle jusqu'en 1962 ;
- Fonction résidentielle jusqu'en 2018.

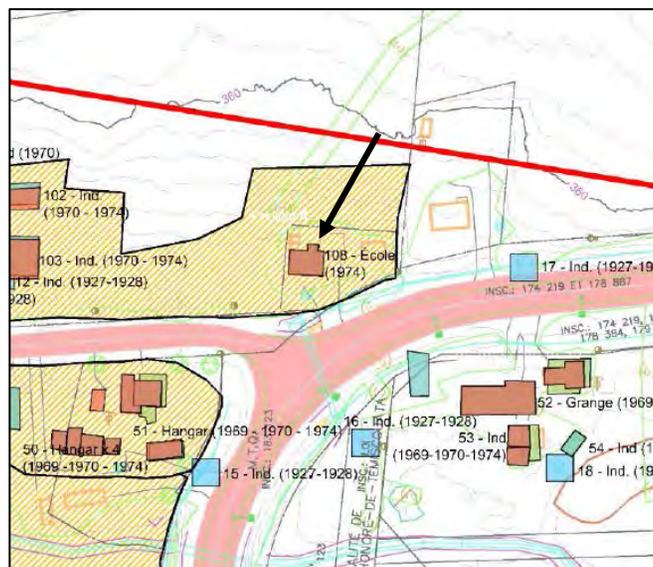


Figure 1 Extrait d'une carte illustrant la position des ressources historiques (Ruralys, 2020, plan 4). L'emplacement de l'école est indiqué par une flèche



Figure 2 Vue sur l'école (tirée de Ruralys, 2020:10)

Au passage des archéologues en 2020, les débris de démolition du bâtiment de l'école jonchaient le sol à l'emplacement où elle devait se situer. Il s'agirait de la seconde école qui aurait subi quelques adaptations au fil du temps. Des détails spécifiques sur ce bâtiment, soit le 3, rue Principale, sont présentés à l'annexe 5.

5.2.1 Résultats

L'élément majeur identifié dans le secteur 1 est incidemment la fondation de l'école. Elle est orientée est-ouest, d'une longueur d'environ 9,50 m sur 7,00 m de largeur, et visible dans une zone dégagée de végétation (figure 3). À l'angle nord-ouest du solage se trouvaient les ruines d'un petit cabanon (figure 4). D'autres débris de démolition provenant de l'école ont été laissés sur place au nord, au nord-est et au sud-ouest (figure 5). De gros moellons de pierre calcaire étaient visibles à l'intérieur du périmètre et pourraient avoir appartenu à la fondation (figure 6). Le côté nord de la fondation était doublé en béton, ce qui confirme une réparation plus récente, probablement dans la seconde moitié du XX^e siècle (figure 7).



Figure 3 Vue de l'aire de démolition du bâtiment associée à l'école du hameau Couturier (A85-DDM-PA1-003)



Figure 4 Fondation du petit cabanon démolie au nord-ouest de la fondation de l'école (A85-DDM-PA1-005)



Figure 5 Débris de démolition à proximité de la fondation de l'école (A85-DDM-PA1-002)



Figure 6 Moellons observés à l'intérieur de la fondation de l'école (A85-DDM-PA1-006)



Figure 7 Parement en béton visible dans le périmètre de la fondation de l'école (A85-DDM-PA1-007)

Cette fondation (figures 8 et 9) est constituée d'un mur en pierres de calcaire et de grès, sous la forme de moellons bruts ou ébauchés, et liées avec du mortier de béton blanc. Il s'agit d'un mur à double parement, d'une largeur de 0,52 m. Le parement est plus ou moins dressé et est constitué de 4 assises +/- régulières, pour une hauteur de 0,54 m. Les joints en mortier de béton, d'une largeur moyenne de 0,03 m, sont baveux à certains endroits. La maçonnerie s'appuie sur un empattement constitué de moellons non liés qui reposent sur le sol naturel.

Les sédiments mis au jour à l'extérieur de la maçonnerie se composent, en surface, d'un sable (lot 1), brun, compact à très compact, avec des radicules (1 %) et des cailloux émoussés (2 %). Son épaisseur est de 0,38 m. À la base de la maçonnerie, il y avait un drain français en PVC noir d'un diamètre de 0,10 m (4 po). Ce drain était entouré de pierres nettes (0-3/4 po) (lot 2), meubles, visibles sur une largeur de 0,67 m et de 0,25 m de haut. Il y avait par la suite un sable (lot 3), brun, compact à très compact, avec des cailloux (1 %), d'une épaisseur variant de 0,13 m à 0,38 m. Sous l'empatement du vestige, le sol naturel était un limon sableux (lot 4), noirâtre, compact, avec des pierres (1 %), d'une épaisseur de 0,17 m.

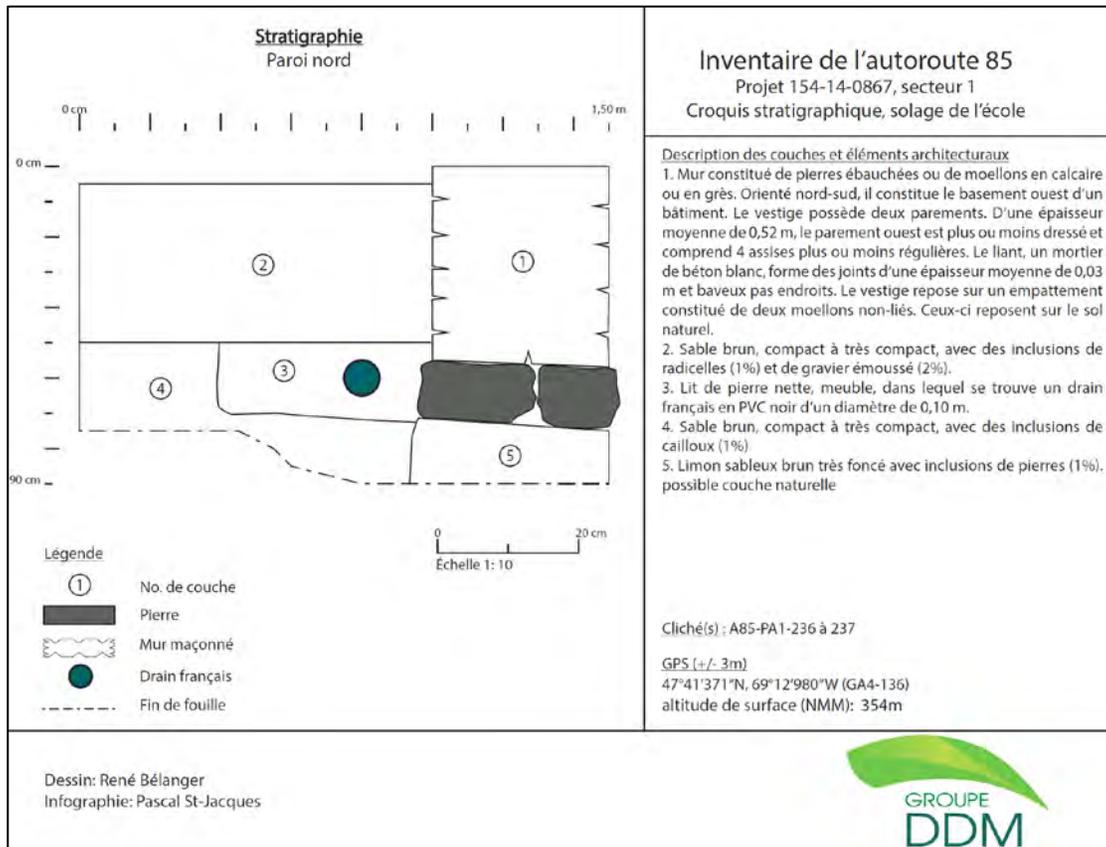


Figure 8 Stratigraphie adjacente à la fondation de l'école (point de cheminement GA4-136)



Figure 9 Stratigraphie de la paroi nord du sondage réalisé à l'extérieur de la fondation de l'école (A85-DDM-PA1-236)

Au total, 125 sondages ont été réalisés dans le secteur 1, dont 114 négatifs et 11 positifs (tableau 5 et carte 3). Les sondages positifs contenaient des artefacts, surtout du verre à vitre, des clous tréfilés, des fragments de contenants en terre cuite fine blanche et de la quincaillerie d'architecture. Ces objets se retrouvaient dans la couche de surface en limon sableux, brun foncé, très compact, avec des radicelles (15 %), de la matière organique (5 %) et quelques cailloux (2 %). Son épaisseur moyenne était de 0,12 m.

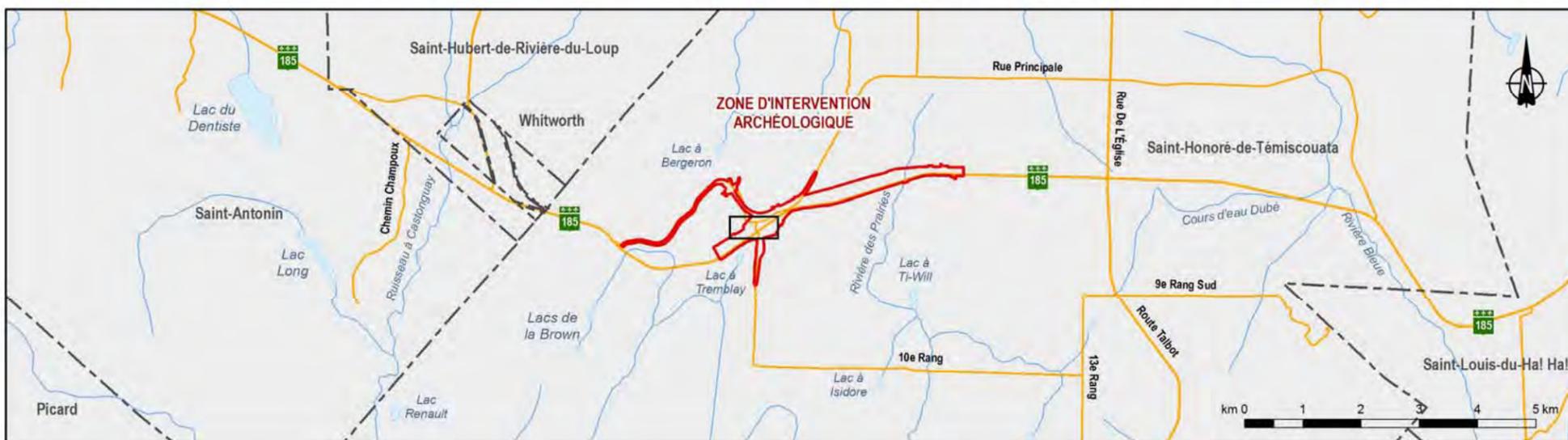
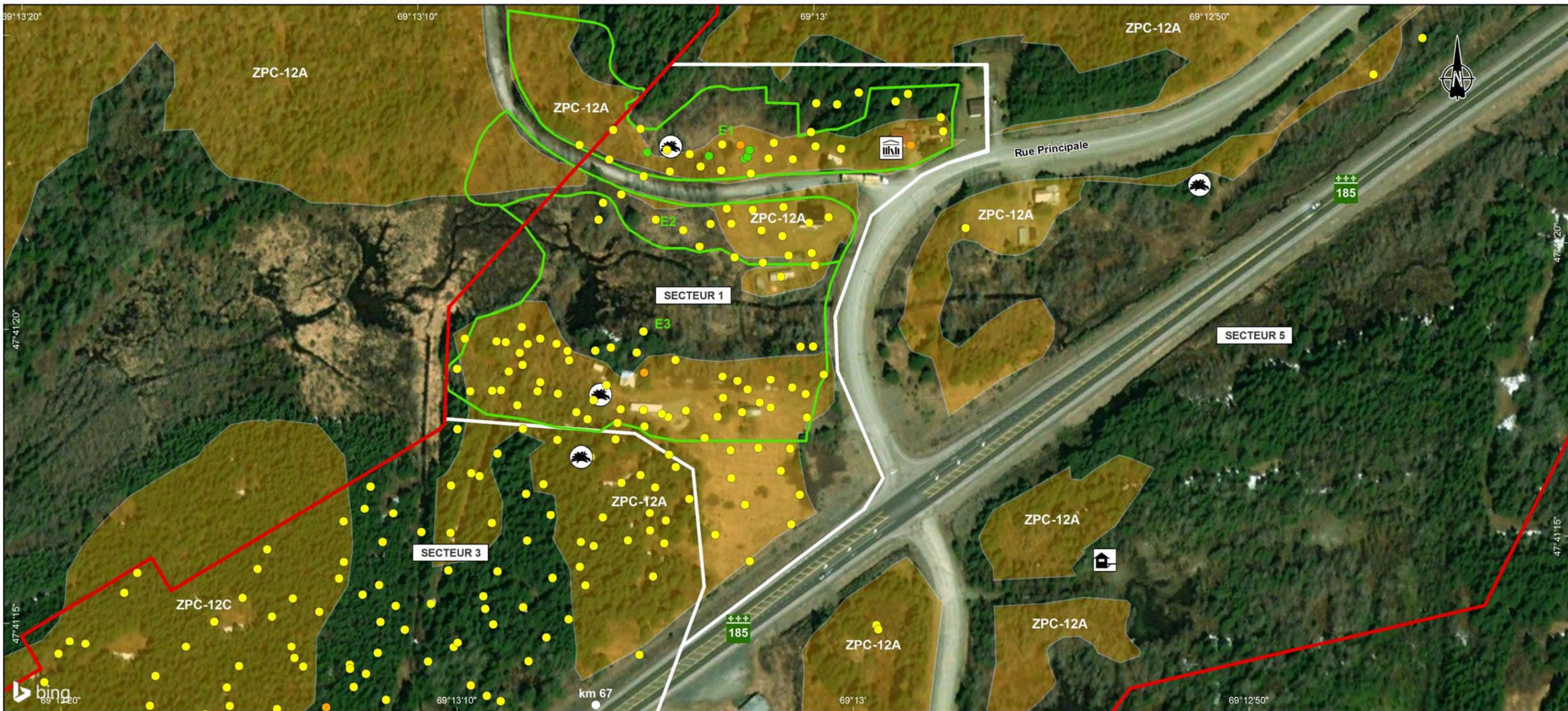
Deux couches étaient visibles dans les sondages négatifs. La surface était en limon sableux, brun foncé, très compact, avec des radicelles (15 %), de la matière organique (5 %) et des cailloux (2 %). Son épaisseur variait de 0,10 m à 0,15 m. Ce sédiment recouvrait un sable limoneux brun ou brun rouille, très compact, avec des pierres (5 %) et des cailloux (2 %). Son épaisseur variait entre 0,05 m et 0,10 m, voire jusqu'à 0,45 m.

Ces sondages étaient répartis autour du solage de l'école, mais plusieurs se trouvaient plus à l'ouest, où des vestiges d'autres bâtiments auraient pu y être identifiés (figure 10). Des artefacts du début du XX^e siècle ont été observés, sans toutefois que des vestiges aient été mis au jour. Afin de mieux évaluer le potentiel du secteur, 5 sondages supplémentaires ont été réalisés, dont 2 de 1 m² et 3 de 0,50 m². Ces sondages étaient répartis dans la partie ouest, boisée, du secteur 1.



Figure 10 Zone boisée à l'ouest de la fondation de l'école (A85-DDM-PA1-020)

Le premier sondage supplémentaire (figure 11) avait une surface en limon argileux, brun, très compact, avec des radicelles (15 %) et de la matière organique (5 %), des pierres (- 1 %) et des cailloux (3 %). D'une épaisseur de 0,20 m, il contenait des fragments de caoutchouc, un talon de chaussure, du verre à vitre et des fragments de contenant en terre cuite fine blanche.



	Zone d'intervention archéologique
	Secteur archéologique
	Zone à potentiel préhistorique (Arkéos, 2006)
	Zone à potentiel préhistorique (MTQ)
	Zone à potentiel historique (Ruralys, 2020)
SONDAGES	
	Sondage d'évaluation
	Sondage négatif
	Sondage positif
	Sondage test
AUTRES OBSERVATIONS	
	Cache de chasse
	Ancienne école
	Déchet

Transports Québec

Travaux de construction de l'autoroute 85, Saint-Honoré-de-Témiscouata, Phase III
Inventaires archéologiques 2020

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

m 0 10 20 30 40 50 m

CARTE 3

Octobre 2020

La couche inférieure était en argile limoneuse grisâtre, très compacte, avec de petits blocs (3 %), des galets (1 %) et des cailloux (1 %). La couche est devenue plus sableuse à sa base. Son épaisseur était de 0,25 m.

La dernière couche était en limon brun foncé, compact, avec de la matière organique (20 %) et des cailloux (3 %). Son épaisseur était de 0,10 m. Dans la partie nord-est du sondage, à la base, il y avait deux pièces de bois côte à côte et orientées est-ouest. Celle au nord avait une longueur de 0,87 m sur 0,33 m de large et 0,03 m d'épaisseur. Celle au sud, légèrement recourbée, avait une longueur de 0,75 m sur 0,20 m de large et une épaisseur de 0,01 m. Deux gros blocs étaient visibles au sud des pièces de bois.



Figure 11 Sondage d'évaluation, point de cheminement GA3-061, réalisé dans le secteur 1 (A85-DDM-PA1-134)

Les autres sondages d'évaluation présentaient la même séquence stratigraphique, sans les résidus de bois. Cette partie du secteur 1 contenait des déchets en surface, dont les briques en béton carrées d'une cheminée (figure 12) et un pneu de voiture (figure 13).



Figure 12 Briques en béton d'une ancienne cheminée abandonnée dans le secteur 1 (A85-DDM-PA1-139)



Figure 13 Pneu de voiture abandonné dans le secteur 1 (A85-DDM-PA1-141)

En bordure du chemin de Couturier, un petit complexe d'habitation, constitué d'une maison (figure 14), d'un petit garage et, en fond de cour, un petit hangar et un petit poulailler ou étable était toujours dressé

(figure 15). Les sédiments de ce secteur correspondaient à l'aménagement de la cour en sable gris recouvert de gazon (figure 16).



Figure 14 Vue de la maison en bordure du chemin de Couturier (A85-DDM-PA1-029)



Figure 15 Bâtiments secondaires, garage, hangar et petite grange (A85-DDM-PA1-028)



Figure 16 Sédiments composant des remblais modernes à proximité des bâtiments en bordure du chemin de Couturier (A85-DDM-PA1-032)

Les côtés ouest et est du secteur 1 étaient séparés par une zone marécageuse. La partie sud du secteur, en bordure de la route 185, était en friche (figure 17) près de la rue Principale et boisée vers sa limite ouest. Quelques bâtiments étaient visibles dans cette partie du secteur 1, dont un petit hangar et une maison qui, selon un informateur résidant, correspondraient à l'épicerie du hameau qui aurait été déménagée lors de la construction de la route 185 (figure 18). La nouvelle fonction de ce bâtiment est inconnue. Une rampe d'accès au sous-sol était aménagée à l'arrière, près du marais (figure 19).

Un peu au sud de cette maison, une zone de dépotoir, où s'accumulent d'anciens essieux et des instruments agricoles, a été notée (figure 20). Attenant à cette zone de rejet, une ancienne remorque pouvait servir de hangar (figure 21).



Figure 17 Zone en friche et petit hangar dans le secteur 1 (A85-DDM-PA1-033)



Figure 18 Maison à l'orée de la zone boisée qui aurait été l'ancienne épicerie (A85-DDM-PA1-040)



Figure 19 Rampe d'accès aménagée à l'arrière de l'ancienne épicerie (A85-DDM-PA1-051)



Figure 20 Zone de dépotoir près de l'ancienne épicerie (A85-DDM-PA1-041)



Figure 21 Remorque abandonnée près de l'ancienne épicerie, à l'orée du boisé (A85-DDM-PA1-043)

Les sédiments observés dans les sondages effectués dans la zone en friche correspondent à un ancien labour, ce qui confirme l'exploitation de cette partie du secteur pour l'agriculture jusqu'à tout récemment (figure 22). La surface du sol était en sable limoneux, brun foncé, très compact, avec des radicelles (15 %) et un peu de matière organique (5 %). Son épaisseur était de 0,10 m. Sous la surface, le sol labouré, composé d'un sable brun foncé, très compact avec des cailloux (2 %), avait une épaisseur de 0,15 m et sa transition était nette avec la couche inférieure. Cette couche inférieure était en sable brun rouille, très compact, avec des cailloux (2 %) et des petits blocs (- 1 %). Correspondant au sol naturel, elle a été excavée sur environ 0,10 m en moyenne.



Figure 22 Labour visible dans la zone en friche du secteur 1 (A85-DDM-PA1-045)

Afin de permettre la circulation de part et d'autre du marais, un chemin d'accès, muni d'un ponceau, était aménagé. Selon un informateur local, ce chemin d'accès permettait au propriétaire résidant en bordure du chemin de Couturier d'accéder à sa terre située de l'autre côté du marais. Aucun vestige en place de ce ponceau n'a été mis au jour. Il y avait bien quelques pièces de bois du côté nord au bout du chemin d'accès, mais peu d'indices permettaient de confirmer qu'elles appartenaient jadis au ponceau, en raison de leur détérioration (figure 23). Toutefois, la position des pièces de bois dans le remblai demeure un bon indicateur de l'existence du ponceau. De plus, l'extrémité du chemin d'accès dans ce secteur a servi de dépotoir pour des sols d'excavation provenant d'un autre endroit et contenant des fragments d'une ancienne chaussée en asphalté (figure 24). Du côté sud du marais, aucun indice d'un ponceau ou d'une culée de ponceau n'a été observé (figure 25).



Figure 23 Pièces de bois à l'extrémité du chemin d'accès au nord du marais (A85-DDM-PA1-228)



Figure 24 Déblais d'excavation disposés à la limite du chemin d'accès du côté nord du marais (A85-DDM-PA1-229)



Figure 25 Limite du chemin d'accès du côté sud du marais (A85-DDM-PA1-232)

5.2.2 Conclusion

En conclusion, le côté est du secteur 1 a passablement été bouleversé dans la deuxième moitié du XX^e siècle. À la suite de la démolition des bâtiments du secteur, du remblaiement a été fait sur la zone, qui a par la suite été laissée en friche. Il est d'ailleurs possible de constater le début d'un reboisement. Aucun vestige n'a été mis au jour dans la partie est du secteur 1 autre que celui de l'école. Le vestige de l'école et les débris de démolition ont été retirés du secteur au mois de juillet 2020 et une nouvelle surface a été mise en place (figure 26). Il paraît également important de souligner qu'aucun sondage ne présentait les traces de l'incendie qui aurait ravagé une partie du hameau Couturier en 1923 (Ruralys, 2020:14). Les résultats de l'inventaire archéologique effectué à la suite des recommandations de l'étude de potentiel archéologique (Ruralys 2020) ne justifient pas la réalisation d'expertises terrain supplémentaires en raison du fort bouleversement du secteur. Les informations colligées dans les sondages en témoignent.



Figure 26 Secteur de l'école en juillet 2020 après nettoyage et nivèlement
(A85-DDM-PA5-079)

La partie ouest du secteur 1 présente une occupation agricole avec son aménagement résidentiel, ses bâtiments secondaires, sa parcelle cultivée et l'ancienne épicerie déménagée. Par contre, cette exploitation agricole ne possède pas de valeur archéologique dans un contexte rural comme le Témiscouata. Le ministère des Transports peut réaliser ses travaux de construction sans expertise archéologique supplémentaire.

5.3 Secteur 2

Le potentiel archéologique identifié dans ce secteur de la zone d'intervention a également été défini dans l'étude historique du hameau Couturier par la firme Ruralys (2020:21-25 ; 41 ; 47-48). Ce second noyau d'établissement aurait compris près d'une dizaine de bâtiments (principaux et secondaires), notamment un bureau de poste et de télégraphe, de même qu'une gare (figure 27). Dans l'étude de potentiel archéologique, Ruralys (2020:48) a recommandé une approche similaire à celle du secteur 1, soit la réalisation d'un inventaire archéologique préventif systématique et l'adaptation de cette méthodologie aux réalités terrain.

Les observations sur le terrain et l'inspection visuelle n'ont pas permis l'identification de bâtiments ou de vestiges de bâtiments dans la zone à potentiel défini, à l'exception de deux amas de pierres qui pourraient être relativement récents. Le tracel, qui correspond à la structure P-17352, est le seul témoin existant de la période industrielle à l'origine de l'émergence du hameau Couturier. Ce pont ferroviaire fait l'objet d'une évaluation distincte à l'annexe 1.

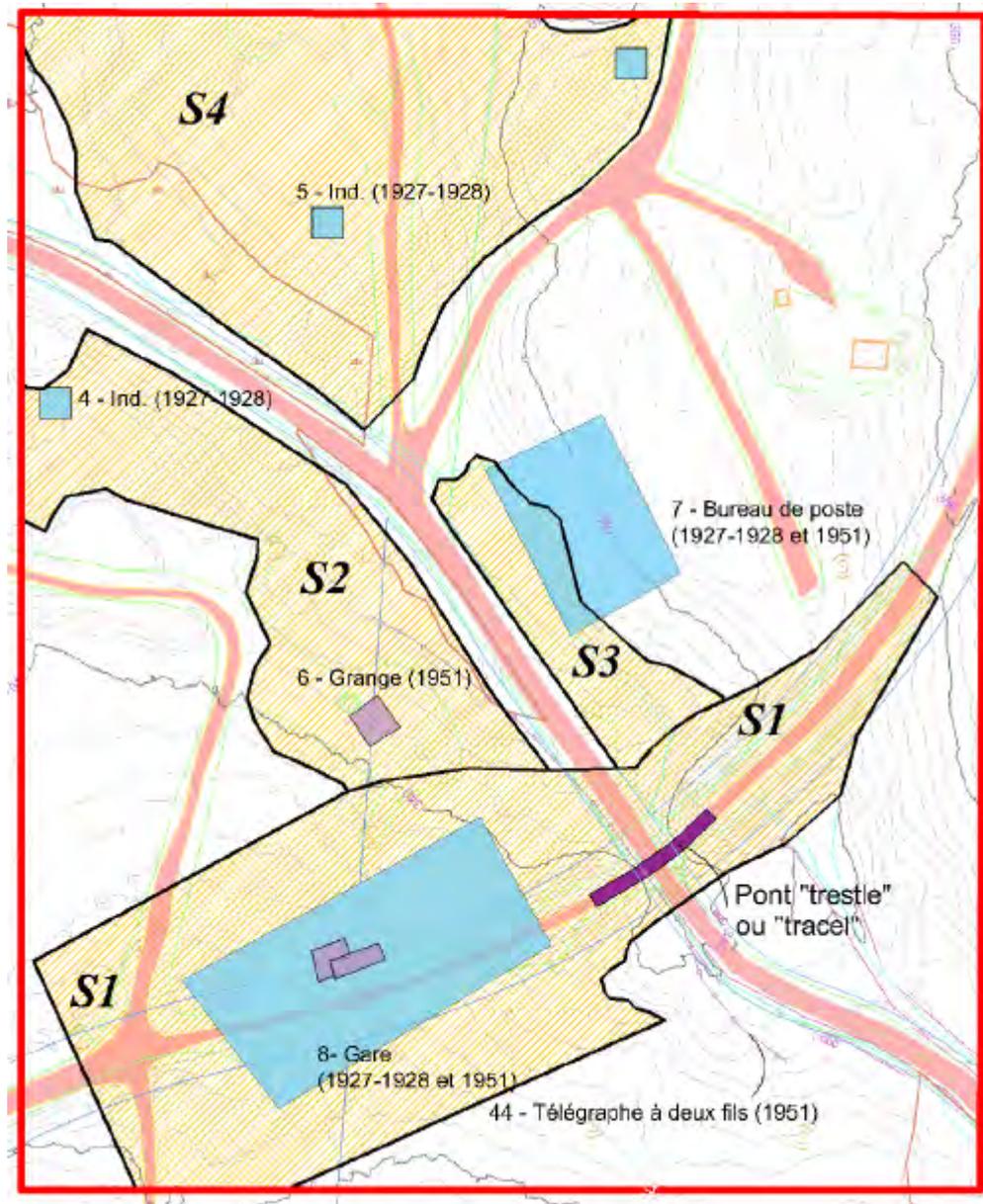


Figure 27 Carte du potentiel dans le secteur de la station (Ruralys, 2020, plan 5)

5.3.1 Résultats

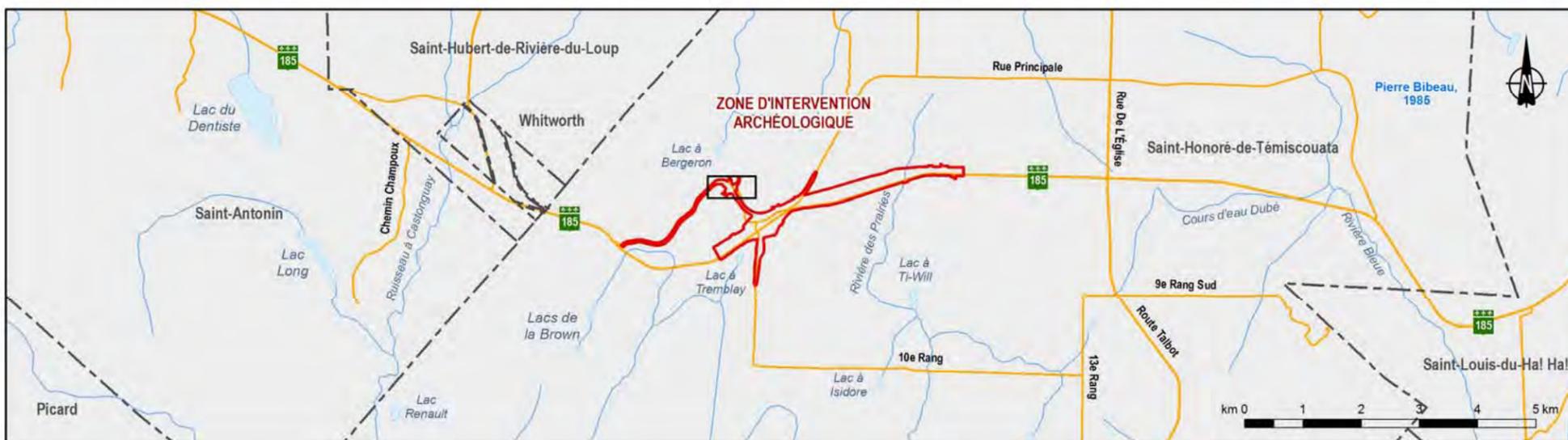
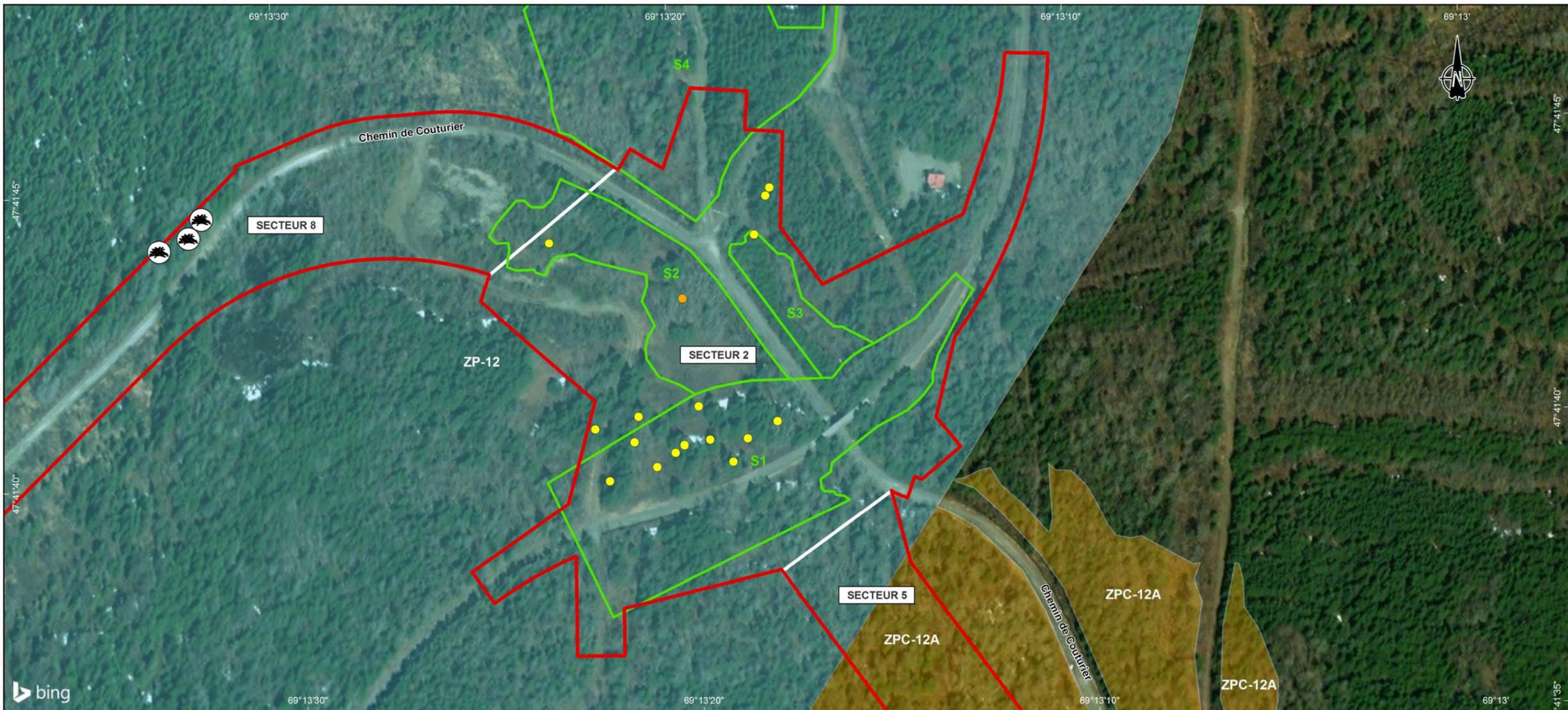
Au total, 16 sondages, tous négatifs, ont été réalisés dans le secteur 2 (carte 4). L'inspection visuelle du secteur a démontré de fortes pentes qui laissaient croire qu'une occupation humaine récente ou ancienne était vraisemblablement exclue. Ailleurs, le secteur est généralement perturbé, avec une végétation de trembles non matures ou de plantations de conifères (figures 28 et 29).



Figure 28 Végétation type où le tremble domine (A85-DDM-PA1-186)



Figure 29 Plantation monospécifique type de la zone d'intervention (A85-DDM-PA1-216)



	Zone d'intervention archéologique
	Secteur archéologique
	Zone à potentiel préhistorique (Arkéos, 2006)
	Zone à potentiel préhistorique (MTQ)
	Zone à potentiel historique (Ruralys, 2020)
SONDAGES	
	Sondage d'évaluation
	Sondage négatif
	Sondage positif
	Sondage test
AUTRES OBSERVATIONS	
	Cache de chasse
	Ancienne école
	Déchet

Transports Québec

Travaux de construction de l'autoroute 85, Saint-Honoré-de-Témiscouata, Phase III
Inventaires archéologiques 2020

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

m 0 10 20 30 40 50 m

CARTE 4

Octobre 2020

Des sondages effectués dans la portion au nord de l'ancien chemin de fer et à l'ouest du chemin de Couturier présentaient des sédiments perturbés (figure 30). Il s'agit principalement d'un remblai posé sur un horizon B perturbé et arasé. Il est possible que ces déblais proviennent de l'emprise du talus soutenant la structure du tracel. Un sondage test réalisé dans les environs confirme que les sols qui ne sont pas affectés par le talus du tracel sont tout de même perturbés (figure 31).

En plus de présenter des sols perturbés, l'eau s'infiltre dès 40 cm de profondeur en raison d'un petit ruisseau à proximité : ruisseau qui, d'après les photographies aériennes et l'imagerie LiDAR, pourrait représenter une modification du drainage à la suite de réaménagements dans le secteur, qui peuvent expliquer la perturbation de la séquence stratigraphique.



Figure 30 Paroi sud du sondage test GA2-541 (A85-DDM-PA2-178)



Figure 32 Zone de plantation en bordure est du chemin de Couturier (A85-DDM-PA1-197)

Les bâtiments observés sur les photographies aériennes de 1929 et de 1948 (annexe 4) sont aujourd'hui disparus. D'importantes modifications à la topographie et au drainage semblent avoir été apportées depuis. La montée de la nappe phréatique à une faible profondeur et la présence d'un ruisseau pouvaient laisser présager que, si des bâtiments avaient été présents, leur fondation aurait été soit sur pilotis, soit surélevée, et non en excavation. Le sondage réalisé à l'emplacement du bureau de poste présente une stratigraphie perturbée qui avait été anticipée à la suite de l'inspection visuelle en raison de la plantation et d'un nivellement probable du secteur à la suite de la destruction des bâtiments après 1948.

Deux amas de pierres, l'un plus organisé que l'autre, ont été identifiés dans le secteur du bureau de poste, mais leur position n'est pas cohérente avec celles des bâtiments du tournant du XX^e siècle. Il semble donc qu'ils soient postérieurs au réaménagement du secteur.

En raison de ces bouleversements visibles en stratigraphie, le potentiel archéologique préhistorique peut être considéré comme faible à nul dans ce secteur. Ces bouleversements ont vraisemblablement occulté les horizons dans lesquels les ressources archéologiques préhistoriques se trouvent habituellement. Il ne faut pas non plus oublier que l'occupation historique a pu perturber ces sols. Le potentiel archéologique du secteur peut également être considéré comme faible à nul, en raison notamment des résultats de l'inventaire archéologique, de l'absence de bâtiments ou de vestiges contemporains à l'occupation du hameau, mais aussi des observations issues des comparaisons entre les différentes photographies aériennes (1929, 1948) et l'imagerie LiDAR qui font état des transformations du secteur. Le ministère des Transports peut donc poursuivre ses travaux sans expertise archéologique terrain supplémentaire.

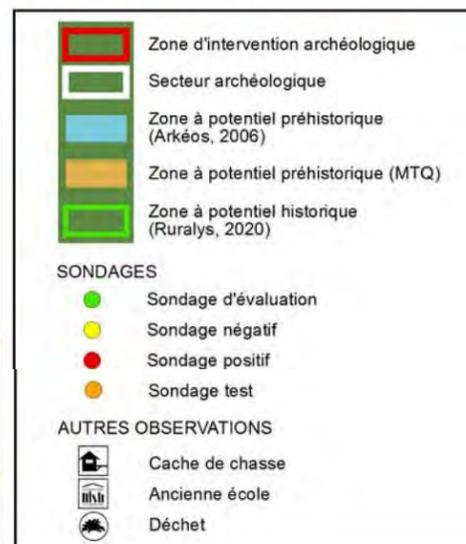
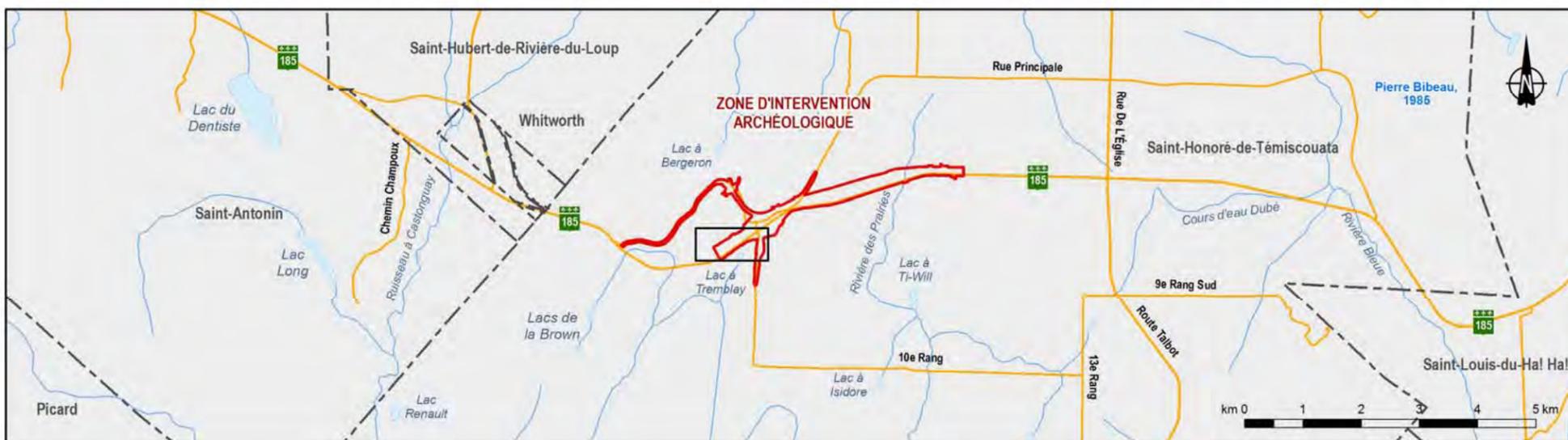
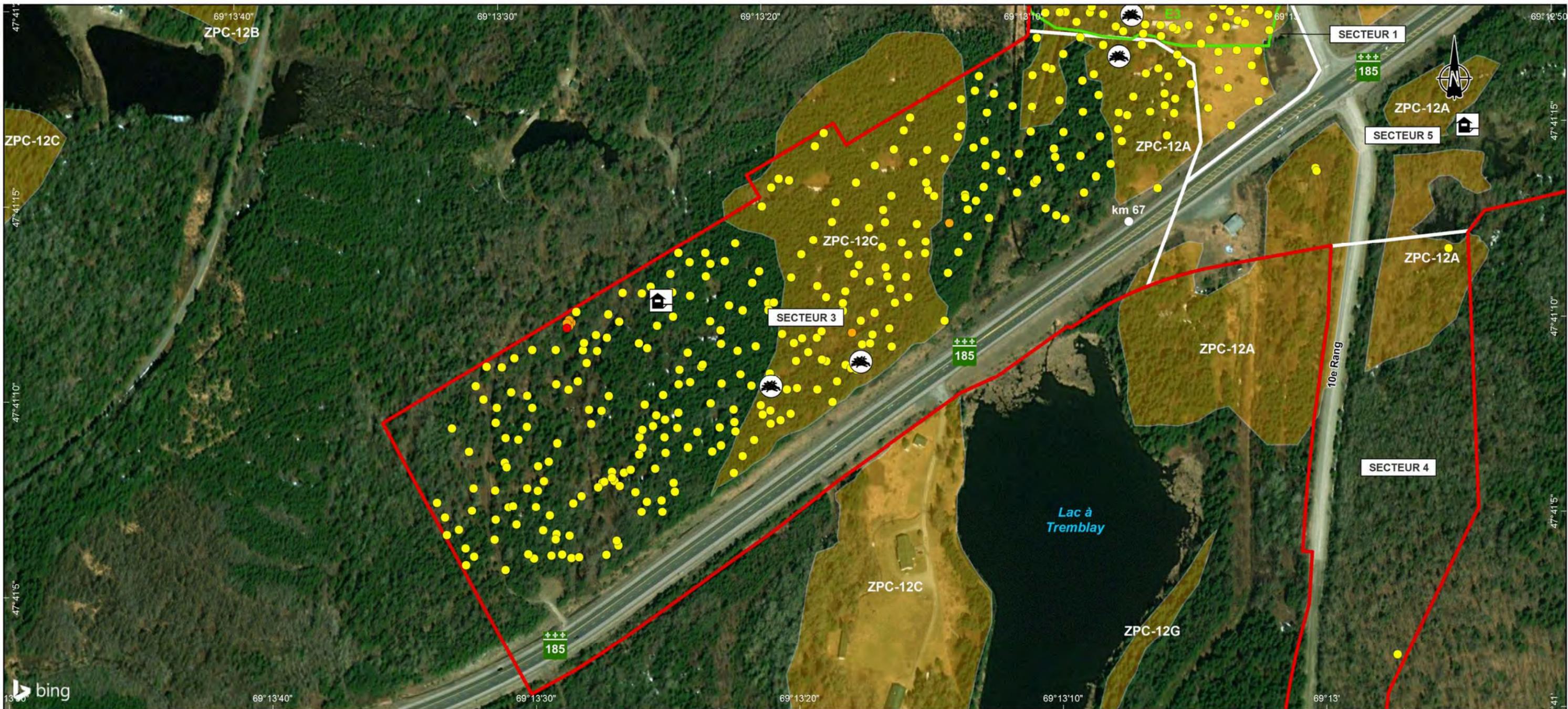
5.4 Secteur 3

Le secteur 3 comprend toute la partie située au sud-ouest du hameau Couturier jusqu'à la limite de la zone d'intervention (carte 5). D'une largeur d'environ 237 m sur 655 m de longueur, il s'étend entre les chainages 67+700 et 66+900. Ce secteur recoupe deux zones à potentiel préhistorique théoriques, c'est-à-dire, les zones complémentaires ZP-12C et ZP12-A. La ZP-12C suit le contour d'un vallon qui, sur le terrain, ne semble pas offrir d'emplacement propice à l'établissement humain au cours de la préhistoire. Il en est de même pour la ZP-12A, qui est occupée par un ancien pacage. Un total de 306 sondages manuels a été réalisé dans ce secteur, dont un sondage test et 5 sondages d'évaluation. Des sondages ont également été réalisés à l'extérieur des zones à potentiel.

Avec une altitude variant de 363 m à 344 m (NMM), le secteur 3 est vallonné, mais avec des pentes faibles à modérées (tableau 5). Il n'y a pas d'obstacles majeurs à la réalisation de sondages autre que le pendage, un occasionnel milieu humide isolé ou des traces de machinerie laissées derrière les sondages géotechniques. De plus, la majorité de la forêt qui occupe le secteur 3 est composée d'une plantation de conifères (figure 33). Par endroits, il persiste même des traces de sillons, possiblement préalables à la plantation des pousses. Aux endroits où il n'y a pas de plantation de conifères, il s'agit d'une forêt secondaire mixte à dominance feuillue (figure 34).



Figure 33 Plantation de conifères dans le secteur 3 du tronçon 5 (A85-DDM-PA1-075)



Transports Québec

Travaux de construction de l'autoroute 85,
Saint-Honoré-de-Témiscouata, Phase III
Inventaires archéologiques 2020

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

m 0 20 40 60 80 100 m

CARTE 5

Octobre 2020



Figure 34 Forêt secondaire à régénération naturelle type de la zone d'intervention (A85-DDM-PA2-052)

5.4.1 Résultats

Vers la limite nord du secteur, près du chainage 67+300, une possible cache de chasse (figure 35) a été identifiée. Quelques déchets épars au sol ont également été aperçus dans le secteur. Près de la limite avec le secteur 1, un monticule de pierres a été observé (figure 36). D'environ 6 m de diamètre, il fait entre 50 cm et 80 cm de hauteur. Plusieurs déchets métalliques se trouvent à son sommet : un grillage en broche et des pièces d'aluminium. Il s'agit probablement d'un tas de pierres résultant de l'épierrage du lopin de terre présent dans le secteur 1, sur lequel des débris ont été jetés. Une autre perturbation récente est visible dans le secteur 3. En fait, elle est présente dans tous les secteurs qui bordent la route 185. Il s'agit d'une série d'importants amas de déblais généralement perpendiculaire à l'axe de la route 185. Ces déblais proviennent probablement de la construction de la route 185. Ils forment un sol homogène brun-gris clair et très pierreux (figure 37). Par endroits, ils viennent clairement s'appuyer contre des arbres qui étaient déjà debout à l'époque (figure 38). De plus, une bande de forêt de sapins plantés de part et d'autre de la route 185 est visible. Les sondages dans cette bande d'environ 15 m à 25 m mettent au jour un sol très pierreux et grandement perturbé (figure 39). Après l'avoir caractérisée, cette bande de plantation jalonnée par les déblais de la route 185 a seulement fait l'objet d'une inspection visuelle.



Figure 35 Cache de chasse identifiée dans le secteur 3, point de cheminement GA5-093 (A85-DDM-PA7-027)



Figure 36 Amas de pierres à la limite des secteurs 1 et 3 avec déchets métalliques au sommet (A85-DDM-PA2-029)



Figure 37 Type de remblai composant le talus de la route 185, point de cheminement GA2-266 (A85-DDM-PA3-040)



Figure 38 Talus de la route 185 recouvrant la base des arbres (A85-DDM-PA2-122)



Figure 39 Sondage, point de cheminement GA2-470, montrant les sols perturbés dans la bande de plantation qui borde l'emprise de la route 185 (A85-DDM-PA2-120)

Le sondage test réalisé dans le secteur 3 (GA1-541) représente assez bien la séquence pédologique du secteur. Un podzol, dont les premiers 20 cm à 30 cm sont perturbés, est visible (figure 40). L'horizon Ah est mince, avec un horizon Ae également mince et un horizon B/BC de plus de 50 cm. Malheureusement, les fichiers photo pour ce sondage, et d'autres éléments pertinents sont corrompus et illisibles. Par endroits, sous les plantations monospécifiques, il est possible de trouver un remblai de 15 cm à 20 cm qui repose sur un podzol arasé au niveau de l'horizon B ou Ae (figures 41 et 42). Ces endroits peuvent être considérés comme très perturbés. Aucun sondage ne s'est avéré positif dans les zones à potentiel identifiées dans le secteur 3.

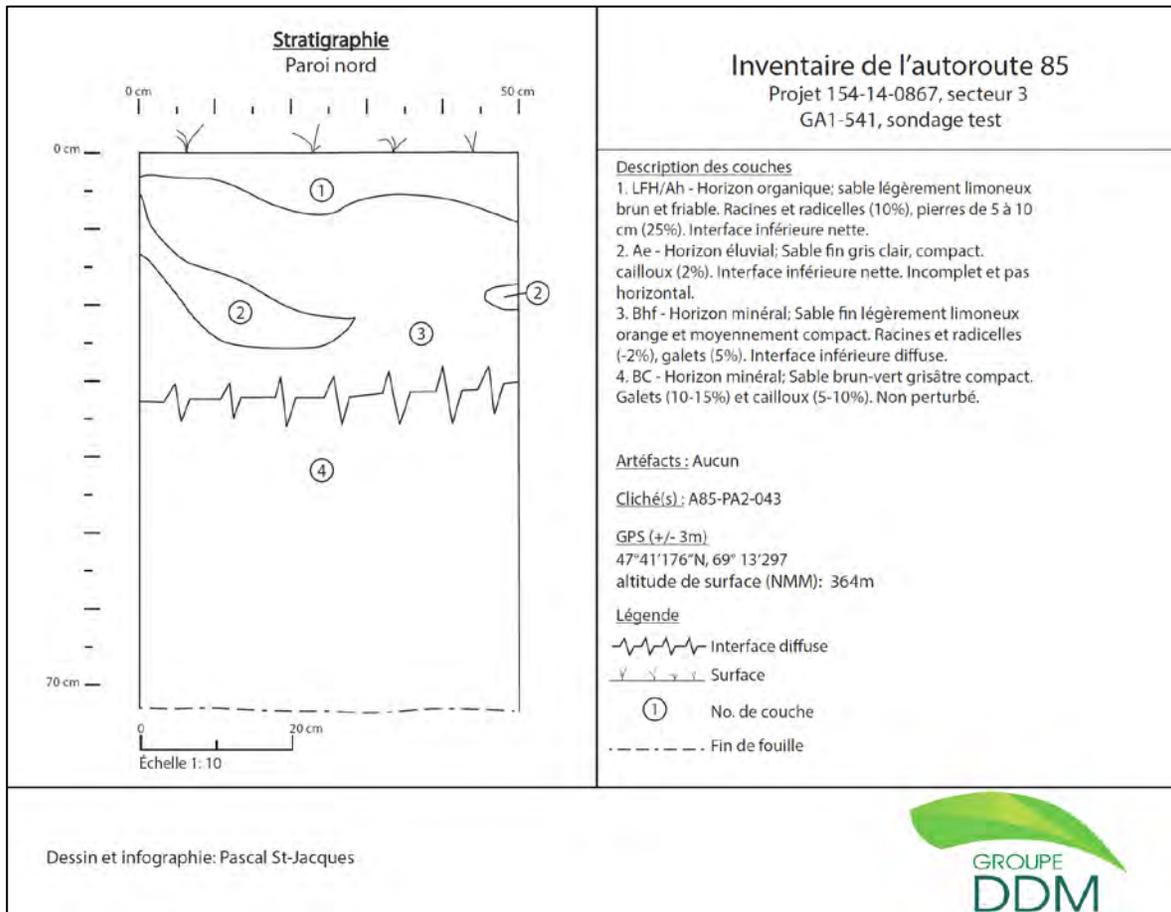


Figure 40 Stratigraphie de la paroi nord du sondage test, point de cheminement GA1-541, réalisé dans le secteur 3



Figure 41 Sondage, point de cheminement GA4-025, présentant un remblai posé sur un horizon B arasé (A85-DDM-PA4-007)



Figure 42 Sondage, point de cheminement GA6-024, où un remblai posé sur un horizon Ae arasé a été noté (A85-DDM-PA5-027)

Un sondage réalisé en dehors des zones à potentiel a permis la découverte de deux éclats potentiels : un premier lors du creusement initial et un deuxième lors de l'agrandissement du sondage dans la phase d'évaluation. Ce sondage positif (GA2-287) a été agrandi aux dimensions minimales exigées, soit de 50 cm sur 50 cm (figure 43). La découverte a été faite au pied d'un talus d'environ 15° à 20° de pente, près d'un milieu humide présentant un potentiel faible à première vue (figure 44). Sa position entre un pied de pente et un milieu humide laisse un doute sur le choix des lieux comme emplacement d'occupation. À la demande du ministère des Transports et en raison de l'ambiguïté de la découverte, seulement 4 sondages supplémentaires ont été réalisés à 3 m du sondage positif. Ces sondages supplémentaires se sont tous avérés négatifs, donc aucune recommandation particulière n'a été formulée. Les éclats en question, taillés dans des matières de mauvaise qualité, ne semblent pas avoir été utilisés. Ils ont peut-être été laissés en place lors d'un passage ponctuel, puisqu'aucune trace de structure (foyer, fosse, négatif de pieu) n'a été détectée, mais les dépositions accompagnant la découverte sont plutôt perturbées (figure 45). L'horizon Ae est présent en lambeaux dans les cinq sondages d'évaluation, et l'horizon B est également perturbé par endroit (figure 46). Si une occupation préhistorique se trouve à l'emplacement du sondage GA2-287, les perturbations récentes et historiques des sols et de la forêt ont possiblement détérioré son intégrité.

L'analyse de ces éclats potentiels, produits dans une matière première de qualité médiocre par le ministère des Transports, a permis d'exclure sans ambiguïté l'un d'entre eux, qui ne présentait aucune caractéristique d'un éclat : absence de talon, absence de stigmates particuliers. Le second présente un bulbe large et étendu et, en partie proximale, un talon, ce qui pourrait être un esquillement. Toutefois, ces caractéristiques peuvent s'être produites de manière tout à fait naturelle (MTQ, communication personnelle 2021). En raison du contexte stratigraphique perturbé de la découverte et en l'absence de toutes ressources archéologiques dans les sondages d'évaluation, ces éclats ne sont pas considérés comme étant d'origine anthropique représentative d'une occupation préhistorique.

Outre ces deux éléments potentiels, aucun bien archéologique n'a été mis au jour dans ce secteur. Les nombreuses perturbations observées et l'absence d'horizons intègres susceptibles de posséder des témoins d'une occupation humaine permettent de statuer que le potentiel archéologique est faible. Il en est de même pour les risques de faire face à une découverte fortuite. Donc, le ministère peut procéder aux travaux projetés sans expertise archéologique supplémentaire.

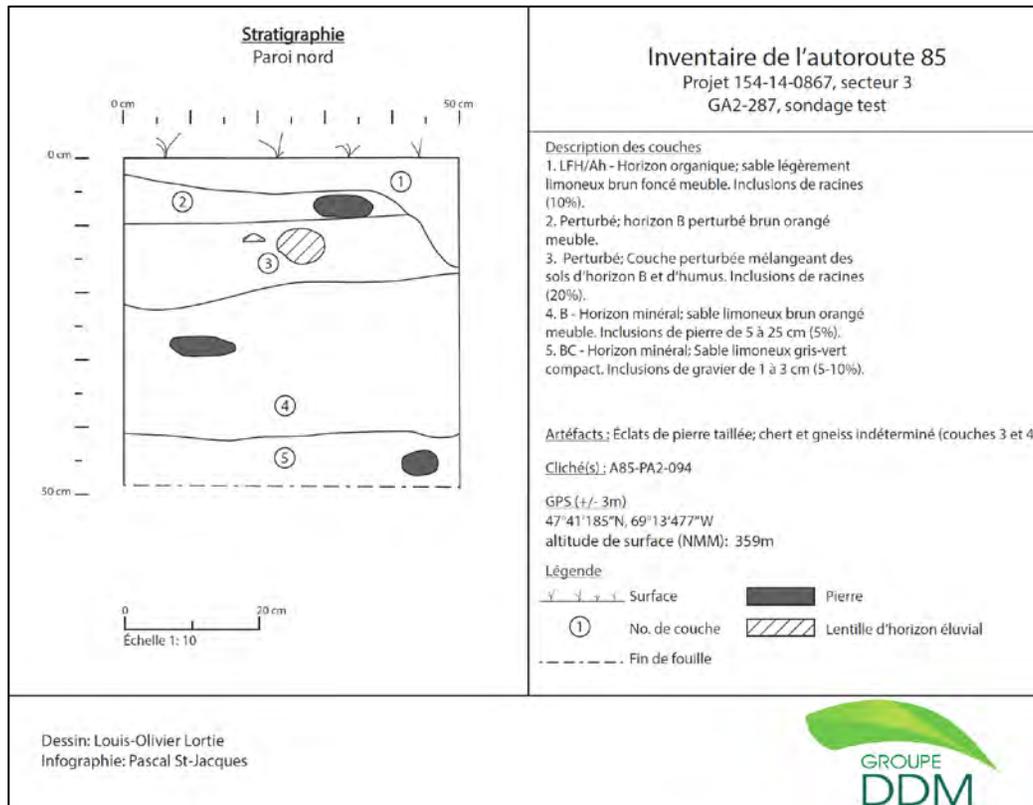


Figure 43 Stratigraphie de la paroi nord du sondage d'évaluation GA2-287 réalisé dans le secteur 3



Figure 44 Pente générale à l'emplacement du sondage positif, point de cheminement GA2-287 (A85-DDM-PA2-090)



Figure 45 Paroi nord du sondage positif, point de cheminement GA2-287 (A85-DDM-PA2-099)

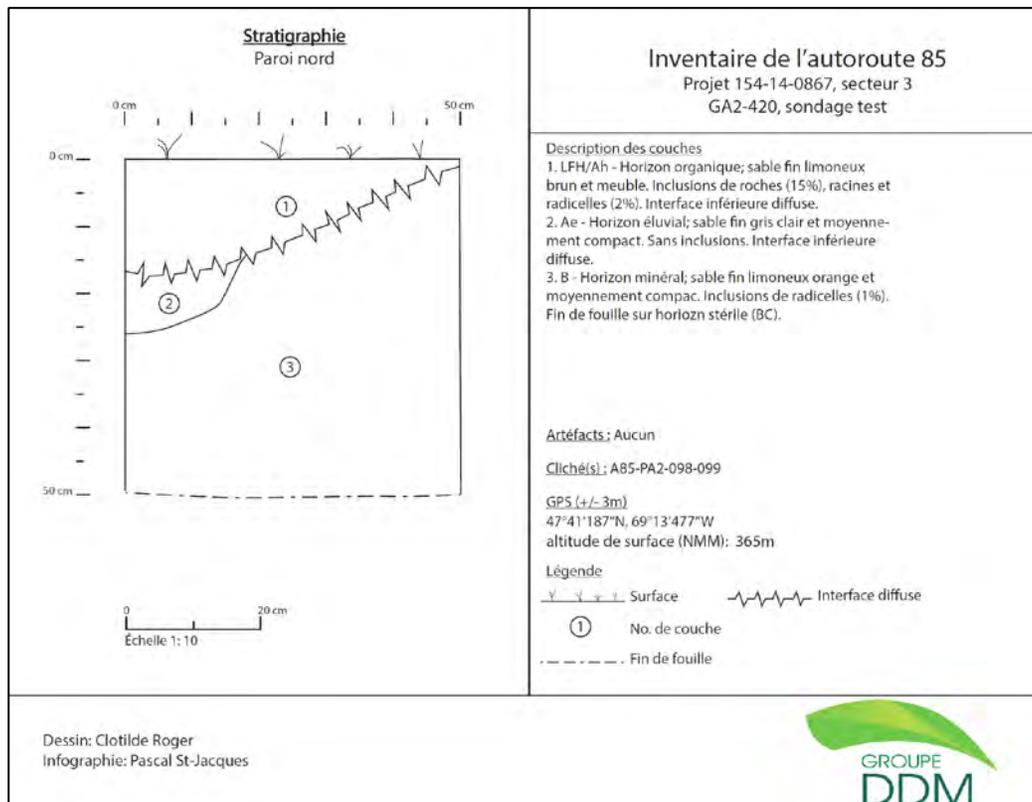


Figure 46 Paroi nord du sondage d'évaluation, point de cheminement GA2-420, réalisé dans le secteur 3



Figure 47 Photographie de l'un des éclats retrouvés dans le sondage positif GA2-287 (DDM_éclat face 2)

5.5 Secteur 4

Situé à la hauteur du chainage 66+800, le secteur 4 s'étend au sud de la route 185 sur une longueur d'environ 815 m. D'une largeur variant de 14 m à 135 m, il est traversé par le chemin de Couturier (cartes 2 et 6). Le secteur recoupe la portion sud de la zone à potentiel théorique complémentaire ZP-12A ainsi que la moitié nord de la ZP-12G, qui occupe en partie le sommet d'un vallon situé entre deux cours d'eau. Suivant le flanc ouest du vallon, le secteur 4 présente des pentes modérées à fortes. Cette topographie rend peu propice une occupation humaine durant tant la préhistoire que la période historique. L'élévation du secteur varie peu, entre 378 m et 391 m (NMM). Un total de six sondages a été fait dans ce secteur, dont un sondage test.

5.5.1 Résultats

Presque tout le secteur présente une pente continue. Les deux côtés du chemin de Couturier ont été déboisés récemment dans la moitié sud du secteur (figures 48 et 49). Des six sondages, quatre ont été réalisés dans la zone à potentiel théorique complémentaire ZP-12G (carte 6). Deux de ces sondages ont exposé un remblai de 30 cm à 35 cm. La photographie de la figure 49 a été prise dans les limites de la zone à potentiel ZP-12G. Un sondage test a été fait à cet endroit (GA1-756), puisqu'il présente un petit replat. Ce sondage présentait une séquence stratigraphique profondément perturbée (figure 50). Aucune trace des horizons Ae et B n'est visible, et l'horizon Ah n'a pu être associé à un sol en place (figure 51). Le sol est beaucoup plus limoneux que les humus rencontrés dans des secteurs moins perturbés. À seulement 15 cm de profondeur, ce sondage laisse voir un niveau qui pourrait correspondre à un horizon BC ou même un horizon C. En ce qui a trait à la ZP-12A, un seul sondage y a été creusé en raison de la mise au jour d'un remblai hétérogène de 35 cm d'épaisseur. L'inspection visuelle permet de croire que l'ensemble du secteur 4 est perturbé. Pour ces raisons, ce secteur présente un potentiel préhistorique et historique faible

à nul. Aucun bien archéologique n'a été mis au jour dans ce secteur. Ainsi, les travaux projetés peuvent y être réalisés sans expertise archéologique supplémentaire.



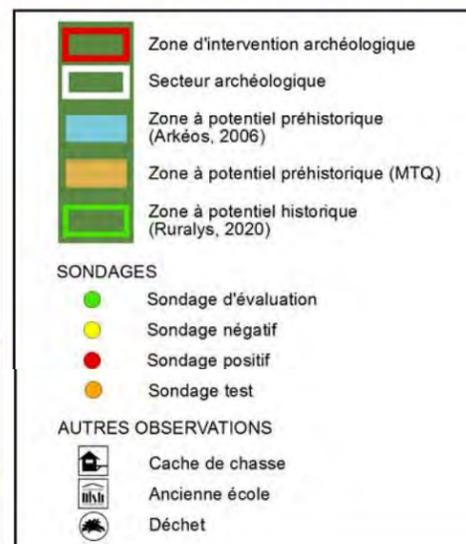
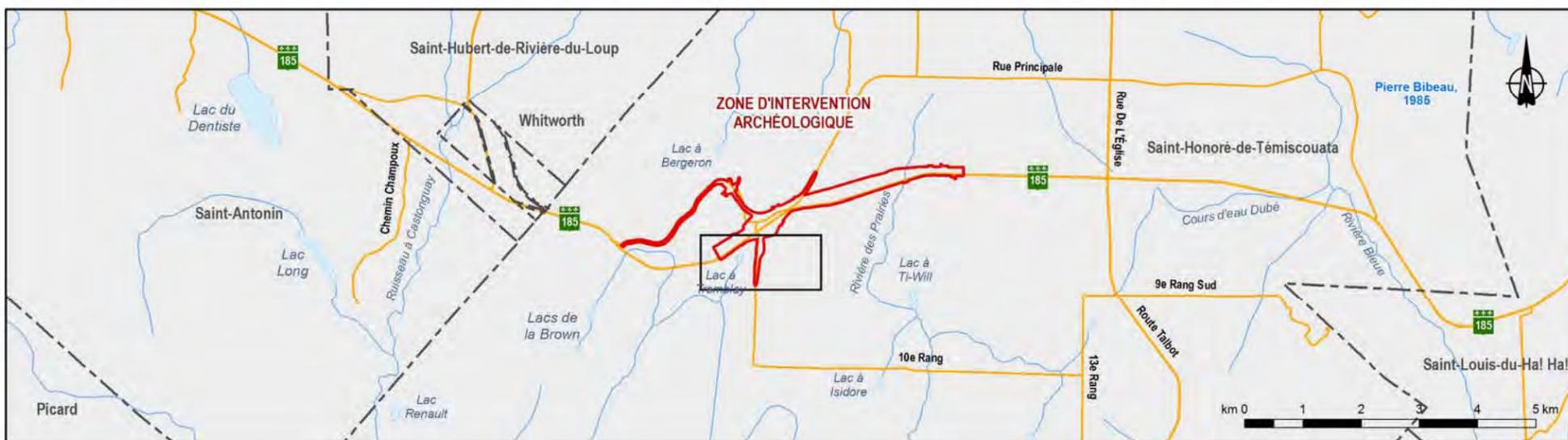
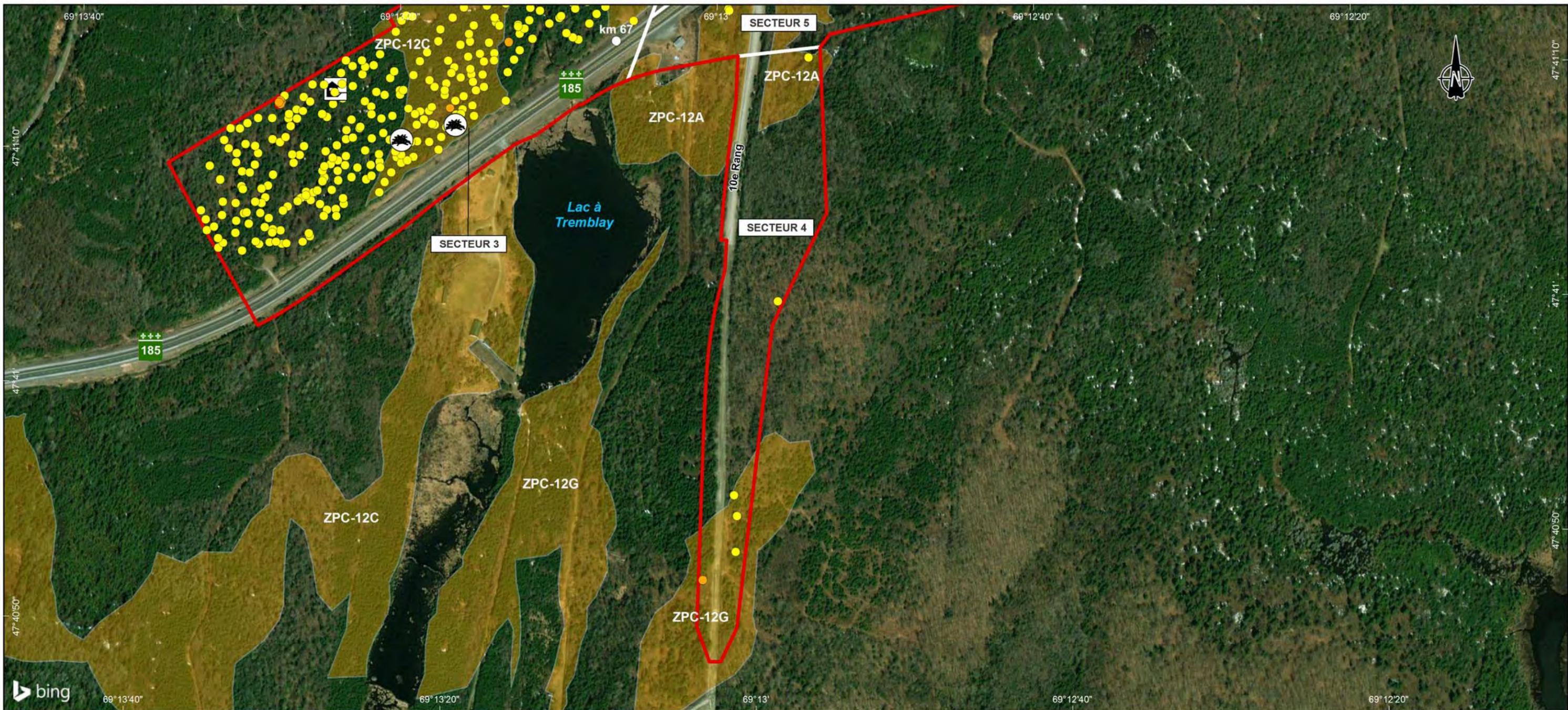
Figure 48 Vue vers le nord, portion à l'est du chemin de Couturier dans le secteur 4 (A85-DDM-PA1-107)



Figure 49 Vue vers le nord, portion à l'ouest du chemin de Couturier, près du sondage test GA1-756 dans le secteur 4 (A85-DDM-PA5-066)



Figure 50 Paroi nord du sondage test, point de cheminement GA1-756, réalisé dans le secteur 4 (A85-DDM-PA5-068)



Transports Québec

Travaux de construction de l'autoroute 85,
Saint-Honoré-de-Témiscouata, Phase III
Inventaires archéologiques 2020

Localisation des interventions archéologiques, projet 154-14-0867
Secteur 4

m 0 40 80 120 160 200 m

CARTE 6

Octobre 2020

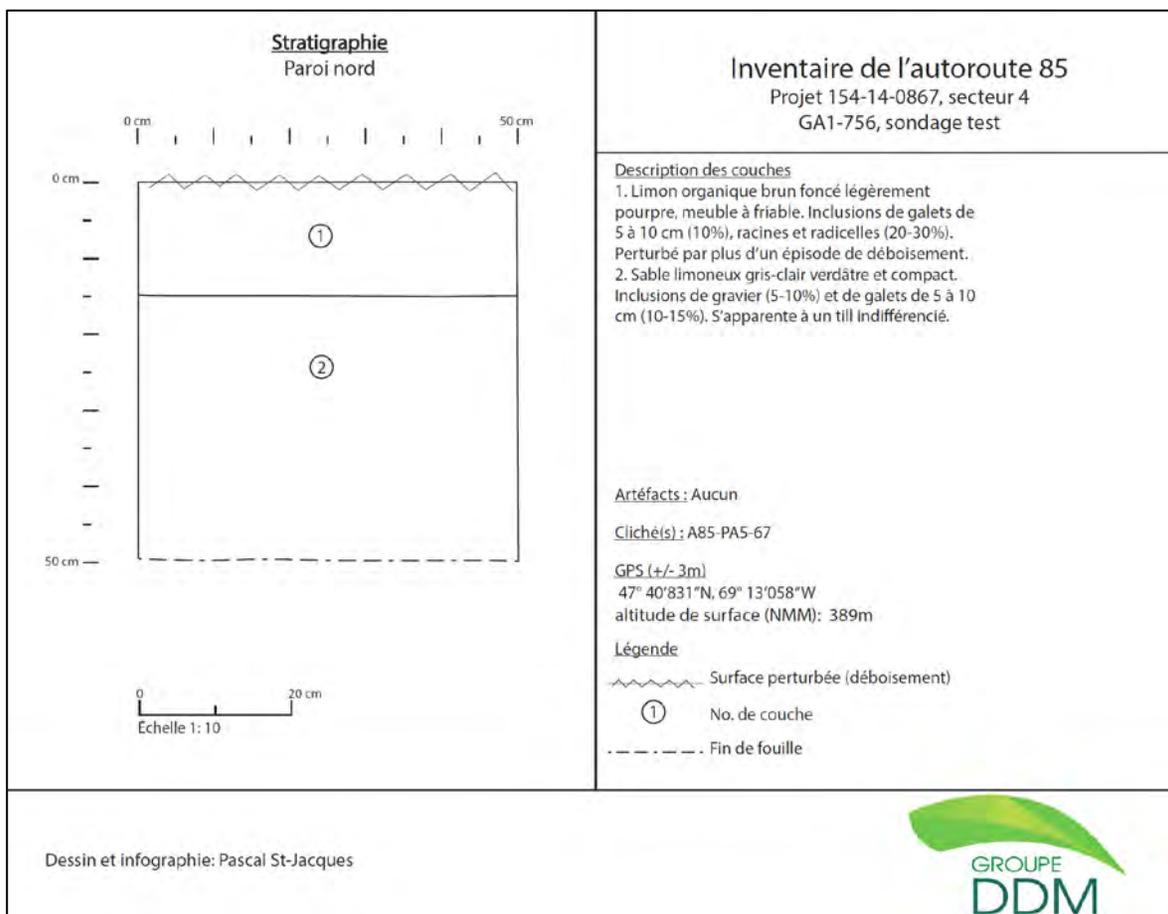


Figure 51 Stratigraphie de la paroi nord du sondage test, point de cheminement GA1-756, réalisé dans le secteur 4

5.6 Secteur 5

Le secteur 5 est le deuxième plus vaste des secteurs attribués au tronçon 5, mais aussi le plus affecté par les infrastructures routières actuelles. Il s'étire entre les chainages 66 et 66+800 et fait entre 50 m et 417 m de largeur. Il débute au nord-ouest, sous le secteur 2, descend vers le sud et s'élargit pour englober la rue Principale Ouest et la route 185. De là, il s'étend jusqu'à l'est et prend la direction de la rue Principale Ouest vers le nord-est (cartes 2 et 7). Une seule zone à potentiel préhistorique se trouve dans ce secteur. Il s'agit de la ZPC-12A (carte 7). En observant la carte sur fond LiDAR du MTQ (figure 52), cette zone à potentiel semble inclure chaque endroit où un certain replat est visible dans la région immédiate de l'ancien hameau Couturier. Un total de 28 sondages manuels a été réalisé dans ce secteur, dont 2 sondages tests. Des sondages ont été réalisés à l'intérieur et à l'extérieur des zones à potentiel identifiées.

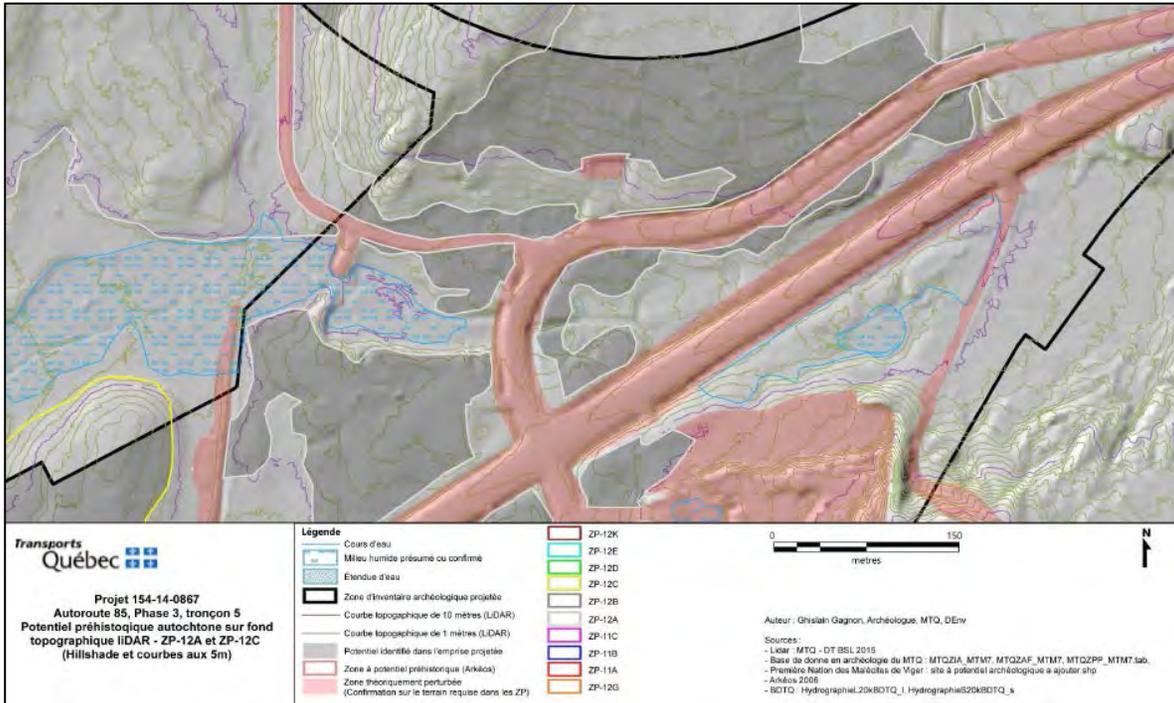
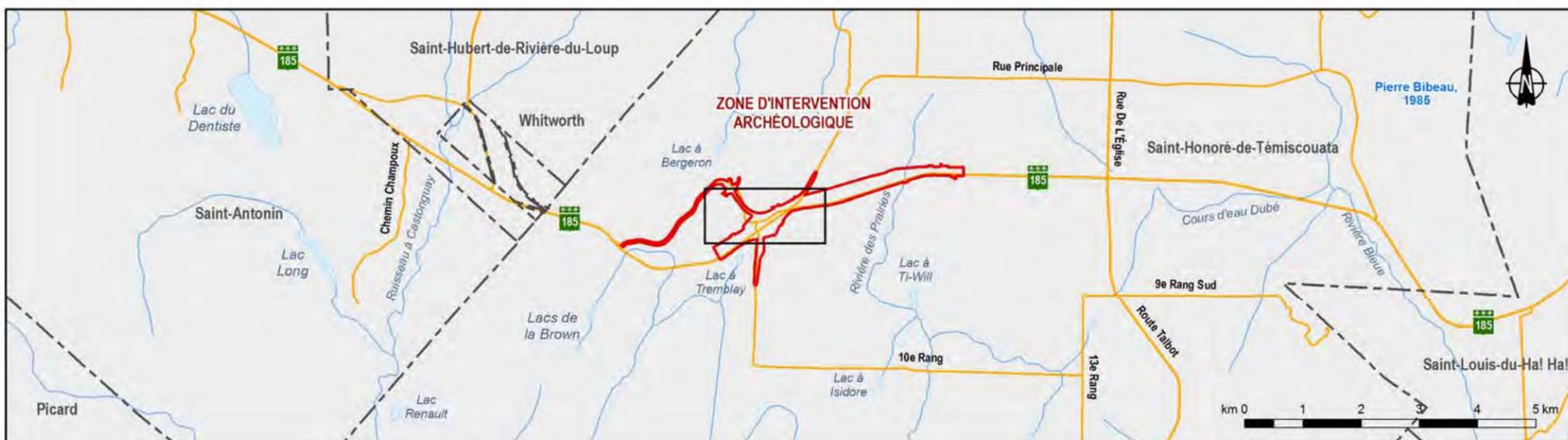
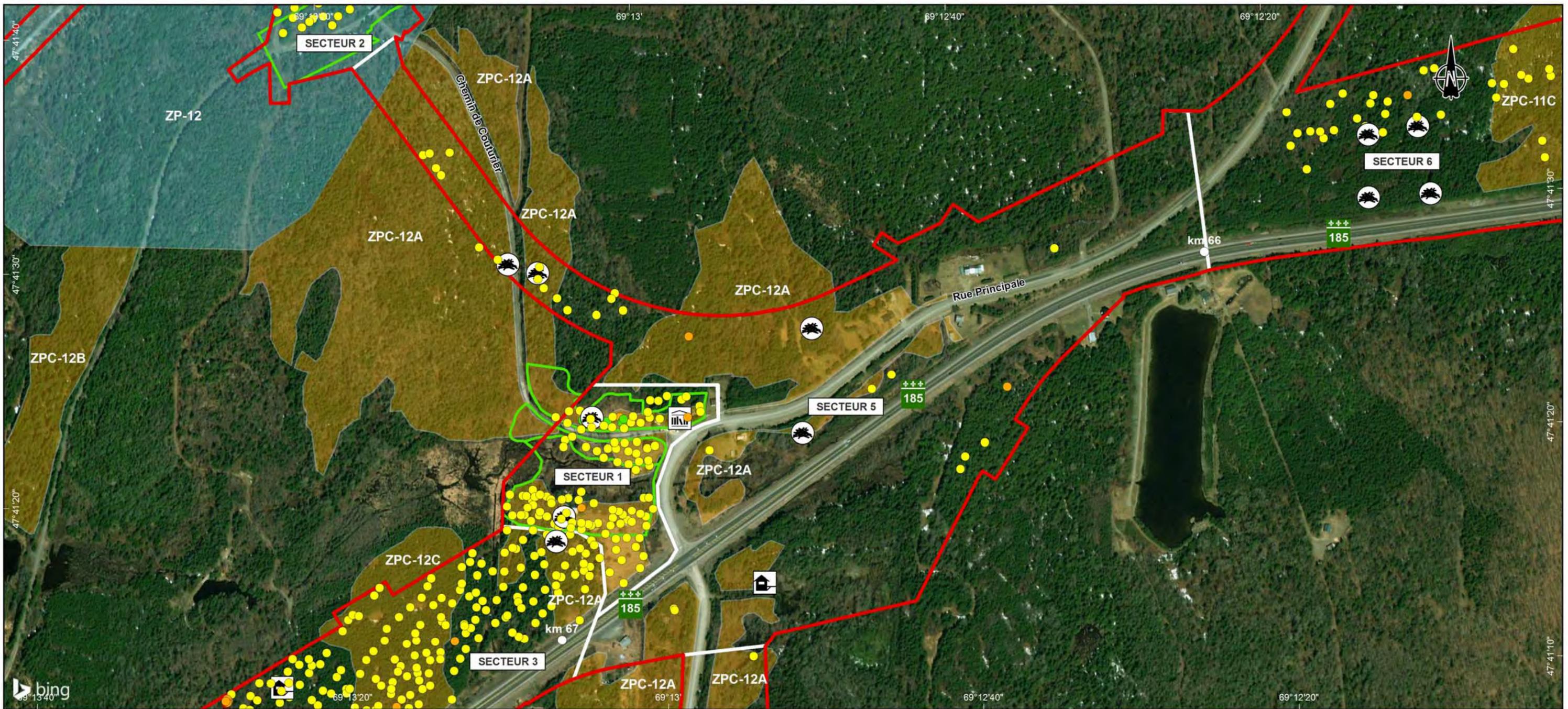


Figure 52 Carte LiDAR montrant une partie du secteur 5, les zones jugées perturbées (rose) et la zone à potentiel complémentaire ZPC-12A (Direction de l'environnement du ministère des Transports du Québec, 2020)



	Zone d'intervention archéologique
	Secteur archéologique
	Zone à potentiel préhistorique (Arkéos, 2006)
	Zone à potentiel préhistorique (MTQ)
	Zone à potentiel historique (Ruralys, 2020)
SONDAGES	
	Sondage d'évaluation
	Sondage négatif
	Sondage positif
	Sondage test
AUTRES OBSERVATIONS	
	Cache de chasse
	Ancienne école
	Déchet

Transports Québec

Travaux de construction de l'autoroute 85,
Saint-Honoré-de-Témiscouata, Phase III
Inventaires archéologiques 2020

**Localisation des interventions archéologiques, projet 154-14-0867
Secteur 5**

m 0 40 80 120 160 200 m **CARTE 7**

Octobre 2020

5.6.1 Résultats

Le secteur 5 présente une topographie vallonnée, avec des pentes modérées à fortes, empêchant par endroits la réalisation de sondages. L'élévation du secteur varie entre 342 m et 392 m (NMM). Le profil du secteur a grandement été affecté par la construction de la route 185, plus spécifiquement, la bande tampon entre la route 185 et la rue Principale Ouest. Dans le bras nord-ouest de la zone, le secteur est traversé par le lit d'un ancien cours d'eau (figure 53) situé dans un creux de vallon. Ses flancs de chaque côté remontent en pentes fortes. Il consiste en un long étendu de grosses pierres sur lesquelles peu ou pas de sédiment s'accumule. Le chemin de Couturier semble avoir en partie suivi le cours de cette ancienne rivière, jusqu'au hameau. Il est possible que cet ancien cours d'eau ait autrefois été le prolongement de la rivière du Grand Tracel. Tout juste au sud de la zone d'intervention se trouve le lac à Tremblay. De là, un ruisseau canalisé s'écoule vers le nord, jusqu'à l'étang qui se trouve à l'emplacement de l'ancien hameau. La rivière du Grand Tracel se serait écoulée de cet endroit jusqu'au lac à Bergeron, pour ensuite se jeter dans le lac de la Grande Fourche, plus au nord.



Figure 53 Lit d'une ancienne rivière, point de cheminement GA1-762 (A85-DDM-PA5-090)

Les sols dans le secteur étaient plutôt perturbés. En effet, sous l'humus se trouvait une couche hétérogène de plus de 25 cm contenant un mélange de sols d'horizons Ae et B (figure 54). Un peu plus à l'est, où se trouve la zone à potentiel préhistorique théorique complémentaire ZPC-12A, un sondage test (GA5-304) a été fait ; il présentait une stratigraphie très perturbée (figure 55). Sous un mince horizon organique, un sol limoneux très pierreux est visible et la montée de la nappe phréatique se produit à faible profondeur (figure 56). De plus, toute cette portion se trouve dans une plantation de sapins, laissant paraître une fois de plus l'état de perturbation des sols sous les plantations monospécifiques des environs.



Figure 54 Paroi nord du sondage GA2-490 (A85-DDM-PA2-145)

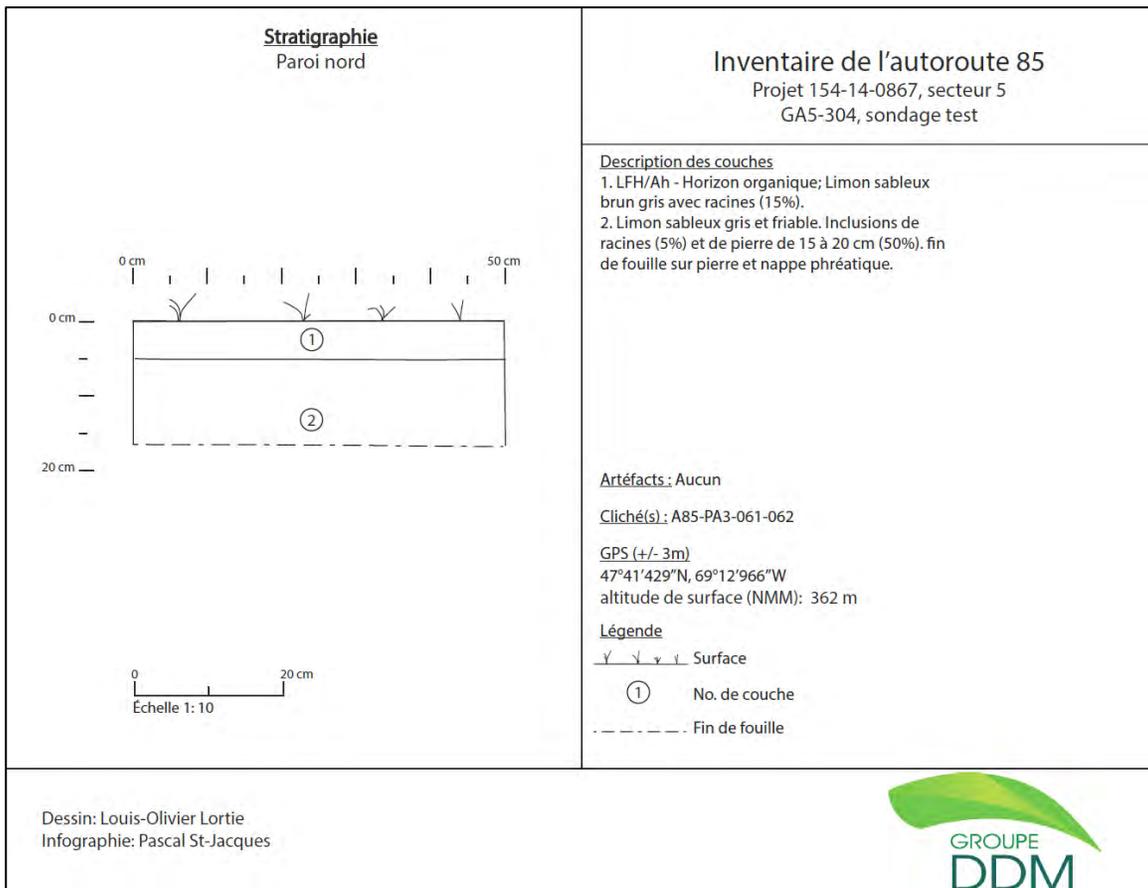


Figure 55 Stratigraphie de la paroi nord du sondage test, point de cheminement GA5-304, réalisé dans le secteur 5



Figure 56 Vue en plan du sondage test, point de cheminement GA5-304, réalisé dans le secteur 5 (A85-DDM-PA3-061)

Des perturbations importantes sont aussi présentes entre la route 185 et la rue Principale Ouest. Cette dernière tourne vers l'est et suit pendant 700 m la route 185, laissant une bande de terre d'une largeur variant de 115 m à 20 m. Cette section du secteur 5 est grandement perturbée, principalement en raison de la route 185. On y trouve une importante pente nord-sud ayant jusqu'à 4 m de dénivelé (figure 57). Les trois sondages réalisés à cet endroit ont mis au jour un remblai de gravier. Il semble que l'aménagement de la route 185 ait grandement perturbé cette portion du secteur 5. L'inspection visuelle et les sondages réalisés confirment que le potentiel historique, et surtout préhistorique, de cette bande de terre entre la rue Principale Ouest et la route 185 est nul.



Figure 57 Portion en pente forte du secteur 5 entre la rue Principale Ouest et la route 185 (A85-DDM-PA2-157)

La portion du secteur 5 au sud de la route 185 présente une situation similaire. On y trouve la suite de la zone à potentiel préhistorique théorique complémentaire ZP-12A. À l'ouest du chemin de Couturier, les sondages ont exposé un sol organique noir de 50 cm d'épaisseur, suggérant la présence d'un ancien milieu humide. La portion de la ZP-12A se trouvant à l'est du chemin de Couturier comprend l'emprise de la route 185 ainsi que la bande de forêt de plantation qui borde chaque côté de la route. De plus, on n'y trouve aucune caractéristique suggérant que l'environnement soit propice à une occupation préhistorique. Seule une inspection visuelle a été conduite à cet endroit en raison des facteurs de perturbation. Seule une cache de chasse rudimentaire a été identifiée à cet endroit (figure 58). Plus à l'est, le secteur présente une forte pente du sud vers le nord avec d'importantes perturbations anthropiques.



Figure 58 Cache de chasse faite de troncs et de polythène (A85-DDM-PA2-161)

Toujours au sud de la route 185, un chemin privé monte le vallon vers le sud depuis la route 185. Cette portion du secteur 5 avait récemment été déboisée lors de l'intervention actuelle (figure 59). En plus d'un déboisement, il semble y avoir eu un terrassement extensif des lieux (figure 60). Aucun potentiel archéologique n'a été noté pour cet endroit. À l'est de ce chemin privé, une portion de forêt a été épargnée. Présentant une topographie assez horizontale, cette forêt de thuyas matures correspondait en fait à un milieu humide insondable (figure 61). À l'extrémité est de cette forêt en milieu humide, un sondage test (GA2-530) a été effectué (figure 62). Ce dernier confirme la présence d'un milieu humide par une succession de 60 cm de limons organiques posés sur un limon argileux (figure 63). Une habitation construite sur une terrasse de remblai et récemment démolie se trouvait à la jonction entre la limite est

du secteur 5 et la route 185. Cette habitation a été identifiée par Ruralys sur un plan de 1970 (Ruralys, 2020:37). L'inspection visuelle des lieux n'a pas permis d'identifier de vestiges historiques. Aucun bien archéologique n'a été mis au jour dans ce secteur.



Figure 59 Zone récemment déboisée au sud de la route 185, vue nord (A85-DDM-PA2-163)



Figure 60 Zone déboisée au sud de la route 185, vue sud (A85-DDM-PA2-164)



Figure 63 Paroi sud du sondage test, point de cheminement GA2-530, réalisé dans le secteur 5 (A85-DDM-PA2-177)

5.7 Secteur 6

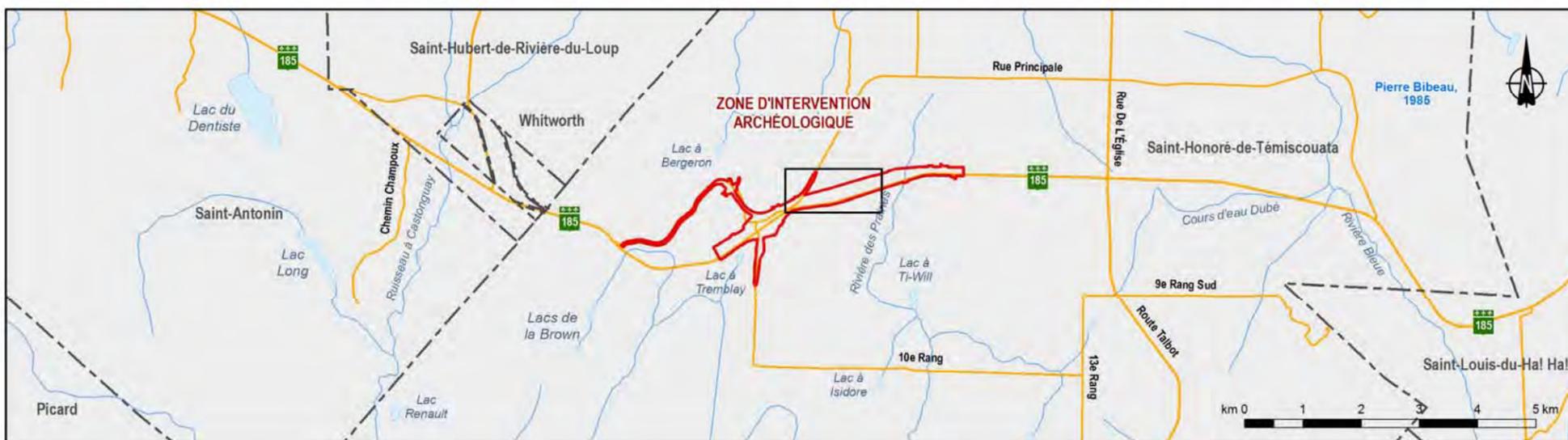
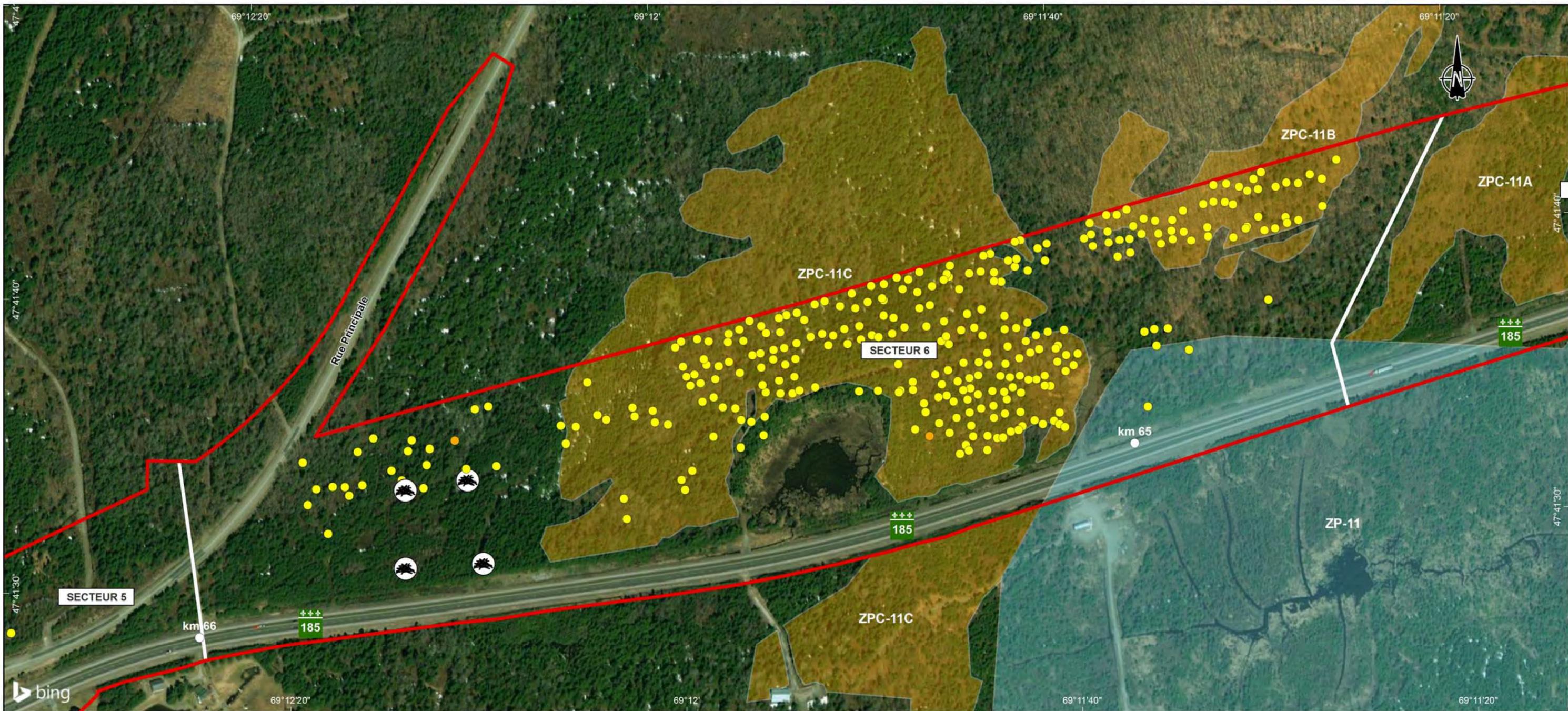
Le secteur 6 correspond à toute l'aire entre la portion de la rue Principale Ouest qui se dirige vers le nord-est et la limite ouest de la zone à potentiel préhistorique théorique complémentaire ZP-11A. D'une largeur variant de 200 m à 265 m, le secteur s'étend entre les chainages 66 et 64+400. Il est occupé par trois zones à potentiel préhistorique théoriques : la zone à potentiel ZP-11, définie en 2006 dans l'étude de potentiel par Arkéos, et les zones à potentiel complémentaires ZP-11B et ZP-11C, définies ultérieurement par le MTQ (carte 8). Le centre du secteur est occupé par un marais qui s'écoule vers le sud par un cours d'eau qui traverse la route 185 pour aller rejoindre la rivière des Prairies au sud-est. La moitié ouest du secteur est peu accidentée, alors que l'autre moitié est située sur la pointe sud d'un vallon. Ce vallon représente le point le plus élevé de la zone d'intervention, à 437 m (NMM), alors que son point le plus bas s'inscrit à 345 m (NMM). Un total de 304 sondages manuels a été réalisé dans ce secteur, dont 2 sondages tests.

5.7.1 Résultats

D'abord, l'étang au centre du milieu humide dans la zone à potentiel préhistorique théorique complémentaire ZP-11C fait actuellement environ 454 m². Des traces d'un milieu humide, un horizon organique de plus de 25 cm d'épaisseur ou un sédiment sableux gris clair ont été trouvés à 240 m de distance vers le nord-est de l'actuel étang (sondage GA5-112 ; figure 64). Ces sols ont été rencontrés à plusieurs endroits, notamment dans le sondage test GA2-428 (figures 65 et 66). Il a été estimé que l'ancien milieu humide, ou même un ancien lac, mesurait au minimum 1 km². Malgré cela, des podzols relativement intacts ont été mis au jour à proximité du présent milieu humide (figures 67 et 68).



Figure 64 Paroi sud du sondage GA5-112 (A85-DDM-PA7-035)



	Zone d'intervention archéologique
	Secteur archéologique
	Zone à potentiel préhistorique (Arkéos, 2006)
	Zone à potentiel préhistorique (MTQ)
	Zone à potentiel historique (Ruralys, 2020)
SONDAGES	
	Sondage d'évaluation
	Sondage négatif
	Sondage positif
	Sondage test
AUTRES OBSERVATIONS	
	Cache de chasse
	Ancienne école
	Déchet

Transports Québec

Travaux de construction de l'autoroute 85,
Saint-Honoré-de-Témiscouata, Phase III
Inventaires archéologiques 2020

**Localisation des interventions archéologiques, projet 154-14-0867
Secteur 6**

m 0 20 40 60 80 100 m

CARTE 8

Octobre 2020



Figure 65 Paroi est du sondage test, point de cheminement GA2-428, réalisé dans le secteur 6 (A85-DDM-PA2-104)

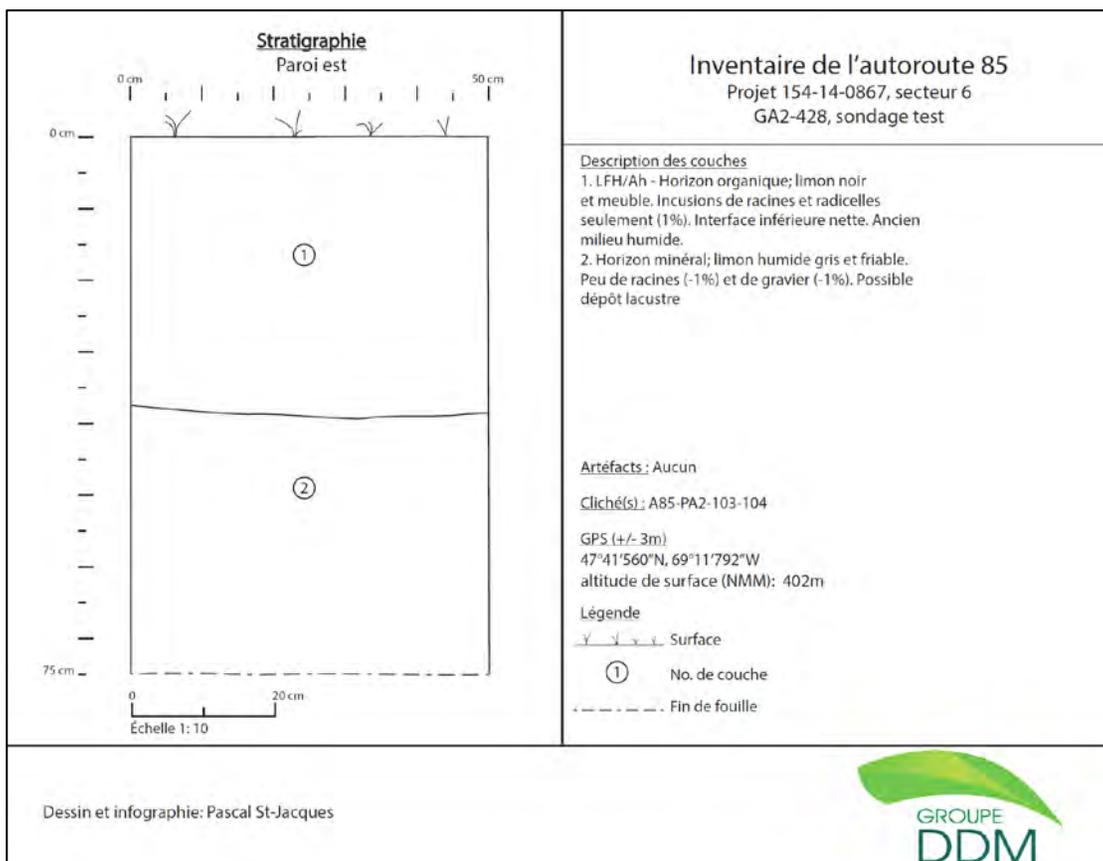


Figure 66 Paroi est du sondage test, point de cheminement GA2-428, réalisé dans le secteur 6



Figure 67 Paroi nord du sondage GA2-341 (A85-DDM-PA2-066)



Figure 68 Paroi est du sondage GA1-633 (A85-DDM-PA6-057)

Plus à l'est, il s'agit de la zone à potentiel préhistorique théorique complémentaire ZP-11B. Elle comprend la partie du sommet d'un vallon qui se trouve dans la zone d'intervention. À cet endroit, le roc apparaît à 35 cm de profondeur (figure 69). Autrement, un podzol mince, mais en bon état, couvre la majeure partie de la zone à potentiel (figure 70). La limite est de la ZP-11B, toujours sur le vallon, est marquée par un sol caractéristique d'un ancien milieu humide (figure 71).



Figure 69 Paroi est du sondage GA1-706 (A85-DDM-PA5-053)



Figure 70 Paroi nord du sondage GA2-441 (A85-DDM-PA2-107)



Figure 71 Paroi est du sondage GA5-249 (A85-DDM-PA4-018)

Seule une petite portion de la zone à potentiel préhistorique théorique ZP-11 se trouve dans le secteur 6. Le territoire qu'elle couvre présente une pente forte vers le sud. Une inspection visuelle a été menée, mais seulement trois sondages y ont été réalisés. Près de la route 185, la même plantation monospécifique avec les amas successifs de déblais est visible (figure 72).



Figure 72 Vue sud-est de la bande de plantation de conifères en bordure de la route 185 (A85-DDM-PA2-121)

En dehors des zones à potentiel théorique, l'inspection visuelle du secteur n'a révélé que quelques débris épars. Parmi ceux-ci, une voiture abandonnée est digne de mention (figure 73). Il s'agit d'une Chevrolet Bel Air 1958. Également, trois poteaux électriques ont été découverts (GA2-523, 524 et 525), sciés au ras du sol (figure 74). La portion du secteur 6 à l'est de la zone à potentiel ZP-11C correspond presque entièrement à une plantation de conifères (figure 75). Un sondage test (GA1-748) dans ce secteur a exposé un épais horizon organique posé sur un dépôt d'ancien milieu humide (figures 76 et 77). Aucun bien archéologique n'a été mis au jour dans ce secteur.



Figure 73 Carcasse de voiture (Chevrolet Bel Air 1958) sur le chemin des sondages géotechniques (A85-DDM-PA5-057)



Figure 74 Vue en plan de la base d'un poteau électrique scié au ras du sol, point GPS GA2-523 (A85-DDM-PA2-173)



Figure 75 Chemin déboisé pour les sondages géotechniques dans une plantation monospécifique (A85-DDM-PA1-238)



Figure 76 Paroi nord du sondage test GA1-748 (A85-DDM-PA2-171)

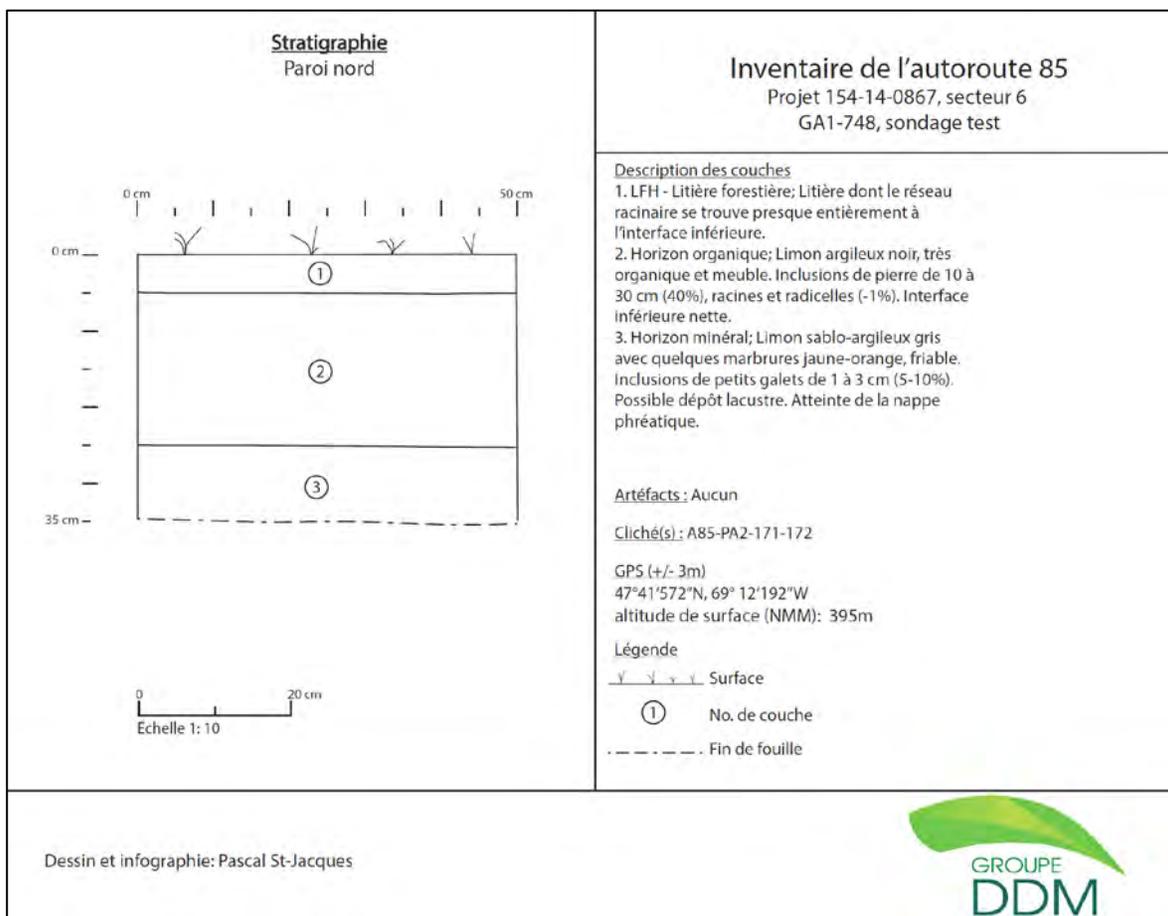
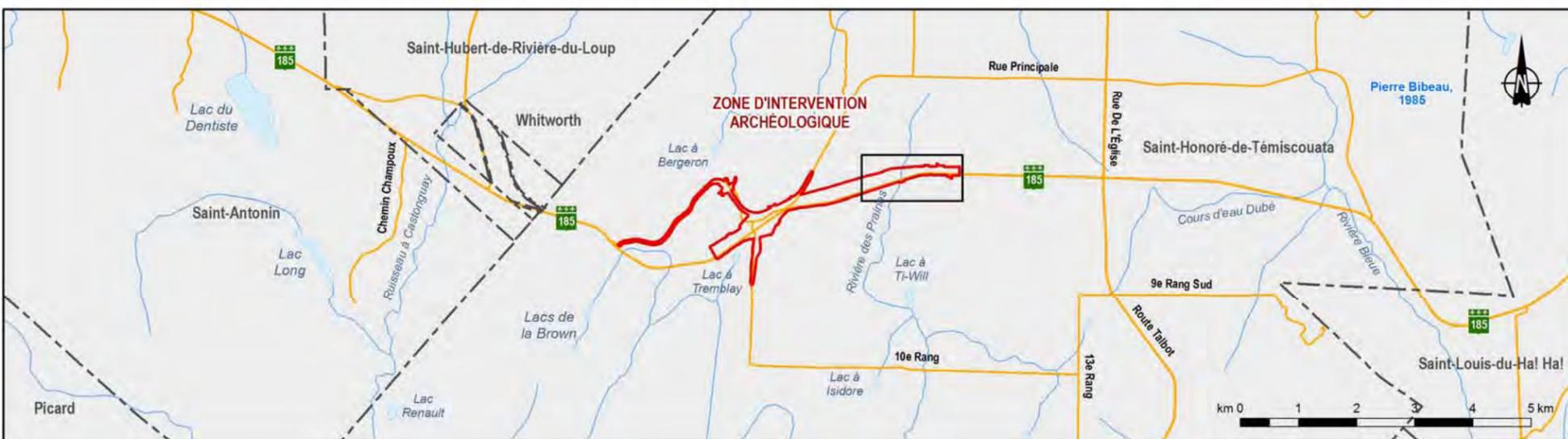
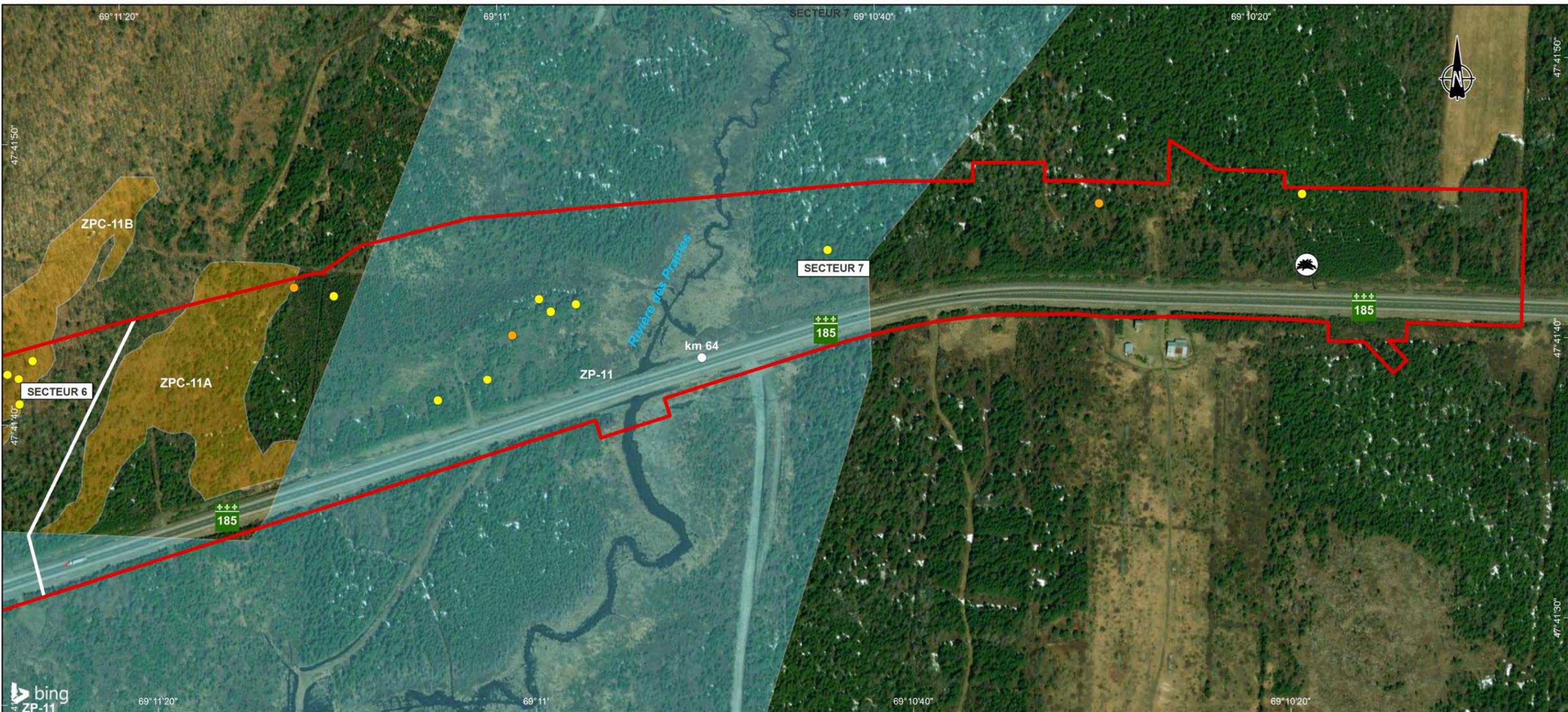


Figure 77 Paroi nord du sondage test, point de cheminement GA1-748, réalisé dans le secteur 6

5.8 Secteur 7

Le secteur 7 occupe toute la portion est de la zone d'intervention, depuis la zone à potentiel préhistorique théorique complémentaire ZP-11A. D'une largeur variant de 145 m à 250 m, le secteur s'étend entre les chainages 64+400 et 63. Deux zones à potentiel préhistorique théoriques sont traversées par ce secteur : ZP-11A et ZP-11 (carte 9). Un total de 11 sondages a été réalisé dans le secteur 7, dont 3 sondages tests.

Avec une altitude variant de 378 m à 416 m (NMM), le secteur 7 présente pourtant le profil topographique le moins accidenté de toute la zone d'intervention. Son point le plus élevé se trouve complètement à l'est. De là, le terrain suit une pente constante jusqu'au point le plus bas, au niveau de la rivière des Prairies. La rivière à méandres parcourt une plaine inondable qui fait environ 480 m de largeur dans l'emprise de la zone d'intervention, créant par le fait même un marais d'une largeur de 100 m à 180 m. À l'ouest de la rivière des Prairies, le terrain remonte graduellement jusqu'au pied du vallon, où le pendage augmente nettement.



	Zone d'intervention archéologique
	Secteur archéologique
	Zone à potentiel préhistorique (Arkéos, 2006)
	Zone à potentiel préhistorique (MTQ)
	Zone à potentiel historique (Ruralys, 2020)
SONDAGES	
	Sondage d'évaluation
	Sondage négatif
	Sondage positif
	Sondage test
AUTRES OBSERVATIONS	
	Cache de chasse
	Ancienne école
	Déchet

Transports Québec

Travaux de construction de l'autoroute 85, Saint-Honoré-de-Témiscouata, Phase III
Inventaires archéologiques 2020

Localisation des interventions archéologiques, projet 154-14-0867
Secteur 7

m 0 20 40 60 80 100 m

CARTE 9

Octobre 2020

5.8.1 Résultats

D'abord, la portion du secteur 7 à l'est de la rivière a fait l'objet d'une inspection visuelle complète et de trois sondages. Dans ce secteur, la même bande de plantation en bordure de l'emprise de la route est présente, mais à cet endroit elle fait environ 40 m de largeur dans l'axe nord. Le reste du secteur est couvert d'une forêt mixte qui semble s'être régénérée naturellement. Le terrain est très accidenté, avec beaucoup d'arbres tombés et de souches sciées, indiquant qu'il y a eu de l'activité forestière dans les dernières décennies. Le sous-bois est très dense et accidenté, rendant même difficiles les déplacements. À cela s'ajoute la présence du marais de la rivière des Prairies. Il a une influence bien plus large que le laissent voir les photographies aériennes. En effet, 85 m à l'est de la limite actuelle du marais, le sol montre des signes de saturation d'eau, d'herbes hautes et de sols spongieux. À 150 m du marais, un sondage a exposé un horizon organique noir de 60 cm d'épaisseur, signalant ainsi que le marais était bien plus étendu par le passé. Le sondage test GA3-103, 390 m à l'est du marais, a mis au jour des dépôts fluviolacustres à seulement 20 cm de profondeur. Ainsi, toute la portion de la zone à potentiel préhistorique théorique ZP-11 se trouve sur un ancien milieu humide. Elle n'a pas été sondée davantage, mais a toutefois fait l'objet d'une inspection visuelle complète.

À l'est de la rivière des Prairies, la majeure partie de la zone à potentiel préhistorique théorique ZP-11 se trouve également en milieu humide (figure 78). À cet endroit, elle est occupée par une plantation de sapins assez dense pour empêcher la circulation (figure 79). Le sondage test GA2-476 a été fait à proximité, dans la zone à potentiel préhistorique théorique complémentaire ZP-11A. Il a exposé un dépôt de milieu humide à seulement 15 cm de profondeur, confirmant ainsi que le marais de la rivière des Prairies était autrefois bien plus étendu (figures 80 et 81).



Figure 78 Milieu humide dans la zone à potentiel préhistorique théorique complémentaire ZP-11 (A85-DDM-PA2-133)



Figure 81 Paroi nord du sondage test, point de cheminement GA2-476 (A85-DDM-PA2-128)

Comme pour la rive est de la rivière, la rive gauche présente la même bande de plantation qui borde l'emprise de la route 185. Elle est bien visible sur les photos aériennes. La succession d'amas de déblai est également bien discernable (carte 9). Cette bande perturbée n'a fait l'objet que d'une inspection visuelle, bien qu'elle soit située dans la zone à potentiel préhistorique théorique ZP-11. En effet, il semble que les zones à potentiel définies par Arkéos en 2006 ne soient pas assez précises pour réellement déterminer le potentiel archéologique d'un secteur. L'échelle 1/50 000 utilisée est trop grande pour bien cerner les particularités du terrain. C'est effectivement le cas pour la rivière des Prairies, bien qu'il s'agisse d'un cours d'eau qui a potentiellement servi de voie navigable, et donc qui a pu voir s'établir sur ses berges des occupations préhistoriques. Toutefois, il semble que la zone estimée de la ZP-11 corresponde plutôt à la plaine inondable de la rivière, qui paraît avoir été occupée par un marais depuis longtemps déjà. On peut donc dire que le potentiel archéologique de la zone à potentiel ZP-11, à l'intérieur de la zone d'intervention, est faible. Aucun bien archéologique n'a été mis au jour dans ce secteur. Les travaux de construction de l'autoroute 85 peuvent donc être réalisés sans expertise archéologique supplémentaire.

5.9 Secteur 8

Le secteur 8 occupe le tracé du chemin de Couturier, depuis la jonction avec la piste cyclable à l'ouest, jusqu'au secteur 2 au nord. D'une largeur variant de 40 m à 75 m, le secteur a une longueur de 2,3 km dans un axe général sud-ouest/nord-est (carte 10). Le tracé du chemin de Couturier longe le pied de pente

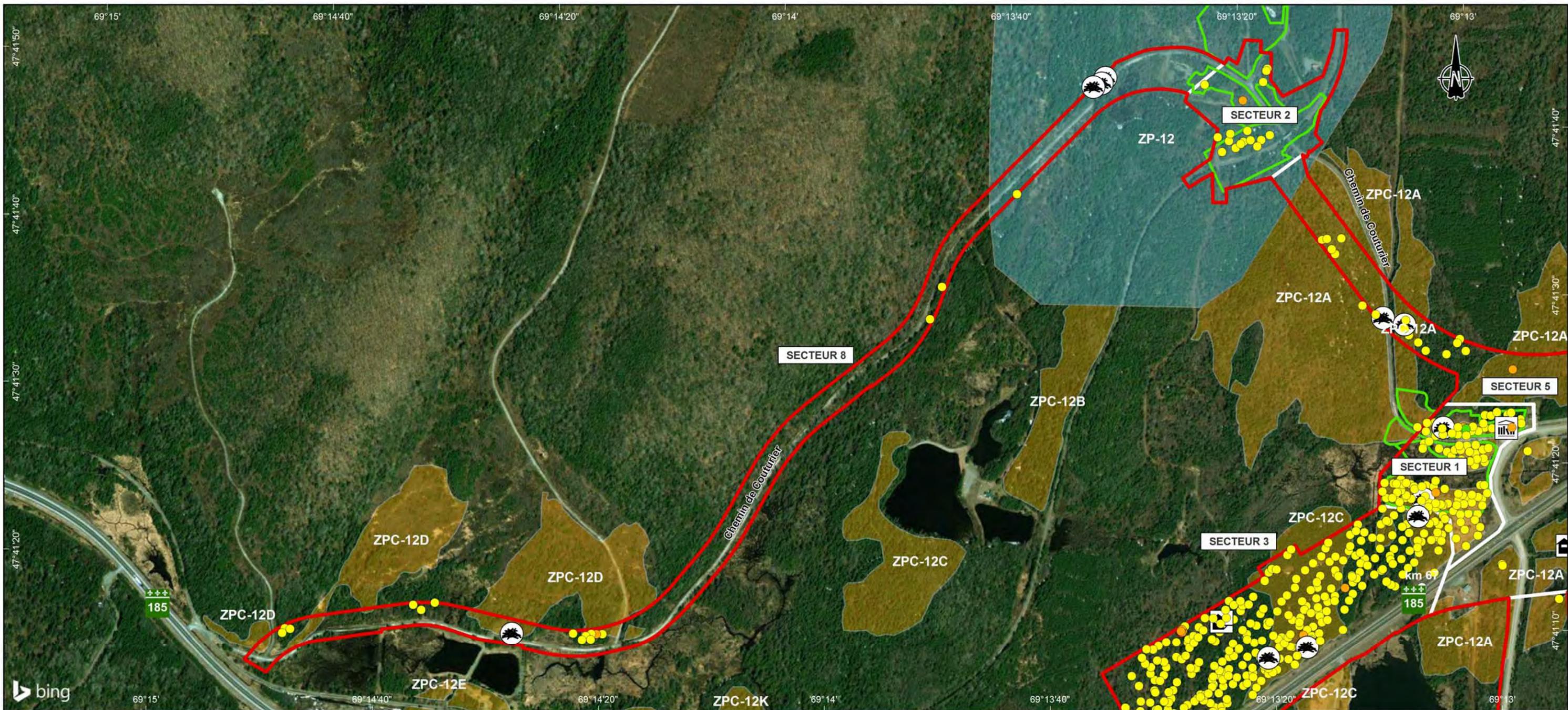
d'un vallon situé tout juste au nord-ouest de celui-ci. Au sud-ouest, le chemin est bordé en grande partie par un vaste milieu humide. Le secteur passe en partie sur la zone à potentiel préhistorique théorique complémentaire ZP-12D. À cinq endroits, il recoupe les limites sud de cette zone à potentiel. Un total de 16 sondages a été réalisé dans le secteur 8, dont un sondage test.

5.9.1 Résultats

D'abord, deux sites de dépotoir ont été identifiés. Le premier, au nord de la zone, du côté ouest du chemin de Couturier, est très vaste. Situé dans une zone bouleversée par de la machinerie, il fait au moins 40 m de longueur (figure 82). Des déchets de toutes sortes jonchent le sol, parfois à demi enterrés (figure 83). Le deuxième site de dépotoir est significativement plus petit. Situé derrière la propriété privée qui se trouve tout juste au sud-ouest du secteur 8, il pourrait s'agir d'un dépotoir domestique comme le suggèrent les objets, notamment des bouteilles et des conserves (figures 84 et 85).



Figure 82 Vue vers le sud-ouest d'un site de dépotoir mécaniquement bouleversé (A85-DDM-PA2-196)



<p>Travaux de construction de l'autoroute 85, Saint-Honoré-de-Témiscouata, Phase III Inventaires archéologiques 2020</p>	
<p>Localisation des interventions archéologiques, projet 154-14-0867 Secteur 8</p>	
<p>m 0 50 100 150 200 250 m CARTE 10</p>	
<p>Octobre 2020 </p>	

	Zone d'intervention archéologique
	Secteur archéologique
	Zone à potentiel préhistorique (Arkéos, 2006)
	Zone à potentiel préhistorique (MTQ)
	Zone à potentiel historique (Ruralys, 2020)
SONDAGES	
	Sondage d'évaluation
	Sondage négatif
	Sondage positif
	Sondage test
AUTRES OBSERVATIONS	
	Cache de chasse
	Ancienne école
	Déchet



Figure 83 Détail des déchets dans le site de dépotoir au nord du secteur (A85-DDM-PA2-190)



Figure 84 Vue d'ensemble d'un dépotoir domestique identifié dans le secteur 8 (A85-DDM-PA2-075)



Figure 85 Détail du dépotoir domestique identifié dans le secteur 8 (A85-DDM-PA2-076)

La portion sud du secteur, qui borde le chemin de Couturier sur toute sa longueur, est presque entièrement occupée par un milieu humide (figure 86). À l'exception de la propriété privée en dehors de la zone d'intervention (figure 87), le premier 1,5 km du secteur est un milieu humide. Toujours au sud du chemin, un peu plus vers le nord, 3 sondages, distancés de 275 m, montrent le même sol graveleux perturbé, en plus de se trouver dans une zone occupée par une plantation.



Figure 86 Milieu humide qui borde le sud du chemin de Couturier (A85-DDM-PA5-074)



Figure 87 Talus marquant la limite de la propriété privée au sud du chemin de Couturier (A85-DDM-PA5-076)

À la limite nord-est du secteur, ce qui semble être un banc d'emprunt a définitivement bouleversé les sols de manière irréversible (figure 88). De plus, la végétation clairsemée et la présence de mousses au sol sur le talus exploité laissent croire qu'il avait préalablement été lui-même perturbé (figure 89).



Figure 88 Vue vers l'est du talus coupé par le banc d'emprunt (A85-DDM-PA1-274)

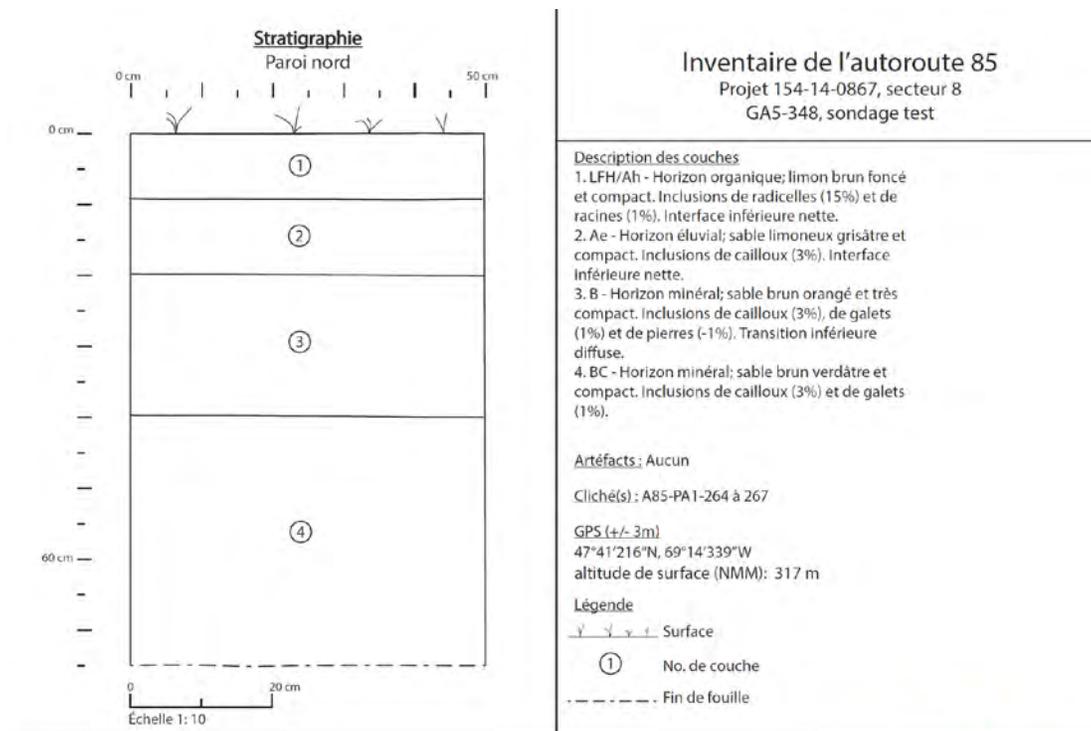


Figure 89 Détail de la végétation sur le talus perturbé par le banc d'emprunt (A85-DDM-PA2-085)

La moitié nord du secteur, toujours le long du chemin de Couturier, a été l'objet d'une déforestation récente sur plus de 730 m (figure 90). Toute cette portion du secteur est toutefois en pente et offrait un faible potentiel archéologique. La moitié sud du secteur a fait l'objet d'une inspection visuelle complète. Comme le chemin de Couturier suit le pied du vallon, un fossé a été aménagé pour contenir l'eau qui s'écoule de la pente. Peu d'endroits sont assez larges pour intégrer un replat où un potentiel persisterait. Néanmoins, trois emplacements, tous faisant partie de la zone à potentiel préhistorique théorique complémentaire ZP-12D, ont été repérés et sondés. Un sondage test (GA5-348) a été réalisé sur un replat (figures 91 et 92). Il démontre un podzol relativement en bon état, ce qui n'est pas toujours le cas sur ces portions de la ZP-12D (figure 93). Par endroit, la présence de milieux humides en haut de pente rend le potentiel archéologique nul (figure 94). Aucun bien archéologique n'a été mis au jour dans ce secteur.



Figure 90 Vue vers l'est de la zone récemment déboisée longeant le nord du chemin de Couturier (A85-DDM-PA2-187)



Infographie: Pascal St-Jacques



Figure 91 Stratigraphie de la paroi nord du sondage test, point de cheminement GA5-348, réalisé dans le secteur 8



Figure 92 Paroi nord du sondage test, point de cheminement GA5-348, réalisé dans le secteur 8 (A85-DDM-PA1-266)



Figure 93 Paroi nord du sondage GA2-537 (A85-DDM-PA2-181)



Figure 94 Paroi ouest du sondage GA2-532 (A85-DDM-PA2-180)

6. CONCLUSION ET RECOMMANDATIONS

L'inventaire archéologique, réalisé entre le 29 juin et le 15 juillet 2020 dans le cadre du projet 154-14-0867 de construction de l'autoroute 85, Phase III, tronçon 5, dans la municipalité de Saint-Honoré-de-Témiscouata, dans le Bas-Saint-Laurent, a permis d'identifier une occupation historique de la fin du XIX^e siècle et du début du XX^e siècle, qui correspond au hameau Couturier. Le vestige de l'école était toujours visible, mais aucun autre vestige d'intérêt archéologique n'a été mise au jour, bien que des artefacts récents aient été récupérés dans tout le côté est du secteur 1. Les sondages d'évaluation n'ont pu que confirmer le bouleversement du secteur.

Du côté ouest du secteur 1, en bordure du chemin de Couturier, le complexe d'habitation encore en place n'apportait pas d'informations supplémentaires pouvant en bonifier la valeur historique. La partie ouest du secteur 1 confirme l'occupation agricole avec quelques bâtiments secondaires. Cette occupation s'est terminée probablement lors de la construction de la route 185. Le secteur a par la suite été laissé en friche et utilisé pour le dépôt de résidus divers et de l'ancienne épicerie. Il est également possible de croire que les pièces de bois identifiées dans le remblai d'approche puissent être liées à l'ancien pont qui enjambait le marais à l'époque, aujourd'hui démantelé.

Aucune recommandation supplémentaire n'est émise pour le secteur 1 et le ministère des Transports peut réaliser ses travaux prévus.

L'inspection visuelle et les sondages réalisés dans le secteur 2 n'ont pas permis de localiser l'ancien bureau de poste ni la gare qui pouvaient s'y trouver. Ils ont toutefois permis d'observer que plusieurs perturbations ont eu un impact sur la séquence stratigraphique. Malgré le potentiel théorique mis en lumière par l'étude de potentiel, l'inventaire archéologique sur le terrain permet de définir que le potentiel archéologique du secteur 2 est faible à nul et que le pont ferroviaire demeure le seul témoin de son occupation industrielle. Le ministère des Transports peut procéder aux travaux prévus dans le secteur 2.

Les autres secteurs inventoriés confirment les importantes perturbations générées par la construction de la route, de même que l'ampleur des milieux humides qui se sont développés sur plusieurs décennies. Les plantations monospécifiques demeurent un indice de l'exploitation forestière du secteur, sans toutefois qu'une valeur patrimoniale ou culturelle ne puisse leur être attribuée du point de vue archéologique. Il importe de souligner à nouveau qu'aucune trace de l'incendie de 1923 n'a été identifiée, que ce soit dans les indices matériels observés ou dans la séquence stratigraphique. Ce point est apporté ici puisqu'il pourrait y avoir un lien entre les plantations monospécifiques et l'absence de traces de l'incendie. Il est possible de croire que le reboisement intensif volontaire du secteur ait occulté ou perturbé la plupart des séquences stratigraphiques.

Finalement, la valeur de recherche archéologique peut être définie comme faible à nulle à l'issue de l'intervention archéologique de 2020. Le risque de découvertes fortuites en cours de travail apparaît également faible. Le potentiel de mise en valeur, à l'exception du pont ferroviaire, où les avenues sont déjà explorées par les intervenants, est aussi faible. Les travaux peuvent donc se poursuivre sans expertise archéologique supplémentaire. Finalement, l'évaluation des deux éclats mis au jour permet de conclure qu'ils seraient d'origine naturelle.

7. BIBLIOGRAPHIE

ARCHÉO-MAMU

2018a Construction de l'autoroute 85 à Saint-Antonin, Phase 3, Tronçon 3, Inventaire archéologique (2017-2018). Ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports, Norda-Stello.

2018b Planification et travaux de construction de l'autoroute 85 à Saint-Antonin, Phase 3, Tronçon 2, Inventaire archéologique (2017-2018). Ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports, Norda-Stello.

ARKÉOS

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

ARTEFACTUEL

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

BENMOUYAL, J.

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

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

1998 La préhistoire du Témiscouata. Occupations amérindiennes dans la haute Vallée de Wolastokuk. *Recherches amérindiennes au Québec. Paléo-Québec*, no 26.

CHAPDELAINE, C.

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

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

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

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

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

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

COURCHESNE, F. et W. H. HENDERSHOT

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

DAVID, J.

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

DUMAIS, P.

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

DUMAIS, P. et G. ROUSSEAU

1985 Trois sites paléindiens sur la côte sud de l'estuaire du Saint-Laurent. *Recherches amérindiennes au Québec*, vol.15, n° 1-2: 135-149.

DYKE, A. S.

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

DYKE, A.S., A. MOORE ET L. ROBERTSON

2003 *Deglaciation of North America*. Geological Survey of Canada Open File 1547. Natural Resources Canada, Ottawa.

ETHNOSCOOP

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

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

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

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

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

GAGNON, G.

2020 Les voies de communication du Témiscouata : l'autoroute 85 à la croisée des chemins. *Histoire Québec*, vol. 25, n° 4, Pp. 32-36.

GATES SAINT-PIERRE, C.

2006 Potières du Buisson. La céramique de tradition Melocheville sur le site Hector-Trudel. Collection *Mercure, Archéologie*, no 168, Musée canadien des Civilisations.

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

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

2015 Phytolith Evidence for the Early Presence of Maize in Southern Quebec. *American Antiquity*, vol. 80, n° 2, Pp. 408–415.

GRAILLON, É

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

GROUPE DE TRAVAIL SUR LA CLASSIFICATION DES SOLS (GTCS)

2002 Le système canadien de classification des sols, 3^e éd. Direction générale de la recherche, Ministère de l'Agriculture et Agro-Alimentaire Canada. Publication 1646, Ottawa (ON). 196 p.

HISTOIRE PLURIELLE

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

IUSS WORKING GROUP WRB

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

LAFORTE, E.

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

LALIBERTÉ, M.

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

LAMARCHE, L.

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

LESPÉRANCE, P. J. et H. R. GREINER

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

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

2010 Le couvert végétal de la région de Québec : une histoire plurimillénaire. *Le Naturaliste Canadien*, vol. 134, n° 1, Pp. 5-12.

LE PROGRÈS DU GOLFE

1923 « Village détruit ». *Le Progrès du Golfe*, n° 11, 15 juin 1923, Rimouski.

PATRIMOINE EXPERTS

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

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

PINTAL, J.-Y.

- 1996 Contrat n° 3000-95-AD01, Inventaire archéologique, Directions (RA) 01-11-02-09-04, 1995. Ministère des Transports.
- 1999 Inventaires archéologiques, Direction du Bas-St-Laurent - Gaspésie - Îles-de-la-Madeleine. Ministère des Transports.
- 2002 De la nature des occupations paléoindiennes à l'embouchure de la rivière Chaudière. *Recherches Amérindiennes au Québec*, vol. 32, n° 3, Pp. 41-54.
- 2003 Inventaire et fouille archéologiques sur le site CeEv-5 – Halte routière, autoroute 40 – Arrondissement Laurentien, ville de Québec. Rapport inédit. Ministère des Transports du Québec.
- 2005 Inventaires archéologiques (Été 2004), Direction du Bas-St-Laurent – Gaspésie – Îles-de-la-Madeleine. Ministère des Transports.
- 2006 The Maritime Archaic, A view from the Lower North Shore, Quebec. University of Maine, Orono.
- 2007 Domaine Longwood. Interventions archéologiques sur les sites CeEt-471 et CeEt-481. Rapport inédit. Arrondissement des Chutes-de-la-Chaudière-Est, Ville de Lévis. Domaine Longwood, Ministère de la Culture, des Communications et de la Condition féminine, Ville de Lévis.
- 2012 Late Pleistocene to early Holocene Adatation : The case of the strait of Quebec. Dans *Late Pleistocene Archaeology and Ecology in the Far Northeast*. Chadelaine, C. (édit.), Texas A&M University Press, Pp. 218-236.
- 2013 Étude de potentiel et inventaire archéologique, Forêt du Massif, Petite-Rivière-Saint-François. Rapport remis à la MRC de Charlevoix et à la CRÉ de la Capitale-Nationale.

PLOURDE, M.

- 2003 8000 ans de paléohistoire. Synthèse des recherches archéologiques menées dans l'aire de coordination du Parc marin du Saguenay-Saint-Laurent. Rapport inédit. Parc marin du Saguenay-Saint-Laurent, Parcs Canada.
- 2009 Étude synthèse sur les sites archéologiques caractéristiques de l'occupation amérindienne du territoire et sur la contribution scientifique de l'Archéométrie. Rapport inédit. Ministère de la Culture, des Communications et de la Condition féminine.
- 2011 L'exploitation du phoque dans le secteur de l'embouchure du Saguenay (Québec, Canada) par les Iroquoiens au Sylvicole supérieur (1000-1534 de notre ère). Thèse de doctorat en anthropologie. Université de Montréal, Montréal.

PROULX, A.

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

RURALYS

- 2014 Étude de potential archéologique, site des nouvelles casernes, Ilot de l'arsenal (CeEy-403). Rapport remis à la Commission de la capitale nationale du Québec.
- 2020 Étude Historique et intérêt archéologique du Hameau Couturier à Saint-Honoré-de-Témiscouata. Ministère des Transports.

SNC-LAVALIN/ROCHE

2007 Étude d'impact sur l'environnement déposée au ministre du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs. Construction d'une autoroute entre Saint-Antonin et Saint-Louis-du-Ha ! Ha ! – route 185. Ministère des Transports.

TACHÉ, K.

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

RESSOURCES INTERNET

Bibliothèque et Archives nationales du Québec

<https://numerique.banq.qc.ca/>

Bibliothèque numérique en archéologie de l'ISAQ, page consultée en juin 2020, décembre 2020 et janvier 2021

[Ouverture de session · Bibliothèque numérique en archéologie \(gouv.qc.ca\)](#)

Gouvernement du Canada, historique foncier des terres indiennes au Québec, page consultée en novembre 2020

[Historique Foncier des Terres Indiennes au Québec \(rncan.gc.ca\)](#)

Portail du ministère de la Sécurité publique du Québec, page consultée en juin 2020 et décembre 2021

[Portail MSP \(gouv.qc.ca\)](#)

Répertoire du patrimoine culturel du Québec, page consultée en juillet 2020

[Répertoire du patrimoine culturel du Québec \(gouv.qc.ca\)](#)

RESSOURCES PHOTOGRAPHIQUES

COMPAGNIE AÉRIENNE FRANCO-CANADIENNE, 1929

Mosaïque planche 73-1, tirée des collections de la Bibliothèque de l'Université Laval, sous licence exclusive.

PHOTOTHÈQUE NATIONALE DE L'AIR, 1948

Photographie aérienne A11660 364 et 365, Ressources Naturelles Canada
(<https://www.eodms-sgdot.nrcan-rncan.gc.ca>).

ANNEXE 1

Évaluation sommaire de la structure – Pont ferroviaire P-17352

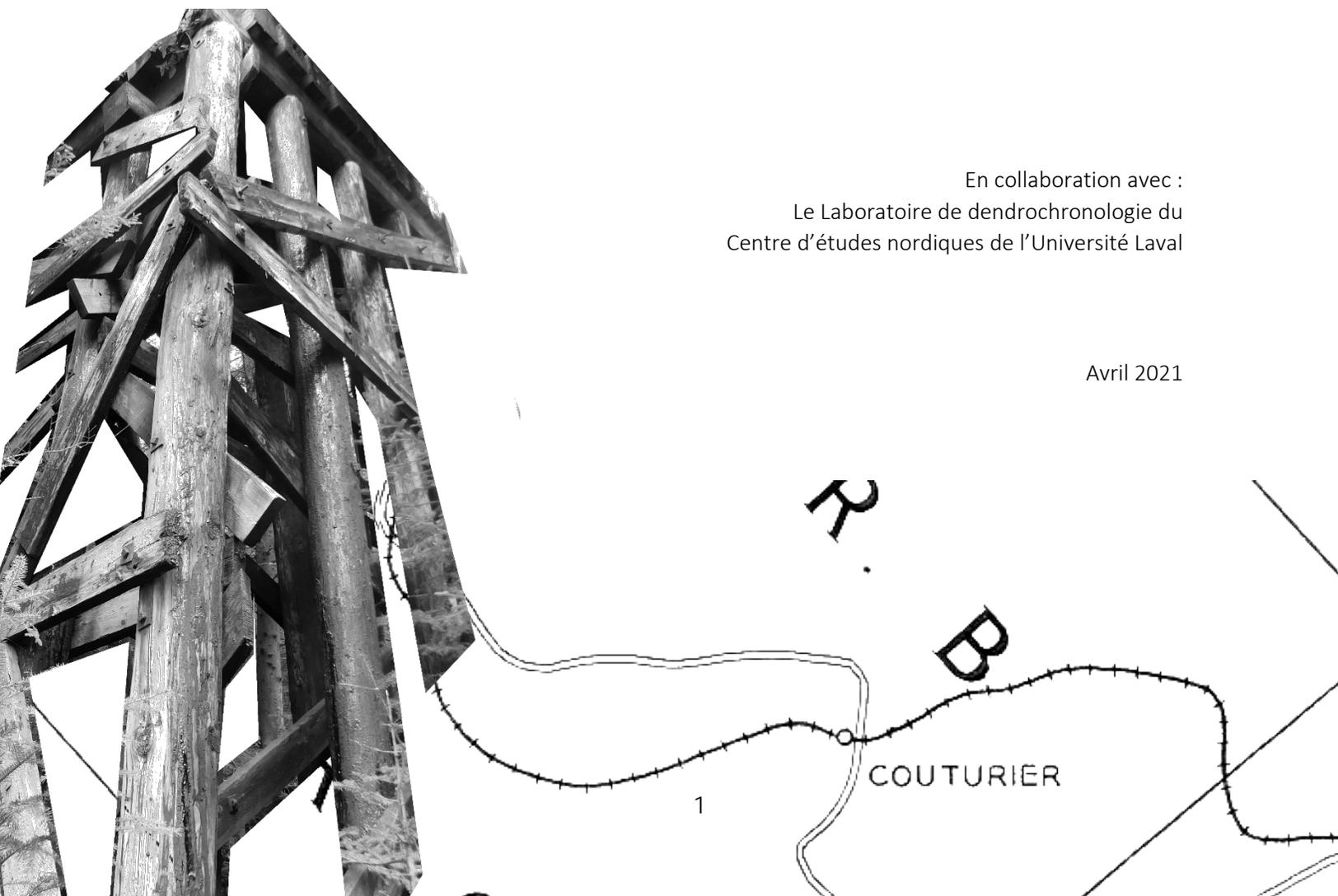
Pont ferroviaire P-17352, Saint-Honoré-de-Témiscouata (154-15-0867)
Évaluation sommaire de la structure

Présenté à :
Tetra-Tech inc.
Et à la Direction territoriale du
Bas-Saint-Laurent – Gaspésie – Îles-de-la-Madeleine du
ministère des Transports du Québec

Préparé par :
Le Service du patrimoine et de l'archéologie du Groupe DDM et
La Horde patrimoine appliqué

En collaboration avec :
Le Laboratoire de dendrochronologie du
Centre d'études nordiques de l'Université Laval

Avril 2021



Résumé

Dans le cadre de l'exécution du mandat d'inventaire archéologique du tronçon 5 du projet de construction de l'autoroute 85 (154-14-0867) dans la municipalité de Saint-Honoré-de-Témiscouata, dans la région du Bas-Saint-Laurent, le Service du patrimoine et de l'archéologie du Groupe DDM a eu le privilège de procéder à l'évaluation du pont ferroviaire à tréteaux (P-17352) qui surplombe le chemin Couturier, dans le hameau villageois éponyme aujourd'hui disparu.

L'évaluation sommaire visait à définir, d'une part, la datation relative de la structure et l'identification potentielle de différentes phases de construction ou de réfection et d'autre part la datation absolue d'éléments de la structure grâce aux analyses dendrométrique.

L'évaluation s'est déroulée en deux temps. D'abord une inspection visuelle et un relevé photographique ont été réalisés le 11 juillet 2020. Une seconde visite a été effectuée le 25 août 2020 pour le prélèvement des échantillons dendrométriques et la prise de données complémentaires.

Ces activités se sont déroulées sous l'égide du permis de recherche archéologique 20-GDDM-03 obtenu en conformité avec le règlement sur la recherche archéologique de la Loi sur le patrimoine culturel du Québec.

Ce rapport présente le fruit de cette analyse, les conclusions préliminaires et les recommandations pour la poursuite des travaux.

Table des matières

Introduction	1
I. Présentation générale du mandat	5
II. Méthodologies	6
II.1 Analyse des composantes	6
II.2 Échantillonnage dendrométrique	6
III. Les ponts à tréteaux du XIX ^e siècle	7
III.1 Les ponts à tréteaux selon le traité de 1891 (Wolcott C. Foster)	7
III.1.1 Ponts à tréteaux sur piles	7
IV. La structure P-17352	11
IV.1 Les modes de construction et l'appareil	21
IV.1.1 La partie inférieure	21
IV.1.2 La partie supérieure	23
IV.2 La fabrication et l'assemblage	25
IV.2.1 La partie inférieure	25
IV.2.2 La partie supérieure	28
IV.3 Les altérations et les dégradations	28
IV.3.1 La partie inférieure	28
IV.3.2 La partie supérieure	30
IV.4 L'espèce de bois utilisée	30
V. Événements de construction	30
V.1 Événement 1 : construction du pont ferroviaire Couturier (1886-1950)	30
V.2 Événement 2 : Aménagement d'un nouveau tablier, structure P-17352 (vs 1950)	31
V.3 Événement 3 : Aménagement du Parc linéaire interprovincial Le Petit Témis (vs 1995)	34
V.4 Synthèse	35
Conclusion et recommandations	35
Bibliographie	38

Annexe 1. Registre des photographies et planches-contacts

Annexe 2. Rapport d'évaluation du potentiel dendrochronologique et identification de l'espèce

Introduction

Ce n'est pas sans heurt que la construction d'une ligne ferroviaire reliant Edmunston, au Nouveau-Brunswick, à Québec est adoptée à la Chambre des Communes le 20 mars 1881 (*Montreal Herald* 1881). La construction de ce tronçon de voie ferrée, devant être mise en œuvre par la *New Brunswick Railway Company*, allait permettre de sauver une distance de 388 milles (624 km) entre Saint-John et Québec, soit 200 milles (321 km) de moins que la distance nécessaire via l'*Intercolonial*, construit quelques années auparavant (*Montreal Herald* 1881). Le nouveau tronçon, construit entre Edmunston et Rivière-du-Loup dès 1886, est en activité dès 1889 (Ruralys 2020), soit huit années après l'annonce des travaux. Il n'existe que très peu de documents contemporains à la construction de ce tronçon qui illustrent son tracé. Un document cartographique de 1887 de T.J. Ritchie présente néanmoins quelques détails de sa trajectoire sinueuse (figure 1).

Il est possible de constater sur ce document que les différentes anomalies topographiques qui marquent le paysage du Bas-Saint-Laurent dans l'intérieur des terres ont influencé le tracé qui prend parfois le nom de *Temiscouata Railway* ou *New Brunswick Railway* ou *Edmunston Railway* dans la littérature et les documents cartographiques.

La création de cette nouvelle voie de transport allait générer une effervescence économique et démographique dans les localités des « Pays d'en-bas »¹. Des gares ou stations, parfois accompagnées de bureaux de poste et de télégraphe, de même que des bâtiments associés à l'industrie forestière pour l'entreposage des matériaux avant leur transport à destination, forment un nouveau type de noyau industriel autour des infrastructures ferroviaires auquel il serait possible d'attribuer le titre de proto quartier industriel.

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

L'un de ces ponts, la structure nommée pont P-17352 de la piste cyclable du Petit Témis, est un digne représentant de ses contemporains associés aux grands ouvrages ferroviaires du XIX^e siècle (figure 2), bien que l'incertitude de sa date de construction soit à l'origine de l'évaluation de ses composantes. Il s'agit d'un pont à tréteaux ou à chevalet² en bois qui surmonte le chemin Couturier dans une trajectoire nord-sud. En plan, sa trajectoire forme une légère courbe.

La structure est destinée à être démantelée pour la construction de l'autoroute 85.

¹ Cette nomination apparaît dans la documentation touristique de la première moitié du XX^e siècle.

² Le terme « pont à tréteaux » a été préconisé pour cette étude.

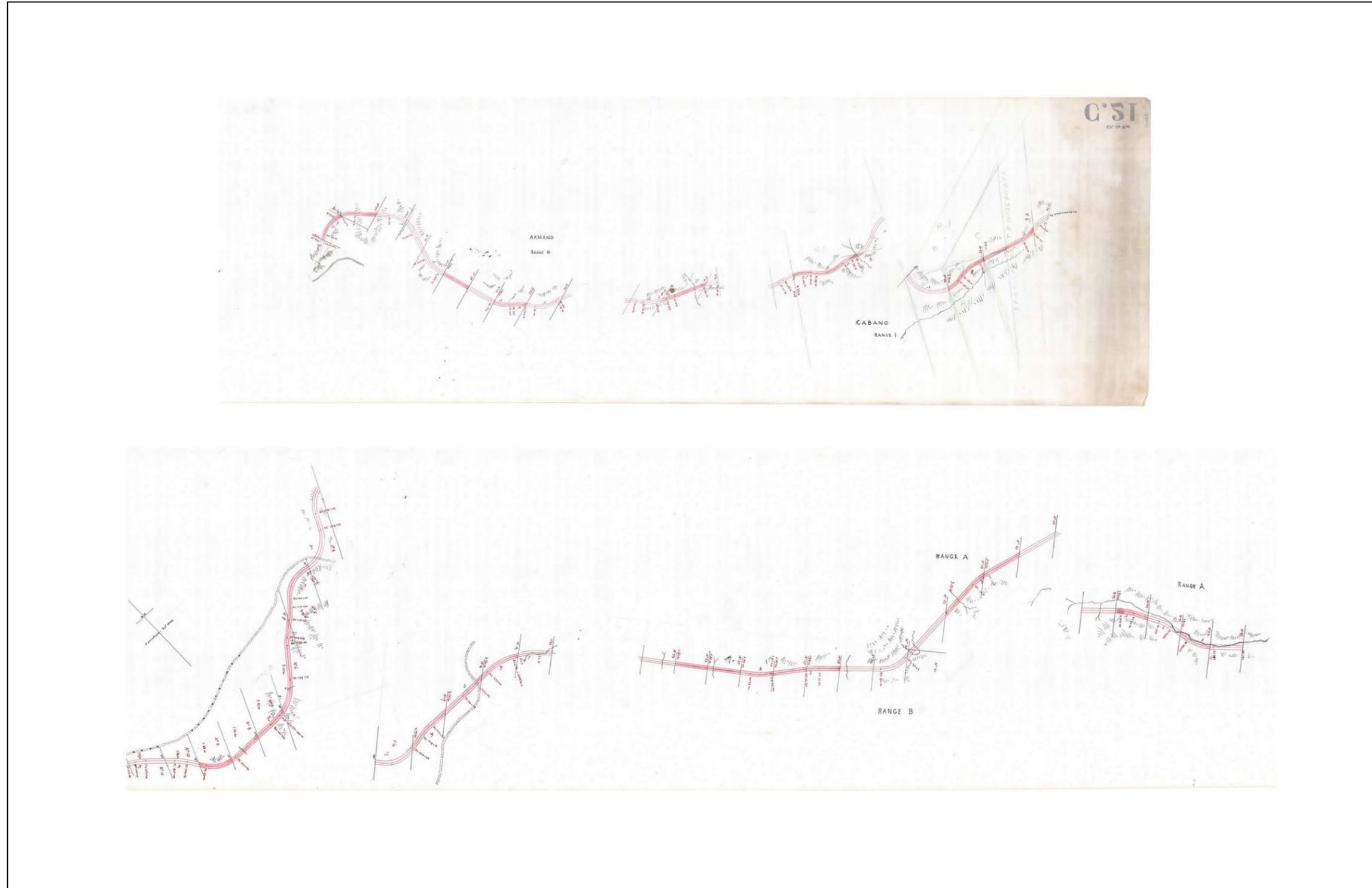


Figure 1. « Temiscouata Railway. Extracts from location plan filed in dept. of public works office, Québec, 20 janv. 1887, showing lands belonging to government crossed by railway », par T.J. Ritchie, 1887 (BAHQ E21 S555 SS1 SSS6 P21, Fonds Ministère des Terres et Forêts).
Le plan original est en un seul segment, mais il a été divisé pour en faciliter la lecture.



Figure 2. Pont ferroviaire P-17352 de la piste cyclable du Petit Témis, vue vers le nord.

I. Présentation générale du mandat

Le mandat octroyé au Service du patrimoine et de l'archéologie du Groupe DDM dans le cadre du projet d'inventaire archéologique préventif du tronçon 5 du projet de construction de l'autoroute 85 à Saint-Honoré-de-Témiscouata était l'évaluation sommaire des caractéristiques structurales du pont ferroviaire P-17352 afin d'établir si, parmi certaines de ces composantes, certaines étaient originales et si, de cette évaluation pouvait en être déterminée une datation relative.

Le second objectif visait l'échantillonnage dendrométrique des composantes jugées d'origine pour des fins de datation dendrochronologique et d'identification de l'espèce de bois utilisée lors de la construction.

Les objectifs du mandat et les livrables peuvent être résumés ainsi :

- Description et analyse sommaire des composantes du pont ferroviaire P-17352;
- Prélèvement des échantillons nécessaire à l'analyse dendrochronologique;
- Détermination de l'espèce de bois utilisée;
- Production d'un rapport de recherche dans lequel sont présentés la démarche, l'analyse et les résultats de même que les recommandations;
- Dépôt des enregistrements et des relevés (dossier technique);

II. Méthodologies

Cette section est consacrée à la description des différentes méthodologies utilisées dans le cadre de cette évaluation sommaire de la structure P-17352. D'abord, la méthodologie d'analyse des composantes structurales du pont ferroviaire est présentée. Puis, la méthode d'échantillonnage dendrométrique et le lieu d'analyse sont exposés.

II.1 Analyse des composantes

L'analyse des composantes a comporté trois volets principaux :

- Recherche documentaire sur les modes de construction des ponts ferroviaires des XIX^e et XX^e siècles;
- Relevé général du pont ferroviaire P-17352 et relevé photographique général et spécifique;
- Analyse.

Le premier volet, la recherche documentaire, a permis de cerner une certaine lacune ou un manque d'intérêt dans la production d'études de ce genre de structure pour des fins patrimoniales au niveau national (toutes langues confondues). Il en est de même pour les documents d'archives. Quelques documents iconographiques se trouvent dans les bases de données en ligne dans les différentes banques d'archives, mais ils ne constituent pas une base permettant d'utiliser une nomenclature spécifique pour les structures ferroviaires. Un document intitulé « Vocabulaire des ponts ferroviaires », préparé par le Comité de terminologie des ponts ferroviaires du Canadien National (1991) n'a pu être consulté en ligne ni sur place dans les temps impartis pour la présente étude. Ainsi, une terminologie peut-être imprécise est utilisée dans ce document et la signification des termes est définie en notes en bas de page.

Le second volet, soit les relevés, comprend les enregistrements et les photographies. Les enregistrements sont sous la forme de croquis. Les éléments particuliers, les dimensions et toutes autres caractéristiques jugées pertinentes ont été enregistrées. Ces enregistrements sont accompagnés d'un relevé photographique général de l'ensemble de la structure et d'un relevé spécifique des éléments d'intérêt. L'ensemble des photographies et leur description sont présentés à l'annexe 1 ainsi que dans le dossier technique.

Le troisième volet consiste en l'analyse des composantes en fonction des résultats de la recherche documentaire et de l'étude de la structure, de ses altérations et de ses modifications dans l'optique de d'identifier des phases de construction, des perturbations ou tout autre élément permettant de raffiner l'intervalle temporelle des phases de construction ou de cibler des composantes d'origine.

II.2 Échantillonnage dendrométrique

Les échantillons, au nombre de 4, ont été prélevés dans les piles à l'aide d'une tarière ou sonde de Pressler. Les échantillons ont été insérés dans des tubes en plastique rigide sur lesquels le numéro d'échantillon est inscrit. Malheureusement, le faible nombre de cernes présent dans les échantillons n'a pas permis l'analyse dendrométrique. Toutefois, l'espèce a pu être déterminée. Le rapport d'analyse est présenté à l'annexe 2.

III. Les ponts à tréteaux du XIX^e siècle

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

Néanmoins, un document de la fin du XIX^e siècle produit aux États-Unis, où les ponts à tréteaux sont des constructions monumentales, présente les caractéristiques de ce type de ponts, les modes de constructions, les outils utilisés, les forces et les faiblesses de ces structures et d'autres renseignements d'ingénierie (calculs des forces, inclinaisons, etc.). Les renseignements contenus dans cet ouvrage intitulé *A Treatise on wooden trestle bridges according to the present practice on American railroads* sont utilisés ici dans l'optique de jeter les bases de l'analyse de la structure P-17352. Il sera sans doute proposé que ce traité américain ne représente peut-être pas la réalité canadienne. À cela, il importe de souligner que parmi les ponts présentés se trouve le pont à tréteaux en eaux profondes de l'*Intercolonial Railway* érigé près du port d'Halifax.

III.1 Les ponts à tréteaux selon le traité de 1891 (Wolcott C. Foster)

À la fin du XIX^e siècle, les ponts à tréteaux sont souvent perçus comme de meilleures structures que celles en acier, même si elles demandent une inspection constante. Contrairement à ce qui est véhiculé aujourd'hui, les ponts à tréteaux doivent être divisés en deux grandes catégories : les ponts à tréteaux sur piles (*Pile-trestle bridges*) et les ponts à tréteaux à assemblage à entailles (*Framed trestle bridges*)³. La différence entre les deux est pourtant très importante et elle se situe dans la méthode d'assemblage. Les ponts à tréteaux sur piles sont réunis aux contreventements à l'aide de boulons de serrage (figure 3), alors que ceux à assemblage à entailles, comme le nom l'indique, sont assemblés à l'aide d'entailles, soit un système de tenons-mortaises et de chevilles (figure 4).

Puisque la structure P-17352 correspond au mode de construction d'un pont à tréteaux sur piles, la section qui suit en présente les caractéristiques principales.

III.1.1 Ponts à tréteaux sur piles

Les ponts à tréteaux sur piles sont constitués principalement de piles principales réunies par des contreventements horizontaux (*Longitudinal brace*) et diagonaux (*Sway brace*) à l'aide de boulons de serrage (figure 3). Le design, bien que propre à chaque constructeur, doit respecter certains standards. Incidemment, les structures de 5 pieds de hauteur et moins doivent être constituées d'au moins trois piles verticales; celles de 5 à 10 pieds, de quatre piles verticales. Pour les structures plus hautes que 10 pieds, certaines spécificités sont ajoutées. Les piles extérieures des structures dont la hauteur se situe entre 10 et 20 pieds doivent comprendre un pendage entre 1 pouce à 3 pouces par pied : le pendage optimal se situant entre 2 ½ et 3 pouces par pied. Un ensemble de contreventements en « X » et de contreventements horizontaux est exigé. Pour les structures

³ Les deux traductions présentées ici n'ont pu être validées par des sources spécialisées.

supérieures à 20 pieds, les ensembles de contreventements sont doublés et le nombre de piles peut varier en raison de la topographie et de la qualité des sols (Foster 1891 : 7).

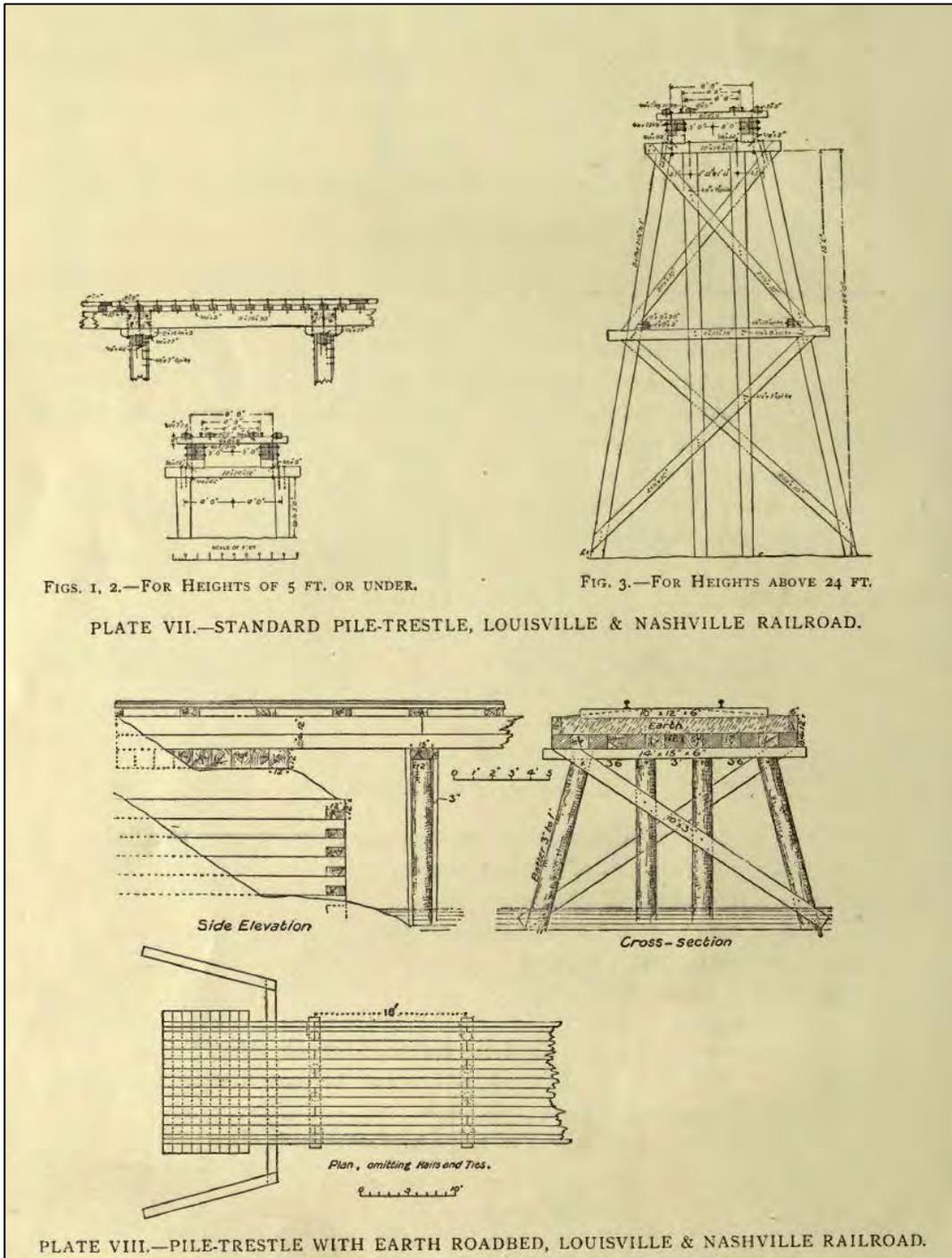


Figure 3. Plan d'un pont à tréteaux sur piles standard (Foster 1891 : 98).

D'autres méthodes peuvent également être préconisées, soit la construction d'une semelle en caisson de bois ou en maçonnerie. Elle nécessite l'excavation préliminaire de la zone de construction et le remblaiement postérieur.

Quant à la portion supérieure des piles, elle peut être assemblée au chevêtre de trois façons : par tenons-mortaises (seul emplacement de la structure portante qui est assemblée par entailles dans les ponts à tréteaux sur piles), par gougeons ou par boulons (Foster 1891 : 12).

Finalement, les ouvrages en bois sont, somme toute, des ouvrages organiques qui sont soumis à des processus de dégradation qui ne peuvent être interrompus. Ils peuvent néanmoins être ralentis par l'application de produits aux endroits les plus sensibles, notamment les portions enfouies, les joints et les extrémités (Foster 1891 : 63). Les produits recommandés sont la créosote ou l'asphalte chaude et le goudron chaud. Il est fortement suggéré d'enduire les piles d'une couche épaisse de plomb blanc mélangé à de l'huile de lin⁴.

IV. La structure P-17352

La structure P-17352 possède des dimensions générales de 37,65 m de longueur sur une hauteur de 9 m. Elle comporte sept travées d'une longueur moyenne de 4,50 mètres, à l'exception de la travée centrale qui, elle, mesure 10,35 m⁵. Pour les fins de description, un nord arbitraire a été fixé dans l'axe du chemin Couturier.

Afin de structurer la description de cet ouvrage, les données sont présentées en catégories :

- Modes de construction et appareil (organisation des matériaux);
- La fabrication et l'assemblage;
- Altérations et dégradations;

Les relevés sur croquis sont introduits dans les pages suivantes et précèdent la description.

⁴ IL IMPORTE D'INFORMER TOUTES PERSONNES SOUHAITANT ECHANTILLONNER OU ALTERER UNE STRUCTURE DE CETTE NATURE DE PRENDRE LES PRECAUTIONS NECESSAIRES AVANT DE PROCEDER AUX MANIPULATIONS EN RAISON DE LA PRESENCE POTENTIELLE DE PLOMB.

⁵ Les dimensions ont été relevées manuellement par le Service du patrimoine et de l'archéologie du Groupe DDM ou elles proviennent de la fiche d'inventaire détaillée (GSQ-6026), généreusement partagée par le ministère des Transports du Québec.

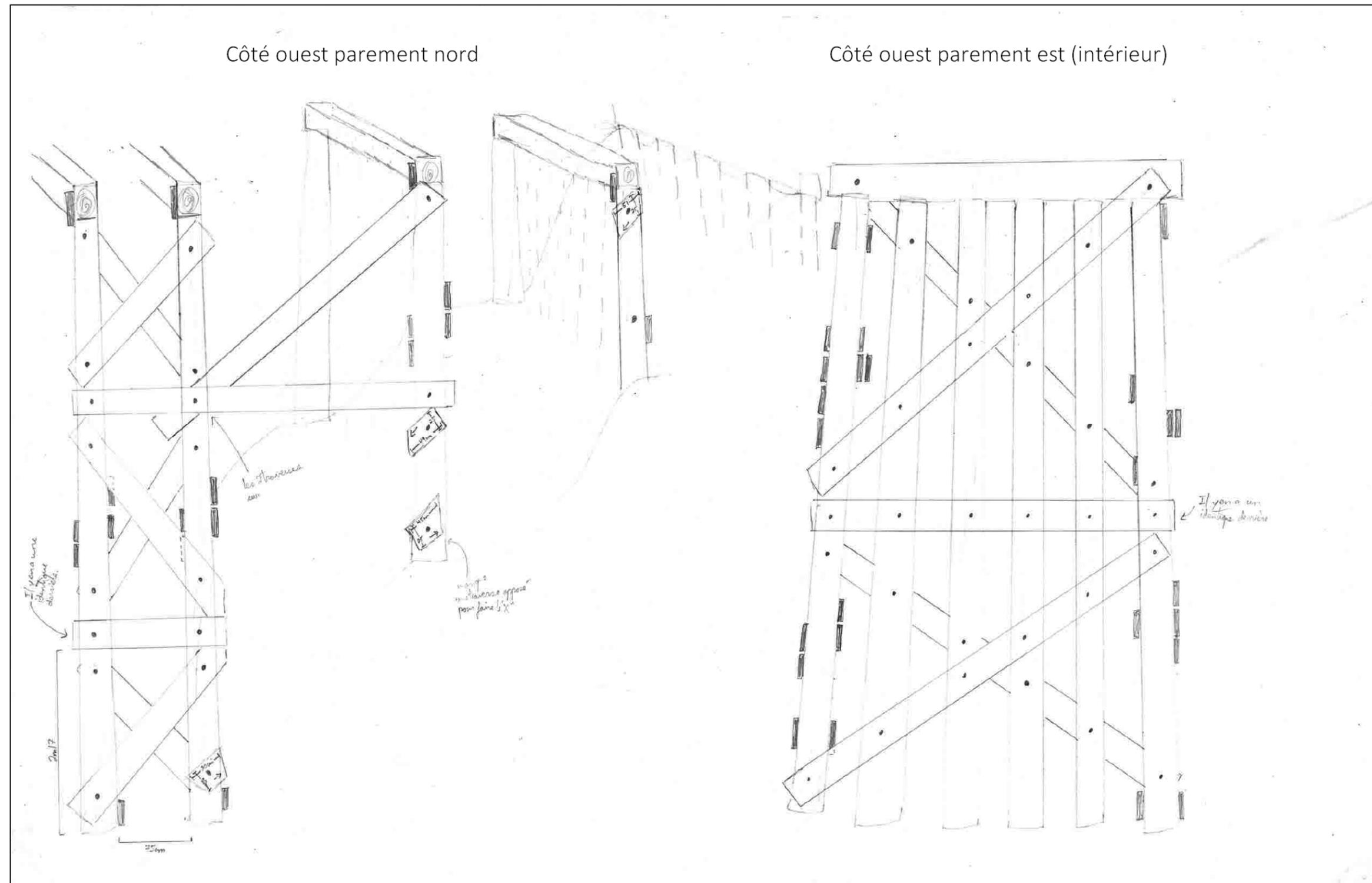


Figure 7. Structure P-17352, côté ouest, parements nord et est (intérieur), croquis de relevés non à l'échelle.

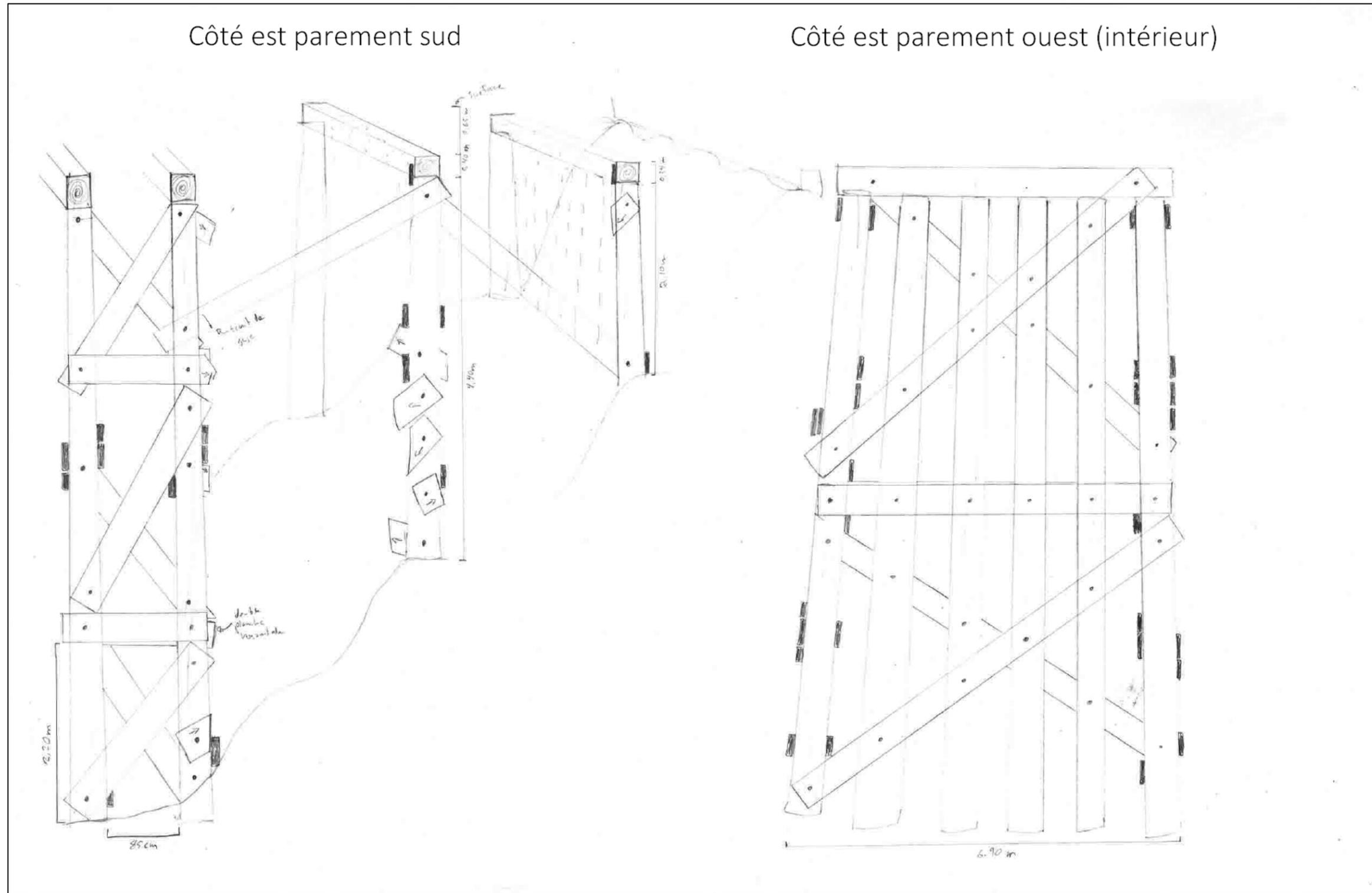


Figure 8. Structure P-17352, côté est, parements sud et ouest (intérieur), croquis de relevés non à l'échelle.

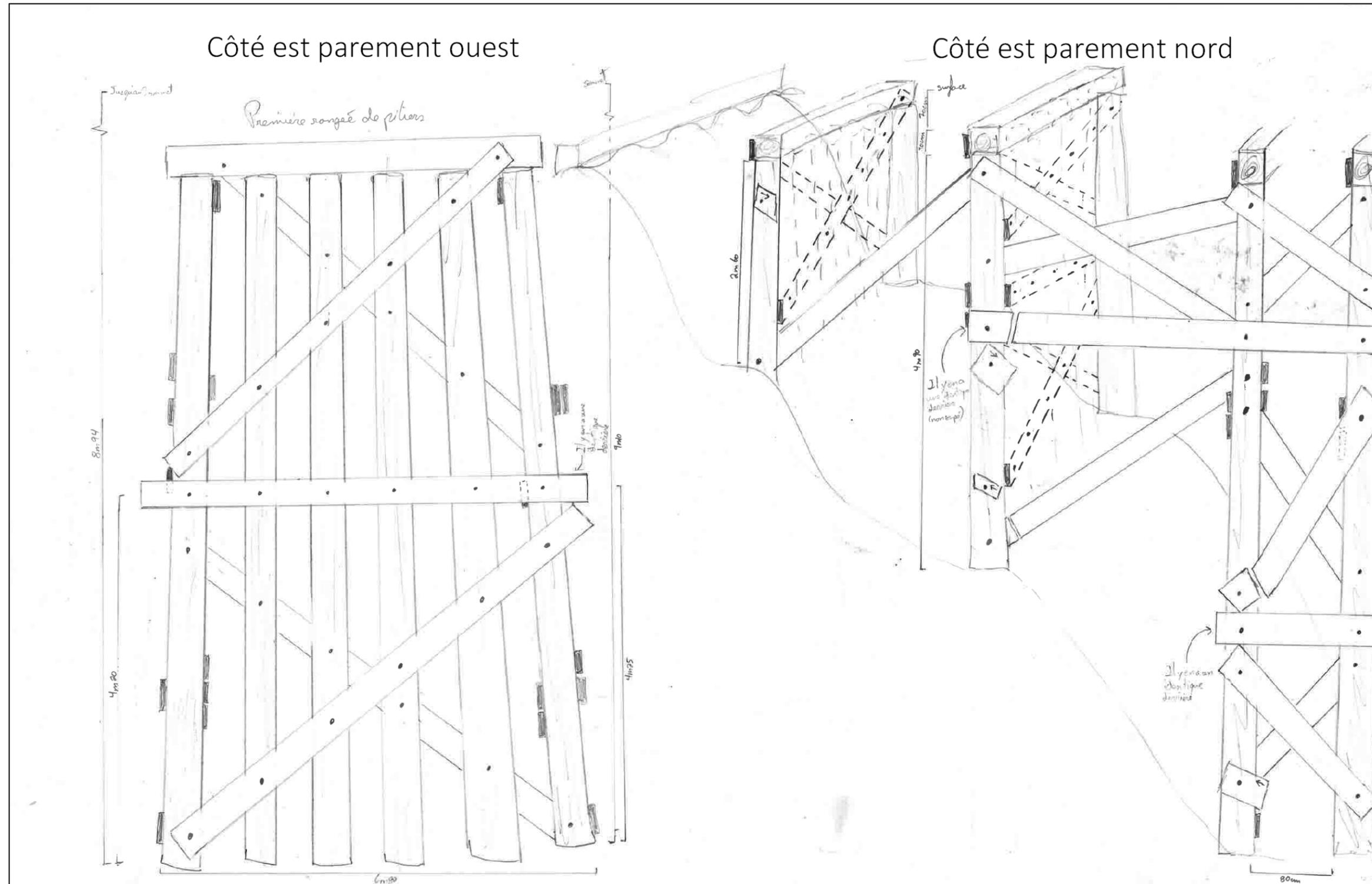


Figure 9. Structure P-17352, côté est, parements nord et ouest, croquis de relevés non à l'échelle.

IV.1 Les modes de construction et l'appareil

La description des modes de construction a été instinctivement divisée en deux parties, simplement en fonction de l'orientation des pièces, pour faciliter la description : la partie inférieure de la structure (verticale) et la partie supérieure de la structure (horizontale).

IV.1.1 La partie inférieure

Comme illustré dans les croquis de relevés, la partie inférieure est composée de piles verticales rondes, d'un diamètre oscillant autour des 12 pouces. La première rangée de piles est doublée, sans doute pour supporter une travée centrale plus longue (figure 10). Les piles ont été ébranchées et écorcées. Les tréteaux, à l'exception de celle qui est doublée, sont faits de six piles verticales et de contreventements en « X » parallèles aux piles (figure 11) et de contreventements horizontaux perpendiculaires aux piles (figure 11). Des contreventements obliques et horizontaux retiennent l'ensemble de l'extérieur (figure 10), bien que certains aient subi des modifications importantes. Les contreventements prennent la forme de madriers de dimensions relativement uniformes, soit oscillant autour de 9 ¾ pouces sur 2 ¾ pouces et leur longueur est adaptée à leur position. L'ensemble est ancré dans le sol, ce qui implique que la partie inférieure est impossible à caractériser. Bien que trois piliers principaux (ensemble de piles) soient exposés, un quatrième est quasiment enfoui dans sa totalité, mais tout de même visible (figure 12).



Figure 10. Premier pilier composé de deux rangs de piles.

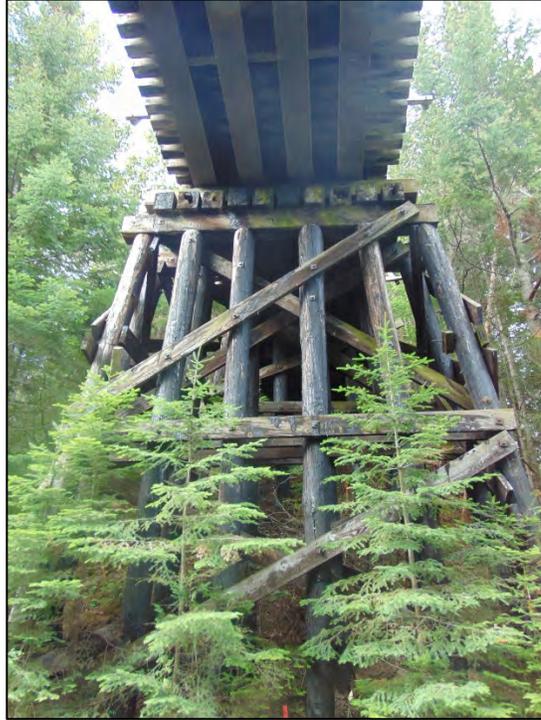


Figure 11. Appareil en « X ».



Figure 12. Quatrième pilier presque enfoui dans sa totalité.

Le traitement des piles et des contreventements semble être un enduit de goudron chaud appliqué peut-être par trempage ou manuellement.

Finalement, l'analyse de certaines piles laissent croire qu'elles auraient été posées la cime vers le bas. Malheureusement, le travail des pièces de bois et l'observation des nœuds n'ont pas permis de le confirmer hors de tout doute.

IV.1.2 La partie supérieure

La partie supérieure de la structure P-17352 comprend une série de composantes qui servent principalement à permettre la circulation et à répartir le poids des véhicules de manière adéquate sur les piles. Le tablier est aujourd'hui aménagé en sentier pédestre avec des gardes corps et un platelage recouvert d'un matériau sédimentaire superficiel récent. Cette surface repose sur des poutres carrées en bois de dimensions égales placées en série perpendiculaire à l'axe de circulation (voir figure 2). Ces poutres sont traitées par injection.

La travée centrale est constituée de poutres d'acier en « H » posées dans l'axe de circulation. L'une de ces poutres possède une plaque indiquant sa date de fabrication (figure 13). Pour les autres travées, il s'agit plutôt de poutres pleines posées sur le champ dans l'axe (voir figure 12). Elles sont fixées aux chevêtres à l'aide de pièces de bois verticales et qui freinent également leur potentiel mouvement horizontal (figure 14).

Ces deux groupes de composantes sont supportés par un jeu de chevêtres posés dans l'axe de circulation ou perpendiculairement à celui-ci (figure 15). Ces chevêtres, dont le nombre varie selon la position des piles, sont constituées de poutres carrées traitées par injection.



Figure 13. Plaque d'identification sur une des poutres d'acier « Intercolonial Railway 1915 » (Gracieuseté du ministère des Transports du Québec).



Figure 14. Poutres inférieures du tablier et madriers verticaux appuyés sur un chevêtre.



Figure 15. Organisation des chevêtres sur le pilier double.

IV.2 La fabrication et l'assemblage

Les méthodes d'assemblage comprennent également certains détails sur la fabrication des pièces et leur organisation. Pour des fins de cohérence, les aspects de l'assemblage sont également traités en deux parties, soit la partie inférieure et la partie supérieure.

IV.2.1 La partie inférieure

Les pièces formant la partie inférieure de la structure P-17352 sont assemblées à l'aide de boulons de serrage. La quincaillerie est généralement hétérogène, mais cette hétérogénéité est uniforme dans l'ensemble de la partie inférieure (figure 16). Les pièces formant les contreventements ont été faites au moulin à scie et les marques de lames sont clairement visibles sur la plupart d'entre elles (figure 17). Les extrémités ont été sciées, parfois avec un souci d'esthétisme, parfois non (figures 18 et 19). Les marques de façonnage montrent que les pièces de contreventement ont été maintenues en place à l'aide de clous avant leur boulonnage (figure 20).

Dans l'ensemble, les méthodes d'assemblage et de fabrication sont uniformes dans la partie inférieure de la structure.



Figure 16. Types de boulons de serrage observés dans la partie inférieure de la structure P-17352.



Figure 17. Marques de lame sur un contreventement.



Figure 18. Finition esthétique des contreventements sur le pilier double de la structure P-17352.



Figure 19. Finition sans souci d'esthétique sur l'un des piliers double de la partie inférieure.



Figure 20. Exemple de fixation des contreventements préalable au boulonnage.

IV.2.2 La partie supérieure

Les méthodes d'assemblage et de fabrication de la partie supérieure sont malheureusement plus difficiles à décrire en raison de leur positionnement et de leur recouvrement. Il est possible de constater que, mises à part les marques d'injection qui sont absentes de la partie inférieure, les pièces semblent avoir été fabriquées à l'aide d'une machinerie qui ne paraît pas laisser de marques de lames. L'uniformité dans les dimensions laisse croire à une certaine standardisation. Une caractérisation plus spécifique de ces éléments pourrait être faite lors du démantèlement de la structure.

IV.3 Les altérations et les dégradations

Les altérations faites à la structure P-17352 sont nombreuses et semblent être liées au contrôle des forces qui génèrent ultimement un mouvement continu du pont. Elles sont principalement situées dans la partie inférieure, bien que celles associées à la partie supérieure n'ont pu être caractérisées adéquatement. Les dégradations évidentes, elles, sont étonnamment situées dans la partie supérieure. Encore une fois, dans un souci de cohérence, les altérations et les dégradations sont présentées en deux parties, soit la partie inférieure et la partie supérieure.

IV.3.1 La partie inférieure

Les altérations volontaires sur la structure touchent particulièrement les contreventements. Elles prennent la forme d'un retrait total de la pièce, de la coupe de la pièce ou d'un trait de scie. Ces altérations sont mises en évidence dans les croquis de relevés (figures 6 à 9), mais également dans les photographies suivantes (figures 22 à 24). Aucune dégradation évidente des matériaux n'a été observée dans la partie inférieure de la structure à l'exception d'un fendage de certaines piles.



Figure 22. Trait de scie sur l'un des contreventements.



Figure 23. Coupes multiples des contreventements.



Figure 24. Coupe partielle d'un contreventement.

IV.3.2 La partie supérieure

Comme mentionné précédemment, les altérations potentielles à la partie supérieure de la structure n'ont pu être caractérisées. Elles doivent sans doute se situer entre les matériaux liés à l'aménagement du sentier et la portion supérieure du tablier. Néanmoins, il a été possible d'observer une dégradation (décomposition) importante du cœur de certains chevêtres et la présence de mousse (figure 25).



Figure 25. Dégradation du cœur de certains chevêtres.

IV.4 L'espèce de bois utilisée

D'après l'analyse réalisée par le Laboratoire de dendrochronologie du Centre d'études nordiques de l'Université Laval (annexe 2), l'espèce utilisée serait le Sapin de Douglas (*Pseudotsuga menziesii*). Cette espèce est exogène au Québec. Effectivement, elle est principalement concentrée dans les régions de l'ouest canadien, mais également sur la côte ouest américaine, en Amérique du Sud et en Europe (Lipscomb, 1993). Il est tout de même étonnant que cette espèce ait été favorisée considérant l'importance de l'industrie forestière au Québec à cette période. Cette utilisation du Sapin de Douglas pourrait témoigner d'une volonté d'uniformisation pancanadienne des méthodes de construction des ponts ferroviaires.

V. Événements de construction

L'analyse de la structure P-17352 a permis d'identifier trois événements de « construction » différents. Effectivement, des indices structuraux évidents sont présentés afin d'appuyer ces hypothèses. Des renseignements obtenus des recherches menées par le ministère des Transports sont également utilisés. Des datations relatives sont aussi proposées.

V.1 Événement 1 : construction du pont ferroviaire Couturier (1886-1950)⁶

Le mode de construction, les différentes observations réalisées en cours d'analyse de même l'étude des plans de ponts contemporains à la période de construction estimée située entre 1886-1889 permettent de proposer que la partie inférieure de la structure pourrait être originale, bien que des

⁶ Ce nom est attribué volontairement par les auteurs et ne constitue pas le nom réel de la structure.

modifications subséquentes ont dû être apportées. L'utilisation de matériaux locaux et une datation plus précise pourront mener à raffiner cette intervalle ou à invalider cette hypothèse. Néanmoins, les composantes inférieures aux chevêtres, soit les piles et les contreventements, même la quincaillerie utilisée, sont fidèles aux matériaux et aux méthodes préconisées pour la construction des ponts ferroviaires de la fin du XIX^e siècle. Sans toutefois pouvoir confirmer cette fourchette temporelle, la partie inférieure demeure la plus ancienne de l'ensemble de la structure.

VI.2 Événement 2 : Aménagement d'un nouveau tablier, structure P-17352 (vs 1950)

Plusieurs indices tendent à démontrer que le tablier du pont ferroviaire a fait l'objet d'une réfection importante. Le premier indice est la présence de poutres en « H » en acier sur lesquelles une datation minimale de 1915 est indiquée. À elle seule, cette plaque ne constitue pas une certitude quant à l'antériorité de la partie inférieure. D'autres indices structuraux appuient cette hypothèse :

- Coupe de la partie supérieure des piles et présence de cales d'ajustements et de colle (figure 26);
- Coupe partielle ou complète de certains contreventements (figures 22 à 24);
- Utilisation d'une méthode de protection du bois différente (injection/figure 26);
- Standardisation des pièces de bois et de la quincaillerie.



Figure 26. Détail de la partie supérieure des piles coupées et ajustées au chevêtre à l'aide de colle et de cales. Notez également les incisions générées par le processus d'injection.

Il importe également de souligner que les ajustements pratiqués sur la partie inférieure de la structure pour la réception du nouveau tablier se sont faits vraisemblablement sans ajout de matériaux supplémentaires. Les contreventements paraissent avoir été dévissés et revissés, soit avec un nouvel alignement, soit en respectant l'alignement qu'ils avaient antérieurement (figure 27), mais en ajoutant des cales (figure 28).



Figure 27. Contreventements « refixés » sur les nouveaux chevêtres.

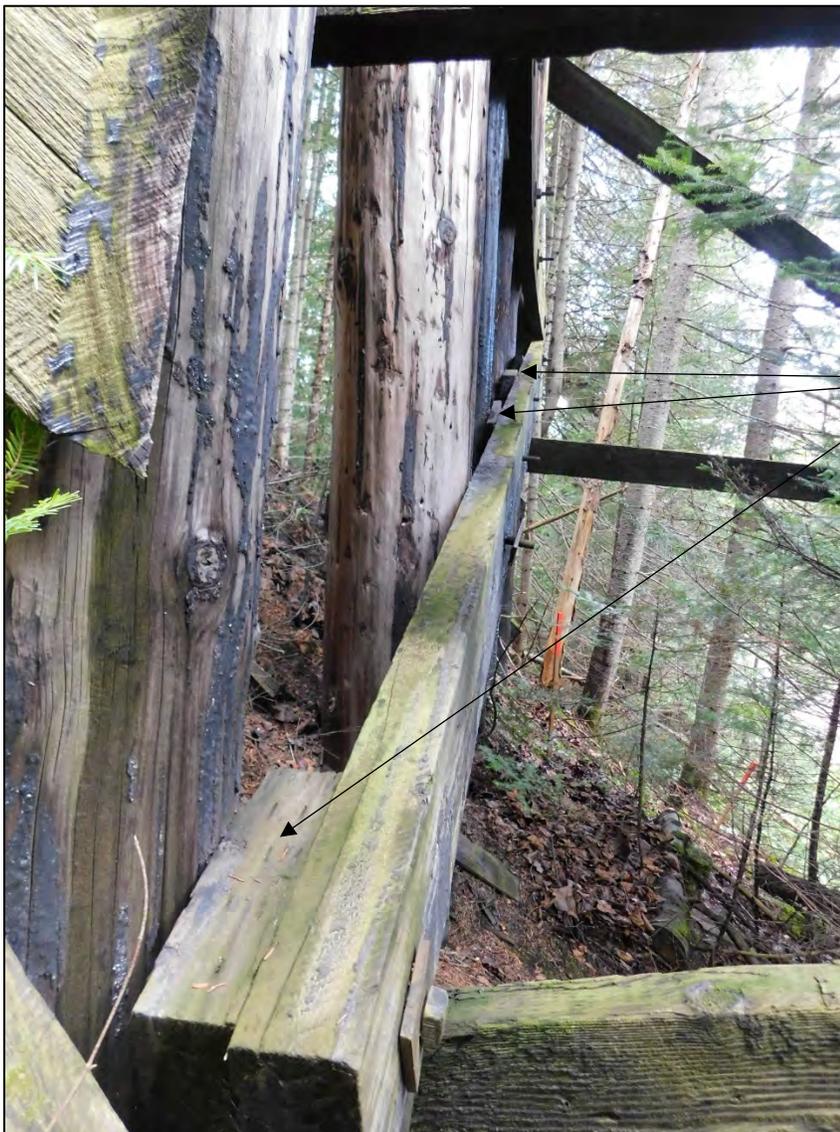


Figure 28. Exemple de cales insérées derrière un contreventement.

Évidemment, certains ajustements pourraient être liés à l'entretien général de la structure, que ce soit avant ou après la pose du nouveau tablier, qu'ils soient liés au mouvement de la structure ou à celui des talus. Quelques observations témoignent de ce mouvement : torsion ou courbe dans les contreventements (figure 29) et orientation de l'écoulement du goudron sur les boulons (figure 30).

Des connaissances supplémentaires en ingénierie pourraient permettre d'associer quelques réfections à un événement ou à une phase plus précises. La pose du nouveau tablier, son poids et l'ajustement pour la courbe que forme le tracé à cet endroit justifient probablement la plupart des modifications visibles dans la partie inférieure : la plupart étant situées dans le parement sud du côté est du pont, soit celle de l'extérieur de la courbe, où presque tous les contreventements ont été coupés.



Figure 29. Contreventements courbés.



Figure 30. Coulée de goudron sur un boulon. L'angle horizontal témoigne de la rotation du boulon.

En ce qui concerne l'ampleur de la fourchette temporelle dans laquelle se situe cet événement, elle peut être raffinée grâce à certains renseignements historiques liés à la dynamique des entreprises de chemins de fer dans la première moitié du XX^e siècle.

Selon les renseignements obtenus du ministère des Transports du Québec, le nouveau tablier n'aurait pas été installé en 1915, soit la date inscrite sur l'une des poutres d'acier, puisque le *Temiscouata Railway* et l'*Intercolonial Railway* étaient des entreprises totalement indépendantes. Ce n'est qu'en 1950 que la Compagnie des chemins de fer nationaux (CN), propriétaire de l'*Intercolonial Railway* depuis 1918, acquiert le *Temiscouata railway*⁷. Il paraît donc peu probable que des matériaux provenant de l'entreprise concurrente ait été utilisés dans la construction du pont avant cette date.

V.3 Événement 3 : Aménagement du Parc linéaire interprovincial Le Petit Témis (vs 1995)

Les activités ferroviaire sur la structure P-17352 sont maintenues jusqu'en 1970 où le processus de clôture des activités s'entame pour prendre officiellement fin en 1993⁸. En 1995, le Parc linéaire interprovincial Le Petit Témis voit le jour. Il reprend la trajectoire de la voie ferrée du *Temiscouata Railway* dans le secteur de Saint-Honoré-de-Témiscouata et a permis la réaffectation de la structure pour des fins récréative. Ce faisant, plusieurs aménagements ont été faits aux abords du pont et en surface.

⁷ Données transmises par le MTQ et provenant du site Internet : <http://www.canada-rail.com/quebec/railways/TMC.html>

⁸ Ibid.

V.4 Synthèse

L'analyse de la structure P-17352 a permis de cerner au moins trois événements de construction :

- Construction du pont ferroviaire Couturier (entre 1886 et 1889);
- Aménagement d'un nouveau tablier, pont ferroviaire P-17352 (vs 1950);
- Aménagement du Parc linéaire interprovincial Le Petit Témis (vs 1995).

Il paraît plus que probable que la partie inférieure de la structure soit celle d'origine (1886-1889). Des aménagements subséquents, liés à l'entretien du pont ou à l'aménagement du nouveau tablier (vs 1950) sont clairement visibles.

Conclusion et recommandations

La structure P-17352 est un ouvrage représentatif des constructions ferroviaires du tournant du XX^e siècle. Bien souvent ignorés, les impacts culturels et sociaux liés à l'expansion des chemins de fer ont marqué l'histoire du Québec la population québécoise et constituent un volet patrimonial particulier. En voie de disparition, les ponts à tréteaux sont des marqueurs temporels importants. Ils méritent donc que les avenues de conservation et de mise en valeur soient explorées avant leur démantèlement.

À une échelle locale, la présence et l'intégrité de la structure dans le hameau Couturier poussent à une certaine réflexion liée à l'événement de 1923 qui aurait ravagé le secteur (Ruralys 2020). L'inventaire archéologique mené en 2020 n'a pas permis d'identifier de dépositions liées à cet incendie. L'analyse de la structure P-17352 n'a mené à l'identification d'aucune trace de cet événement. Il paraît possible de croire que ce secteur du hameau ait été épargné. Sinon, une reconstruction du pont entre 1923 et 1950 pourrait être envisagée. Effectivement, bien que plusieurs journaux d'époques soulignent les dégâts causés par l'incendie, un seul souligne que le chemin de fer a été fortement endommagé, qu'une gare a été détruite et que deux ponts en bois ont été consumés, sans toutefois que ne soit précisée leur position (Action Catholique, 1923:5).

Les recommandations visant la structure P-17352 visent particulièrement la partie enfouie de la partie inférieure du pont. Il serait intéressant de porter une attention sur le type de semelle des piles (fraisée, fraisée avec semelle d'acier, semelle en caisson ou en maçonnerie) pour des fins de documentation. Un relevé photographique du démantèlement serait suffisant.

Détaché de la structure, mais potentiellement impacté par le retrait de celle-ci est le chemin Couturier. Il n'est pas impossible que sous la chaussée actuelle, se trouvent les sédiments associés au « nouveau chemin Témiscouata » visible sur les plans du début du XX^e siècle (figures 31 à 33). Toutefois, des segments intacts de ce chemin ont été documentés durant les interventions archéologiques liés à la construction de l'autoroute 85. Une expertise archéologique particulière n'est donc pas requise pour ce segment.

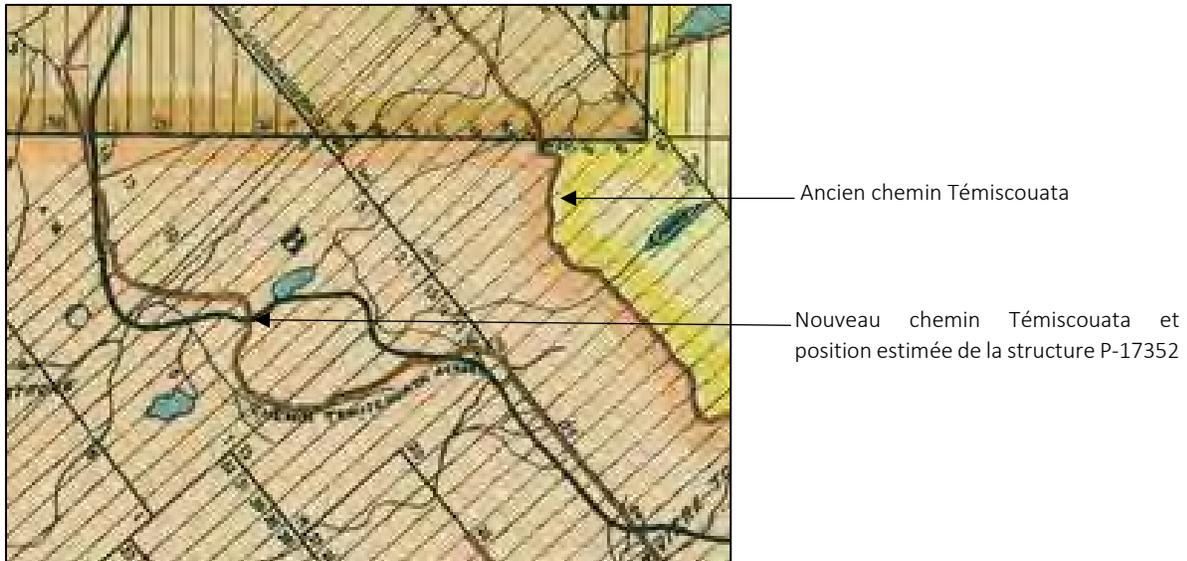


Figure 31. Extrait de la carte de 1909 « Plan du comté Témiscouata », auteur indéterminé (BAHQ E21 S555 SS4 PTEM-2, Fonds Ministère des Terres et Forêts).

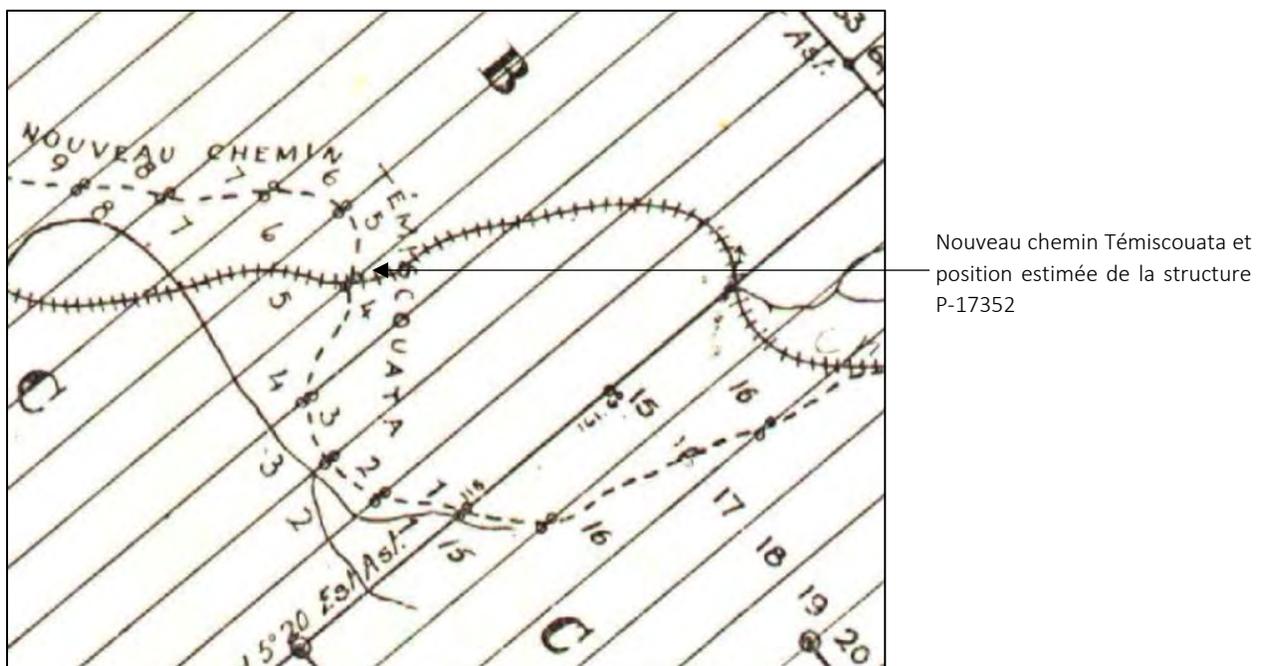


Figure 32. Extrait de la carte de 1912 « Cartes cadastrales de cantons de Québec. Comté de Témiscouata Armand », auteur indéterminé (BAHQ 0002684381).

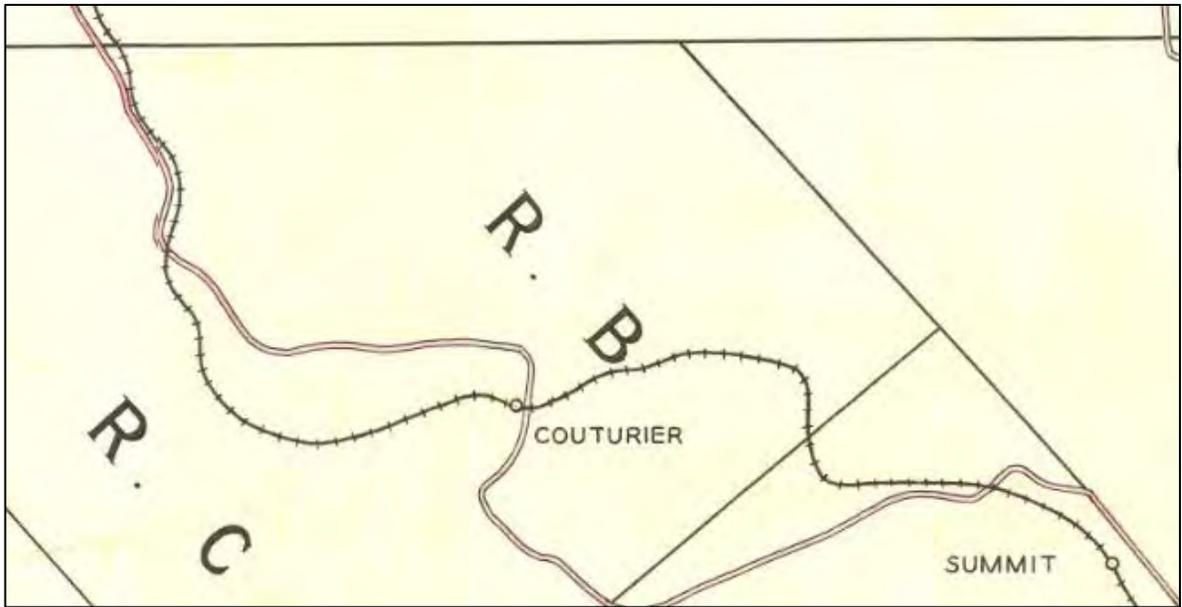


Figure 33. Extrait de la carte de 1946 « Canton d'Armand. Comté de Témiscouata, P.Q. », par Roland Chamberland (BAnQ E21 S555 SS1 SSS1 PA 15H Fonds Ministère des Terres et Forêts).

Bibliographie

L'ACTION CATHOLIQUE (quotidien)

1923 "Le Feu", L'Action Catholique, mercredi 20 juin 1923. L'Action sociale limitée, Québec, p.5.

FOSTER, Wolcott C.

1891 *A treatise on wooden trestle bridges according to the present practice on American railroads.* Wiley and sons, New York, 156 p.

LIPSCOMB, Barney

1993 Pseudotsuga. Flora of North America Editorial Committee (eds.): Flora of North America North of Mexico, Vol. 2. Oxford University Press.

MONTREAL HERALD

1881 *Montreal Herald and daily commercial gazette (March 21 1881).* Vol. LXXIII, No 68.

RURALYS

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

Annexe 1. Photographies et registre

		Projet : Autoroute 85, Tronçon 5, Saint-Honoré de Témiscouata (154-14-0867) Permis de recherche archéologique : 20-GDDM-03			P. 1 de 3
		Archéologue responsable : <u>CDH</u>			
		No d'appareil : <u>PA8</u>			
No de cliché	Secteur	Description	Vue	Date	
PA8-001	Pt. Ferro.	Vue générale du pont ferroviaire	N	11-07-2020	
PA8-002	Pt. Ferro.	Base SW du pont ferroviaire	WSW	11-07-2020	
PA8-003	Pt. Ferro.	Quincaillerie	-	11-07-2020	
PA8-004	Pt. Ferro.	Assemblage supérieur, base SW du pont ferroviaire	CP. W	11-07-2020	
PA8-005	Pt. Ferro.	Assemblage parement est de la base ouest	W	11-07-2020	
PA8-006	Pt. Ferro.	Assemblage parement nord de la base ouest	SSW	11-07-2020	
PA8-007	Pt. Ferro.	Assemblage supérieur parement nord de la base ouest	CP.SW	11-07-2020	
PA8-008	Pt. Ferro.	Assemblage parement sud de la base ouest	CP.NW	11-07-2020	
PA8-009	Pt. Ferro.	Détail pièce coupée base ouest	N	11-07-2020	
PA8-010	Pt. Ferro.	Détail assemblage base ouest	N	11-07-2020	
PA8-011	Pt. Ferro.	Détail pièce coupée base ouest	P.NW	11-07-2020	
PA8-012	Pt. Ferro.	Détail quincaillerie	-	11-07-2020	
PA8-013	Pt. Ferro.	Détail assemblage dessous du pont	CP.W	11-07-2020	
PA8-014	Pt. Ferro.	Détail premiers piliers de la base ouest	CP.NW	11-07-2020	
PA8-015	Pt. Ferro.	Assemblage, piliers centraux de la base ouest	ENE	11-07-2020	
PA8-016	Pt. Ferro.	Détail assemblage, piliers centraux de la base ouest	ENE	11-07-2020	
PA8-017	Pt. Ferro.	Détail assemblage et quincaillerie premiers piliers de la base ouest	W	11-07-2020	
PA8-018	Pt. Ferro.	Assise ouest du pont ferroviaire (floue)	WNW	11-07-2020	
PA8-019	Pt. Ferro.	Assise du pont ferroviaire, parement est sous pont	NW	11-07-2020	
PA8-020	Pt. Ferro.	Assise du pont ferroviaire, parement est sous pont	NW	11-07-2020	
PA8-021	Pt. Ferro.	Assemblage supérieur, piliers centraux de la base ouest	CP.W	11-07-2020	
PA8-022	Pt. Ferro.	Détail assemblage supérieur piliers est de la base ouest	CP.N	11-07-2020	
PA8-023	Pt. Ferro.	Assemblage supérieur piliers est de la base ouest	CP.SW	11-07-2020	

		Projet : Autoroute 85, Tronçon 5, Saint-Honoré de Témiscouata (154-14-0867) Permis de recherche archéologique : 20-GDDM-03			P. 2 de 3
		Archéologue responsable : <u>CDH</u> No d'appareil : <u>PA8</u>			
No de cliché	Secteur	Description	Vue	Date	
PA8-024	Pt. Ferro.	Détail assemblage inférieur, piliers est de la base ouest	WSW	11-07-2020	
PA8-025	Pt. Ferro.	Clous toiture, fixation, pilier sud de la base ouest	NW	11-07-2020	
PA8-026	Pt. Ferro.	Clou rond, fixation préalable	-	11-07-2020	
PA8-027	Pt. Ferro.	Clou rond, fixation préalable à la fixation par boulon de serrage	-	11-07-2020	
PA8-028	Pt. Ferro.	Clous toiture, fixation d'un objet ind., pilier sud de la base ouest	NW	11-07-2020	
PA8-029	Pt. Ferro.	Clous toiture, fixation d'un objet ind., pilier nord de la base est	WSW	11-07-2020	
PA8-030	Pt. Ferro.	Vue générale assemblage piliers est de la base ouest parement sud	NW	11-07-2020	
PA8-031	Pt. Ferro.	Vue générale assemblage piliers ouest de la base est parement sud	NE	11-07-2020	
PA8-032	Pt. Ferro.	Vue générale assemblage piliers ouest de la base est parement nord	SSE	11-07-2020	
PA8-033	Pt. Ferro.	Vue générale assemblage piliers est de la base ouest parement nord	SSW	11-07-2020	
PA8-034	Pt. Ferro.	Détail d'une pièce de bois, de sa quincaillerie, de marques de pose et d'assemblage	-	25-08-2020	
PA8-035	Pt. Ferro.	Ambiance, côté est du pont ferroviaire	NE		
PA8-036	Pt. Ferro.	Détail quincaillerie type	-		
PA8-037	Pt. Ferro.	Bouchons de bière cloués sur un contreventement	-		
PA8-038	Pt. Ferro.	Détail quincaillerie type	-		
PA8-039	Pt. Ferro.	Détail quincaillerie type	-		
PA8-040	Pt. Ferro.	Détail-empreintes de lame de moulin à scie	CP. N		
PA8-041	Pt. Ferro.	Appareil des matériaux vu de l'intérieur	CP		
PA8-042	Pt. Ferro.	Contreventements côté ouest parement nord vu de l'intérieur	N		
PA8-043	Pt. Ferro.	Détail-contreventements coupés côté ouest parement sud	N		
PA8-044	Pt. Ferro.	Idem	N		
PA8-045	Pt. Ferro.	Contreventement horizontal côté pilier central	NE		
PA8-046	Pt. Ferro.	Détail quincaillerie type	-		
PA8-047	Pt. Ferro.	Détail quincaillerie type	-		
PA8-048	Pt. Ferro.	Détail quincaillerie type	-		
PA8-049	Pt. Ferro.	Détail quincaillerie type	-		
PA8-050	Pt. Ferro.	Détail quincaillerie type	-		
PA8-051	Pt. Ferro.	Détail quincaillerie type	-		

		Projet : Autoroute 85, Tronçon 5, Saint-Honoré de Témiscouata (154-14-0867) Permis de recherche archéologique : 20-GDDM-03			P. 3 de 3
		Archéologue responsable : <u>CDH</u>			
		No d'appareil : <u>PA8</u>			
No de cliché	Secteur	Description	Vue	Date	
PA8-052	Pt. Ferro.	Détail quincaillerie type	-		
PA8-053	Pt. Ferro.	Cales derrière contreventement, côté ouest	N		
PA8-054	Pt. Ferro.	Détail quincaillerie type	-		
PA8-055	Pt. Ferro.	Contreventement scié, côté est parement nord	SE		
PA8-056	Pt. Ferro.	Plaque avec inscription sur poutre en H en acier du tablier, travée centrale	CP. NNW		
PA8-057	Pt. Ferro.	Vue générale pilier double côté ouest parement sud	CP. NW		
PA8-058	Pt. Ferro.	Idem	CP. NW		
PA8-059	Pt. Ferro.	Contreventement fixé sans écrou, côté est pilier central	E		
PA8-060	Pt. Ferro.	Contreventement scié côté est parement nord intérieur	NE		
PA8-061	Pt. Ferro.	Assemblage côté est intérieur pilier double	W		
PA8-062	Pt. Ferro.	Contreventements coupés multiples, côté est parement sud	NNW		
PA8-063	Pt. Ferro.	Trait de scie sur contreventement côté est parement sud	CP. NNE		
PA8-064	Pt. Ferro.	Piles enfouies côté ouest talus	W		
PA8-065	Pt. Ferro.	Contreventement avec extrémité dans talus	-		
PA8-066	Pt. Ferro.	Contreventement percé, revissé?, sans écrou	-		
PA8-067	Pt. Ferro.	Finition sur les contreventements, côté est parement sud pilier double	NW		
PA8-068	Pt. Ferro.	Détail quincaillerie type « effort de maintien supplémentaire... »	-		
PA8-069	Pt. Ferro.	Échantillonnage dendrométrique	-	Sept.-2020	
PA8-070	Pt. Ferro.	Échantillonnage dendrométrique			
PA8-071	Pt. Ferro.	Échantillonnage dendrométrique			
PA8-072	Pt. Ferro.	Échantillonnage dendrométrique			
PA8-073	Pt. Ferro.	Échantillonnage dendrométrique			
PA8-074	Pt. Ferro.	Échantillonnage dendrométrique			

Évaluation du pont ferroviaire P-17352
Groupe DDM



A85-DDM-PA8-001



A85-DDM-PA8-002



A85-DDM-PA8-003



A85-DDM-PA8-004



A85-DDM-PA8-005



A85-DDM-PA8-006



A85-DDM-PA8-007



A85-DDM-PA8-008



A85-DDM-PA8-009



A85-DDM-PA8-010



A85-DDM-PA8-011



A85-DDM-PA8-012



A85-DDM-PA8-013



A85-DDM-PA8-014



A85-DDM-PA8-015



A85-DDM-PA8-016



A85-DDM-PA8-017



A85-DDM-PA8-018



A85-DDM-PA8-019



A85-DDM-PA8-020



A85-DDM-PA8-021



A85-DDM-PA8-022



A85-DDM-PA8-023



A85-DDM-PA8-024



A85-DDM-PA8-025



A85-DDM-PA8-026



A85-DDM-PA8-027



A85-DDM-PA8-028



A85-DDM-PA8-029



A85-DDM-PA8-030



A85-DDM-PA8-031



A85-DDM-PA8-032



A85-DDM-PA8-033



A85-DDM-PA8-034



A85-DDM-PA8-035



A85-DDM-PA8-074



A85-DDM-PA8-036



A85-DDM-PA8-037



A85-DDM-PA8-038



A85-DDM-PA8-039



A85-DDM-PA8-040



A85-DDM-PA8-041



A85-DDM-PA8-042



A85-DDM-PA8-043



A85-DDM-PA8-044



A85-DDM-PA8-045



A85-DDM-PA8-046



A85-DDM-PA8-047



A85-DDM-PA8-048



A85-DDM-PA8-049



A85-DDM-PA8-050



A85-DDM-PA8-051



A85-DDM-PA8-052



A85-DDM-PA8-053



A85-DDM-PA8-054



A85-DDM-PA8-055



A85-DDM-PA8-056



A85-DDM-PA8-057



A85-DDM-PA8-058



A85-DDM-PA8-059



A85-DDM-PA8-060



A85-DDM-PA8-061



A85-DDM-PA8-062



A85-DDM-PA8-063



A85-DDM-PA8-064



A85-DDM-PA8-065



A85-DDM-PA8-066



A85-DDM-PA8-067



A85-DDM-PA8-068



A85-DDM-PA8-069



A85-DDM-PA8-070



A85-DDM-PA8-071



A85-DDM-PA8-072



A85-DDM-PA8-073

Annexe 2. Rapport d'évaluation du potentiel dendrochronologique et identification de l'espèce

Laboratoire de dendrochronologie du Centre d'études nordiques de l'Université Laval

**Évaluation du potentiel dendrochronologique
et identification de l'espèce de 4 carottes de bois
provenant du site MTQ 154-14-0867**

Rapport remis à Céline Dupont-Hébert

Archéologue

20 janvier 2021

Laboratoire de dendrochronologie

Faculté de foresterie, de géographie et de géomatique



UNIVERSITÉ
LAVAL



Centre
d'études
nordiques

AVANT-PROPOS

Le Laboratoire de dendrochronologie de la Faculté de foresterie, de géographie et de géomatique, et du Centre d'études nordiques de l'Université Laval a procédé, à la demande de Céline Dupont-Hébert, à l'évaluation du potentiel de datation dendrochronologique de carottes de bois provenant du site MTQ 154-14-0867. L'évaluation du potentiel dendrochronologique et la détermination de l'espèce ont été effectuées par Ann Delwaide.

Potentiel de l'analyse dendrochronologique des quatre échantillons

Les pièces de bois ont été montées sur des supports de bois puis poncées finement jusqu'à ce que les cellules de bois soient visibles à la loupe binoculaire (Figure 1). Les cernes ont été dénombrés (Tableau 1).



Figure 1. Carottes provenant des pièces MTQ 154-14-0867.

Tableau 1. Nombre de cernes présents sur les carottes.

No d'échantillon	Nombre de cernes
MTQ 154-14-0867 SO1	33
MTQ 154-14-0867 SO2	51
MTQ 154-14-0867 SO3	38
MTQ 154-14-0867 SO4	33

Malheureusement, le nombre restreint de cernes présents sur les échantillons ne permet pas de réaliser une analyse dendrochronologique. Une centaine de cernes sont requis pour tenter une interdatation dendrochronologique fiable.

Identification de l'espèce

L'identification des espèces a été réalisée grâce à l'observation des caractères microscopiques des trois plans ligneux (radial, transversal et tangentiel). Toutes les pièces présentent les mêmes caractéristiques anatomiques. Les caractéristiques observées et menant à l'identification sont les suivantes : Présence d'épaississements hélicoïdaux sur les trachéides longitudinales (Figure 2A-B),

transition bois initial-bois final brusque (Figure 1), présence de trachéides transversales à la marge des champs de croisement (Figure 2C), présence de canaux résinifères longitudinaux et radiaux (Figure 2 D-E). Ces caractéristiques ont permis la détermination de l'espèce. Les quatre pièces de bois sont constituées de Sapin de Douglas (*Pseudotsuga menziesii*).

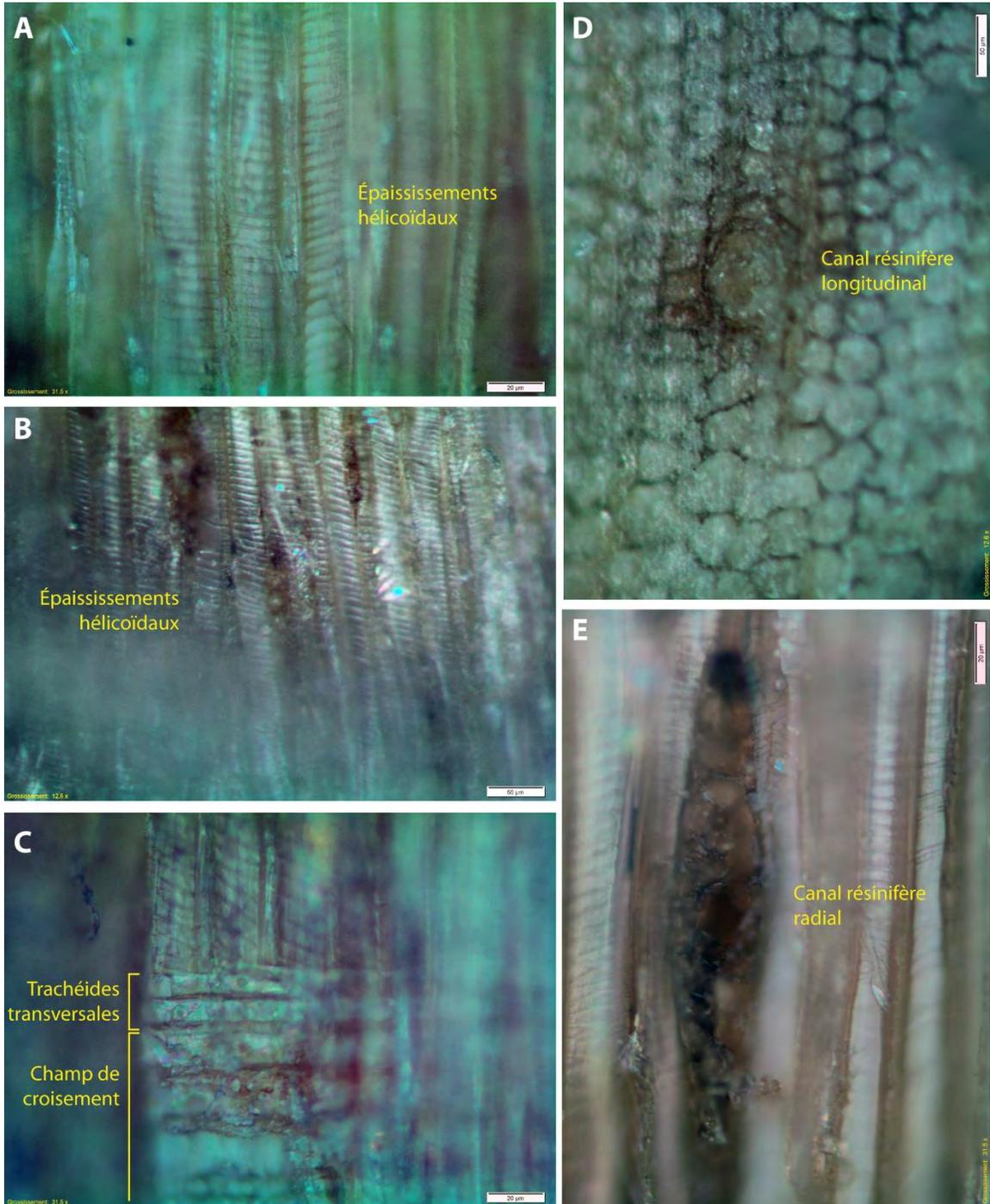


Figure 2. Caractéristiques anatomiques des pièces de bois MTQ-154-14-S01, S02, S03 et S04.

ANNEXE 2

Inventaire des artéfacts

Intervention	Secteur	Sondage	Couche	Code matériau	Matériau	Objet	N. art.	N. obj.	Code fonction	Fonction	Commentaires	Élagué
Autoroute 85	6	GA5-318	-	M2.1	Verre incolore	Indéterminé	1	1	F	Indéterminé		Oui
Autoroute 85	1	GA3-004	-	M3.04.3	Fer tréfilé	Clou	6	6	F5.8.4.2	Fixations		Oui
Autoroute 85	1	GA3-004	-	M2.1	Verre incolore	Vitre	2	2	F5.8.3.1	Matériaux de base - vitre		Oui
Autoroute 85	1	GA3-004	-	M2.1	Verre incolore	Indéterminé	4	4	F	Indéterminé	Verre plat épais (5mm)	Oui
Autoroute 85	1	GA3-004	-	M1.1.2.2.09	Terre cuite fine blanche vitrifiée	Assiette	1	1	F5.1.1.4	Vaisselle de table pour l'absorption des aliments		Oui
Autoroute 85	1	GA3-004	-	M1.2.2.08	Terre cuite fine vernissée blanche	Contenant		1	F5	Consommation de la matière fabriquée ou préparée	Tesson très légèrement incurvé, avec décor floral peint à la main	Oui
Autoroute 85	1	GA3-004	-	M2.3.2	Verre coloré transparent	Bouteille	1	1	F5.2.2	Conservation et entreposage des aliments solides et liquides	Verre vert foncé, fragment de corps	Oui
Autoroute 85	1	GA3-004	-	M2.3.2	Verre coloré transparent	Indéterminé	1	1	F	Indéterminé	1 petit fragment de verre plat coloré bleu foncé transparent.	Oui
Autoroute 85	1	GA3-004	-	M2.1	Verre incolore	Indéterminé	1	1	F	Indéterminé	Possible fiole. Fond plat.	Oui
Autoroute 85	1	GA1-497	-	M2.1	Verre incolore	Indéterminé	2	2	F	Indéterminé		Oui
Autoroute 85	1	GA1-497	-	M3.04.2	Fer laminé	Indéterminé	2	2	F	Indéterminé		Oui
Autoroute 85	1	GA1-497	-	M1.1.2.2.09	Terre cuite fine blanche vitrifiée	Indéterminé	1	1	F5.1.1.4	Vaisselle de table pour l'absorption des aliments		Oui
Autoroute 85	1	GA2-217	-	M3.04	Métal ferreux	Gâche	1	1	F5.8.4.5	Système de fermeture	pièce de verrou? Possible gâche.	
Autoroute 85	1	GA1-500	-	M2.3.2	Verre coloré transparent	Bouteille	2	1	F5.2.2	Conservation et entreposage des aliments solides et liquides	deux fragments formant le cul d'une bouteille carrée en verre vert foncé. 4,3 cm de côté, trace de moulage sur 2 coins opposés. Bors plats avec légères rainures.	
Autoroute 85	1	GA1-500	-	M2.1	Verre incolore	Bouteille	1	1	F5.2.2	Conservation et entreposage des aliments solides et liquides		Oui
Autoroute 85	1	GA4-006	Surface	M3.8	Métal émaillé	Casserole	1	1	F5	Consommation de la matière fabriquée ou préparée	Casserole en fer émaillé blanc avec un diamètre de 15 cm. Une seule anse.	
Autoroute 85	1	GA4-006	-	11B2	M3.04.5	Fonte	1	1	F5.8.1.1	Chauffage des habitation et des autres constructions	Plaque de poêle en fonte, dimensions de 19x22,5 cm. Décor moulé	
Autoroute 85	1	GA6-006	-	M5.1.7	Os	Écofact	14	14	E1.3.1.5	Mammifères	14 fragments d'os de mammifère, probablement porc ou possiblement vache. 11 fragments de côte, 1 fragment d'omoplate et 1 épiphyse indéterminée. 5 fragments présentent des traces de sciage	Oui
Autoroute 85	1	GA6-006	-	M1.2.2.08	Terre cuite fine vernissée blanche	Contenant	8	8	F5.1.1.4	Vaisselle de table pour l'absorption des aliments	Décor floral imprimé. 2 fragments de bords avec une ligne dorée décorant l'intérieur du bord.	Oui
Autoroute 85	1	GA6-006	-	M1.2.2.08	Terre cuite fine vernissée blanche	Contenant	7	7	F5.1.1.4	Vaisselle de table pour l'absorption des aliments	Glaçure bleu clair	Oui
Autoroute 85	1	GA6-006	-	M1.2.2.08	Terre cuite fine vernissée blanche	Contenant	1	1	F5.1.1.4	Vaisselle de table pour l'absorption des aliments	Fragment d'anse, glaçure rose	Oui
Autoroute 85	1	GA6-006	-	M1.2.2.08	Terre cuite fine vernissée blanche	Contenant	1	1	F5.1.1.4	Vaisselle de table pour l'absorption des aliments	Décor imprimé gris	Oui
Autoroute 85	1	GA6-006	-	M1.2.2.08	Terre cuite fine vernissée blanche	Contenant	1	1	F5.1.1.4	Vaisselle de table pour l'absorption des aliments	Décor imprimé bleu	Oui

Intervention	Secteur	Sondage	Couche	Code matériau	Matériau	Objet	N. art.	N. obj.	Code fonction	Fonction	Commentaires	Élagué
Autoroute 85	1	GA6-006	-	M1.5	Porcelaine commune	Assiette	5	5	F5.1.1.4	Vaisselle de table pour l'absorption des aliments	Fragments d'assiette de couleur blanche	Oui
Autoroute 85	1	GA6-006	-	M1.5	Porcelaine commune	Contenant	7	7	F5.1.1.4	Vaisselle de table pour l'absorption des aliments	fragments de contenant de couleur blanc pur	Oui
Autoroute 85	1	GA6-006	-	M5.3.3	Plastique	Contenant	1	1	F5	Consommation de la matière fabriquée ou préparée	fond d'assiette en plastique avec base annulaire	Oui
Autoroute 85	1	GA6-006	-	M3.04.3	Fer tréfilé	Clou	4	4	F5.8.4.2	Fixations		Oui
Autoroute 85	1	GA6-006	-	M2.1	Verre incolore	Vitre	6	6	F5.8.3.1	Matériaux de base - vitre		Oui
Autoroute 85	1	GA6-006	-	M3.04	Métal ferreux	Capsule couronne	5	5	F5.1.2	Conservation et entreposage des aliments solides et liquides	Bouchons de bière	Oui
Autoroute 85	1	GA6-006	-	M3.04.2	Fer laminé	Indéterminé	1	1	F	Indéterminé		Oui
Autoroute 85	1	GA6-006	-	M2.1	Verre incolore	Bouteille	10	10	F5.2.2	Conservation et entreposage des aliments solides et liquides		Oui
Autoroute 85	1	GA6-006	-	M3.10.1	Aluminium	Indéterminé	1	1	F	Indéterminé		Oui
Autoroute 85	1	GA3-063	2	M2.3.2	Verre coloré transparent	Bouteille	2	2	F5.1.2	Conservation et entreposage des aliments solides et liquides	Fond de bouteille en verre de couleur vert de type 7UP.	Oui
Autoroute 85	1	GA3-063	2	M2.1	Verre incolore	Bouteille	1	1	F5.1.2	Conservation et entreposage des aliments solides et liquides	Fond de bouteille	
Autoroute 85	1	GA3-063	2	M3.04	Métal ferreux	Capsule couronne	1	1	F5.1.2	Conservation et entreposage des aliments solides et liquides	Bouchon de bière	Oui
Autoroute 85	1	GA3-063	2	M3.10.1	Aluminium	Capsule de bouchon	1	1	F5.1.2	Conservation et entreposage des aliments solides et liquides	Bouchon en aluminium de marque "7up"	Oui
Autoroute 85	1	GA3-063	2	M3.04.3	Fer tréfilé	Clou	1	1	F5.8.4.2	Fixations		Oui
Autoroute 85	1	GA3-063	2	M1.2.2.08	Terre cuite fine vernissée blanche	Contenant	5	5	F5.1.1.4	Vaisselle de table pour l'absorption des aliments	Décor imprimé bleu	Oui
Autoroute 85	1	GA3-063	2	M1.5	Porcelaine commune	Assiette	1	1	F5.1.1.4	Vaisselle de table pour l'absorption des aliments	Fragment de fond d'assiette de couleur blanche	Oui
Autoroute 85	1	GA3-063	2	M1.5	Porcelaine commune	Contenant	1	1	F5.1.1.4	Vaisselle de table pour l'absorption des aliments	Porcelaine couleur saumon. Fragment de bord	Oui
Autoroute 85	1	GA3-063	2	M2.1	Verre incolore	Vitre	1	1	F5.8.3.1	Matériaux de base - vitre		Oui
Autoroute 85	1	GA3-063	2	M5.3.3	Plastique	pince à cheveux	1	1	F.4.4	Coiffures	Fragment de pince à cheveux. Le fermoir est absent. De forme rectangulaire avec coins arrondis, le rebord porte un décor de corde. Le centre présente 4 trous pour fixer une applique.	Oui
Autoroute 85	1	GA3-062	1	M2.1	Verre incolore	Vitre	2	2	F5.8.3.1	Matériaux de base - vitre		Oui
Autoroute 85	1	GA3-062	1	M2.1	Verre incolore	Contenant	1	1	F5.1.2	Conservation et entreposage des aliments solides et liquides		Oui
Autoroute 85	1	GA3-062	1	M1.2.2.08	Terre cuite fine vernissée blanche	Contenant	1	1	F5.1.1.4	Vaisselle de table pour l'absorption des aliments	Décor imprimé vert bleuté de type floral sur fond blancé	
Autoroute 85	1	GA3-062	1	M5.1.7	Os	Écofact	1	1	E1.3.1.5	Mammifères	Os long scié à ses deux extrémités. 2,3 cm de longueur. Mammifère, possiblement porc	
Autoroute 85	1	GA3-062	1	M5.5.2	Cuir	Semelle (talon)	1	1	F5.4.3	Chaussures	Mince épaisseur de cuir formant la semelle d'un talon de chaussure. 7,7 par 7 cm	

Intervention	Secteur	Sondage	Couche	Code matériau	Matériau	Objet	N. art.	N. obj.	Code fonction	Fonction	Commentaires	Élagué
Autoroute 85	1	GA3-062	1	M5.4.2	Caoutchouc	Indéterminé	1	1	F	Indéterminé	Pièce de caoutchouc courbée de 15 cm de longueur par 2 cm de largeur et 3 cm de hauteur. Rappelle la forme d'un pneu de vélo, mais d'une épaisseur de 0,7 cm	
Autoroute 85	1	GA3-062	2	M5.3.3	Plastique	Contenant	4	1	F5.1.2	Conservation et entreposage des aliments solides et liquides	Petit contenant jetable en plastique rouge-orange. Hauteur de 4,6 cm	oui
Autoroute 85	1	GA3-062	2	M5.3.3	Plastique	Nappe	2	1	F5.8.1.2	Décoration des habitation et autres constructions	Nappe en plastique avec décor floral: fleurs jaunes avec feuillage vert	oui
Autoroute 85	1	GA3-062	2	M1.1.1	Terre cuite commune non vernissée	Brique	2	2	F5.8.3.4	Matériaux de base - brique	deux fragments de brique. Impossible de déterminer les dimensions originales.	oui
Autoroute 85	1	GA3-062	2	M3.04.3	Fer tréfilé	Clou	12	12	F5.8.4.2	Fixations	Clous tréfilés de taille variant de 3,8 cm à 15 cm. 4 ont été conservé	oui
Autoroute 85	1	GA3-062	2	M3.04	Métal ferreux	Indéterminé	4	4	F	Indéterminé		oui
Autoroute 85	1	GA3-062	2	M5.5.2	Cuir	Indéterminé	2	1	F5.4.3	Habillement	Pièces de cuir plat indéterminé	oui
Autoroute 85	1	GA3-062	2	M5.4.2	Caoutchouc	Indéterminé			F2.6.2	Outils et machines	Possible joint en caoutchouc. De forme circulaire, il fait 5 cm de longueur par 3 cm de hauteur par 0,7 cm d'épaisseur	oui
Autoroute 85	1	GA3-062	2	M2.3.2	Verre coloré transparent	Bouteille	1	1	F5.1.2	Conservation et entreposage des aliments solides et liquides	Bouteille complète de marque "7up"	
Autoroute 85	1	GA3-062	2	M5.1.7	Os	Écofact	1	1	E1.3.1.5	Mammifères	Possible côte de mammifère moyen. 7,3 par 0,4 cm	
Autoroute 85	1	GA3-062	2	M2.1	Verre incolore	Contenant	1	1	F5.1.2	Conservation et entreposage des aliments solides et liquides	Possible cou de bouteille. Trace de moule présent.	oui
Autoroute 85	1	GA3-062	3	M3.04.2	Fer laminé	Indéterminé	2	2	F	Indéterminé	plaques de métal ferreux de 3,7 cm de largeur	oui
Autoroute 85	1	GA3-062	3	M3.04.3	Fer tréfilé	Clou	13	13	F5.8.4.2	Fixations	Clous tréfilés de taille variant de 3 cm à 7,8 cm.	oui
Autoroute 85	1	GA3-062	3	M2.3.2	Verre coloré transparent	Bouteille	1	1	F5.2.2	Conservation et entreposage des aliments solides et liquides	Verre vert foncé, fragment de cul de bouteille	
Autoroute 85	1	GA3-062	3	M2.1	Verre incolore	Vitre	3	3	F5.8.3.1	Matériaux de base - vitre		
Autoroute 85	1	GA3-062	3	M2.3.2	Verre coloré transparent	Bouteille	2	2	F5.2.2	Conservation et entreposage des aliments solides et liquides	Verre coloré brun. Goulot entier jusqu'au départ de l'épaule et fragment de pense. Trace de moule, filets pour accueillir un bouchon visé, forme du corps possiblement rectangulaire. Seul le goulot est conservé.	oui
Autoroute 85	1	GA3-062	3	M2.3.2	Verre coloré transparent	Bouteille	2	2	F5.2.2	Conservation et entreposage des aliments solides et liquides	Verre coloré brun. Fragment d'épaule avec trace de moule et texture de type vannerie. Fragment de corps	oui
Autoroute 85	1	GA3-062	3	M2.3.2	Verre coloré transparent	Bouteille	2	2	F5.2.2	Conservation et entreposage des aliments solides et liquides	Verre coloré bleu ou turquoise. Goulot et départ d'épaule d'une bouteille au corps rectangulaire. Lèvre arrondie. Fragment de corps. Seul le goulot est conservé	oui
Autoroute 85	1	GA3-062	3	M2.3.2	Verre coloré transparent	Bouteille	1	1	F5.2.2	Conservation et entreposage des aliments solides et liquides	Verre coloré vert de type "7up". Fragment de corps	oui

Intervention	Secteur	Sondage	Couche	Code matériau	Matériau	Objet	N. art.	N. obj.	Code fonction	Fonction	Commentaires	Élagué
Autoroute 85	1	GA3-062	3	M2.1	Verre incolore	Bouteille	8	8	F5.2.2	Conservation et entreposage des aliments solides et liquides	fragments de verre incolore variés. Un fragment de bouteille de type "coca-cola", un fragment de goulot de pot mason, deux fragments de fond de contenant et quatre fragments de corps	oui
Autoroute 85	1	GA3-062	3	M5.3.3	Plastique	Bouteille	1	1	F5.2.2	Conservation et entreposage des aliments solides et liquides	Fragment de goulot d'une bouteille en plastique. Présence de filets pour accueillir un bouchon visé	oui
Autoroute 85	1	GA3-062	3	M5.3.3	Plastique	Indéterminé	1	1	F	Indéterminé		oui
Autoroute 85	1	GA3-062	3	M1.5	Porcelaine commune	Contenant	1	1	F5.2.2	Conservation et entreposage des aliments solides et liquides	Contenant en porcelaine commune blanche. Lèvre et bord d'un contenant d'assez grande dimension selon la courbe de son ouverture	
Autoroute 85	1	GA3-062	3	M5.5.2	Cuir	Indéterminé	1	1	F5.4.3	Chaussures	fragment de cuir cousu. Présence de petit trous rapprochés sur trois côtés. Possible pièce de chaussure	
Autoroute 85	1	GA3-062	3	M1.1.1	Terre cuite commune non vernissée	Brique	1	1	F5.8.3.4	Matériaux de base - brique	Petit fragment de brique.	
Autoroute 85	1	GA3-066	2	M1.2.2.08	Terre cuite fine vernissée blanche	Assiette	25	1	F5.1.1.4	Vaisselle de table pour l'absorption des aliments	fragments d'assiette blanche avec double décor longiligne bleusur le tour intérieur du rebord. Fond plat à base annulaire Marque de fabricant indéterminé fait en Belgique. Un fragment de bord et quatre fragments montrant la marque du fabricant sont conservés	oui
Autoroute 85	1	GA3-066	2	M5.3.3	Plastique	ampoule	2	1	F5.8.1.1	Chauffage des habitation et des autres constructions	deux fragment du couvert protecteur d'une ampoule rouge de type chauffante	oui
Autoroute 85	1	GA3-066	2	M5.3.3	Plastique	Contenant	1	1	F5	Consommation de la matière fabriquée ou préparée	Fragment de petit bol en plastique avec décors longiligne rouge, vert et jaune sur le rebord extérieur.	oui
Autoroute 85	1	GA3-066	2	M3.8	Métal émaillé	Bol	2	1	F5	Consommation de la matière fabriquée ou préparée	Deux fragments d'un bol en fer émaillé. Rebord et pense seulement, le fond est absent.	
Autoroute 85	1	GA3-066	2	M3.04.3	Fer tréfilé	Clou	3	3	F5.8.4.2	Fixations	Clous tréfilés de taille variant de 6 cm à 13 cm.	oui
Autoroute 85	1	GA3-065	2	M1.2.2.09	Terre cuite fine blanche vitrifiée	Assiette	1	1	F5.1.1.4	Vaisselle de table pour l'absorption des aliments	fragment de bord de bord d'assiette sans décor	oui
Autoroute 85	1	GA3-065	2	M3.04.3	Fer tréfilé	Boulon	1	1	F5.8.4.2	Fixations	Boulon en métal ferreux de 7 cm de longueur avec tête hexagonale de 2 cm de largeur par 1 cm de hauteur	oui
Autoroute 85	1	GA3-065	2	M2.1	Verre incolore	Vitre	1	1	F5.8.3.1	Matériaux de base - vitre		oui
Autoroute 85	1	GA3-065	2	M5.3.3	Plastique	Indéterminé	1	1	F	Indéterminé	Plastique rouge, plat, avec traces d'un décor ligné jaune	oui
Autoroute 85	1	GA3-061	1	M2.1	Verre incolore	Vitre	81	81	F5.8.3.1	Matériaux de base - vitre		oui
Autoroute 85	1	GA3-061	1	M2.3.2	Verre coloré transparent	Bouteille	1	1	F5.2.2	Conservation et entreposage des aliments solides et liquides	fragemnt de corps de bouteille en verre coloré vert foncé	oui

Intervention	Secteur	Sondage	Couche	Code matériau	Matériau	Objet	N. art.	N. obj.	Code fonction	Fonction	Commentaires	Élagué
Autoroute 85	1	GA3-061	1	M5.3.3	Plastique	Indéterminé	2	2	F5.8.3	Matériaux de base	Toile de polythène	oui
Autoroute 85	1	GA3-061	1	M3.04.3	Fer tréfilé	Clou	3	3	F5.8.4.2	Fixations	Clou tréfilé de 10 cm de longueur	oui
Autoroute 85	1	GA3-061	2	M1.3.2.1	Grès cérame grossier glaçuré au sel nord-américain	Contenant	18	1	F5	Consommation de la matière fabriquée ou préparée	Fragments épais (0,6 cm) d'un grand contenant en grès grossier gris avec décor ligné blanc, bleu et blanc. Un seul fragment conservé	oui
Autoroute 85	1	GA3-061	2	M1.3.2.1	Grès cérame grossier glaçuré au sel nord-américain	Contenant	2	1	F5	Consommation de la matière fabriquée ou préparée	Fragments de grès à glaçure rouge bourgogne et pâte orange-clair. Ondulations marquées sur la face interne.	
Autoroute 85	1	GA3-061	2	M5.1.7	Os	Écofact	2	2	E1.3.1.5	Mammifères	Deux côtes, possiblement de porc, avec traces de scie	
Autoroute 85	1	GA3-061	2	M3.04.3	Fer tréfilé	Clou	5	5	F5.8.4.2	Fixations		oui
Autoroute 85	1	GA3-061	2	M2.3.2	Verre coloré transparent	Bouteille	2	2	F5.2.2	Conservation et entreposage des aliments solides et liquides	Fragment de pense d'une bouteille carrée de type "bouteille de gin" avec lignes verticales sur la face externe	oui
Autoroute 85	1	GA3-061	2	M2.1	Verre incolore	Contenant	1	1	F5.1.2	Conservation et entreposage des aliments solides et liquides	Possible cou de bouteille. Trace de moule présent.	oui
Autoroute 85	1	GA3-061	2	M5.5.2	Cuir	Ceinture	1	1	F5.4.2	Attaches	Bout de ceinture de 7 cm de longueur et 3,6 cm d'épaisseur avec 2 trous présents	oui
Autoroute 85	1	GA3-061	3	M2.3.2	Verre coloré transparent	Bouteille	1	1	F5.2.2	Conservation et entreposage des aliments solides et liquides	Fond de bouteille moulée avec inscription "DA LTD." en verre vert foncé	
Autoroute 85	1	GA3-061	3	M3.8	Métal émaillé	Bol	1	1	F5	Consommation de la matière fabriquée ou préparée	Fragment d'un bol en fer émaillé, identique à ceux du sondage GA3-066. Rebord et pense seulement, le fond est absent.	
Autoroute 85	1	GA3-061	3	M1.3.2.1	Grès cérame grossier glaçuré au sel nord-américain	Contenant	2	1	F5	Consommation de la matière fabriquée ou préparée	Fragments épais (0,6 cm) d'un grand contenant en grès grossier gris. Identique à ceux de la couche 2 du même sondage. Un fragment de pense et de fond (rebord plat)	oui
Autoroute 85	1	GA3-061	3	M5.1.7	Os	Écofact	2	2	E1.3.1.5	Mammifères	fragments indéterminés	
Autoroute 85	1	GA3-061	3	M3.04.3	Fer tréfilé	Clou	2	2	F5.8.4.2	Fixations		oui
Autoroute 85	1	GA3-061	3	M3.04.2	Fer laminé	Indéterminé	1	1	F	Indéterminé		oui
Total							353	303				

Intervention	Secteur	Unité	Niveau	No. Catalogue	Matériau	Type	Nb d'artéfact	Nb d'objet	Poids	Dimensions	Commentaires	Élagué
Autoroute 85	3	GA2-287	3 ou 4	A85.GA2-287.3-4.001	Chert	Éclat <i>ad hoc</i>	1	1			Éclat en chert vert, moyennement silicifié. La partie proximale a été fracturée, possiblement lors de la taille; le talon est absent.	Non

Intervention	Secteur	Sondage	Couche	Code matériau	Matériau	Objet	N. art.	N. obj.	Code fonction	Fonction	Commentaires	Élagué
Autoroute 85	3	GA2-287	3 ou 4	A85.GA2-287.3-4.002	Gneiss granitique	Éclat <i>ad hoc</i>	1	1			Éclat possiblement en gneiss granitique. Présente un talon dièdre ou facetté, un bulbe diffus, une partie proximale avec terminaison effilée et au moins deux arrêtes sur sa face dorsale.	Non

ANNEXE 3

Registres photographiques



A85-DDM-PA1-001



A85-DDM-PA1-002



A85-DDM-PA1-003



A85-DDM-PA1-004



A85-DDM-PA1-005



A85-DDM-PA1-006



A85-DDM-PA1-007



A85-DDM-PA1-008



A85-DDM-PA1-009



A85-DDM-PA1-010



A85-DDM-PA1-011



A85-DDM-PA1-012



A85-DDM-PA1-013



A85-DDM-PA1-014



A85-DDM-PA1-015



A85-DDM-PA1-016



A85-DDM-PA1-017



A85-DDM-PA1-018



A85-DDM-PA1-019



A85-DDM-PA1-020



A85-DDM-PA1-021



A85-DDM-PA1-022



A85-DDM-PA1-023



A85-DDM-PA1-024



A85-DDM-PA1-025



A85-DDM-PA1-026



A85-DDM-PA1-027



A85-DDM-PA1-028



A85-DDM-PA1-029



A85-DDM-PA1-030



A85-DDM-PA1-031



A85-DDM-PA1-032



A85-DDM-PA1-033



A85-DDM-PA1-034



A85-DDM-PA1-035



A85-DDM-PA1-036



A85-DDM-PA1-037



A85-DDM-PA1-038



A85-DDM-PA1-039



A85-DDM-PA1-040



A85-DDM-PA1-041



A85-DDM-PA1-042



A85-DDM-PA1-043



A85-DDM-PA1-044



A85-DDM-PA1-045



A85-DDM-PA1-046



A85-DDM-PA1-047



A85-DDM-PA1-048



A85-DDM-PA1-049



A85-DDM-PA1-050



A85-DDM-PA1-051



A85-DDM-PA1-052



A85-DDM-PA1-053



A85-DDM-PA1-054



A85-DDM-PA1-055



A85-DDM-PA1-056



A85-DDM-PA1-057



A85-DDM-PA1-058



A85-DDM-PA1-059



A85-DDM-PA1-060



A85-DDM-PA1-061



A85-DDM-PA1-062



A85-DDM-PA1-063



A85-DDM-PA1-064



A85-DDM-PA1-065



A85-DDM-PA1-066



A85-DDM-PA1-067



A85-DDM-PA1-068



A85-DDM-PA1-069



A85-DDM-PA1-070



A85-DDM-PA1-071



A85-DDM-PA1-072



A85-DDM-PA1-073



A85-DDM-PA1-074



A85-DDM-PA1-075



A85-DDM-PA1-076



A85-DDM-PA1-077



A85-DDM-PA1-078



A85-DDM-PA1-079



A85-DDM-PA1-080



A85-DDM-PA1-081



A85-DDM-PA1-082



A85-DDM-PA1-083



A85-DDM-PA1-084



A85-DDM-PA1-085



A85-DDM-PA1-086



A85-DDM-PA1-087



A85-DDM-PA1-088



A85-DDM-PA1-089



A85-DDM-PA1-090



A85-DDM-PA1-091



A85-DDM-PA1-092



A85-DDM-PA1-093



A85-DDM-PA1-094



A85-DDM-PA1-095



A85-DDM-PA1-096



A85-DDM-PA1-097



A85-DDM-PA1-098



A85-DDM-PA1-099



A85-DDM-PA1-100



A85-DDM-PA1-101



A85-DDM-PA1-102



A85-DDM-PA1-103



A85-DDM-PA1-104



A85-DDM-PA1-105



A85-DDM-PA1-106



A85-DDM-PA1-107



A85-DDM-PA1-108



A85-DDM-PA1-109



A85-DDM-PA1-110



A85-DDM-PA1-111



A85-DDM-PA1-112



A85-DDM-PA1-113



A85-DDM-PA1-114



A85-DDM-PA1-115



A85-DDM-PA1-116



A85-DDM-PA1-117



A85-DDM-PA1-118



A85-DDM-PA1-119



A85-DDM-PA1-120



A85-DDM-PA1-121



A85-DDM-PA1-122



A85-DDM-PA1-123



A85-DDM-PA1-124



A85-DDM-PA1-125



A85-DDM-PA1-126



A85-DDM-PA1-127



A85-DDM-PA1-128



A85-DDM-PA1-129



A85-DDM-PA1-130



A85-DDM-PA1-131



A85-DDM-PA1-132



A85-DDM-PA1-133



A85-DDM-PA1-134



A85-DDM-PA1-135



A85-DDM-PA1-136



A85-DDM-PA1-137



A85-DDM-PA1-138



A85-DDM-PA1-139



A85-DDM-PA1-140



A85-DDM-PA1-141



A85-DDM-PA1-142



A85-DDM-PA1-143



A85-DDM-PA1-144



A85-DDM-PA1-145



A85-DDM-PA1-146



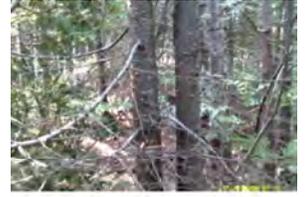
A85-DDM-PA1-147



A85-DDM-PA1-148



A85-DDM-PA1-149



A85-DDM-PA1-150



A85-DDM-PA1-151



A85-DDM-PA1-152



A85-DDM-PA1-153



A85-DDM-PA1-154



A85-DDM-PA1-155



A85-DDM-PA1-156



A85-DDM-PA1-157



A85-DDM-PA1-158



A85-DDM-PA1-159



A85-DDM-PA1-160



A85-DDM-PA1-161



A85-DDM-PA1-162



A85-DDM-PA1-163



A85-DDM-PA1-164



A85-DDM-PA1-165



A85-DDM-PA1-166



A85-DDM-PA1-167



A85-DDM-PA1-168



A85-DDM-PA1-169



A85-DDM-PA1-170



A85-DDM-PA1-171



A85-DDM-PA1-172



A85-DDM-PA1-173



A85-DDM-PA1-174



A85-DDM-PA1-175



A85-DDM-PA1-176



A85-DDM-PA1-177



A85-DDM-PA1-178



A85-DDM-PA1-179



A85-DDM-PA1-180



A85-DDM-PA1-181



A85-DDM-PA1-182



A85-DDM-PA1-183



A85-DDM-PA1-184



A85-DDM-PA1-185



A85-DDM-PA1-186



A85-DDM-PA1-187



A85-DDM-PA1-188



A85-DDM-PA1-189



A85-DDM-PA1-190



A85-DDM-PA1-191



A85-DDM-PA1-192



A85-DDM-PA1-193



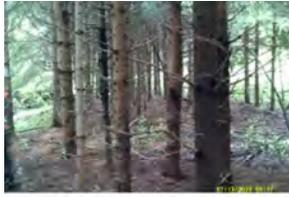
A85-DDM-PA1-194



A85-DDM-PA1-195



A85-DDM-PA1-196



A85-DDM-PA1-197



A85-DDM-PA1-198



A85-DDM-PA1-199



A85-DDM-PA1-200



A85-DDM-PA1-201



A85-DDM-PA1-202



A85-DDM-PA1-203



A85-DDM-PA1-204



A85-DDM-PA1-205



A85-DDM-PA1-206



A85-DDM-PA1-207



A85-DDM-PA1-208



A85-DDM-PA1-209



A85-DDM-PA1-210



A85-DDM-PA1-211



A85-DDM-PA1-212



A85-DDM-PA1-213



A85-DDM-PA1-214



A85-DDM-PA1-215



A85-DDM-PA1-216



A85-DDM-PA1-217



A85-DDM-PA1-218



A85-DDM-PA1-219



A85-DDM-PA1-220



A85-DDM-PA1-221



A85-DDM-PA1-222



A85-DDM-PA1-223



A85-DDM-PA1-224



A85-DDM-PA1-225



A85-DDM-PA1-226



A85-DDM-PA1-227



A85-DDM-PA1-228



A85-DDM-PA1-229



A85-DDM-PA1-230



A85-DDM-PA1-231



A85-DDM-PA1-232



A85-DDM-PA1-233



A85-DDM-PA1-234



A85-DDM-PA1-235



A85-DDM-PA1-236



A85-DDM-PA1-237



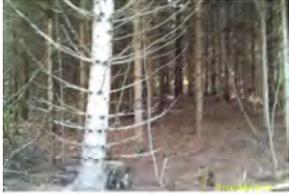
A85-DDM-PA1-238



A85-DDM-PA1-239



A85-DDM-PA1-240



A85-DDM-PA1-241



A85-DDM-PA1-242



A85-DDM-PA1-243



A85-DDM-PA1-244



A85-DDM-PA1-245



A85-DDM-PA1-246



A85-DDM-PA1-247



A85-DDM-PA1-248



A85-DDM-PA1-249



A85-DDM-PA1-250



A85-DDM-PA1-251



A85-DDM-PA1-252



A85-DDM-PA1-253



A85-DDM-PA1-254



A85-DDM-PA1-255



A85-DDM-PA1-256



A85-DDM-PA1-257



A85-DDM-PA1-258



A85-DDM-PA1-259



A85-DDM-PA1-260



A85-DDM-PA1-261



A85-DDM-PA1-262



A85-DDM-PA1-263



A85-DDM-PA1-264



A85-DDM-PA1-265



A85-DDM-PA1-266



A85-DDM-PA1-267



A85-DDM-PA1-268



A85-DDM-PA1-269



A85-DDM-PA1-270



A85-DDM-PA1-271



A85-DDM-PA1-272



A85-DDM-PA1-273



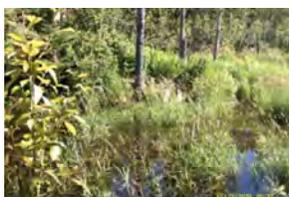
A85-DDM-PA1-274



A85-DDM-PA1-275



A85-DDM-PA1-276



A85-DDM-PA1-277



A85-DDM-PA1-278



A85-DDM-PA1-279



A85-DDM-PA1-280



Projet : Autoroute 85 (Témiscouata)

Tronçon (nom et numéro) :

Tronçon 5 (154-14-0867)

Permis de recherche archéologique :

20-GDDM-03

Archéologue(s) responsable(s) : René Bélanger

No d'appareil : PA1

No de cliché	Projet	Secteur	Description	Orientation	Date
A85-DDM-PA1-001	Autoroute 85	1	Vue du solage, maison démolie	O	2020-06-29
A85-DDM-PA1-002	Autoroute 85	1	Accumulation de matériaux	N	2020-06-29
A85-DDM-PA1-003	Autoroute 85	1	Vue du solage, maison démolie	O	2020-06-29
A85-DDM-PA1-004	Autoroute 85	1	Autre accumulation de matériaux	N	2020-06-29
A85-DDM-PA1-005	Autoroute 85	1	Autre accumulation de matériaux au sud-ouest	S	2020-06-29
A85-DDM-PA1-006	Autoroute 85	1	Solage à l'ouest de la maison	S	2020-06-29
A85-DDM-PA1-007	Autoroute 85	1	Solage nord en béton et maçonnerie	O	2020-06-29
A85-DDM-PA1-008	Autoroute 85	1	Blocs et déchets à l'intérieur de la cave	-	2020-06-29
A85-DDM-PA1-009	Autoroute 85	1	Blocs et déchets à l'intérieur de la cave	-	2020-06-29
A85-DDM-PA1-010	Autoroute 85	1	Vue générale de la zone	N	2020-06-29
A85-DDM-PA1-011	Autoroute 85	1	Vue générale de la zone	N	2020-06-29
A85-DDM-PA1-012	Autoroute 85	1	Résidus d'un petit garage (cabanon?)	O	2020-06-29
A85-DDM-PA1-013	Autoroute 85	1	Sondage ligne 2, plan	O	2020-06-29
A85-DDM-PA1-014	Autoroute 85	1	Sondage ligne 2, paroi nord	N	2020-06-29
A85-DDM-PA1-015	Autoroute 85	1	Sondage ligne 2, plan	N	2020-06-29
A85-DDM-PA1-016	Autoroute 85	1	Sondage ligne 2, paroi nord	N	2020-06-29
A85-DDM-PA1-017	Autoroute 85	1	Sondage ligne 2, plan	N	2020-06-30
A85-DDM-PA1-018	Autoroute 85	1	Sondage ligne 2, plan	N	2020-06-30
A85-DDM-PA1-019	Autoroute 85	1	Sondage ligne 2, paroi nord	N	2020-06-30
A85-DDM-PA1-020	Autoroute 85	1	Secteur 1, nord du chemin, partie ouest	E	2020-06-30
A85-DDM-PA1-021	Autoroute 85	1	Secteur 1, nord du chemin, partie ouest	O	2020-06-30
A85-DDM-PA1-022	Autoroute 85	1	Secteur 1, nord du chemin, partie ouest	O	2020-06-30
A85-DDM-PA1-023	Autoroute 85	1	Secteur 1, nord du chemin, partie ouest	E	2020-06-30
A85-DDM-PA1-024	Autoroute 85	1	Secteur 1, sud du chemin, zone humide en limite ouest	S	2020-06-30
A85-DDM-PA1-025	Autoroute 85	1	Secteur 1, sud du chemin, zone humide, petit chemin	S	2020-06-30
A85-DDM-PA1-026	Autoroute 85	1	Secteur 1, sud du chemin, zone humide, limite est	SE	2020-06-30
A85-DDM-PA1-027	Autoroute 85	1	Secteur 1, sud du chemin, zone humide, limite est	S	2020-06-30
A85-DDM-PA1-028	Autoroute 85	1	Secteur 1, sud du chemin, zone habitée	S	2020-06-30
A85-DDM-PA1-029	Autoroute 85	1	Secteur 1, sud du chemin, zone habitée	SE	2020-06-30
A85-DDM-PA1-030	Autoroute 85	1	Secteur 1, sud du chemin, limite est	O	2020-06-30
A85-DDM-PA1-031	Autoroute 85	1	Sondage à l'arrière de la maison, plan	N	2020-06-30
A85-DDM-PA1-032	Autoroute 85	1	Sondage à l'arrière de la maison, paroi nord	N	2020-06-30
A85-DDM-PA1-033	Autoroute 85	1	Zone en bordure de l'autoroute et hangar	O	2020-06-30
A85-DDM-PA1-034	Autoroute 85	1	Zone en bordure de l'autoroute	NE	2020-06-30
A85-DDM-PA1-035	Autoroute 85	1	Zone en bordure de l'autoroute	NE	2020-06-30
A85-DDM-PA1-036	Autoroute 85	1	Remorque abandonnée	N	2020-06-30
A85-DDM-PA1-037	Autoroute 85	1	Bordure de l'autoroute	SO	2020-06-30
A85-DDM-PA1-038	Autoroute 85	1	Petit chemin en limite ouest	O	2020-06-30
A85-DDM-PA1-039	Autoroute 85	1	Hangar en limite ouest	NO	2020-06-30
A85-DDM-PA1-040	Autoroute 85	1	Maison en limite ouest	NE	2020-06-30
A85-DDM-PA1-041	Autoroute 85	1	Dépotoir en limite ouest	S	2020-06-30
A85-DDM-PA1-042	Autoroute 85	1	Maison en limite ouest	NO	2020-06-30

No de cliché	Projet	Secteur	Description	Orientation	Date
A85-DDM-PA1-043	Autoroute 85	1	Remorque de camion abandonnée	SO	2020-06-30
A85-DDM-PA1-044	Autoroute 85	1	Sondage ligne 3, Plan	O	2020-06-30
A85-DDM-PA1-045	Autoroute 85	1	Sondage ligne 3, paroi ouest	O	2020-06-30
A85-DDM-PA1-046	Autoroute 85	1	Sondage ligne 3, Plan	E	2020-07-01
A85-DDM-PA1-047	Autoroute 85	1	Sondage ligne 3, paroi ouest	O	2020-07-01
A85-DDM-PA1-048	Autoroute 85	1	Sondage ligne 3, Plan	O	2020-07-01
A85-DDM-PA1-049	Autoroute 85	1	Sondage ligne 3, paroi ouest	O	2020-07-01
A85-DDM-PA1-050	Autoroute 85	1	Accumulation de pierres pour accès à la cave de la maison (ancien magasin général)	SE	2020-07-01
A85-DDM-PA1-051	Autoroute 85	1	Aménagement de l'accès à la cave de la maison (ancien magasin général)	S	2020-07-01
A85-DDM-PA1-052	Autoroute 85	1	Aménagement de l'accès à la cave de la maison (ancien magasin général)	O	2020-07-01
A85-DDM-PA1-053	Autoroute 85	1	Sentier est-ouest en limite ouest de la zone historique (hameau)	O	2020-07-01
A85-DDM-PA1-054	Autoroute 85	1	Sentier nord-sud vers l'autoroute	S	2020-07-01
A85-DDM-PA1-055	Autoroute 85	1	Sentier est-ouest en limite ouest de la zone historique (hameau)	E	2020-07-01
A85-DDM-PA1-056	Autoroute 85	1	Secteur buché vers l'autoroute par le sentier	E	2020-07-01
A85-DDM-PA1-057	Autoroute 85	1	Arbre rongé par les castors près de l'autoroute	S	2020-07-01
A85-DDM-PA1-058	Autoroute 85	1	Arbre rongé par les castors près de l'autoroute	S	2020-07-01
A85-DDM-PA1-059	Autoroute 85	1	Cabane de castor, zone humide du hameau	NO	2020-07-01
A85-DDM-PA1-060	Autoroute 85	1	Zone humide du hameau	E	2020-07-01
A85-DDM-PA1-061	Autoroute 85	1	Zone humide du hameau	SE	2020-07-01
A85-DDM-PA1-062	Autoroute 85	1	Zone humide du hameau	S	2020-07-01
A85-DDM-PA1-063	Autoroute 85	1	Zone humide du hameau	S	2020-07-01
A85-DDM-PA1-064	Autoroute 85	1	Sondage ligne 4, plan	N	2020-07-01
A85-DDM-PA1-065	Autoroute 85	1	Sondage ligne 4, paroi nord	N	2020-07-01
A85-DDM-PA1-066	Autoroute 85	2	Limite ouest du tracé	NE	2020-07-02
A85-DDM-PA1-067	Autoroute 85	2	Pente forte à l'ouest du tracé (pont à tréteaux)	N	2020-07-02
A85-DDM-PA1-068	Autoroute 85	2	Pente forte à l'est du tracé (pont à tréteaux)	N	2020-07-02
A85-DDM-PA1-069	Autoroute 85	2	Sondage négatif, plan	S	2020-07-02
A85-DDM-PA1-070	Autoroute 85	2	Paroi sud, sondage négatif	S	2020-07-02
A85-DDM-PA1-071	Autoroute 85	3	Sondage 1, ligne 6, plan	O	2020-07-02
A85-DDM-PA1-072	Autoroute 85	3	Sondage 1, ligne 6, paroi ouest	O	2020-07-02
A85-DDM-PA1-073	Autoroute 85	3	Bordure de l'autoroute, perturbé	SE	2020-07-02
A85-DDM-PA1-074	Autoroute 85	3	Bordure de l'autoroute, perturbé	NO	2020-07-02
A85-DDM-PA1-075	Autoroute 85	3	Chemin forestier en zone 3	NO	2020-07-02
A85-DDM-PA1-076	Autoroute 85	3	Arbre rongé par les castors en bout de ligne 4	NO	2020-07-02
A85-DDM-PA1-077	Autoroute 85	3	Zone humide au bout de la ligne 4	O	2020-07-02
A85-DDM-PA1-078	Autoroute 85	3	Sondage GA3-018, plan	S	2020-07-03
A85-DDM-PA1-079	Autoroute 85	3	Paroi sud du sondage GA3-018	S	2020-07-03
A85-DDM-PA1-080	Autoroute 85	3	Chemin forestier en limite de zone 3	N	2020-07-03
A85-DDM-PA1-081	Autoroute 85	3	Limite de la zone 3	E	2020-07-03
A85-DDM-PA1-082	Autoroute 85	3	Chemin forestier en limite de zone 3	S	2020-07-03
A85-DDM-PA1-083	Autoroute 85	3	Limite nord-est de la zone 3	E	2020-07-04
A85-DDM-PA1-084	Autoroute 85	3	Pierres et ruisseau au point 58	E	2020-07-06
A85-DDM-PA1-085	Autoroute 85	3	Pierres et ruisseau au point 58	S	2020-07-06
A85-DDM-PA1-086	Autoroute 85	3	Pierres et ruisseau au point 59	E	2020-07-06
A85-DDM-PA1-087	Autoroute 85	3	Pierres et ruisseau au point 59	E	2020-07-06
A85-DDM-PA1-088	Autoroute 85	6	Sondage GA1-600, plan	N	2020-07-06
A85-DDM-PA1-089	Autoroute 85	6	Sondage GA1-600, paroi nord	N	2020-07-06
A85-DDM-PA1-090	Autoroute 85	6	Paroi sud, GA1-614	S	2020-07-06
A85-DDM-PA1-091	Autoroute 85	6	Paroi sud, GA1-614	S	2020-07-06
A85-DDM-PA1-092	Autoroute 85	6	Paroi ouest de GA1-621	O	2020-07-07
A85-DDM-PA1-093	Autoroute 85	6	Rebord du chemin forestier avec beaucoup d'arbres tombés	O	2020-07-07
A85-DDM-PA1-094	Autoroute 85	6	Rebord du chemin forestier avec beaucoup d'arbres tombés	E	2020-07-07

No de cliché	Projet	Secteur	Description	Orientation	Date
A85-DDM-PA1-095	Autoroute 85	4	Limite sud du secteur 4	N	2020-07-08
A85-DDM-PA1-096	Autoroute 85	4	Végétation en limite sud du secteur 4	E	2020-07-08
A85-DDM-PA1-097	Autoroute 85	4	Surface bouleversée en limite sud du secteur 4	N	2020-07-08
A85-DDM-PA1-098	Autoroute 85	4	Surface bouleversée en limite sud du secteur 4	E	2020-07-08
A85-DDM-PA1-099	Autoroute 85	4	Zone humide en limite sud du seteur 4	E	2020-07-08
A85-DDM-PA1-100	Autoroute 85	4	Photo ratée	-	2020-07-08
A85-DDM-PA1-101	Autoroute 85	4	Zone humide en limite sud du seteur 4	E	2020-07-08
A85-DDM-PA1-102	Autoroute 85	4	Paroi sud du sondage GA5-198	S	2020-07-08
A85-DDM-PA1-103	Autoroute 85	4	Paroi sud du sondage GA5-198	S	2020-07-08
A85-DDM-PA1-104	Autoroute 85	4	Surface bouleversée en bordure de terrasse	N	2020-07-08
A85-DDM-PA1-105	Autoroute 85	4	Chemin forestier	E	2020-07-08
A85-DDM-PA1-106	Autoroute 85	4	Secteur en pente	NE	2020-07-08
A85-DDM-PA1-107	Autoroute 85	4	Secteur en pente	N	2020-07-08
A85-DDM-PA1-108	Autoroute 85	4	Chemin forestier et pierre	N	2020-07-08
A85-DDM-PA1-109	Autoroute 85	4	Surface bouleversée et en pente, secteur 4 centre	NE	2020-07-08
A85-DDM-PA1-110	Autoroute 85	4	Surface bouleversée et en pente, secteur 4 centre	SE	2020-07-08
A85-DDM-PA1-111	Autoroute 85	4	Pente forte, partie nord et marécage	E	2020-07-08
A85-DDM-PA1-112	Autoroute 85	4	Pente forte, partie nord et marécage	O	2020-07-08
A85-DDM-PA1-113	Autoroute 85	4	Boisé côte ouest, limite nord du secteur 4	S	2020-07-08
A85-DDM-PA1-114	Autoroute 85	4	Boisé côte ouest, limite nord du secteur 4	SO	2020-07-08
A85-DDM-PA1-115	Autoroute 85	4	Pente forte dans la moitié nord du secteur 4	S	2020-07-08
A85-DDM-PA1-116	Autoroute 85	4	Pente forte dans la moitié nord du secteur 4	O	2020-07-08
A85-DDM-PA1-117	Autoroute 85	4	Pente forte dans la moitié nord du secteur 4	O	2020-07-08
A85-DDM-PA1-118	Autoroute 85	4	Pente forte dans la moitié sud du secteur 4	O	2020-07-08
A85-DDM-PA1-119	Autoroute 85	4	Pente forte dans la moitié sud du secteur 4	NO	2020-07-08
A85-DDM-PA1-120	Autoroute 85	4	Pente forte dans la moitié sud du secteur 4	NO	2020-07-08
A85-DDM-PA1-121	Autoroute 85	4	Pente forte dans la moitié sud du secteur 4	SO	2020-07-08
A85-DDM-PA1-122	Autoroute 85	4	Pente forte dans la moitié sud du secteur 4, limite sud, côté ouest	NO	2020-07-08
A85-DDM-PA1-123	Autoroute 85	1	Secteur du sondage 1	N	2020-07-09
A85-DDM-PA1-124	Autoroute 85	1	Secteur du sondage 2	N	2020-07-09
A85-DDM-PA1-125	Autoroute 85	1	Sondage 1, base couche 1, surface couche 2	E	2020-07-09
A85-DDM-PA1-126	Autoroute 85	1	Sondage 2, base couche 1, surface couche 2	O	2020-07-09
A85-DDM-PA1-127	Autoroute 85	1	Sondage 2, couche en cours de fouille	O	2020-07-09
A85-DDM-PA1-128	Autoroute 85	1	Sondage 1, base couche 2, surface couche 3	N	2020-07-09
A85-DDM-PA1-129	Autoroute 85	1	Sondage 1, base couche 2, surface couche 3	N	2020-07-09
A85-DDM-PA1-130	Autoroute 85	1	Sondage 1, bois dans la couche 3	S	2020-07-09
A85-DDM-PA1-131	Autoroute 85	1	Sondage 1, bois dans la couche 3	S	2020-07-09
A85-DDM-PA1-132	Autoroute 85	1	Sondage 2, base couche 2, surface couche 3	O	2020-07-09
A85-DDM-PA1-133	Autoroute 85	1	Sondage 1, fin de fouille	E	2020-07-09
A85-DDM-PA1-134	Autoroute 85	1	Sondage 1, fin de fouille	E	2020-07-09
A85-DDM-PA1-135	Autoroute 85	1	Sondage 1, fin de fouille	N	2020-07-09
A85-DDM-PA1-136	Autoroute 85	1	Secteur sondage 3	S	2020-07-09
A85-DDM-PA1-137	Autoroute 85	1	Sondage 3, base couche 2, surface roche	E	2020-07-09
A85-DDM-PA1-138	Autoroute 85	1	Dépotoire entre sondage 2 et 3	-	2020-07-09
A85-DDM-PA1-139	Autoroute 85	1	Dépotoire entre sondage 2 et 3	-	2020-07-09
A85-DDM-PA1-140	Autoroute 85	1	Dépotoire entre sondage 2 et 3	-	2020-07-09
A85-DDM-PA1-141	Autoroute 85	1	Vieux pneu en surface	-	2020-07-09
A85-DDM-PA1-142	Autoroute 85	1	Sondage 2, base couche 3, surface roche	O	2020-07-09
A85-DDM-PA1-143	Autoroute 85	1	Sondage 2, base couche 3, surface roche	O	2020-07-09
A85-DDM-PA1-144	Autoroute 85	1	Zone des sondages 4 et 5	E	2020-07-09
A85-DDM-PA1-145	Autoroute 85	1	Sondage 4, 0,50 X 0,50 cm	N	2020-07-09
A85-DDM-PA1-146	Autoroute 85	1	Sondage 5, 0,50 X0,50 cm	N	2020-07-09

No de cliché	Projet	Secteur	Description	Orientation	Date
A85-DDM-PA1-147	Autoroute 85	6	Sondage GA1-680	O	2020-07-10
A85-DDM-PA1-148	Autoroute 85	6	Boisé dense de la zone humide au point GA1-689	S	2020-07-10
A85-DDM-PA1-149	Autoroute 85	6	Sol humide au point GA1-692	S	2020-07-10
A85-DDM-PA1-150	Autoroute 85	6	Végétation dense au point GA1-692	S	2020-07-10
A85-DDM-PA1-151	Autoroute 85	6	Monticule non naturel au sud du point GA1-698	S	2020-07-10
A85-DDM-PA1-152	Autoroute 85	6	Blocs du monticule, GA1-698	E	2020-07-10
A85-DDM-PA1-153	Autoroute 85	6	Monticule, GA1-698	E	2020-07-10
A85-DDM-PA1-154	Autoroute 85	6	Limite nord du monticule au point GA1-698	S	2020-07-10
A85-DDM-PA1-155	Autoroute 85	6	Sondage GA1-704	O	2020-07-10
A85-DDM-PA1-156	Autoroute 85	6	Relief et végétation limite est secteur 6	N	2020-07-10
A85-DDM-PA1-157	Autoroute 85	6	Relief et végétation limite est secteur 6	E	2020-07-10
A85-DDM-PA1-158	Autoroute 85	6	Relief et végétation limite est secteur 6	S	2020-07-10
A85-DDM-PA1-159	Autoroute 85	6	Relief et végétation limite est secteur 6	O	2020-07-10
A85-DDM-PA1-160	Autoroute 85	7	Relief et végétation limite du secteur 7	O	2020-07-10
A85-DDM-PA1-161	Autoroute 85	7	Relief et végétation limite du secteur 7	O	2020-07-10
A85-DDM-PA1-162	Autoroute 85	7	Relief et végétation limite du secteur 7, limite zone humide	O	2020-07-10
A85-DDM-PA1-163	Autoroute 85	7	Relief et végétation limite du secteur 7	S	2020-07-10
A85-DDM-PA1-164	Autoroute 85	7	Roc et pente, secteur 7	S	2020-07-10
A85-DDM-PA1-165	Autoroute 85	7	Roc et pente, secteur 7	S	2020-07-10
A85-DDM-PA1-166	Autoroute 85	6	Paroi est du sondage GA5-269	E	2020-07-11
A85-DDM-PA1-167	Autoroute 85	6	Paroi est du sondage GA5-269	E	2020-07-11
A85-DDM-PA1-168	Autoroute 85	6	Zone humide au point GA5-278	E	2020-07-11
A85-DDM-PA1-169	Autoroute 85	6	Zone humide au point GA5-278	O	2020-07-11
A85-DDM-PA1-170	Autoroute 85	6	Zone humide au point GA5-278	O	2020-07-11
A85-DDM-PA1-171	Autoroute 85	6	Chablis et cran rocheux au point GA5-293	NO	2020-07-11
A85-DDM-PA1-172	Autoroute 85	7	Relief et végétation, limite est du secteur 7	O	2020-07-11
A85-DDM-PA1-173	Autoroute 85	7	Relief et végétation, limite est du secteur 7	NO	2020-07-11
A85-DDM-PA1-174	Autoroute 85	7	Relief et végétation, limite est du secteur 7	S	2020-07-11
A85-DDM-PA1-175	Autoroute 85	7	Relief et végétation, limite est du secteur 7	N	2020-07-11
A85-DDM-PA1-176	Autoroute 85	7	Relief et végétation, limite est du secteur 7	S	2020-07-11
A85-DDM-PA1-177	Autoroute 85	7	Relief et végétation, limite est du secteur 7	N	2020-07-11
A85-DDM-PA1-178	Autoroute 85	7	Relief et végétation, limite est du secteur 7	N	2020-07-11
A85-DDM-PA1-179	Autoroute 85	7	Relief et végétation, limite est du secteur 7	NE	2020-07-11
A85-DDM-PA1-180	Autoroute 85	7	Relief et végétation, limite est du secteur 7	SE	2020-07-11
A85-DDM-PA1-181	Autoroute 85	7	Relief et végétation, limite est du secteur 7	NE	2020-07-11
A85-DDM-PA1-182	Autoroute 85	2	Bouleversement et végétation	N	2020-07-13
A85-DDM-PA1-183	Autoroute 85	2	Bouleversement et végétation	N	2020-07-13
A85-DDM-PA1-184	Autoroute 85	2	Bouleversement et végétation	N	2020-07-13
A85-DDM-PA1-185	Autoroute 85	2	Végétation en bas de pente	E	2020-07-13
A85-DDM-PA1-186	Autoroute 85	2	Végétation et bouleversement, bord du chemin	S	2020-07-13
A85-DDM-PA1-187	Autoroute 85	2	Végétation et pente	E	2020-07-13
A85-DDM-PA1-188	Autoroute 85	2	Végétation et pente	O	2020-07-13
A85-DDM-PA1-189	Autoroute 85	2	Végétation et pente	S	2020-07-13
A85-DDM-PA1-190	Autoroute 85	2	Accumulation de pierres	S	2020-07-13
A85-DDM-PA1-191	Autoroute 85	2	Accumulation de pierres	O	2020-07-13
A85-DDM-PA1-192	Autoroute 85	2	Autre accumulation de pierres désorganisée	N	2020-07-13
A85-DDM-PA1-193	Autoroute 85	2	Paroi ouest du sondage GA4-116	O	2020-07-13
A85-DDM-PA1-194	Autoroute 85	2	Paroi ouest du sondage GA4-117	O	2020-07-13
A85-DDM-PA1-195	Autoroute 85	2	Ruisseau près de la clôture	S	2020-07-13
A85-DDM-PA1-196	Autoroute 85	2	Ruisseau près de la clôture	E	2020-07-13
A85-DDM-PA1-197	Autoroute 85	2	Secteur plantation entre le ruisseau et la route	S	2020-07-13
A85-DDM-PA1-198	Autoroute 85	2	Côté du tracel (pont à tréteaux)	SE	2020-07-13

No de cliché	Projet	Secteur	Description	Orientation	Date
A85-DDM-PA1-199	Autoroute 85	2	Secteur de plantation	S	2020-07-13
A85-DDM-PA1-200	Autoroute 85	2	Intersection chemin d'accès	N	2020-07-13
A85-DDM-PA1-201	Autoroute 85	2	Sentier de motoneige/piste cyclable	-	2020-07-13
A85-DDM-PA1-202	Autoroute 85	2	Relief et végétation du secteur	-	2020-07-13
A85-DDM-PA1-203	Autoroute 85	2	Relief et végétation du secteur	-	2020-07-13
A85-DDM-PA1-204	Autoroute 85	2	Relief et végétation du secteur	-	2020-07-13
A85-DDM-PA1-205	Autoroute 85	2	Relief et végétation du secteur	-	2020-07-13
A85-DDM-PA1-206	Autoroute 85	2	Relief et végétation du secteur	-	2020-07-13
A85-DDM-PA1-207	Autoroute 85	2	Relief et végétation du secteur	-	2020-07-13
A85-DDM-PA1-208	Autoroute 85	2	Relief et végétation du secteur	-	2020-07-13
A85-DDM-PA1-209	Autoroute 85	2	Relief et végétation du secteur	-	2020-07-13
A85-DDM-PA1-210	Autoroute 85	2	Sondage GA4-129	O	2020-07-13
A85-DDM-PA1-211	Autoroute 85	2	Relief et végétation du secteur	-	2020-07-13
A85-DDM-PA1-212	Autoroute 85	2	Relief et végétation du secteur	-	2020-07-13
A85-DDM-PA1-213	Autoroute 85	2	Relief et végétation du secteur	-	2020-07-13
A85-DDM-PA1-214	Autoroute 85	2	Relief et végétation du secteur	-	2020-07-13
A85-DDM-PA1-215	Autoroute 85	2	Relief et végétation du secteur	-	2020-07-13
A85-DDM-PA1-216	Autoroute 85	2	Zone de plantation	-	2020-07-13
A85-DDM-PA1-217	Autoroute 85	2	Relief et végétation du secteur	-	2020-07-13
A85-DDM-PA1-218	Autoroute 85	2	Relief et végétation du secteur	-	2020-07-13
A85-DDM-PA1-219	Autoroute 85	2	Relief et végétation du secteur	-	2020-07-13
A85-DDM-PA1-220	Autoroute 85	2	Relief et végétation du secteur	-	2020-07-13
A85-DDM-PA1-221	Autoroute 85	2	Relief et végétation du secteur	-	2020-07-13
A85-DDM-PA1-222	Autoroute 85	2	Relief et végétation du secteur	-	2020-07-13
A85-DDM-PA1-223	Autoroute 85	2	Relief et végétation du secteur	-	2020-07-13
A85-DDM-PA1-224	Autoroute 85	2	Relief et végétation du secteur	-	2020-07-13
A85-DDM-PA1-225	Autoroute 85	2	Relief et végétation du secteur	-	2020-07-13
A85-DDM-PA1-226	Autoroute 85	2	Relief et végétation du secteur	-	2020-07-13
A85-DDM-PA1-227	Autoroute 85	2	Relief et végétation du secteur	-	2020-07-13
A85-DDM-PA1-228	Autoroute 85	2	Relief et végétation du secteur	-	2020-07-13
A85-DDM-PA1-229	Autoroute 85	2	Relief et végétation du secteur	-	2020-07-13
A85-DDM-PA1-230	Autoroute 85	2	Relief et végétation du secteur	-	2020-07-13
A85-DDM-PA1-231	Autoroute 85	2	Relief et végétation du secteur	-	2020-07-13
A85-DDM-PA1-232	Autoroute 85	2	Relief et végétation du secteur	-	2020-07-13
A85-DDM-PA1-233	Autoroute 85	2	Relief et végétation du secteur	-	2020-07-13
A85-DDM-PA1-234	Autoroute 85	2	Relief et végétation du secteur	-	2020-07-13
A85-DDM-PA1-235	Autoroute 85	2	Relief et végétation du secteur	-	2020-07-13
A85-DDM-PA1-236	Autoroute 85	3	Paroi relevé école	-	2020-07-13
A85-DDM-PA1-237	Autoroute 85	3	Paroi relevé école	-	2020-07-13
A85-DDM-PA1-238	Autoroute 85	6	Chemin forestier pour sondages	S	2020-07-14
A85-DDM-PA1-239	Autoroute 85	6	Résidus du déboisement	E	2020-07-14
A85-DDM-PA1-240	Autoroute 85	6	Bois équarris abandonnés	S	2020-07-14
A85-DDM-PA1-241	Autoroute 85	6	Plantation GA3-067	S	2020-07-14
A85-DDM-PA1-242	Autoroute 85	6	Fossé dans plantation GA3-072	E	2020-07-14
A85-DDM-PA1-243	Autoroute 85	6	Perturbation de surface GA3-081	E	2020-07-14
A85-DDM-PA1-244	Autoroute 85	6	Perturbation de surface GA3-081	E	2020-07-14
A85-DDM-PA1-245	Autoroute 85	6	Perturbation de surface GA3-081	E	2020-07-14
A85-DDM-PA1-246	Autoroute 85	6	Zone de chablis GA3-097	N	2020-07-14
A85-DDM-PA1-247	Autoroute 85	6	Perturbation bord 185 GA3-100	N	2020-07-14
A85-DDM-PA1-248	Autoroute 85	1	Rehaussement zone de la ruine GA3-102	O	2020-07-14
A85-DDM-PA1-249	Autoroute 85	1	Solage de l'école remblayé	N	2020-07-14
A85-DDM-PA1-250	Autoroute 85	1	Rectangle de pierres	-	2020-07-14

No de cliché	Projet	Secteur	Description	Orientation	Date
A85-DDM-PA1-251	Autoroute 85	1	Rectangle de pierres	-	2020-07-14
A85-DDM-PA1-252	Autoroute 85	1	Rectangle de pierres	-	2020-07-14
A85-DDM-PA1-253	Autoroute 85	7	Paroi nord, sondage test GA3-103	N	2020-07-14
A85-DDM-PA1-254	Autoroute 85	7	Ambiance	-	2020-07-14
A85-DDM-PA1-255	Autoroute 85	7	Secteur du sondage test GA3-104	SE	2020-07-14
A85-DDM-PA1-256	Autoroute 85	7	Paroi nord du sondage test GA3-104	N	2020-07-14
A85-DDM-PA1-257	Autoroute 85	7	Paroi nord du sondage test GA3-104	N	2020-07-14
A85-DDM-PA1-258	Autoroute 85	8	Bourlet, perturbation en bordure du chemin	NE	2020-07-15
A85-DDM-PA1-259	Autoroute 85	8	Limite de la zone	O	2020-07-15
A85-DDM-PA1-260	Autoroute 85	8	Limite de la zone	O	2020-07-15
A85-DDM-PA1-261	Autoroute 85	8	Rebord sud de la zone	O	2020-07-15
A85-DDM-PA1-262	Autoroute 85	8	Petit replat plus bas, limite ouest de la zone	NO	2020-07-15
A85-DDM-PA1-263	Autoroute 85	8	Limite ouest de la zone	NE	2020-07-15
A85-DDM-PA1-264	Autoroute 85	8	Racine dans sondage test GA5-348	O	2020-07-15
A85-DDM-PA1-265	Autoroute 85	8	Paroi sud du sondage test GA5-348	S	2020-07-15
A85-DDM-PA1-266	Autoroute 85	8	Paroi sud du sondage test GA5-348	S	2020-07-15
A85-DDM-PA1-267	Autoroute 85	8	Secteur du sondage test GA5-348	O	2020-07-15
A85-DDM-PA1-268	Autoroute 85	8	Zone humide	NE	2020-07-15
A85-DDM-PA1-269	Autoroute 85	8	Zone de plantation	SO	2020-07-15
A85-DDM-PA1-270	Autoroute 85	8	Zone humide en pente près de la sablière	SO	2020-07-15
A85-DDM-PA1-271	Autoroute 85	8	Zone humide en pente près de la sablière	NE	2020-07-15
A85-DDM-PA1-272	Autoroute 85	8	Sablière	S	2020-07-15
A85-DDM-PA1-273	Autoroute 85	8	Sablière	S	2020-07-15
A85-DDM-PA1-274	Autoroute 85	8	Sablière	E	2020-07-15
A85-DDM-PA1-275	Autoroute 85	8	Entrée de la sablière	NE	2020-07-15
A85-DDM-PA1-276	Autoroute 85	8	Végétation près de la sablière	O	2020-07-15
A85-DDM-PA1-277	Autoroute 85	3	Secteur du ponceau, côté est, pièce de bois	E	2020-07-15
A85-DDM-PA1-278	Autoroute 85	3	Secteur du ponceau, côté ouest, pas de bois	O	2020-07-15
A85-DDM-PA1-279	Autoroute 85	3	Secteur du ponceau, côté ouest, pas de bois	S	2020-07-15
A85-DDM-PA1-280	Autoroute 85	3	Résidus de tôle au ponceau , côté ouest	S	2020-07-15



A85-DDM-PA2-001



A85-DDM-PA2-002



A85-DDM-PA2-003



A85-DDM-PA2-004



A85-DDM-PA2-005



A85-DDM-PA2-006



A85-DDM-PA2-007



A85-DDM-PA2-008



A85-DDM-PA2-009



A85-DDM-PA2-010



A85-DDM-PA2-011



A85-DDM-PA2-012



A85-DDM-PA2-013



A85-DDM-PA2-014



A85-DDM-PA2-015



A85-DDM-PA2-016



A85-DDM-PA2-017



A85-DDM-PA2-018



A85-DDM-PA2-019



A85-DDM-PA2-020



A85-DDM-PA2-021



A85-DDM-PA2-022



A85-DDM-PA2-023



A85-DDM-PA2-024



A85-DDM-PA2-025



A85-DDM-PA2-026



A85-DDM-PA2-027



A85-DDM-PA2-028



A85-DDM-PA2-029



A85-DDM-PA2-030



A85-DDM-PA2-031



A85-DDM-PA2-032



A85-DDM-PA2-033



A85-DDM-PA2-034



A85-DDM-PA2-035



A85-DDM-PA2-036



A85-DDM-PA2-049



A85-DDM-PA2-050



A85-DDM-PA2-051



A85-DDM-PA2-052



A85-DDM-PA2-053



A85-DDM-PA2-054



A85-DDM-PA2-055



A85-DDM-PA2-056



A85-DDM-PA2-057



A85-DDM-PA2-058



A85-DDM-PA2-059



A85-DDM-PA2-060



A85-DDM-PA2-061



A85-DDM-PA2-062



A85-DDM-PA2-063



A85-DDM-PA2-064



A85-DDM-PA2-065



A85-DDM-PA2-066



A85-DDM-PA2-067



A85-DDM-PA2-068



A85-DDM-PA2-069



A85-DDM-PA2-070



A85-DDM-PA2-071



A85-DDM-PA2-072



A85-DDM-PA2-073



A85-DDM-PA2-074



A85-DDM-PA2-075



A85-DDM-PA2-076



A85-DDM-PA2-077



A85-DDM-PA2-078



A85-DDM-PA2-079



A85-DDM-PA2-080



A85-DDM-PA2-081



A85-DDM-PA2-082



A85-DDM-PA2-083



A85-DDM-PA2-084



A85-DDM-PA2-085



A85-DDM-PA2-086



A85-DDM-PA2-087



A85-DDM-PA2-088



A85-DDM-PA2-089



A85-DDM-PA2-090



A85-DDM-PA2-091



A85-DDM-PA2-092



A85-DDM-PA2-093



A85-DDM-PA2-094



A85-DDM-PA2-095



A85-DDM-PA2-096



A85-DDM-PA2-097



A85-DDM-PA2-098



A85-DDM-PA2-099



A85-DDM-PA2-100



A85-DDM-PA2-101



A85-DDM-PA2-102



A85-DDM-PA2-103



A85-DDM-PA2-104



A85-DDM-PA2-105



A85-DDM-PA2-106



A85-DDM-PA2-107



A85-DDM-PA2-108



A85-DDM-PA2-109



A85-DDM-PA2-110



A85-DDM-PA2-111



A85-DDM-PA2-112



A85-DDM-PA2-113



A85-DDM-PA2-114



A85-DDM-PA2-115



A85-DDM-PA2-116



A85-DDM-PA2-117



A85-DDM-PA2-118



A85-DDM-PA2-119



A85-DDM-PA2-120



A85-DDM-PA2-121



A85-DDM-PA2-122



A85-DDM-PA2-123



A85-DDM-PA2-124



A85-DDM-PA2-125



A85-DDM-PA2-126



A85-DDM-PA2-127



A85-DDM-PA2-128



A85-DDM-PA2-129



A85-DDM-PA2-130



A85-DDM-PA2-131



A85-DDM-PA2-132



A85-DDM-PA2-133



A85-DDM-PA2-134



A85-DDM-PA2-135



A85-DDM-PA2-136



A85-DDM-PA2-137



A85-DDM-PA2-138



A85-DDM-PA2-139



A85-DDM-PA2-140



A85-DDM-PA2-141



A85-DDM-PA2-142



A85-DDM-PA2-143



A85-DDM-PA2-144



A85-DDM-PA2-145



A85-DDM-PA2-146



A85-DDM-PA2-147



A85-DDM-PA2-148



A85-DDM-PA2-149



A85-DDM-PA2-150



A85-DDM-PA2-151



A85-DDM-PA2-152



A85-DDM-PA2-153



A85-DDM-PA2-154



A85-DDM-PA2-155



A85-DDM-PA2-156



A85-DDM-PA2-157



A85-DDM-PA2-158



A85-DDM-PA2-159



A85-DDM-PA2-160



A85-DDM-PA2-161



A85-DDM-PA2-162



A85-DDM-PA2-163



A85-DDM-PA2-164



A85-DDM-PA2-165



A85-DDM-PA2-166



A85-DDM-PA2-167



A85-DDM-PA2-168



A85-DDM-PA2-169



A85-DDM-PA2-170



A85-DDM-PA2-171



A85-DDM-PA2-172



A85-DDM-PA2-173



A85-DDM-PA2-174



A85-DDM-PA2-175



A85-DDM-PA2-176



A85-DDM-PA2-177



A85-DDM-PA2-178



A85-DDM-PA2-179



A85-DDM-PA2-180



A85-DDM-PA2-181



A85-DDM-PA2-182



A85-DDM-PA2-183



A85-DDM-PA2-184



A85-DDM-PA2-185



A85-DDM-PA2-186



A85-DDM-PA2-187



A85-DDM-PA2-188



A85-DDM-PA2-189



A85-DDM-PA2-190



A85-DDM-PA2-191



A85-DDM-PA2-192



A85-DDM-PA2-193



A85-DDM-PA2-194



A85-DDM-PA2-195



A85-DDM-PA2-196



Projet : Autoroute 85 (Témiscouata)

Tronçon (nom et numéro) :

Tronçon 5 (154-14-0867)

Permis de recherche archéologique :

20-GDDM-03

Archéologue(s) responsable(s) : René Bélanger

No d'appareil : PA2

No de cliché	Projet	Secteur	Description	Orientation	Date
A85-DDM-PA2-001	Autoroute 85	1	Paroi nord du sondage GA1-500	N	2020-06-29
A85-DDM-PA2-002	Autoroute 85	1	Photo en plan du sondage GA1-500	P	2020-06-29
A85-DDM-PA2-003	Autoroute 85	1	Paroi nord du sondage GA5-003	N	2020-06-30
A85-DDM-PA2-004	Autoroute 85	1	Paroi nord du sondage GA5-003	N	2020-06-30
A85-DDM-PA2-005	Autoroute 85	1	Marais dans le secteur 1, vue depuis le talus de l'ancien chemin	S	2020-06-30
A85-DDM-PA2-006	Autoroute 85	1	Marais dans le secteur 1, vue depuis le talus de l'ancien chemin	SE	2020-06-30
A85-DDM-PA2-007	Autoroute 85	1	Marais dans le secteur 1, vue depuis le talus de l'ancien chemin	SO	2020-06-30
A85-DDM-PA2-008	Autoroute 85	1	Tas de pierre au point GA5-016	NO	2020-06-30
A85-DDM-PA2-009	Autoroute 85	1	Tas de pierre au point GA5-016, vue rapprochée	NO	2020-06-30
A85-DDM-PA2-010	Autoroute 85	1	Paroi est du sondage GA5-017	E	2020-06-30
A85-DDM-PA2-011	Autoroute 85	1	Paroi est du sondage GA5-017	E	2020-06-30
A85-DDM-PA2-012	Autoroute 85	1	Paroi sud du sondage GA5-022	S	2020-06-30
A85-DDM-PA2-013	Autoroute 85	1	Paroi sud du sondage GA5-022	S	2020-06-30
A85-DDM-PA2-014	Autoroute 85	1	Ambiance générale, sondage test	S	2020-07-01
A85-DDM-PA2-015	Autoroute 85	1	Général, ancien chemin, point GA1-515	S	2020-07-01
A85-DDM-PA2-016	Autoroute 85	1	Général, ancien chemin, point GA1-515	N	2020-07-01
A85-DDM-PA2-017	Autoroute 85	1	Général, pente vers le marais qui traverse le hameau (depuis la rive sud)	O	2020-07-01
A85-DDM-PA2-018	Autoroute 85	1	Général, pente vers le marais qui traverse le hameau (depuis la rive sud)	NO	2020-07-01
A85-DDM-PA2-019	Autoroute 85	1	Général, pente vers le marais qui traverse le hameau (depuis la rive sud)	N	2020-07-01
A85-DDM-PA2-020	Autoroute 85	2	Paroi nord du sondage GA2-235	N	2020-07-02
A85-DDM-PA2-021	Autoroute 85	2	Paroi nord du sondage GA2-235	N	2020-07-02
A85-DDM-PA2-022	Autoroute 85	3	Paroi nord du sondage GA1-519	N	2020-07-02
A85-DDM-PA2-023	Autoroute 85	3	Paroi nord du sondage GA1-519	N	2020-07-02
A85-DDM-PA2-024	Autoroute 85	3	Point GA5-031, ossements de cheval	P	2020-07-02
A85-DDM-PA2-025	Autoroute 85	3	Point GA5-031, ossements de cheval	P	2020-07-02
A85-DDM-PA2-026	Autoroute 85	3	Point GA5-031, ossements de cheval	P	2020-07-02
A85-DDM-PA2-027	Autoroute 85	3	Point GA5-031, monticule de pierres avec déchets métalliques	S	2020-07-02
A85-DDM-PA2-028	Autoroute 85	3	Point GA5-031, monticule de pierres avec déchets métalliques	E	2020-07-02
A85-DDM-PA2-029	Autoroute 85	3	Point GA5-031, monticule de pierres avec déchets métalliques	NE	2020-07-02
A85-DDM-PA2-030	Autoroute 85	3	Point GA5-031, monticule de pierres avec déchets métalliques	NO	2020-07-02
A85-DDM-PA2-031	Autoroute 85	3	Point GA5-031, monticule de pierres avec déchets métalliques	NO	2020-07-02
A85-DDM-PA2-032	Autoroute 85	3	(fichier corrompu) Point GA5-031, monticule de pierre avec déchets métalliques	-	2020-07-02
A85-DDM-PA2-033	Autoroute 85	3	(fichier corrompu) Général, chemin forestier	N	2020-07-02
A85-DDM-PA2-034	Autoroute 85	3	(fichier corrompu) Général, chemin forestier	S	2020-07-02
A85-DDM-PA2-035	Autoroute 85	3	(fichier corrompu) Général, chemin forestier	S	2020-07-02
A85-DDM-PA2-036	Autoroute 85	3	(fichier corrompu) Général, chemin clôturé, point GA2-244	S	2020-07-02
A85-DDM-PA2-037	Autoroute 85	3	(fichier corrompu) Général, chemin clôturé, point GA2-244	S	2020-07-02
A85-DDM-PA2-038	Autoroute 85	3	(fichier corrompu) Général, chemin clôturé, point GA2-244	S	2020-07-02
A85-DDM-PA2-039	Autoroute 85	3	(fichier corrompu) Paroi nord du sondage GA1-530	N	2020-07-02
A85-DDM-PA2-040	Autoroute 85	3	(fichier corrompu) Paroi nord du sondage GA1-530	N	2020-07-02
A85-DDM-PA2-041	Autoroute 85	3	(fichier corrompu) Général, plantation de sapin, possible labour apparent en surface	O	2020-07-02
A85-DDM-PA2-042	Autoroute 85	3	(fichier corrompu) Général, plantation de sapin, possible labour apparent en surface	E	2020-07-02

No de cliché	Projet	Secteur	Description	Orientation	Date
A85-DDM-PA2-043	Autoroute 85	3	(fichier corrompu) Paroi nord du sondage test GA1-541	N	2020-07-03
A85-DDM-PA2-044	Autoroute 85	3	(fichier corrompu) Général, talus de déblais de l'autoroute, zone perturbée non sondé	N	2020-07-03
A85-DDM-PA2-045	Autoroute 85	3	(fichier corrompu) Général, talus de déblais de l'autoroute, zone perturbée non sondé	-	2020-07-03
A85-DDM-PA2-046	Autoroute 85	3	(fichier corrompu) Général, talus de déblais de l'autoroute, zone perturbée non sondé	O	2020-07-03
A85-DDM-PA2-047	Autoroute 85	3	(fichier corrompu) Général, talus de déblais de l'autoroute, zone perturbée non sondé	O	2020-07-03
A85-DDM-PA2-048	Autoroute 85	3	(fichier corrompu) Général, talus de déblais de l'autoroute, zone perturbée non sondé	SO	2020-07-03
A85-DDM-PA2-049	Autoroute 85	3	Paroi nord du sondage GA6-041	N	2020-07-03
A85-DDM-PA2-050	Autoroute 85	3	Paroi nord du sondage GA2-275	N	2020-07-04
A85-DDM-PA2-051	Autoroute 85	3	Point GA2-283, non sondé, machinerie forestière	S	2020-07-04
A85-DDM-PA2-052	Autoroute 85	3	Point GA2-283, non sondé, machinerie forestière	N	2020-07-04
A85-DDM-PA2-053	Autoroute 85	3	Point GA2-284, non sondé, pente	S	2020-07-04
A85-DDM-PA2-054	Autoroute 85	3	Point GA2-284, non sondé, pente	NE	2020-07-04
A85-DDM-PA2-055	Autoroute 85	3	Général, emplacement du sondage positif GA2-287	NE	2020-07-04
A85-DDM-PA2-056	Autoroute 85	3	Général, emplacement du sondage positif GA2-287	NE	2020-07-04
A85-DDM-PA2-057	Autoroute 85	3	Paroi nord du sondage GA2-290	N	2020-07-04
A85-DDM-PA2-058	Autoroute 85	3	Général, nord-ouest du secteur 3, non sondé, pente	SO	2020-07-04
A85-DDM-PA2-059	Autoroute 85	3	Général, nord-ouest du secteur 3, non sondé, pente	NE	2020-07-04
A85-DDM-PA2-060	Autoroute 85	3	Paroi nord du sondage GA4-086	N	2020-07-06
A85-DDM-PA2-061	Autoroute 85	3	Paroi nord du sondage GA6-096	E	2020-07-06
A85-DDM-PA2-062	Autoroute 85	3	Paroi nord du sondage GA6-096	E	2020-07-06
A85-DDM-PA2-063	Autoroute 85	6	Général, sol accidenté, non sondable	SO	2020-07-06
A85-DDM-PA2-064	Autoroute 85	6	Général, sol accidenté, non sondable, détail	SO	2020-07-06
A85-DDM-PA2-065	Autoroute 85	6	Paroi nord du sondage GA2-341	N	2020-07-07
A85-DDM-PA2-066	Autoroute 85	6	Paroi nord du sondage GA2-341	N	2020-07-07
A85-DDM-PA2-067	Autoroute 85	6	Paroi nord du sondage GA2-346	N	2020-07-07
A85-DDM-PA2-068	Autoroute 85	6	Paroi nord du sondage GA2-346	N	2020-07-07
A85-DDM-PA2-069	Autoroute 85	6	Vue en plan, sondage GA2-357, roc à 6 cm	P	2020-07-07
A85-DDM-PA2-070	Autoroute 85	6	Général, amas rocheux à la limite nord de la zone	E	2020-07-07
A85-DDM-PA2-071	Autoroute 85	6	Général, amas rocheux à la limite nord de la zone	O	2020-07-07
A85-DDM-PA2-072	Autoroute 85	6	Paroi nord du sondage GA2-367	N	2020-07-08
A85-DDM-PA2-073	Autoroute 85	8	Point GA2-408, zone de déchets	NE	2020-07-08
A85-DDM-PA2-074	Autoroute 85	8	Point GA2-408, zone de déchets	E	2020-07-08
A85-DDM-PA2-075	Autoroute 85	8	Point GA2-409, zone de déchets	N	2020-07-08
A85-DDM-PA2-076	Autoroute 85	8	Point GA2-409, zone de déchets	P	2020-07-08
A85-DDM-PA2-077	Autoroute 85	8	Général, zone humide en bordure du chemin de Couturier	NO	2020-07-08
A85-DDM-PA2-078	Autoroute 85	8	Général, zone humide en bordure du chemin de Couturier	N	2020-07-08
A85-DDM-PA2-079	Autoroute 85	8	Général, propriété privée au sud du chemin de Couturier	SE	2020-07-08
A85-DDM-PA2-080	Autoroute 85	8	Général, propriété privée au sud du chemin de Couturier	S	2020-07-08
A85-DDM-PA2-081	Autoroute 85	8	Général, pendage NE1E au nord du chemin de Couturier	N	2020-07-08
A85-DDM-PA2-082	Autoroute 85	8	Général, secteur perturbé au NO du secteur station (2)	NO	2020-07-08
A85-DDM-PA2-083	Autoroute 85	8	Général, secteur perturbé au NO du secteur station (2)	NE	2020-07-08
A85-DDM-PA2-084	Autoroute 85	8	Photo ratée	-	2020-07-08
A85-DDM-PA2-085	Autoroute 85	8	Général, secteur perturbé au NO du secteur station (2)	E	2020-07-08
A85-DDM-PA2-086	Autoroute 85	8	Général, coupe dans un talus naturel	S	2020-07-08
A85-DDM-PA2-087	Autoroute 85	3	Général, secteur 3, pied de terrasse où les éclats ont été trouvés (sondage GA2-287)	S	2020-07-09
A85-DDM-PA2-088	Autoroute 85	3	Général, secteur 3, pied de terrasse où les éclats ont été trouvés (sondage GA2-287)	E	2020-07-09
A85-DDM-PA2-089	Autoroute 85	3	Général, secteur 3, pied de terrasse où les éclats ont été trouvés (sondage GA2-287)	SE	2020-07-09
A85-DDM-PA2-090	Autoroute 85	3	Général, secteur 3, pied de terrasse où les éclats ont été trouvés (sondage GA2-287)	N	2020-07-09
A85-DDM-PA2-091	Autoroute 85	3	Général, secteur 3, pied de terrasse où les éclats ont été trouvés (sondage GA2-287)	SO	2020-07-09
A85-DDM-PA2-092	Autoroute 85	3	Paroi nord du sondage test GA2-418, en périphérie du sondage positif GA2-287	N	2020-07-09
A85-DDM-PA2-093	Autoroute 85	3	Paroi nord du sondage test GA2-418, en périphérie du sondage positif GA2-287	N	2020-07-09
A85-DDM-PA2-094	Autoroute 85	3	Paroi nord du sondage positif GA2-287	N	2020-07-09

No de cliché	Projet	Secteur	Description	Orientation	Date
A85-DDM-PA2-095	Autoroute 85	3	Paroi nord du sondage test GA2-417, en périphérie du sondage positif GA2-287	N	2020-07-09
A85-DDM-PA2-096	Autoroute 85	3	Paroi nord du sondage test GA2-417, en périphérie du sondage positif GA2-287	N	2020-07-09
A85-DDM-PA2-097	Autoroute 85	3	Paroi nord du sondage test GA2-419, en périphérie du sondage positif GA2-287	N	2020-07-09
A85-DDM-PA2-098	Autoroute 85	3	Paroi nord du sondage test GA2-420, en périphérie du sondage positif GA2-287	N	2020-07-09
A85-DDM-PA2-099	Autoroute 85	3	Paroi nord du sondage test GA2-420, en périphérie du sondage positif GA2-287	N	2020-07-09
A85-DDM-PA2-100	Autoroute 85	6	Général, bande tampon en bordure du marais, non sondable	SO	2020-07-10
A85-DDM-PA2-101	Autoroute 85	6	Général, bande tampon en bordure du marais, non sondable	O	2020-07-10
A85-DDM-PA2-102	Autoroute 85	6	Général, bande tampon en bordure du marais, non sondable	-	2020-07-10
A85-DDM-PA2-103	Autoroute 85	6	Paroi nord du sondage test GA2-428	N	2020-07-10
A85-DDM-PA2-104	Autoroute 85	6	Paroi nord du sondage test GA2-428	N	2020-07-10
A85-DDM-PA2-105	Autoroute 85	6	Paroi nord du sondage GA2-435	N	2020-07-10
A85-DDM-PA2-106	Autoroute 85	6	Paroi nord du sondage GA2-435	N	2020-07-10
A85-DDM-PA2-107	Autoroute 85	6	Paroi nord du sondage GA2-441	N	2020-07-10
A85-DDM-PA2-108	Autoroute 85	6	Paroi nord du sondage GA2-441	N	2020-07-10
A85-DDM-PA2-109	Autoroute 85	6	Général, zone en pente, non sondée	E	2020-07-10
A85-DDM-PA2-110	Autoroute 85	6	Général, zone en pente, non sondée	SO	2020-07-10
A85-DDM-PA2-111	Autoroute 85	6	Général, chemin aménagé	N	2020-07-10
A85-DDM-PA2-112	Autoroute 85	7	Photo ratée	-	2020-07-10
A85-DDM-PA2-113	Autoroute 85	7	Paroi nord du sondage GA2-457	N	2020-07-10
A85-DDM-PA2-114	Autoroute 85	7	Général, secteur du sondage GA2-457, pointe de terre s'avancant vers le marais	NE	2020-07-10
A85-DDM-PA2-115	Autoroute 85	7	Sondage GA2-463 - Talus de déblais de l'autoroute, perturbé	-	2020-07-10
A85-DDM-PA2-116	Autoroute 85	7	Zone humide en bordure du marais, non sondable	NO	2020-07-10
A85-DDM-PA2-117	Autoroute 85	6	Général, petit replat, inspection visuelle	O	2020-07-11
A85-DDM-PA2-118	Autoroute 85	6	Général, petit replat, inspection visuelle	S	2020-07-11
A85-DDM-PA2-119	Autoroute 85	6	Général, pendage près des zones à potentiel bleu et jaune (ZP 11)	N	2020-07-11
A85-DDM-PA2-120	Autoroute 85	6	En plan, sondage GA2-470	SE	2020-07-11
A85-DDM-PA2-121	Autoroute 85	6	Général, bordure de l'autoroute, zone reboisée et déblais d'autoroute	O	2020-07-11
A85-DDM-PA2-122	Autoroute 85	6	Général, bordure de l'autoroute, zone reboisée et déblais d'autoroute	-	2020-07-11
A85-DDM-PA2-123	Autoroute 85	6	Paroi nord du sondage GA2-472	N	2020-07-11
A85-DDM-PA2-124	Autoroute 85	6	Paroi nord du sondage GA2-472	N	2020-07-11
A85-DDM-PA2-125	Autoroute 85	6	Général, pendage à l'est de la ZP bleu, près de la bordure du secteur 7	S	2020-07-11
A85-DDM-PA2-126	Autoroute 85	7	Général, tonneau à demi enterré, point GA2-474	N	2020-07-11
A85-DDM-PA2-127	Autoroute 85	7	Général, au pieds de la pente à l'ouest de la ZP 11, zone humide	SE	2020-07-11
A85-DDM-PA2-128	Autoroute 85	7	Paroi nord du sondage test GA2-476	N	2020-07-11
A85-DDM-PA2-129	Autoroute 85	7	Paroi nord du sondage test GA2-476	N	2020-07-11
A85-DDM-PA2-130	Autoroute 85	7	Général, zone autour du sondage GA2-477	E	2020-07-11
A85-DDM-PA2-131	Autoroute 85	7	Général, zone autour du sondage GA2-477	NE	2020-07-11
A85-DDM-PA2-132	Autoroute 85	7	Général, zone autour du sondage GA2-477	E	2020-07-11
A85-DDM-PA2-133	Autoroute 85	7	Général, chemin déboisé, zone humide	-	2020-07-11
A85-DDM-PA2-134	Autoroute 85	7	Général, talus de déblais en bordure de l'autoroute	O	2020-07-11
A85-DDM-PA2-135	Autoroute 85	7	Général, zone humide	O	2020-07-11
A85-DDM-PA2-136	Autoroute 85	7	Général, chemin déboisé, zone humide	NE	2020-07-11
A85-DDM-PA2-137	Autoroute 85	5	Général, vestige de maçonnerie sèche sur la bordure nord de l'emprise, GA2-488	SE	2020-07-13
A85-DDM-PA2-138	Autoroute 85	5	Général, vestige de maçonnerie sèche sur la bordure nord de l'emprise, GA2-488	-	2020-07-13
A85-DDM-PA2-139	Autoroute 85	5	Général, vestige de maçonnerie sèche sur la bordure nord de l'emprise, GA2-488	NE	2020-07-13
A85-DDM-PA2-140	Autoroute 85	5	Général, vestige de maçonnerie sèche sur la bordure nord de l'emprise, GA2-488	E	2020-07-13
A85-DDM-PA2-141	Autoroute 85	5	Général, vestige de maçonnerie sèche sur la bordure nord de l'emprise, GA2-488	E	2020-07-13
A85-DDM-PA2-142	Autoroute 85	5	Général, vestige de maçonnerie sèche sur la bordure nord de l'emprise, GA2-488	O	2020-07-13
A85-DDM-PA2-143	Autoroute 85	5	Général, vestige de maçonnerie sèche sur la bordure nord de l'emprise, GA2-488	O	2020-07-13
A85-DDM-PA2-144	Autoroute 85	5	Général, vestige de maçonnerie sèche sur la bordure nord de l'emprise, GA2-488	O	2020-07-13
A85-DDM-PA2-145	Autoroute 85	5	Paroi nord du sondage GA2-490	N	2020-07-13
A85-DDM-PA2-146	Autoroute 85	5	Paroi nord du sondage GA2-490	N	2020-07-13

No de cliché	Projet	Secteur	Description	Orientation	Date
A85-DDM-PA2-147	Autoroute 85	5	Général, accès au chemin, zone humide	SO	2020-07-13
A85-DDM-PA2-148	Autoroute 85	5	Général, chemin déboisé, non sondable	O	2020-07-13
A85-DDM-PA2-149	Autoroute 85	5	Général, lit de pierres, possible ancien lit de rivière, point GPS GA2-493	SO	2020-07-13
A85-DDM-PA2-150	Autoroute 85	5	Général, plantation de conifères au NE du hameau, perturbé	SE	2020-07-13
A85-DDM-PA2-151	Autoroute 85	5	Général, plantation de conifères au NE du hameau, perturbé	N	2020-07-13
A85-DDM-PA2-152	Autoroute 85	5	Général, plantation de conifères au NE du hameau, perturbé	N	2020-07-13
A85-DDM-PA2-153	Autoroute 85	5	Général, chemin forestier en usage au NE du hameau	SO	2020-07-13
A85-DDM-PA2-154	Autoroute 85	5	Général, point GA2-496, tas de déchets	N	2020-07-13
A85-DDM-PA2-155	Autoroute 85	5	Général, point GA2-496, tas de déchets	-	2020-07-13
A85-DDM-PA2-156	Autoroute 85	5	Général, emprise de l'autoroute, au sud de la rue Principale O	-	2020-07-13
A85-DDM-PA2-157	Autoroute 85	5	Général, emprise de l'autoroute, au sud de la rue Principale O	SO	2020-07-13
A85-DDM-PA2-158	Autoroute 85	6	Général, bordure de la rue Principale O, pente abrupte et reprise de la forêt	O	2020-07-13
A85-DDM-PA2-159	Autoroute 85	6	Général, zone déboisée et humide	O	2020-07-13
A85-DDM-PA2-160	Autoroute 85	6	Général, zone déboisée et humide	-	2020-07-13
A85-DDM-PA2-161	Autoroute 85	5	Général, cache de chasse contemporaine	NO	2020-07-13
A85-DDM-PA2-162	Autoroute 85	5	Général, cache de chasse contemporaine	NE	2020-07-13
A85-DDM-PA2-163	Autoroute 85	5	Général, chemin forestier avec les arbres déboisés	S	2020-07-13
A85-DDM-PA2-164	Autoroute 85	5	Général, chemin forestier avec les arbres déboisés	N	2020-07-13
A85-DDM-PA2-165	Autoroute 85	5	Général, forêt de cèdre, zone très humide	N	2020-07-13
A85-DDM-PA2-166	Autoroute 85	5	Général, pente importante - plantation	O	2020-07-13
A85-DDM-PA2-167	Autoroute 85	5	Général, zone perturbée	O	2020-07-13
A85-DDM-PA2-168	Autoroute 85	6	Général, limite nord de l'emprise, chemin déboisé	E	2020-07-14
A85-DDM-PA2-169	Autoroute 85	6	Général, limite nord de l'emprise, chemin déboisé	E	2020-07-14
A85-DDM-PA2-170	Autoroute 85	6	Paroi nord, sondage GA2-514	N	2020-07-14
A85-DDM-PA2-171	Autoroute 85	6	Paroi nord, sondage test GA1-748, nappe phréatique	N	2020-07-14
A85-DDM-PA2-172	Autoroute 85	6	Paroi nord, sondage test GA1-748, nappe phréatique	N	2020-07-14
A85-DDM-PA2-173	Autoroute 85	6	Général, poteau électrique couché au sol - GA2-523	-	2020-07-14
A85-DDM-PA2-174	Autoroute 85	6	Général, poteau électrique couché au sol - GA2-523	-	2020-07-14
A85-DDM-PA2-175	Autoroute 85	6	Général, GA2-526, porte de clôture en fer	S	2020-07-14
A85-DDM-PA2-176	Autoroute 85	5	Paroi sud, sondage test GA2-530	S	2020-07-14
A85-DDM-PA2-177	Autoroute 85	5	Paroi sud, sondage test GA2-530	S	2020-07-14
A85-DDM-PA2-178	Autoroute 85	2	Paroi sud, sondage test GA2-531	S	2020-07-14
A85-DDM-PA2-179	Autoroute 85	2	Paroi sud, sondage test GA2-531	S	2020-07-14
A85-DDM-PA2-180	Autoroute 85	8	Paroi ouest, sondage GA2-532	O	2020-07-15
A85-DDM-PA2-181	Autoroute 85	8	Paroi nord, sondage GA2-537	N	2020-07-15
A85-DDM-PA2-182	Autoroute 85	8	Général, végétation sur cap de roche, extrémité ouest du secteur 8	N	2020-07-15
A85-DDM-PA2-183	Autoroute 85	8	Général, zone à potentiel, extrémité ouest du secteur 8	SE	2020-07-15
A85-DDM-PA2-184	Autoroute 85	8	Général, zone à potentiel, extrémité ouest du secteur 8	NE	2020-07-15
A85-DDM-PA2-185	Autoroute 85	8	Général, zone à potentiel, extrémité ouest du secteur 8	SO	2020-07-15
A85-DDM-PA2-186	Autoroute 85	8	Général, zone à potentiel, extrémité ouest du secteur 8	S	2020-07-15
A85-DDM-PA2-187	Autoroute 85	8	Général, zone déboisée au nord du chemin de Couturier	E	2020-07-15
A85-DDM-PA2-188	Autoroute 85	8	Général, zone déboisée au nord du chemin de Couturier	N	2020-07-15
A85-DDM-PA2-189	Autoroute 85	8	Général, zone déboisée au nord du chemin de Couturier	NE	2020-07-15
A85-DDM-PA2-190	Autoroute 85	8	Général, zone bulldozée avec concentration importante de déchets	-	2020-07-15
A85-DDM-PA2-191	Autoroute 85	8	Général, zone bulldozée avec concentration importante de déchets	-	2020-07-15
A85-DDM-PA2-192	Autoroute 85	8	Général, zone bulldozée avec concentration importante de déchets	-	2020-07-15
A85-DDM-PA2-193	Autoroute 85	8	Général, zone bulldozée avec concentration importante de déchets	-	2020-07-15
A85-DDM-PA2-194	Autoroute 85	8	Général, zone bulldozée avec concentration importante de déchets	-	2020-07-15
A85-DDM-PA2-195	Autoroute 85	8	Général, zone bulldozée avec concentration importante de déchets	O	2020-07-15
A85-DDM-PA2-196	Autoroute 85	8	Général, zone bulldozée avec concentration importante de déchets	SO	2020-07-15



A85-DDM-PA3-001



A85-DDM-PA3-002



A85-DDM-PA3-003



A85-DDM-PA3-004



A85-DDM-PA3-005



A85-DDM-PA3-006



A85-DDM-PA3-007



A85-DDM-PA3-008



A85-DDM-PA3-009



A85-DDM-PA3-010



A85-DDM-PA3-011



A85-DDM-PA3-012



A85-DDM-PA3-013



A85-DDM-PA3-014



A85-DDM-PA3-015



A85-DDM-PA3-016



A85-DDM-PA3-017



A85-DDM-PA3-018



A85-DDM-PA3-019



A85-DDM-PA3-020



A85-DDM-PA3-021



A85-DDM-PA3-022



A85-DDM-PA3-023



A85-DDM-PA3-024



A85-DDM-PA3-025



A85-DDM-PA3-026



A85-DDM-PA3-027



A85-DDM-PA3-028



A85-DDM-PA3-029



A85-DDM-PA3-030



A85-DDM-PA3-031



A85-DDM-PA3-032



A85-DDM-PA3-033



A85-DDM-PA3-034



A85-DDM-PA3-035



A85-DDM-PA3-036



A85-DDM-PA3-037



A85-DDM-PA3-038



A85-DDM-PA3-039



A85-DDM-PA3-040



A85-DDM-PA3-041



A85-DDM-PA3-042



A85-DDM-PA3-043



A85-DDM-PA3-044



A85-DDM-PA3-045



A85-DDM-PA3-046



A85-DDM-PA3-047



A85-DDM-PA3-048



A85-DDM-PA3-049



A85-DDM-PA3-050



A85-DDM-PA3-051



A85-DDM-PA3-052



A85-DDM-PA3-053



A85-DDM-PA3-054



A85-DDM-PA3-055



A85-DDM-PA3-056



A85-DDM-PA3-057



A85-DDM-PA3-058



A85-DDM-PA3-059



A85-DDM-PA3-060



A85-DDM-PA3-061



A85-DDM-PA3-062



A85-DDM-PA3-063



A85-DDM-PA3-064



A85-DDM-PA3-065



Projet : Autoroute 85 (Témiscouata)

Tronçon (nom et numéro) :

Tronçon 5 (154-14-0867)

Permis de recherche archéologique :

20-GDDM-03

Archéologue(s) responsable(s) : René Bélanger

No d'appareil : PA3

No de cliché	Projet	Secteur	Description	Orientation	Date
A85-DDM-PA3-001	Autoroute 85		Sondage GA2-214	P	2020-06-29
A85-DDM-PA3-002	Autoroute 85		Sondage GA2-214	P	2020-06-29
A85-DDM-PA3-003	Autoroute 85		Plan	P	2020-06-29
A85-DDM-PA3-004	Autoroute 85		Photo ratée	-	2020-06-29
A85-DDM-PA3-005	Autoroute 85		Paroi NO	NO	2020-06-29
A85-DDM-PA3-006	Autoroute 85		Plan	P	2020-06-29
A85-DDM-PA3-007	Autoroute 85		Paroi NE	NE	2020-06-29
A85-DDM-PA3-008	Autoroute 85		Paroi NO	NO	2020-06-29
A85-DDM-PA3-009	Autoroute 85		Sondage GA2-217	P	2020-06-30
A85-DDM-PA3-010	Autoroute 85		Sondage GA2-217	P	2020-06-30
A85-DDM-PA3-011	Autoroute 85		Sondage GA2-217	-	2020-06-30
A85-DDM-PA3-012	Autoroute 85		Sondage GA2-219	P	2020-06-30
A85-DDM-PA3-013	Autoroute 85		Sondage GA2-219	P	2020-06-30
A85-DDM-PA3-014	Autoroute 85		Sondage GA2-220	P	2020-06-30
A85-DDM-PA3-015	Autoroute 85		Sondage GA2-220	P	2020-06-30
A85-DDM-PA3-016	Autoroute 85		Sondage GA2-223	P	2020-06-30
A85-DDM-PA3-017	Autoroute 85		Sondage GA2-223, paroi nord	N	2020-06-30
A85-DDM-PA3-018	Autoroute 85		Sondage GA2-223, paroi nord	N	2020-06-30
A85-DDM-PA3-019	Autoroute 85		Sondage GA2-223, paroi nord	N	2020-06-30
A85-DDM-PA3-020	Autoroute 85		Sondage GA2-223	P	2020-06-30
A85-DDM-PA3-021	Autoroute 85		Sondage GA2-225	P	2020-06-30
A85-DDM-PA3-022	Autoroute 85		Sondage GA2-226	P	2020-07-01
A85-DDM-PA3-023	Autoroute 85		Sondage GA2-226	P	2020-07-01
A85-DDM-PA3-024	Autoroute 85		Sondage GA2-226	P	2020-07-01
A85-DDM-PA3-025	Autoroute 85		Sondage GA2-227	P	2020-07-01
A85-DDM-PA3-026	Autoroute 85		Sondage GA2-227	P	2020-07-01
A85-DDM-PA3-027	Autoroute 85		Sondage GA2-227	P	2020-07-01
A85-DDM-PA3-028	Autoroute 85		Sondage GA2-227, paroi nord	N	2020-07-01
A85-DDM-PA3-029	Autoroute 85		Sondage GA2-227, paroi est	E	2020-07-01
A85-DDM-PA3-030	Autoroute 85		Sondage GA2-230	P	2020-07-01
A85-DDM-PA3-031	Autoroute 85		Sondage GA2-231	P	2020-07-01
A85-DDM-PA3-032	Autoroute 85		Sondage GA2-232	P	2020-07-01
A85-DDM-PA3-033	Autoroute 85		Sondage GA2-232	P	2020-07-01
A85-DDM-PA3-034	Autoroute 85		Sondage GA2-236	P	2020-07-02
A85-DDM-PA3-035	Autoroute 85		Sondage GA2-237	P	2020-07-02
A85-DDM-PA3-036	Autoroute 85		Sondage GA2-237	P	2020-07-02
A85-DDM-PA3-037	Autoroute 85		Sondage GA2-237, paroi nord	N	2020-07-02
A85-DDM-PA3-038	Autoroute 85		Sondage GA2-237, paroi sud	S	2020-07-02
A85-DDM-PA3-039	Autoroute 85	-	Photo ratée	-	-
A85-DDM-PA3-040	Autoroute 85		Sondage GA2-266	p	2020-07-03
A85-DDM-PA3-041	Autoroute 85		Sondage test GA5-304, paroi nord	N	2020-07-04
A85-DDM-PA3-042	Autoroute 85		Sondage test GA5-304, paroi nord	N	2020-07-04

No de cliché	Projet	Secteur	Description	Orientation	Date
A85-DDM-PA3-043	Autoroute 85		Sondage GA2-307, paroi sud	S	2020-07-04
A85-DDM-PA3-044	Autoroute 85		Sondage GA2-308, paroi sud	S	-
A85-DDM-PA3-045	Autoroute 85		Sondage GA2-317	-	-
A85-DDM-PA3-046	Autoroute 85		Sondage GA2-317	-	-
A85-DDM-PA3-047	Autoroute 85		Sondage GA2-329		-
A85-DDM-PA3-048	Autoroute 85		Sondage GA2-329		-
A85-DDM-PA3-049	Autoroute 85		Sondage GA2-345	N	-
A85-DDM-PA3-050	Autoroute 85		Sondage GA2-345	N	-
A85-DDM-PA3-051	Autoroute 85		Sondage GA2-356	E	-
A85-DDM-PA3-052	Autoroute 85		Sondage GA2-356	E	-
A85-DDM-PA3-053	Autoroute 85		Sondage GA2-356	E	-
A85-DDM-PA3-054	Autoroute 85		Sondage GA2-366	P	-
A85-DDM-PA3-055	Autoroute 85		Sondage GA2-366	N	-
A85-DDM-PA3-056	Autoroute 85		Chemin point GA2-407	-	-
A85-DDM-PA3-057	Autoroute 85		Sondage, mauvaise	-	-
A85-DDM-PA3-058	Autoroute 85		Sondage GA1-738	-	-
A85-DDM-PA3-059	Autoroute 85		Sondage GA1-738	-	-
A85-DDM-PA3-060	Autoroute 85		Sondage GA1-738	-	-
A85-DDM-PA3-061	Autoroute 85		Sondage	-	-
A85-DDM-PA3-062	Autoroute 85		Sondage	-	-
A85-DDM-PA3-063	Autoroute 85		Sondage GA2-520	-	-
A85-DDM-PA3-064	Autoroute 85		Sondage GA2-520	-	-
A85-DDM-PA3-065	Autoroute 85		Sondage	-	-



A85-DDM-PA4-001



A85-DDM-PA4-002



A85-DDM-PA4-003



A85-DDM-PA4-004



A85-DDM-PA4-005



A85-DDM-PA4-006



A85-DDM-PA4-007



A85-DDM-PA4-008



A85-DDM-PA4-009



A85-DDM-PA4-010



A85-DDM-PA4-011



A85-DDM-PA4-012



A85-DDM-PA4-013



A85-DDM-PA4-014



A85-DDM-PA4-015



A85-DDM-PA4-016



A85-DDM-PA4-017



A85-DDM-PA4-018



A85-DDM-PA4-019



A85-DDM-PA4-020



A85-DDM-PA4-021



A85-DDM-PA4-022



A85-DDM-PA4-023



Projet : Autoroute 85 (Témiscouata)

Tronçon (nom et numéro) :

Tronçon 5 (154-14-0867)

Permis de recherche archéologique :

20-GDDM-03

Archéologue(s) responsable(s) : René Bélanger

No d'appareil : PA4

No de cliché	Projet	Secteur	Description	Orientation	Date
A85-DDM-PA4-001	Autoroute 85	1	Sondage GA4-001	N	2020-06-29
A85-DDM-PA4-002	Autoroute 85	1	Sondage GA4-003, paroi SE, horizon H et Ae	S	2020-06-29
A85-DDM-PA4-003	Autoroute 85	1	Sondage GA4-004, dalle de béton	N	2020-06-30
A85-DDM-PA4-004	Autoroute 85	1	Sondage GA4-014	O	2020-07-01
A85-DDM-PA4-005	Autoroute 85	2	Sondage GA4-021, traces de Ae	E	2020-07-02
A85-DDM-PA4-006	Autoroute 85	3	Sondage GA4-022	NE	2020-07-02
A85-DDM-PA4-007	Autoroute 85	3	Sondage GA4-025	E	2020-07-02
A85-DDM-PA4-008	Autoroute 85	3	Sondage GA4-033, podzol	N	2020-07-03
A85-DDM-PA4-009	Autoroute 85	3	Sondage GA4-050	NE	2020-07-03
A85-DDM-PA4-010	Autoroute 85	3	Sondage GA4-061	E	2020-07-04
A85-DDM-PA4-011	Autoroute 85	3	Sondage GA4-083	N	2020-07-04
A85-DDM-PA4-012	Autoroute 85	3	Sondage GA4-086	SE	2020-07-04
A85-DDM-PA4-013	Autoroute 85	3	Sondage GA4-086	SE	2020-07-04
A85-DDM-PA4-014	Autoroute 85	6	Sondage GA4-118	E	2020-07-06
A85-DDM-PA4-015	Autoroute 85	6	Sondage GA5-214	NE	2020-07-10
A85-DDM-PA4-016	Autoroute 85	6	Sondage GA5-218	N	2020-07-10
A85-DDM-PA4-017	Autoroute 85	6	Sondage GA5-242	N	2020-07-10
A85-DDM-PA4-018	Autoroute 85	6	Sondage GA5-249, dépôt lacustre	E	2020-07-10
A85-DDM-PA4-019	Autoroute 85	6	Point GA4-151	O	2020-07-14
A85-DDM-PA4-020	Autoroute 85	6	Point GA4-151	E	2020-07-14
A85-DDM-PA4-021	Autoroute 85	6	Point GA4-152	NO	2020-07-14
A85-DDM-PA4-022	Autoroute 85	6	Point GA4-157	SO	2020-07-14
A85-DDM-PA4-023	Autoroute 85	6	Amas de pierres, point GA4-166	O	2020-07-14



A85-DDM-PA5-001



A85-DDM-PA5-002



A85-DDM-PA5-003



A85-DDM-PA5-004



A85-DDM-PA5-005



A85-DDM-PA5-006



A85-DDM-PA5-007



A85-DDM-PA5-008



A85-DDM-PA5-009



A85-DDM-PA5-010



A85-DDM-PA5-011



A85-DDM-PA5-012



A85-DDM-PA5-013



A85-DDM-PA5-014



A85-DDM-PA5-015



A85-DDM-PA5-016



A85-DDM-PA5-017



A85-DDM-PA5-018



A85-DDM-PA5-019



A85-DDM-PA5-020



A85-DDM-PA5-021



A85-DDM-PA5-022



A85-DDM-PA5-023



A85-DDM-PA5-024



A85-DDM-PA5-025



A85-DDM-PA5-026



A85-DDM-PA5-027



A85-DDM-PA5-028



A85-DDM-PA5-029



A85-DDM-PA5-030



A85-DDM-PA5-031



A85-DDM-PA5-032



A85-DDM-PA5-033



A85-DDM-PA5-034



A85-DDM-PA5-035



A85-DDM-PA5-036



A85-DDM-PA5-037



A85-DDM-PA5-038



A85-DDM-PA5-039



A85-DDM-PA5-040



A85-DDM-PA5-041



A85-DDM-PA5-042



A85-DDM-PA5-043



A85-DDM-PA5-044



A85-DDM-PA5-045



A85-DDM-PA5-046



A85-DDM-PA5-047



A85-DDM-PA5-048



A85-DDM-PA5-049



A85-DDM-PA5-050



A85-DDM-PA5-051



A85-DDM-PA5-052



A85-DDM-PA5-053



A85-DDM-PA5-054



A85-DDM-PA5-055



A85-DDM-PA5-056



A85-DDM-PA5-057



A85-DDM-PA5-058



A85-DDM-PA5-059



A85-DDM-PA5-060



A85-DDM-PA5-061



A85-DDM-PA5-062



A85-DDM-PA5-063



A85-DDM-PA5-064



A85-DDM-PA5-065



A85-DDM-PA5-066



A85-DDM-PA5-067



A85-DDM-PA5-068



A85-DDM-PA5-069



A85-DDM-PA5-070



A85-DDM-PA5-071



A85-DDM-PA5-072



A85-DDM-PA5-073



A85-DDM-PA5-074



A85-DDM-PA5-075



A85-DDM-PA5-076



A85-DDM-PA5-077



A85-DDM-PA5-078



A85-DDM-PA5-079



A85-DDM-PA5-080



A85-DDM-PA5-081



A85-DDM-PA5-082



A85-DDM-PA5-083



A85-DDM-PA5-084



A85-DDM-PA5-085



A85-DDM-PA5-086



A85-DDM-PA5-087



A85-DDM-PA5-088



A85-DDM-PA5-089



A85-DDM-PA5-090



Projet : Autoroute 85 (Témiscouata)

Tronçon (nom et numéro) :

Tronçon 5 (154-14-0867)

Permis de recherche archéologique :

20-GDDM-03

Archéologue(s) responsable(s) : René Bélanger

No d'appareil : PA5

No de cliché	Projet	Secteur	Description	Orientation	Date
A85-DDM-PA5-001	Autoroute 85	1	Paroi ouest, sondage GA6-01	O	2020-06-28
A85-DDM-PA5-002	Autoroute 85	1	En plan, sondage GA6-04/05	P	2020-06-29
A85-DDM-PA5-003	Autoroute 85	1	En plan, sondage GA6-04/05	P	2020-06-29
A85-DDM-PA5-004	Autoroute 85	1	En plan, sondage GA6-04/05 - Détail d'une semelle	P	2020-06-29
A85-DDM-PA5-005	Autoroute 85	1	En plan, sondage GA6-04/05 - Détail d'une semelle	P	2020-06-29
A85-DDM-PA5-006	Autoroute 85	1	Paroi est, sondage GA6-04/05	E	2020-06-29
A85-DDM-PA5-007	Autoroute 85	1	Paroi ouest, sondage GA6-06	O	2020-06-30
A85-DDM-PA5-008	Autoroute 85	1	Paroi ouest, sondage GA6-07	O	2020-06-30
A85-DDM-PA5-009	Autoroute 85	1	Paroi nord, sondage GA6-09	N	2020-06-30
A85-DDM-PA5-010	Autoroute 85	1	Paroi sud, sondage GA6-10	S	2020-06-30
A85-DDM-PA5-011	Autoroute 85	1	Paroi ouest, sondage GA6-11	O	2020-06-30
A85-DDM-PA5-012	Autoroute 85	1	Paroi nord, sondage GA6-12	N	2020-07-01
A85-DDM-PA5-013	Autoroute 85	1	Paroi ouest, sondage GA6-13	O	2020-07-01
A85-DDM-PA5-014	Autoroute 85	1	Paroi ouest, sondage GA6-13	O	2020-07-01
A85-DDM-PA5-015	Autoroute 85	1	Paroi est, sondage GA6-14	E	2020-07-01
A85-DDM-PA5-016	Autoroute 85	1	En plan, sondage GA6-15	P	2020-07-01
A85-DDM-PA5-017	Autoroute 85	1	Paroi nord, sondage test GA6-16	N	2020-07-01
A85-DDM-PA5-018	Autoroute 85	1	Paroi nord, sondage test GA6-16	N	2020-07-01
A85-DDM-PA5-019	Autoroute 85	1	Paroi nord, sondage test GA6-16	N	2020-07-01
A85-DDM-PA5-020	Autoroute 85	1	Paroi nord, sondage GA6-17	N	2020-07-01
A85-DDM-PA5-021	Autoroute 85	2	En plan, sondage GA6-18	P	2020-07-02
A85-DDM-PA5-022	Autoroute 85	2	En plan, sondage GA6-19	P	2020-07-02
A85-DDM-PA5-023	Autoroute 85	2	Paroi nord, sondage GA6-20	N	2020-07-02
A85-DDM-PA5-024	Autoroute 85	3	Paroi nord, sondage GA6-21	N	2020-07-02
A85-DDM-PA5-025	Autoroute 85	3	Paroi sud, sondage GA6-22	S	2020-07-02
A85-DDM-PA5-026	Autoroute 85	3	Paroi est, sondage GA6-23	E	2020-07-02
A85-DDM-PA5-027	Autoroute 85	3	Paroi nord, sondage GA6-24	N	2020-07-02
A85-DDM-PA5-028	Autoroute 85	3	Paroi est, sondage GA6-26	E	2020-07-02
A85-DDM-PA5-029	Autoroute 85	3	Paroi ouest, sondage GA6-28	O	2020-07-02
A85-DDM-PA5-030	Autoroute 85	3	Paroi sud, sondage GA6-30	S	2020-07-03
A85-DDM-PA5-031	Autoroute 85	3	Paroi nord, sondage GA6-31	N	2020-07-03
A85-DDM-PA5-032	Autoroute 85	3	Paroi est, sondage GA6-35	E	2020-07-03
A85-DDM-PA5-033	Autoroute 85	3	Paroi ouest, sondage GA6-51	O	2020-07-03
A85-DDM-PA5-034	Autoroute 85	3	Paroi est, sondage GA6-60	E	2020-07-04
A85-DDM-PA5-035	Autoroute 85	3	Paroi sud, sondage GA6-61	S	2020-07-04
A85-DDM-PA5-036	Autoroute 85	3	En plan, sondage GA6-67	P	2020-07-04
A85-DDM-PA5-037	Autoroute 85	3	Paroi sud, sondage GA6-68	S	2020-07-04
A85-DDM-PA5-038	Autoroute 85	3	Paroi sud, sondage GA6-69	S	2020-07-04
A85-DDM-PA5-039	Autoroute 85	3	Paroi sud, sondage GA6-70	S	2020-07-04
A85-DDM-PA5-040	Autoroute 85	3	Paroi est, sondage GA6-73	E	2020-07-04
A85-DDM-PA5-041	Autoroute 85	3	Paroi sud, sondage GA6-74	S	2020-07-04
A85-DDM-PA5-042	Autoroute 85	3	En plan, sondage GA3-51	P	2020-07-06

No de cliché	Projet	Secteur	Description	Orientation	Date
A85-DDM-PA5-043	Autoroute 85	3	Paroi ouest, sondage GA6-87	O	2020-07-06
A85-DDM-PA5-044	Autoroute 85	1	Paroi ouest, sondage GA6-95	O	2020-07-06
A85-DDM-PA5-045	Autoroute 85	1	Paroi ouest, sondage GA6-97	O	2020-07-06
A85-DDM-PA5-046	Autoroute 85	6	Paroi est, sondage GA1-598	E	2020-07-06
A85-DDM-PA5-047	Autoroute 85	6	Paroi est, sondage GA1-598	E	2020-07-06
A85-DDM-PA5-048	Autoroute 85	6	Paroi sud, sondage GA1-605	S	2020-07-06
A85-DDM-PA5-049	Autoroute 85	6	Paroi est, sondage GA1-620	E	2020-07-07
A85-DDM-PA5-050	Autoroute 85	6	Paroi est, sondage GA1-670	E	2020-07-07
A85-DDM-PA5-051	Autoroute 85	6	Paroi est, sondage GA1-682	E	2020-07-10
A85-DDM-PA5-052	Autoroute 85	6	Paroi nord, sondage GA1-693	N	2020-07-10
A85-DDM-PA5-053	Autoroute 85	6	Paroi est, sondage GA1-706	E	2020-07-10
A85-DDM-PA5-054	Autoroute 85	6	Paroi nord, sondage GA1-708	N	2020-07-10
A85-DDM-PA5-055	Autoroute 85	6	Paroi nord, sondage GA1-714	N	2020-07-10
A85-DDM-PA5-056	Autoroute 85	6	Point GPS GA6-101, voiture abandonnée	E	2020-07-14
A85-DDM-PA5-057	Autoroute 85	6	Point GPS GA6-101, voiture abandonnée	S	2020-07-14
A85-DDM-PA5-058	Autoroute 85	6	Point GPS GA6-101, chemin déboisé	N	2020-07-14
A85-DDM-PA5-059	Autoroute 85	6	En plan, sondage GA6-107	P	2020-07-14
A85-DDM-PA5-060	Autoroute 85	6	Paroi sud, sondage GA6-111	S	2020-07-14
A85-DDM-PA5-061	Autoroute 85	6	Paroi nord, sondage GA6-115	N	2020-07-14
A85-DDM-PA5-062	Autoroute 85	6	Point GPS GA6-116, Bidon d'essence en métal, zone humide	O	2020-07-14
A85-DDM-PA5-063	Autoroute 85	4	Point GPS GA1-755, limite sud du secteur 4 (lot M. Caron déboisé)	NO	2020-08-25
A85-DDM-PA5-064	Autoroute 85	4	Point GPS GA1-755, limite sud du secteur 4 (lot M. Caron déboisé)	NO	2020-08-25
A85-DDM-PA5-065	Autoroute 85	4	Secteur du sondage test GA1-756, déboisé	N	2020-08-25
A85-DDM-PA5-066	Autoroute 85	4	Secteur du sondage test GA1-756, déboisé	O	2020-08-25
A85-DDM-PA5-067	Autoroute 85	4	Sondage test GA1-756, pas atteint 75 cm, stérile et très compact	N	2020-08-25
A85-DDM-PA5-068	Autoroute 85	4	Secteur 4, récemment déboisé (lot M. Caron)	O	2020-08-25
A85-DDM-PA5-069	Autoroute 85	4	Secteur 4, récemment déboisé (lot M. Caron)	N	2020-08-25
A85-DDM-PA5-070	Autoroute 85	4	Secteur 4, récemment déboisé, machinerie encore sur place (lot M. Caron)	O	2020-08-25
A85-DDM-PA5-071	Autoroute 85	4	Secteur 4, récemment déboisé, machinerie encore sur place (lot M. Caron)	O	2020-08-25
A85-DDM-PA5-072	Autoroute 85	4	Secteur 8, zone humide au sud du chemin couturier. Insondable	SE	2020-08-25
A85-DDM-PA5-073	Autoroute 85	8	Secteur 8, zone humide au sud du chemin couturier. Insondable	SE	2020-08-25
A85-DDM-PA5-074	Autoroute 85	8	Secteur 8, limite est d'une propriété clôturée. Talus artificiel	SE	2020-08-25
A85-DDM-PA5-075	Autoroute 85	8	Secteur 8, limite est d'une propriété clôturée. Talus artificiel	SE	2020-08-25
A85-DDM-PA5-076	Autoroute 85	8	Secteur 8, Vue générale de la zone humide au sud du chemin couturier	E	2020-08-25
A85-DDM-PA5-077	Autoroute 85	8	Secteur 8, petite zone surélevée, trop humide pour sonder	SE	2020-08-25
A85-DDM-PA5-078	Autoroute 85	8	Secteur 1, Fondation de l'ancienne école enfouie	N	2020-08-25
A85-DDM-PA5-079	Autoroute 85	8	Secteur 1, marque au sol d'un cabanon derrière l'ancienne école (démolie)	E	2020-08-25
A85-DDM-PA5-080	Autoroute 85	1	Points GA1-761 et GA2-448, vestige maçonnerie sèche. Vue d'ensemble de la paroi ou	E	2020-08-25
A85-DDM-PA5-081	Autoroute 85	5	Points GA1-761 et GA2-448, vestige maçonnerie sèche. Vue d'ensemble de la paroi ou	E	2020-08-25
A85-DDM-PA5-082	Autoroute 85	5	Points GA1-761 et GA2-448, vestige maçonnerie sèche. Vue d'ensemble de la paroi ou	E	2020-08-25
A85-DDM-PA5-083	Autoroute 85	5	Points GA1-761 et GA2-448, vestige maçonnerie sèche. Vue rapprochée de la paroi ou	E	2020-08-25
A85-DDM-PA5-084	Autoroute 85	5	Points GA1-761 et GA2-448, vestige maçonnerie sèche. Vue d'ensemble de la paroi es	O	2020-08-25
A85-DDM-PA5-085	Autoroute 85	5	Points GA1-761 et GA2-448, vestige maçonnerie sèche. Vue rapprochée de la paroi es	O	2020-08-25
A85-DDM-PA5-086	Autoroute 85	5	Points GA1-761 et GA2-448, vestige maçonnerie sèche. Vue rapprochée de la paroi es	O	2020-08-25
A85-DDM-PA5-087	Autoroute 85	5	Points GA1-761 et GA2-448, Détail de l'intérieur de la structure comblée de pierres	P	2020-08-25
A85-DDM-PA5-088	Autoroute 85	5	Secteur du point GPS GA1-762 et GA2-493, possible lit de rivière, vue générale	SO	2020-08-25
A85-DDM-PA5-089	Autoroute 85	5	Secteur du point GPS GA1-762 et GA2-493, possible lit de rivière, vue générale	NO	2020-08-25
A85-DDM-PA5-090	Autoroute 85	5	Secteur du point GPS GA1-762 et GA2-493, possible lit de rivière, vue générale	S	2020-08-25



A85-DDM-PA6-001



A85-DDM-PA6-002



A85-DDM-PA6-003



A85-DDM-PA6-004



A85-DDM-PA6-005



A85-DDM-PA6-006



A85-DDM-PA6-007



A85-DDM-PA6-008



A85-DDM-PA6-008



A85-DDM-PA6-009



A85-DDM-PA6-010



A85-DDM-PA6-011



A85-DDM-PA6-012



A85-DDM-PA6-013



A85-DDM-PA6-014



A85-DDM-PA6-015



A85-DDM-PA6-016



A85-DDM-PA6-017



A85-DDM-PA6-018



A85-DDM-PA6-019



A85-DDM-PA6-020



A85-DDM-PA6-021



A85-DDM-PA6-022



A85-DDM-PA6-023



A85-DDM-PA6-024



A85-DDM-PA6-025



A85-DDM-PA6-026



A85-DDM-PA6-027



A85-DDM-PA6-028



A85-DDM-PA6-029



A85-DDM-PA6-030



A85-DDM-PA6-031



A85-DDM-PA6-032



A85-DDM-PA6-033



A85-DDM-PA6-034



A85-DDM-PA6-035



A85-DDM-PA6-036



A85-DDM-PA6-037



A85-DDM-PA6-039



A85-DDM-PA6-040



A85-DDM-PA6-041



A85-DDM-PA6-042



A85-DDM-PA6-043



A85-DDM-PA6-044



A85-DDM-PA6-045



A85-DDM-PA6-046



A85-DDM-PA6-047



A85-DDM-PA6-048



A85-DDM-PA6-049



A85-DDM-PA6-050



A85-DDM-PA6-051



A85-DDM-PA6-052



A85-DDM-PA6-053



A85-DDM-PA6-054



A85-DDM-PA6-055



A85-DDM-PA6-056



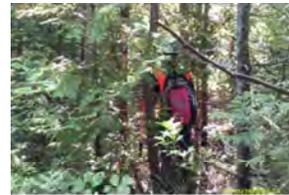
A85-DDM-PA6-057



A85-DDM-PA6-058



A85-DDM-PA6-059



A85-DDM-PA6-060



A85-DDM-PA6-061



A85-DDM-PA6-062



A85-DDM-PA6-063



A85-DDM-PA6-064



A85-DDM-PA6-065



A85-DDM-PA6-066



A85-DDM-PA6-067



A85-DDM-PA6-068



A85-DDM-PA6-069



A85-DDM-PA6-070



A85-DDM-PA6-071



A85-DDM-PA6-072



A85-DDM-PA6-073



A85-DDM-PA6-074



Projet : Autoroute 85 (Témiscouata)

Tronçon (nom et numéro) :

Tronçon 5 (154-14-0867)

Permis de recherche archéologique :

20-GDDM-03

Archéologue(s) responsable(s) : René Bélanger

No d'appareil : PA6

No de cliché	Projet	Secteur	Description	Orientation	Date
A85-DDM-PA6-001	Autoroute 85	1	Photo en plan du sondage GA1-497	P	2020-06-29
A85-DDM-PA6-002	Autoroute 85	1	Photo en plan du sondage GA1-497	P	2020-06-29
A85-DDM-PA6-003	Autoroute 85	1	Photo en plan du sondage GA1-497	N	2020-06-29
A85-DDM-PA6-004	Autoroute 85	1	Photo en coupe du sondage GA1-497 (roche)	NE	2020-06-29
A85-DDM-PA6-005	Autoroute 85	1	Photo en plan du sondage GA1-501	P	2020-06-29
A85-DDM-PA6-006	Autoroute 85	1	Photo en plan du sondage GA1-501	P	2020-06-29
A85-DDM-PA6-007	Autoroute 85	1	Photo en plan du sondage GA1-501 (roche)	P	2020-06-30
A85-DDM-PA6-008	Autoroute 85	1	Photo en plan du sondage GA1-506 (roche)	P	2020-06-30
A85-DDM-PA6-009	Autoroute 85	1	Photo en plan du sondage GA1-506 (roche)	P	2020-06-30
A85-DDM-PA6-010	Autoroute 85	1	Photo en coupe du sondage GA1-508, paroi ouest	O	2020-06-30
A85-DDM-PA6-011	Autoroute 85	1	Photo en coupe du sondage GA1-508, paroi ouest	O	2020-06-30
A85-DDM-PA6-012	Autoroute 85	1	Photo en plan du sondage GA1-508	P	2020-06-30
A85-DDM-PA6-013	Autoroute 85	1	Ratée	P	2020-06-30
A85-DDM-PA6-014	Autoroute 85	1	Photo en plan du sondage GA1-510 (roche)	P	2020-06-30
A85-DDM-PA6-015	Autoroute 85	1	Photo en plan du sondage GA1-510	N	2020-06-30
A85-DDM-PA6-016	Autoroute 85	1	Ratée	N	2020-06-30
A85-DDM-PA6-017	Autoroute 85	1	Photo en plan du sondage GA1-511 (roche)	P	2020-07-01
A85-DDM-PA6-018	Autoroute 85	1	Photo en coupe du sondage GA1-511	N	2020-07-01
A85-DDM-PA6-019	Autoroute 85	1	Photo en coupe du sondage GA1-512	E	2020-07-01
A85-DDM-PA6-020	Autoroute 85	1	Ratée	E	2020-07-01
A85-DDM-PA6-021	Autoroute 85	1	Photo en coupe du sondage GA1-512	E	2020-07-01
A85-DDM-PA6-022	Autoroute 85	1	Photo en plan du sondage GA1-512	P	2020-07-01
A85-DDM-PA6-023	Autoroute 85	1	Photo en plan du sondage GA1-513 (asphalte)	P	2020-07-01
A85-DDM-PA6-024	Autoroute 85	1	Photo en plan du sondage GA1-513 (asphalte)	P	2020-07-01
A85-DDM-PA6-025	Autoroute 85	1	Photo en coupe du sondage GA1-513, échelle 20 cm	N	2020-07-01
A85-DDM-PA6-026	Autoroute 85	1	Photo en coupe du sondage GA1-513, échelle 20 cm	N	2020-07-01
A85-DDM-PA6-027	Autoroute 85	1	Photo en plan du sondage GA1-514	P	2020-07-01
A85-DDM-PA6-028	Autoroute 85	1	Photo en coupe du sondage GA1-514 (ratée, doigt)	SO	2020-07-01
A85-DDM-PA6-029	Autoroute 85	1	Photo en coupe du sondage GA1-514	SO	2020-07-01
A85-DDM-PA6-030	Autoroute 85	1	Photo en coupe du sondage GA1-516	N	2020-07-01
A85-DDM-PA6-031	Autoroute 85	1	Photo en coupe du sondage GA1-516	N	2020-07-01
A85-DDM-PA6-032	Autoroute 85	2	Photo en plan du sondage GA1-517 (roche et racines)	P	2020-07-02
A85-DDM-PA6-033	Autoroute 85	3	Photo en plan du sondage GA1-520 (roche)	P	2020-07-02
A85-DDM-PA6-034	Autoroute 85	3	Photo en coupe du sondage GA1-521, podzol	E	2020-07-02
A85-DDM-PA6-035	Autoroute 85	3	Photo en coupe du sondage GA1-529, podzol	N	2020-07-02
A85-DDM-PA6-036	Autoroute 85	3	Photo en coupe du sondage GA1-535, podzol	N	2020-07-02
A85-DDM-PA6-037	Autoroute 85	3	Photo en coupe du sondage GA1-535, podzol	N	2020-07-02
A85-DDM-PA6-038	Autoroute 85	3	Photo en coupe du sondage GA1-545, podzol avec Ae presque absent	N	2020-07-03
A85-DDM-PA6-039	Autoroute 85	3	Photo en plan du sondage GA1-553 (roche)	P	2020-07-03
A85-DDM-PA6-040	Autoroute 85	3	Photo en coupe du sondage GA1-567	O	2020-07-04
A85-DDM-PA6-041	Autoroute 85	3	Photo en plan du sondage GA1-569	P	2020-07-04
A85-DDM-PA6-042	Autoroute 85	3	Photo en coupe du sondage GA1-571	E	2020-07-04

No de cliché	Projet	Secteur	Description	Orientation	Date
A85-DDM-PA6-043	Autoroute 85	3	Photo en plan du sondage GA1-574	P	2020-07-04
A85-DDM-PA6-044	Autoroute 85	3	Photo en coupe du sondage GA1-580 (roche)	N	2020-07-04
A85-DDM-PA6-045	Autoroute 85	3	Photo en coupe du sondage GA1-566, podzol	NO	2020-07-06
A85-DDM-PA6-046	Autoroute 85	3	Photo en coupe du sondage GA1-590, podzol	O	2020-07-06
A85-DDM-PA6-047	Autoroute 85	3	Photo en coupe du sondage GA1-590	O	2020-07-06
A85-DDM-PA6-048	Autoroute 85	1	Photo en coupe du sondage GA1-597	N	2020-07-06
A85-DDM-PA6-049	Autoroute 85	1	Photo en coupe du sondage GA1-597	N	2020-07-06
A85-DDM-PA6-050	Autoroute 85	6	Photo en coupe du sondage GA1-601	N	2020-07-06
A85-DDM-PA6-051	Autoroute 85	6	Photo en coupe du sondage GA1-607	N	2020-07-06
A85-DDM-PA6-052	Autoroute 85	6	Photo en coupe du sondage GA1-616	N	2020-07-07
A85-DDM-PA6-053	Autoroute 85	6	Photo en coupe du sondage GA1-616	N	2020-07-07
A85-DDM-PA6-054	Autoroute 85	6	Photo en coupe du sondage GA1-625	O	2020-07-07
A85-DDM-PA6-055	Autoroute 85	6	Photo en coupe du sondage GA1-627	O	2020-07-07
A85-DDM-PA6-056	Autoroute 85	6	Photo en coupe du sondage GA1-630	N	2020-07-07
A85-DDM-PA6-057	Autoroute 85	6	Photo en coupe du sondage GA1-633, podzol	E	2020-07-07
A85-DDM-PA6-058	Autoroute 85	6	Photo en coupe du sondage GA1-666, podzol	N	2020-07-07
A85-DDM-PA6-059	Autoroute 85	6	Général, chemin des sondages sautés (GA1-676 à 678)	-	2020-07-10
A85-DDM-PA6-060	Autoroute 85	6	Général secteur trop dense pour sonder, échelle humaine (GA1-691)	-	2020-07-10
A85-DDM-PA6-061	Autoroute 85	6	Photo en coupe du sondage GA1-696	E	2020-07-10
A85-DDM-PA6-062	Autoroute 85	6	Talus de remblai sur ligne, pelle en échelle (GA1-702)	-	2020-07-10
A85-DDM-PA6-063	Autoroute 85	6	Photo en coupe du sondage GA1-703	N	2020-07-10
A85-DDM-PA6-064	Autoroute 85	6	Photo en coupe du sondage GA1-712	N	2020-07-10
A85-DDM-PA6-065	Autoroute 85	6	Photo en coupe du sondage GA1-__	N	2020-07-10
A85-DDM-PA6-066	Autoroute 85	6	Photo en coupe du sondage GA1-__	N	2020-07-10
A85-DDM-PA6-067	Autoroute 85	6	Photo en coupe du sondage GA1-722	E	2020-07-11
A85-DDM-PA6-068	Autoroute 85	6	Photo en coupe du sondage GA1-722	E	2020-07-11
A85-DDM-PA6-069	Autoroute 85	6	Général, dernière ligne du secteur 6 (GA1-740), pente et remblai d'autoroute	-	2020-07-11
A85-DDM-PA6-070	Autoroute 85	6	Général, dernière ligne du secteur 6 (GA1-740), pente et remblai d'autoroute	-	2020-07-11
A85-DDM-PA6-071	Autoroute 85	6	Général, zone insondable (zone humide)	-	2020-07-14
A85-DDM-PA6-072	Autoroute 85	6	Général, zone éclaircie/perturbée insondable	-	2020-07-14
A85-DDM-PA6-073	Autoroute 85	6	Photo en coupe du sondage GA1-752	E	2020-07-14
A85-DDM-PA6-074	Autoroute 85	6	Photo en plan du sondage GA1-752	E	2020-07-14



A85-DDM-PA6-001



A85-DDM-PA6-002



A85-DDM-PA6-003



A85-DDM-PA6-004



A85-DDM-PA6-005



A85-DDM-PA6-006



A85-DDM-PA6-007



A85-DDM-PA6-008



A85-DDM-PA6-009



A85-DDM-PA6-010



A85-DDM-PA6-011



A85-DDM-PA6-012



A85-DDM-PA6-013



A85-DDM-PA6-014



A85-DDM-PA6-015



A85-DDM-PA6-016



A85-DDM-PA6-017



A85-DDM-PA6-018



A85-DDM-PA6-019



A85-DDM-PA6-020



A85-DDM-PA6-021



A85-DDM-PA6-022



A85-DDM-PA6-023



A85-DDM-PA6-024



A85-DDM-PA6-025



A85-DDM-PA6-026



A85-DDM-PA6-027



A85-DDM-PA6-028



A85-DDM-PA6-029



A85-DDM-PA6-030



A85-DDM-PA6-031



A85-DDM-PA6-032



A85-DDM-PA6-033



A85-DDM-PA6-034



A85-DDM-PA6-035



A85-DDM-PA6-036



A85-DDM-PA6-037



A85-DDM-PA6-038



A85-DDM-PA6-039



A85-DDM-PA6-040



Projet : Autoroute 85 (Témiscouata)

Tronçon (nom et numéro) :

Tronçon 5 (154-14-0867)

Permis de recherche archéologique :

20-GDDM-03

Archéologue(s) responsable(s) : René Bélanger

No d'appareil : PA7

No de cliché	Projet	Secteur	Description	Orientation	Date
A85-DDM-PA7-001	Autoroute 85	1	Sondage GA5-001, remblai (50 cm)	N	2020-06-29
A85-DDM-PA7-002	Autoroute 85	1	Sondage GA5-001 devenu sondage test (75 cm)	N	2020-06-29
A85-DDM-PA7-003	Autoroute 85	1	Sondage GA5-001 devenu sondage test (75 cm)	N	2020-06-29
A85-DDM-PA7-004	Autoroute 85	1	Sondage GA5-001 devenu sondage test (75 cm)	N	2020-06-29
A85-DDM-PA7-005	Autoroute 85	1	Sondage GA5-002, remblai avec tissus en paroi et podzol compact au fond	N	2020-06-30
A85-DDM-PA7-006	Autoroute 85	1	Sondage GA5-002, remblai avec tissus en paroi et podzol compact au fond	N	2020-06-30
A85-DDM-PA7-007	Autoroute 85	1	Sondage GA5-002, remblai avec tissus en paroi et podzol compact au fond	N	2020-06-30
A85-DDM-PA7-008	Autoroute 85	1	Sondage GA5-005, podzol très compact	N	2020-06-30
A85-DDM-PA7-009	Autoroute 85	1	Sondage GA5-006, secteur humide non fouillé	P	2020-06-30
A85-DDM-PA7-010	Autoroute 85	1	Sondage GA5-007, pierres à 45 cm	P	2020-06-30
A85-DDM-PA7-011	Autoroute 85	1	Sondage GA5-007, pierres à 45 cm	P	2020-06-30
A85-DDM-PA7-012	Autoroute 85	1	Sondage GA5-015, pierres à 25 cm	P	2020-07-01
A85-DDM-PA7-013	Autoroute 85	1	Sondage GA5-016, remblai	N	2020-07-01
A85-DDM-PA7-014	Autoroute 85	1	Sondage GA5-019/020, remanié, pierre à 30 cm (dans un chemin)	N	2020-07-01
A85-DDM-PA7-015	Autoroute 85	1	Sondage GA5-026, asphalte à 15 cm sur toute la surface	P	2020-07-01
A85-DDM-PA7-016	Autoroute 85	3	Sondage GA5-030, Podzol	N	2020-07-02
A85-DDM-PA7-017	Autoroute 85	3	Sondage GA5-038, Podzol	N	2020-07-02
A85-DDM-PA7-018	Autoroute 85	3	Sondage GA5-039, organique, sol argileux gorgé d'eau	O	2020-07-02
A85-DDM-PA7-019	Autoroute 85	3	Point GA5-051, pièce de métal	S	2020-07-03
A85-DDM-PA7-020	Autoroute 85	3	Point GA5-051, pièce de métal	E	2020-07-03
A85-DDM-PA7-021	Autoroute 85	3	Point GA5-051, pièce de métal	O	2020-07-03
A85-DDM-PA7-022	Autoroute 85	3	Point GA5-051, pièce de métal	S	2020-07-03
A85-DDM-PA7-023	Autoroute 85	3	Point GA5-051, pièce de métal	O	2020-07-03
A85-DDM-PA7-024	Autoroute 85	3	Sondage GA5-056, organique et bois pourri	E	2020-07-03
A85-DDM-PA7-025	Autoroute 85	3	Sondage GA5-056, organique et bois pourri	E	2020-07-03
A85-DDM-PA7-026	Autoroute 85	3	Point GA5-093, structure en bois	N	2020-07-04
A85-DDM-PA7-027	Autoroute 85	3	Point GA5-093, structure en bois	N	2020-07-04
A85-DDM-PA7-028	Autoroute 85	3	Point GA5-093, structure en bois	O	2020-07-04
A85-DDM-PA7-029	Autoroute 85	3	Point GA5-093, structure en bois	S	2020-07-04
A85-DDM-PA7-030	Autoroute 85	3	Point GA5-093, structure en bois	-	2020-07-04
A85-DDM-PA7-031	Autoroute 85	3	Sondage GA5-094, humus et pierres	P	2020-07-04
A85-DDM-PA7-032	Autoroute 85	3	Sondage GA5-094, humus et pierres	P	2020-07-04
A85-DDM-PA7-033	Autoroute 85	3	Sondage GA5-107, podzol	N	2020-07-06
A85-DDM-PA7-034	Autoroute 85	3	Sondage GA5-107, podzol	N	2020-07-06
A85-DDM-PA7-035	Autoroute 85	6	Sondage GA5-112, limon sableux gris-brun	S	2020-07-06
A85-DDM-PA7-036	Autoroute 85	6	Sondage GA5-270, humus et Ae	N	2020-07-11
A85-DDM-PA7-037	Autoroute 85	6	Sondage GA5-270, humus et Ae	N	2020-07-11
A85-DDM-PA7-038	Autoroute 85	5	Point GA5-290, bouteille verte	-	2020-07-13
A85-DDM-PA7-039	Autoroute 85	5	Point GA5-291, Bidon blanc (déchet)	-	2020-07-13
A85-DDM-PA7-040	Autoroute 85	5	Point GA5-312/313, bouteille de gin de Kuyper	-	2020-07-13

ANNEXE 4

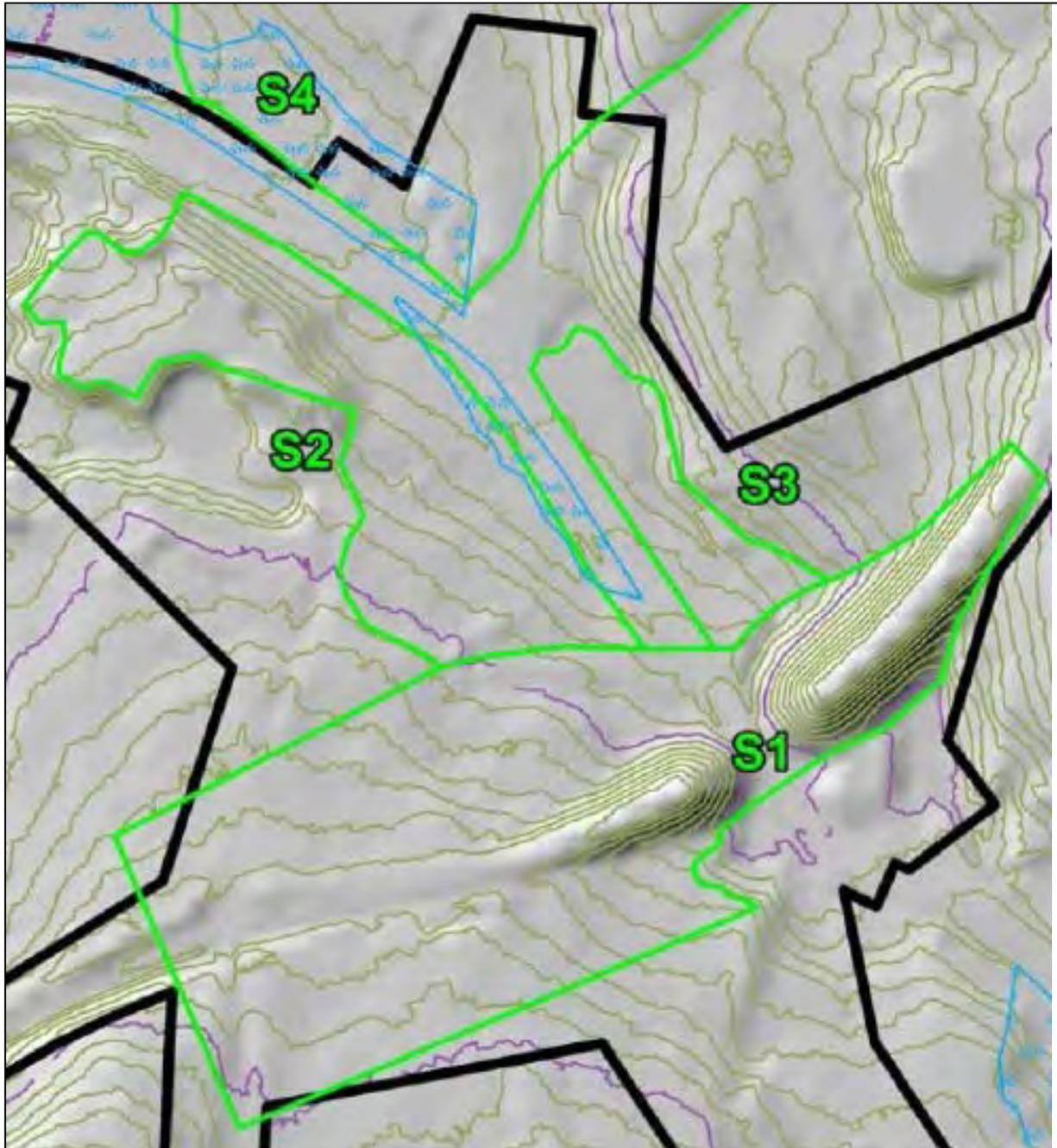
**Extraits annotés des photographies aériennes de 1929 et 1948,
et extrait LiDAR**



Extrait de la photographie aérienne de 1929 de la Compagnie aérienne franco-canadienne illustrant le hameau Couturier (Mosaïque 73-1, tirée des collections de la Bibliothèque de l'Université Laval)



Extrait de la photographie aérienne de 1948 illustrant le hameau Couturier (A11660_364, Photothèque nationale de l'air, Ressources naturelles Canada)



Extrait de l'imagerie LiDAR pour les secteurs du pont ferroviaire et du bureau de poste (ministère des Transports du Québec, MTQ-DT BSL 2015)

ANNEXE 5

Maisons déménagées ou démolies situées dans l'emprise des travaux

2, rue Principale Ouest, Saint-Honoré-de-Témiscouata

Localisation générale :	Au sud de la rue principale à l'est de l'intersection avec le chemin Couturier
Type :	Vernaculaire américain (1880-1940)
Construction :	Avant 1927
Matériaux extérieurs :	Bardeaux de cèdre et toiture en tôle galvanisée
Nombre d'étages :	3 étages (incluant sous-sol)
Vocation(s) :	Résidentielle
Bâtiments secondaires :	2 bâtiments d'entreposage, bardeaux de cèdre
Documents au dossier technique :	Caractérisation amiante, photographies intérieur/extérieur et photographie par drone



Bâtiment du 2, rue Principale, Saint-Honoré-de-Témiscouata

Description générale

Le bâtiment du 2, rue Principale, dans la municipalité de Saint-Honoré-de-Témiscouata, est composé de deux étages en pièce sur pièce et d'un sous-sol (haut vide sanitaire) d'une superficie approximative de 73 m². De type architectural vernaculaire américain, le bâtiment possède une toiture à double versant et deux pignons perpendiculaires, dont au moins un est percé d'une lucarne sans pignon. La toiture est en tôle galvanisée et les murs extérieurs sont revêtus de bardeaux de cèdre. Les murs de périphérie et le plafond sont en colombage de bois recouvert de lambris dans la plupart des pièces. L'isolation est en copeaux de bois. L'huile, l'électricité et le bois auraient été utilisés pour le chauffage. L'observation des photographies de l'extérieur du bâtiment et les réfections apparentes semblent indiquer la présence d'une cheminée démantelée.

Dans l'ensemble, le bâtiment ne semble pas avoir subi de transformations majeures, mises à part quelques adaptations (chauffage) et des matériaux de revêtement intérieur, depuis sa construction. La hauteur des comptoirs, les moulures, le lambris et la position de l'escalier appuient cette hypothèse. La date de construction présumée est de 1925. Elle apparaît sur la photographie aérienne de la Compagnie aérienne franco-canadienne de 1927.

Son état de conservation est plutôt mauvais et paraît avoir été fortement affecté par l'humidité.

Registre des photographies

Numéro	Description	Orientation
A85T5-2P-001	Rez-de-chaussée, aire ouverte	Ind.
A85T5-2P-002	Rez-de-chaussée, aire ouverte	NW
A85T5-2P-003	Rez-de-chaussée, cuisinière	SE
A85T5-2P-004	Rez-de-chaussée, cuisine	S
A85T5-2P-005	1e étage, revêtement plancher préart	Ind.
A85T5-2P-006	1e étage, aire commune	N
A85T5-2P-007	1e étage, revêtement plancher préart	Ind.
A85T5-2P-008	1e étage, chambre	Ind.
A85T5-2P-009	1e étage	Ind.
A85T5-2P-010	1e étage, revêtement plancher préart	N
A85T5-2P-011	Étage indéterminé. Lambris, moulure et tapis	Ind.
A85T5-2P-012	Salle de bain, lambris et moulure	Ind.
A85T5-2P-013	Sous-sol/vide sanitaire	Ind.

Photographies de l'extérieur et des bâtiments secondaires dans rapport de caractérisation pour l'amiante



A85T5-2P-001



A85T5-2P-005



A85T5-2P-002



A85T5-2P-006



A85T5-2P-003



A85T5-2P-007



A85T5-2P-004



A85T5-2P-008



A85T5-2P-009



A85T5-2P-013



A85T5-2P-010



A85T5-2P-011



A85T5-2P-012

3, rue Principale Ouest, Saint-Honoré-de-Témiscouata

Localisation générale :	Au nord de la rue principale devant l'intersection avec le chemin Couturier
Type :	Vernaculaire américain (1880-1940)
Construction :	1909-1969, pas sur son terrain d'origine (Ruralys, 2020 : 27-28)
Matériaux extérieurs :	Matériaux composites, rénovations multiples 1970-aujourd'hui
Nombre d'étages :	2 étages
Vocation(s) :	Institutionnelle et résidentielle
Bâtiments secondaires :	Au moins un petit bâtiment d'entreposage détruit avant le passage des archéologues
Documents au dossier technique :	Photographies



Registre des photographies

Numéro	Description	Orientation
A85T5-3P-001	Rez-de-chaussée, cuisine	Ind.
A85T5-3P-002	Rez-de-chaussée, salle de bain	Ind.
A85T5-3P-003	1e étage, lambris récent	Ind.
A85T5-3P-004	1e étage, lambris récent	Ind.
A85T5-3P-005	Rez-de-chaussée	Ind.
A85T5-3P-006	Rez-de-chaussée, cuisine	Ind.
A85T5-3P-007	Vue générale extérieure	Ind.
A85T5-3P-008	1e étage, lambris récent	Ind.
A85T5-3P-009	Rez-de-chaussée, cuisine	Ind.
A85T5-3P-010	Rez-de-chaussée, chambre	Ind.
A85T5-3P-011	Rez-de-chaussée, chambre	Ind.
A85T5-3P-012	Rez-de-chaussée (salle de bain ou de lavage?)	Ind.
A85T5-3P-013	Escalier	Ind.
A85T5-3P-014	Garde-robe	Ind.
A85T5-3P-015	Vue générale extérieure	Ind.



Bâtiment du 3, rue Principale, Saint-Honoré-de-Témiscouata

Description générale

Le bâtiment du 3, rue Principale, dans la municipalité de Saint-Honoré-de-Témiscouata est de type vernaculaire américain. Il possède deux étages, il est de plan rectangulaire et possède une toiture à double versant et à pignon unique. Cette toiture n'est pas percée de lucarnes.

Bien que ce bâtiment ait été autrefois l'école d'arrondissement no 4 du hameau Couturier (Ruralys, 2020 : 27-28), il ne reste que très peu d'indices de son ancienneté, tant dans son architecture que dans sa localisation puisqu'elle a été déménagée. Selon l'étude de potentiel archéologique de Ruralys, l'école d'arrondissement no 4 aurait été construite en 1909, puis déménagée à son emplacement actuel. Les propos de Ruralys sont toutefois peu clairs en ce qui concerne la date de ce déménagement et l'état du bâtiment. Il y aurait eu reconstruction, mais là encore, une date n'est pas identifiée. Il s'agirait donc d'un nouveau bâtiment, construit vraisemblablement entre 1920 et 1962, soit la date à laquelle le bâtiment perd sa vocation institutionnelle et revêt une vocation résidentielle.

Lorsque les deux bâtiments sont comparés, il est difficile de croire que ces deux bâtiments aient été le même. Les ouvertures ont été déplacées, le portique a disparu, la toiture, peut-être rehaussée.



Ancienne école (photographie tirée de Ruralys, 2020 : 30)



Rez-de-chaussée (A85T5-3P-009)



Étage (A85T5-3P-004)

10, rue Principale Ouest, Saint-Honoré-de-Témiscouata

Localisation générale :	À l'est du chemin de Couturier, entre la route 185 et la rue Principale
Type :	Vernaculaire américain (1880-1940)
Construction :	vs 1935 (voir rapport caractérisation amiante)
Matériaux extérieurs :	Bardeaux de cèdre et toiture en tôle galvanisée
Nombre d'étages :	3 étages (incluant sous-sol)
Vocation(s) :	Résidentielle
Bâtiments secondaires :	2 bâtiments d'entreposage, planches et tôle
Documents au dossier technique :	Photographies intérieur/extérieur, caractérisation amiante



Bâtiment du 10, rue Principale, Saint-Honoré-de-Témiscouata

Description générale

Le bâtiment du 10, rue Principale, dans la municipalité de Saint-Honoré-de-Témiscouata, est de type vernaculaire américain en pièce sur pièce de deux étages avec vide sanitaire et occupe une superficie de 127 m². La toiture est à double versant à deux pignons perpendiculaires. Le revêtement extérieur est en bardeaux de cèdre et la toiture en tôle galvanisée. Cette dernière n'est percée d'aucune lucarne. Des ouvertures de type œil de bœuf de forme losange éclairent les pièces à l'étage. Le bâtiment a pu être chauffé à l'huile, au bois et à l'électricité. Le revêtement intérieur est en lambris de bois, parfois recouvert de papier peint et les plafonds sont en planches de bois. Certaines ouvertures menant au vide sanitaire ont été condamnées. Certaines rénovations superficielles ont été réalisées (peinture, papier peint, lambris).

Malgré ces rénovations, le bâtiment ne semble avoir subi aucune transformation majeure. L'escalier quasi vertical, les comptoirs bas et l'assemblage général des matériaux en témoignent. Son état de conservation est très bon.

Registre des photographies

Numéro	Description	Orientation
A85T5-10P-001	Extérieur	S
A85T5-10P-002	Extérieur	WSW
A85T5-10P-003	Extérieur	W
A85T5-10P-004	Extérieur	W
A85T5-10P-005	Extérieur	WNW
A85T5-10P-006	Cuisine	Ind.
A85T5-10P-007	Cuisine	Ind.
A85T5-10P-008	Salon-salle à manger	SE
A85T5-10P-009	1e étage, chambre	Ind.
A85T5-10P-010	1e étage, chambre	Ind.
A85T5-10P-011	Extérieur	NW
A85T5-10P-012	Extérieur	NW
A85T5-10P-013	Extérieur	NE
A85T5-10P-014	Extérieur	NE
A85T5-10P-015	Extérieur	N
A85T5-10P-016	Extérieur	ESE
A85T5-10P-017	Extérieur	S
A85T5-10P-018	Extérieur	S
A85T5-10P-019	Extérieur	NE
A85T5-10P-020	Extérieur	NE
A85T5-10P-021	Extérieur	S



A85T5-10P-001



A85T5-10P-004



A85T5-10P-002



A85T5-10P-005



A85T5-10P-003



A85T5-10P-006



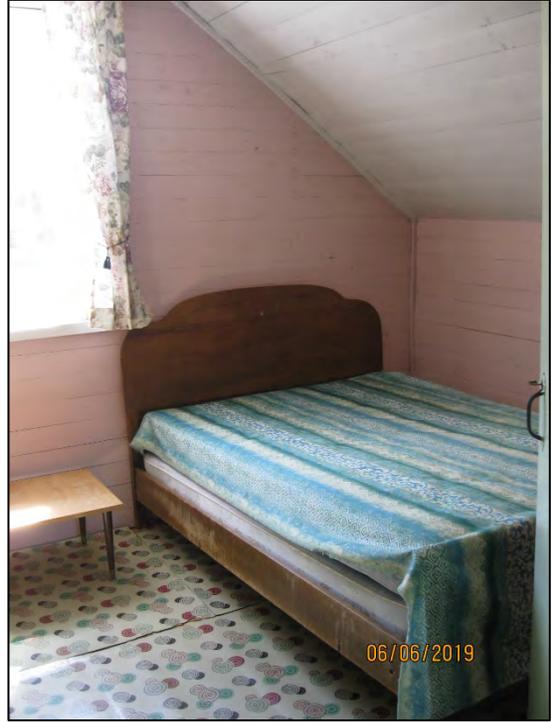
A85T5-10P-007



A85T5-10P-008



A85T5-10P-009



A85T5-10P-010



A85T5-10P-011



A85T5-10P-012



A85T5-10P-013



A85T5-10P-016



A85T5-10P-014



A85T5-10P-017



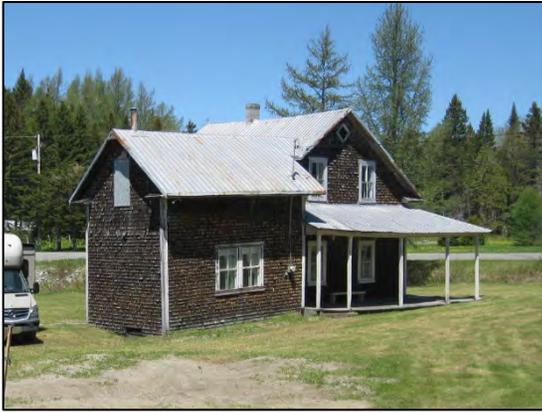
A85T5-10P-015



A85T5-10P-018



A85T5-10P-019



A85T5-10P-020



A85T5-10P-021

