



SURVEILLANCE ARCHÉOLOGIQUE (ÉTÉ 2022-PRINTEMPS 2023)

**PROJET DE RECONSTRUCTION DES ÉCHANGEURS AU NORD DES
PONTS PIERRE-LAPORTE ET DE QUÉBEC, DANS LES LIMITES DE LA
VILLE DE QUÉBEC, RÉGION ADMINISTRATIVE DE LA CAPITALE-
NATIONALE (PROJET N° 154-16-0429)**



SURVEILLANCE ARCHÉOLOGIQUE (ÉTÉ 2022-PRINTEMPS 2023)

PROJET DE RECONSTRUCTION DES ÉCHANGEURS AU NORD DES PONTS PIERRE-LAPORTE ET DE QUÉBEC, DANS LES LIMITES DE LA VILLE DE QUÉBEC, RÉGION ADMINISTRATIVE DE LA CAPITALE-NATIONALE (PROJET N° 154-16-0429)

(N° de permis de recherche archéologique au Québec : 22-MINT-01)

Rapport présenté à :

M. Ghislain Gagnon
Ministère des Transports de la Mobilité durable
800, Place d'Youville, 11^e étage
Québec, Québec
G1R 3P4

Rapport présenté par :

Truelle et Cie Inc.
CP 313, Succursale Haute-Ville
Québec, Québec
G1R 4P8
Tél.: (418) 576-7760

Mars 2024

RÉSUMÉ

La Direction générale des grands projets routiers de Québec du ministère des Transports du Québec (MTQ) procède à la reconstruction des échangeurs au nord des ponts Pierre-Laporte et de Québec à Québec. Dans le but de minimiser l'impact de ce projet sur les ressources archéologiques potentiellement présentes dans son emprise, le MTQ a confié à la firme Truelle et Cie Inc. le mandat de réaliser des travaux de surveillance archéologique en 2022 et en 2023, dans le secteur situé sous l'autoroute Henri-IV en direction du pont Pierre-Laporte, près de la gare de Sainte-Foy, sur les propriétés du Canadien National. Cette intervention a été effectuée de manière discontinue entre le mois de juin 2022 et le mois de juin 2023 sous le permis de recherche archéologique 22-MINT-01.

Les travaux de surveillance archéologique réalisés en 2022-2023 dans les limites du projet cité précédemment, plus précisément sous l'autoroute Henri-IV en direction du pont Pierre-Laporte, ont permis de mettre au jour des vestiges bétonnés associés à une ancienne rotonde ferroviaire qui était présente dans ce secteur, également au cœur du projet de développement avorté de l'agglomération identifiée sous le toponyme de Pontville telle qu'identifiée dans un dépliant promotionnel datant de 1914.

En somme, l'ensemble de ces vestiges ont fait l'objet d'un relevé complet. Par ailleurs, ces derniers ne présentent pas d'intérêt patrimonial. Il n'est donc pas recommandé que ceux-ci fassent l'objet de mesures de conservation.

TABLE DES MATIÈRES

RÉSUMÉ.....	ii
TABLE DES MATIÈRES	iii
LISTE DES FIGURES.....	iv
LISTE DES PHOTOS.....	vii
LISTE DES TABLEAUX.....	x
ÉQUIPE DE RÉALISATION.....	xi
 1. INTRODUCTION.....	 1
1.1 Contexte et mandat.....	1
1.2 Secteur d'intervention	1
1.3 Organisation du rapport.....	2
 2. MÉTHODOLOGIE.....	 5
2.1 Surveillance archéologique	5
 3. CADRE GÉOGRAPHIQUE.....	 7
3.1 Environnement actuel.....	7
3.2 Paléoenvironnement	9
 4. CADRE CULTUREL ANCIEN	 12
4.1 Le Paléoindien (12 000 à 8 000 ans AA)	12
4.2 L'Archaique (10 000 à 3 000 ans AA).....	12
4.3 Le Sylvicole (3 000 à 450 ans AA).....	13
4.4 La période autochtone historique (1500 à 1899 de notre ère).....	13
 5. CONTEXTE HISTORIQUE.....	 15
 6. ÉTAT DES CONNAISSANCES EN ARCHÉOLOGIE	 25
6.1 Interventions archéologiques et découvertes antérieures	25
6.2 Le potentiel archéologique du secteur d'intervention 2022-2023.....	25
 7. TRAVAUX DE SURVEILLANCE ARCHÉOLOGIQUE.....	 27
7.1 Résultats	27
7.2 Discussion	54
 8. CONCLUSION.....	 61
 BIBLIOGRAPHIE	 62
 ANNEXE 1 : CATALOGUE DES PHOTOGRAPHIES ET PLANCHES-CONTACTS – GEN – MTQ-154-16-0429-2022.....	 65
ANNEXE 2 : AVIS DE DÉCOUVERTE ARCHÉOLOGIQUE SANS PERMIS DE RECHERCHE ARCHÉOLOGIQUE PAR M. GHISLAIN GAGNON.....	83

LISTE DES FIGURES

Figure 1.	Localisation générale du secteur d'intervention	3
Figure 2.	Limites du secteur d'intervention sur photo satellite	4
Figure 3.	Topographie de l'emprise globale du projet (MRNF et SIGÉOM). La limite des terrasses est indiquée par des lignes rouges.....	7
Figure 4.	Carte géologique de la région de Québec (Carte 1 : 100 000; modifiée de De Souza et Tremblay 2012)	8
Figure 5.	Carte des formations superficielles de la ville de Québec (Carte 1 : 50 000; modifiée de Bolduc <i>et coll.</i> 2003).....	9
Figure 6.	Courbe du niveau marin relatif de la région de Québec, de la dernière déglaciation à aujourd'hui (Lamarche 2011 : 87).....	10
Figure 7.	Extrait de la <i>Carte des environs de Québec en la Nouvelle-France mesuré très exactement [...] par Robert de Villeneuve datant de 1685-86 et montrant les bâtiments en bordure du chemin Saint-Louis, au nord de l'emprise du projet (Bibliothèque nationale de France, Département des cartes et plans, GE SH 18 PF 127 DIV 7 P 5 D)</i>	16
Figure 8.	Extrait du <i>Plan de la seigneurie de Sillery</i> d'Ignace Plamondon datant de 1754 (copié par J. McCarthy en 1788) et montrant approximativement l'emprise globale du projet (BAnQ-S3).....	17
Figure 9.	Extrait de la <i>Map of Quebec and its environs from actual & original survey 1822</i> par John Adams datant de 1822 et montrant le bâti présent en bordure du chemin Saint-Louis (ANC-NMC 20882).....	17
Figure 10.	Plan schématique général montrant le secteur localisé directement à l'ouest de l'approche nord du pont de Québec, en marge de l'agglomération projetée de Pontville (Cie de Ste-Foy 1914 : 10). La flèche rouge indique la rotonde ferroviaire.....	19
Figure 11.	Extrait de la <i>Carte immobilière de Québec</i> par A.E.B. Courchesne datant de 1915 (Université Laval, Géo Stat, 615.96600edfa1915Q15,900 [01-05977804]).....	20
Figure 12.	Extrait d'une carte topographique du Canada datant de 1918 et montrant un bâtiment en brique de forme semi-arquée à l'emplacement présumé de la rotonde ferroviaire (BAnQ, notice n° 2684617)	20

Figure 13.	Plan schématique détaillé montrant le secteur localisé directement à l'ouest de l'approche nord du pont de Québec, en marge de l'agglomération projetée de Pontville (Cie de Ste-Foy 1914 : 8). La légende indique que la rotonde ferroviaire comportait 20 stalles (n°28).	21
Figure 14.	Vue d'ensemble de la rotonde Joffre de Charny construite au cours des années 1880 (Charny – Les vieilles gares du Québec; patrimoineduquebec.com).....	22
Figure 15.	Photographie ancienne montrant la rotonde Turcot à Montréal (Coll. CN, Musée des Sciences et technologies du Canada, 1943, image CN004201; Tirée de Patrimoine Experts 2016 : 14)	22
Figure 16.	Plan de la gare de Rivière-du-Loup montrant les différents bâtiments qui pouvaient être présents à proximité d'une rotonde ferroviaire (Source inconnue).....	23
Figure 17.	Extrait d'une photographie aérienne datant de 1948 et montrant des marques au sol qui témoignent de l'emplacement de la rotonde ferroviaire avant cette date (Photothèque nationale de l'Air, A11715-228, échelle 1 :25 000, 4 octobre 1948.....	24
Figure 18.	Données archéologiques connues dans et à proximité du secteur d'intervention	26
Figure 19.	Localisation des zones archéologiques dans les limites desquelles des vestiges bétonnés ont été identifiés.....	28
Figure 20.	Localisation des vestiges bétonnés mis au jour dans les limites du secteur d'intervention	29
Figure 21.	Croquis stratigraphique de la séquence de sols observée sur et sous le vestige 1A1100 (C-1)	38
Figure 22.	Croquis stratigraphique de la séquence des sols observée sur le vestige 1B100 (C-2)	47
Figure 23.	Superposition des vestiges bétonnés mis au jour dans les limites du secteur d'intervention au tracé de l'ancienne rotonde ferroviaire	55
Figure 24.	Photographie aérienne datant de 1959 et montrant les restes de la portion nord de la rotonde ferroviaire (Photothèque nationale de l'Air, photo A16739-109, 1959-07-14, échelle 1 :12 000)	56
Figure 25.	Superposition des vestiges bétonnés mis au jour dans les limites du secteur d'intervention à une photo aérienne de 1959	58

Figure 26.	Photographie montrant le puits surmonté d'un pont tournant de la rotonde de Vallée-Jonction construite en 1917 et qui est demeurée en fonction jusqu'en 2007 (Photo : Catherine Dupont, MTMD).....	59
Figure 27.	Photographie montrant le puits surmonté d'un pont tournant de la rotonde de Vallée-Jonction construite en 1917 et qui est demeurée en fonction jusqu'en 2007 (Photo : Catherine Dupont, MTMD).....	59
Figure 28.	Photographie montrant un puits de mécanicien (<i>stalle</i>) de la rotonde de Vallée-Jonction construite en 1917 et qui est demeurée en fonction jusqu'en 2007 (Photo : Catherine Dupont, MTMD).....	60

LISTE DES PHOTOS

Photo page couverture : Vue d'ensemble des vestiges bétonnés 1A600 et 1A700, vers le nord-nord-est (MTQ-154-16-0429-2022-148)

Photo 1.	Vue d'ensemble de la zone 1A en cours d'excavation, vers le sud-ouest (MTQ-154-16-0429-2022-001)	27
Photo 2.	Vue d'ensemble de la zone 1A en cours d'excavation, vers le sud-est (MTQ-154-16-0429-2022-072)	30
Photo 3.	Vue d'ensemble du vestige 1A100, vers le sud (MTQ-154-16-0429-2022-004)	32
Photo 4.	Parement est du vestige 1A100, vers l'ouest (MTQ-154-16-0429-2022-006)	32
Photo 5.	Vue d'ensemble des vestiges 1A100, 1A200 et 1A300, vers le nord-est (MTQ-154-16-0429-2022-017)	33
Photo 6.	Vue d'ensemble du vestige 1A400, vers l'ouest (MTQ-154-16-0429-2022-044)	34
Photo 7.	Remblai de sable et de briques de couleur orangé rougeâtre bordant le vestige 1A400, vers le nord (MTQ-154-16-0429-2022-051).....	34
Photo 8.	Vue d'ensemble du vestige 1A500, vers le nord (MTQ-154-16-0429-2022-035)	35
Photo 9.	Parement sud du vestige 1A500, vers le nord (MTQ-154-16-0429-2022-025). On peut voir dans la portion ouest du vestige, près de sa base, un trou de drainage tandis que des fragments de roc sont visibles sous sa portion est.	35
Photo 10.	Vue d'ensemble du vestige 1A1100, vers le nord-ouest (MTQ-154-16-0429-2022-060)	36
Photo 11.	Séquence des sols observée sous le vestige 1A1100, vers le nord-est (MTQ-154-16-0429-2022-071)	37
Photo 12.	Séquence des remblais observés sur les vestiges bétonnés mis au jour dans la zone 1A, vers le nord (MTQ-154-16-0429-2022-079)	39
Photo 13.	Vue d'ensemble des vestiges bétonnés 1A600, 1A700, 1A800 et 1A1000 mis au jour dans la zone 1A, vers le nord-est (MTQ-154-16-0429-2022-181).....	39
Photo 14.	Vue d'ensemble des vestiges bétonnés 1A600 et 1A700 mis au jour dans la zone 1A, vers le sud-ouest (MTQ-154-16-0429-2022-095)	40

Photo 15.	Vue d'ensemble du vestige 1A600, vers le sud-est (MTQ-154-16-0429-2022-100)	41
Photo 16.	Vue du ressaut observé dans la branche nord du vestige 1A600, vers le nord (MTQ-154-16-0429-2022-107)	41
Photo 17.	Trace laissée par le passage d'un ancien tuyau de drainage dans le vestige 1A600, vers le sud (MTQ-154-16-0429-2022-143)	42
Photo 18.	Tuyau en grès inséré dans le sommet de la portion sud du vestige 1A600, en plongée (MTQ-154-16-0429-2022-117).....	42
Photo 19.	Vue des vestiges 1A700 et 1A800, vers le nord-ouest (MTQ-154-16-0429-2022-136)	43
Photo 20.	Conduite de drainage en acier présente dans un des vestiges bétonnés mis au jour dans la zone 1A (MTQ-154-16-0429-2022-194)	43
Photo 21.	Vue d'ensemble de la zone 1B, vers l'est (MTQ-154-16-0429-2022-216).....	44
Photo 22.	Vue d'ensemble du vestige 1B100, vers le nord-est (MTQ-154-16-0429-2022-196).....	45
Photo 23.	Vue rapprochée du vestige 1B100, vers le nord-est (MTQ-154-16-0429-2022-197)	45
Photo 24.	Parement extérieur de la branche ouest du vestige 1B100, vers l'est (MTQ-154-16-0429-2022-213).....	46
Photo 25.	Cavité observée dans la branche ouest du vestige 1B100, vers le nord-ouest (MTQ-154-16-0429-2022-198)	46
Photo 26.	Séquence des sols observée au-dessus de la branche est du vestige 1B100, vers l'est (MTQ-154-16-0429-2022-204).....	48
Photo 27.	Séquence des sols observée au sud-est du vestige 1B100, vers l'est (MTQ-154-16-0429-2022-210).....	48
Photo 28.	Vue d'ensemble du fossé longeant la limite ouest du secteur d'intervention (zone 1C), vers le sud (MTQ-154-16-0429-2022-221)	49
Photo 29.	Vue d'ensemble des vestiges bétonnés 1C100 et 1C200 présents dans le fossé longeant la limite ouest du secteur d'intervention, vers le nord-ouest (MTQ-154-16-0429-2022-278).....	50
Photo 30.	Vue générale du vestige 1C100 localisé du côté est du fossé longeant la limite ouest du secteur d'intervention, vers le nord (MTQ-154-16-0429-2022-227)	50

Photo 31.	Vue générale du vestige 1C200 localisé du côté ouest du fossé longeant la limite ouest du secteur d'intervention, vers le nord (MTQ-154-16-0429-2022-235)	51
Photo 32.	Vue d'ensemble du fossé situé au sud-ouest du secteur d'intervention (zone 1D), vers le nord-est (MTQ-154-16-0429-2022-255).....	51
Photo 33.	Vue d'ensemble du fossé situé au sud-ouest du secteur d'intervention (zone 1D), vers le sud-ouest (MTQ-154-16-0429-2022-263)	52
Photo 34.	Vue d'ensemble du vestige 1D100, vers le nord-est (MTQ-154-16-0429-2022-248)	52
Photo 35.	Vue d'ensemble du vestige 1D100, vers l'est (MTQ-154-16-0429-2022-256). La flèche rouge indique le roc en place.	53
Photo 36.	Vue d'ensemble du vestige 1D200, vers le nord-ouest (MTQ-154-16-0429-2022-252)	53
Photo 37.	Parement est du vestige 1D200, vers l'est (MTQ-154-16-0429-2022-258)	54

LISTE DES TABLEAUX

Tableau 1.	Identification du projet	2
Tableau 2.	Caractéristiques des vestiges en béton mis au jour dans la portion sud du secteur d'intervention (zone 1A) (1A100 à 1A1100)	31

ÉQUIPE DE RÉALISATION

MINISTÈRE DES TRANSPORTS ET DE LA MOBILITÉ DURABLE DU QUÉBEC

Direction de l'environnement

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

Ghislain Gagnon, archéologue

Direction des grands projets de la région métropolitaine de Québec

Direction générale des grands projets routiers

Simon Pilote, M. Sc.

TRUELLE ET CIE INC.

Désirée-Emmanuelle Duchaine, archéologue, coordonnatrice et responsable de terrain
(surveillance et rédaction)

Étienne Corbeil, technicien-archéologue

Dominic Drouin, technicien-archéologue

Ève-Marie Guénette, technicienne-archéologue

Rosalie Manseau, technicienne-archéologue

ARCHÉO-CAD

Marie Fournier, cartographe

1. INTRODUCTION

1.1 Contexte et mandat

En 2020, le ministère des Transports et de la Mobilité durable du Québec (MTMD) a mandaté la firme Truelle et Cie Inc. afin d'effectuer des interventions archéologiques dans le cadre du projet n° 154-16-0429 visant la reconstruction des échangeurs au nord des ponts Pierre-Laporte et de Québec, dans la ville de Québec située dans la région administrative de la Capitale-Nationale (**figure 1**). Une première phase d'interventions archéologiques avait été réalisée en 2020-2021 (Truelle et Cie Inc. 2024) à la suite des recommandations formulées dans une étude de potentiel concernant l'emprise globale du projet et produite en 2009 par l'archéologue Jean-Yves Pintal et de la réévaluation du potentiel archéologique faite par les archéologues du Ministère en 2019-2020. En somme, ces interventions archéologiques s'inscrivaient davantage dans une démarche préventive devant permettre de mieux documenter le secteur à l'étude, de valider les projections concernant le potentiel anticipé et de définir la valeur patrimoniale du secteur touché par les travaux. Sous la responsabilité du chargé de projet de la Direction générale des grands projets routiers de Québec et de l'Est (DGGPRQE) du MTMD, et avec le soutien du chargé d'activités de la Direction de l'Environnement (DEnv) du Ministère, le mandat accordé avait donc pour but d'identifier toutes les informations nécessaires à l'analyse des risques en lien avec le patrimoine archéologique et à la mise en place de mesures d'atténuation d'impacts appropriées. Au cours de l'année 2022-2023, une seconde phase d'interventions s'est avérée nécessaire en raison de la réalisation de travaux de drainage sous le viaduc de l'autoroute Henri-IV (P-13642) permettant d'accéder au pont Pierre-Laporte et où se trouvait une ancienne rotonde ferroviaire non documentée, laquelle a été identifiée lors de la réévaluation du potentiel réalisée par l'archéologue chargé d'activité à partir de l'analyse d'une photographie aérienne datant de 1959. Il s'agissait principalement de travaux de surveillance archéologique qui ont été effectués entre le 27 juin 2022 et le 16 juin 2023 par une équipe constituée d'une archéologue responsable de terrain et d'un(e) à deux technicien(ne)s-archéologues sous le permis de recherche archéologique n° 22-MINT-01.

1.2 Secteur d'intervention

Le secteur d'intervention correspondait à la portion du projet de reconstruction des échangeurs au nord des ponts Pierre-Laporte et de Québec située sous la structure P-13642 de l'autoroute Henri-IV en direction du pont Pierre-Laporte, près de la gare du Canadien National (**tableau 1; figure 2**). Ce secteur d'intervention, qui s'étendait sur une superficie d'environ 12 946 mètres carrés, couvrait le lot 5 714 102 du cadastre du Québec.

Tableau 1. Identification du projet

N° de projet	Localisation et description	Date de réalisation	Nbre de tranchées	Résultat
154-16-0429	Projet de reconstruction des échangeurs au nord des ponts Pierre-Laporte et de Québec à Québec, ville de Québec	De manière discontinue entre le 27 juin 2022 et le 16 juin 2023	Surveillance de plusieurs tranchées mécaniques	Mise au jour de vestiges en béton dont plusieurs sont associés à une ancienne rotonde ferroviaire

1.3 Organisation du rapport

Le présent rapport est constitué de huit parties distinctes incluant la présente introduction qui décrit le mandat octroyé à la firme Truelle et Cie Inc. et qui définit également le secteur d'intervention. Il est d'abord question de la méthodologie employée pour la réalisation des travaux de surveillance archéologique. Les sections suivantes font respectivement état des cadres géographique et culturel ancien ainsi que du contexte historique et des connaissances archéologiques acquises jusqu'à maintenant concernant le secteur de l'ancienne rotonde ferroviaire. Le chapitre 7 présente les résultats des travaux de surveillance archéologique réalisés. Enfin, la dernière partie du rapport porte sur les conclusions et les recommandations découlant de ces derniers.

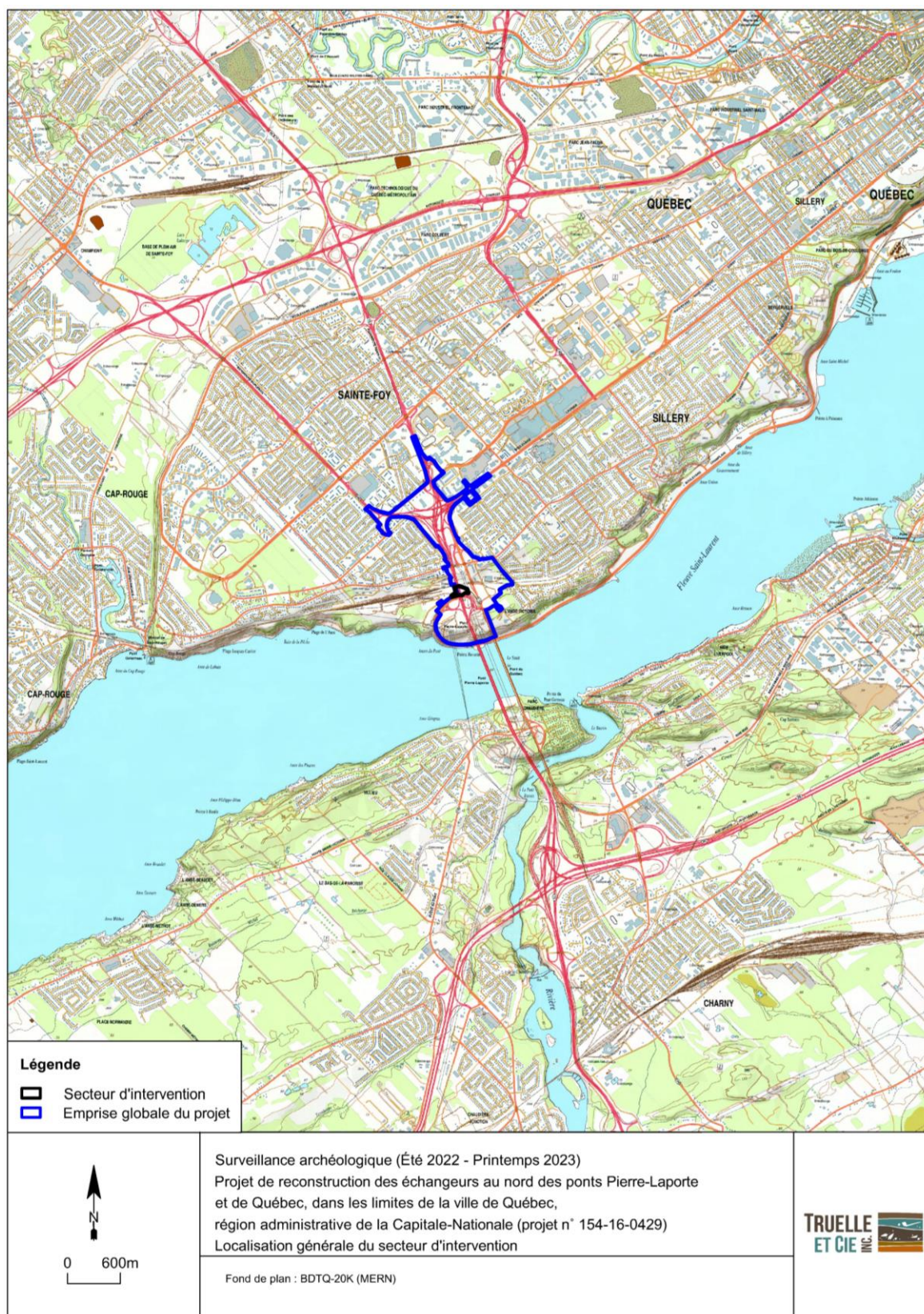


Figure 1. Localisation générale du secteur d'intervention



Figure 2. Limites du secteur d'intervention sur photo satellite

2. MÉTHODOLOGIE

La méthodologie employée est conforme à celle prescrite par le MTMD :

- Effectuer, préalablement à la réalisation de toute expertise archéologique, les recherches documentaires ayant trait à la réalisation et à la localisation d'inventaires archéologiques, à la présence de sites archéologiques préhistoriques et historiques connus à proximité et dans l'emprise d'un projet de construction devant être inventoriée;
- Effectuer, préalablement à la réalisation d'une expertise archéologique, les recherches documentaires ayant trait à la période historique, tant euro-qubécoise qu'autochtone, aux fins de compréhension d'éventuelles mises au jour de vestiges d'occupation humaine et d'intégration du contexte culturel devant être inclus dans un rapport de recherche archéologique;
- Effectuer, préalablement à la réalisation d'une expertise archéologique, les recherches documentaires permettant la reconstitution théorique de la paléogéographie pertinente à la compréhension de l'occupation humaine ancienne du contexte du secteur d'intervention devant être inventorié

Dans le cadre du présent mandat, la recherche documentaire préalable s'est limitée à consulter l'étude de potentiel archéologique de 2009 et l'avis de déclaration de découverte archéologique sans permis de recherche archéologique transmis au MCC le 19 avril 2021 en lien avec des vestiges observés sur le chantier de réfection de la structure P-13642 (Gagnon 2021) (**annexe 2**).

2.1 Surveillance archéologique

La supervision archéologique a été effectuée simultanément à l'excavation mécanique des tranchées nécessaires à la réalisation du projet. Dans le cas où des vestiges archéologiques immobiliers (vestiges architecturaux) ou mobiliers (artéfacts) étaient observés au cours des travaux, ces derniers étaient alors interrompus afin que les vestiges soient évalués. À la suite de cette évaluation visant à déterminer la valeur scientifique des vestiges ainsi découverts, des recommandations étaient alors émises quant à la nature de l'intervention devant être effectuée. Dans l'éventualité de la découverte de sols archéologiques en place, une fouille manuelle pouvait permettre de compléter les travaux d'excavation. Les artéfacts, les échantillons de sols et les écofacts étaient également prélevés. L'enregistrement des données recueillies au cours de l'intervention comprenait la prise de photographies ainsi que de notes faisant notamment état des interprétations préliminaires, la réalisation de croquis en plan et en coupe et la récolte d'artéfacts s'il y a lieu. Ces données archéologiques étaient consignées dans un carnet d'arpentage, sous forme de résumés de lots et de structures, et un catalogue des photographies. Dans le cas où aucun vestige archéologique n'était mis au jour au cours de l'intervention, certaines données ayant trait notamment à la déposition stratigraphique des sols étaient tout de même enregistrées. En somme, les parois stratigraphiques de toutes les tranchées qui ont été excavées ont été photographiées et les plus significatives d'entre elles ont été dessinées.

Méthodes d'enregistrement

L'enregistrement des unités archéologiques a été réalisé selon les normes en archéologie historique reconnues au Québec à partir du système Tikal (opérations, sous-opérations et lots). Alors que le site, l'opération et la sous-opération servent à situer en plan les informations archéologiques observées, l'attribution d'un numéro de lot permet d'enregistrer les unités stratigraphiques et les vestiges architecturaux observés. Identifiée par un chiffre, l'opération correspond à une subdivision spatiale du site. La sous-opération, quant à elle, est désignée par une lettre et correspond à un sondage qui subdivise une opération. Enfin, le lot est identifié par un chiffre et correspond au niveau de sol fouillé ou à un vestige architectural (exemple : 1A1).

Les vestiges architecturaux mis au jour au cours des travaux d'inventaire ont été dégagés et ont fait l'objet d'une cueillette d'informations visant à définir leur nature et leur mode de construction. Ces informations portaient essentiellement sur leur identification, leur orientation, leurs dimensions, le nombre d'assises, la nature des matériaux, la datation des vestiges et leur fonction contribuant à leur compréhension. L'ensemble des vestiges mis au jour ont fait l'objet d'une localisation en plan (altimétrique et planimétrique) effectuée par un arpenteur au moyen d'un instrument en station totale. De plus, il est important de préciser que les données ont été décrites en fonction du nord géographique. Enfin, bien qu'ils aient été partiellement relevés hors-mandat, les vestiges archéologiques mis au jour fortuitement avant le début des travaux de surveillance archéologique ont également été représentés sur le plan des vestiges produit dans le cadre de ce rapport (Gagnon 2021) (**annexe 2**).

3. CADRE GÉOGRAPHIQUE

3.1 Environnement actuel

L'emprise globale du projet touche aux quartiers Saint-Louis, Pointe-de-Sainte-Foy et Plateau de l'arrondissement Sainte-Foy – Sillery – Cap-Rouge de la ville de Québec. Il s'agit d'un secteur qui a été fortement transformé puisqu'il est caractérisé par un réseau routier développé et la présence de la tête de deux ponts soit le pont de Québec et le pont Pierre-Laporte (**figures 1 et 2**). Il est caractérisé par la présence de trois terrasses, l'une à environ 50 à 60 m NMM, une seconde qui repose entre 75 et 90 m NMM et une dernière autour de 95 à 100 m NMM (**figure 3**). La surface du terrain est aujourd'hui relativement plane mais également plutôt irrégulière par endroits. Dans les deux cas, les formes naturelles du paysage pourraient découler ou avoir été amplifiées par l'aménagement du réseau routier. Enfin, il n'y a actuellement qu'un cours d'eau qui coule de façon intermittente dans la portion sud-ouest de l'emprise globale du projet.



Figure 3. Topographie de l'emprise globale du projet (MRNF et SIGÉOM). La limite des terrasses est indiquée par des lignes rouges.

L'emprise globale du projet occupe un espace qui se trouve dans la partie sud-ouest du promontoire de Québec. Du point de vue géomorphologique, toute la partie surélevée de la colline de Québec appartient à la Province géologique des Appalaches. Elle est traversée par deux formations géologiques constituées de roches sédimentaires : Formation de Sainte-Foy

(alternance de shale vert, gris et rouge et mudslate rouge avec quelques interlits de shale et de mudstone vert et gris) et Formation de Saint-Nicolas (mudstone et shale rouge avec quelques interlits de siltstone et de grès quartzeux, alternance de grès feldspathique et de shale rouge) (MRNF) (**figure 4**). Du point de vue pédologique, la colline de Québec est essentiellement recouverte de roches altérées sur 0,50 à 1,00 m d'épaisseur (Bolduc *et coll.* 2003) (**figure 5**). L'altération du roc en plus petites particules tend à régulariser la surface puisque le relief du socle rocheux est irrégulier.

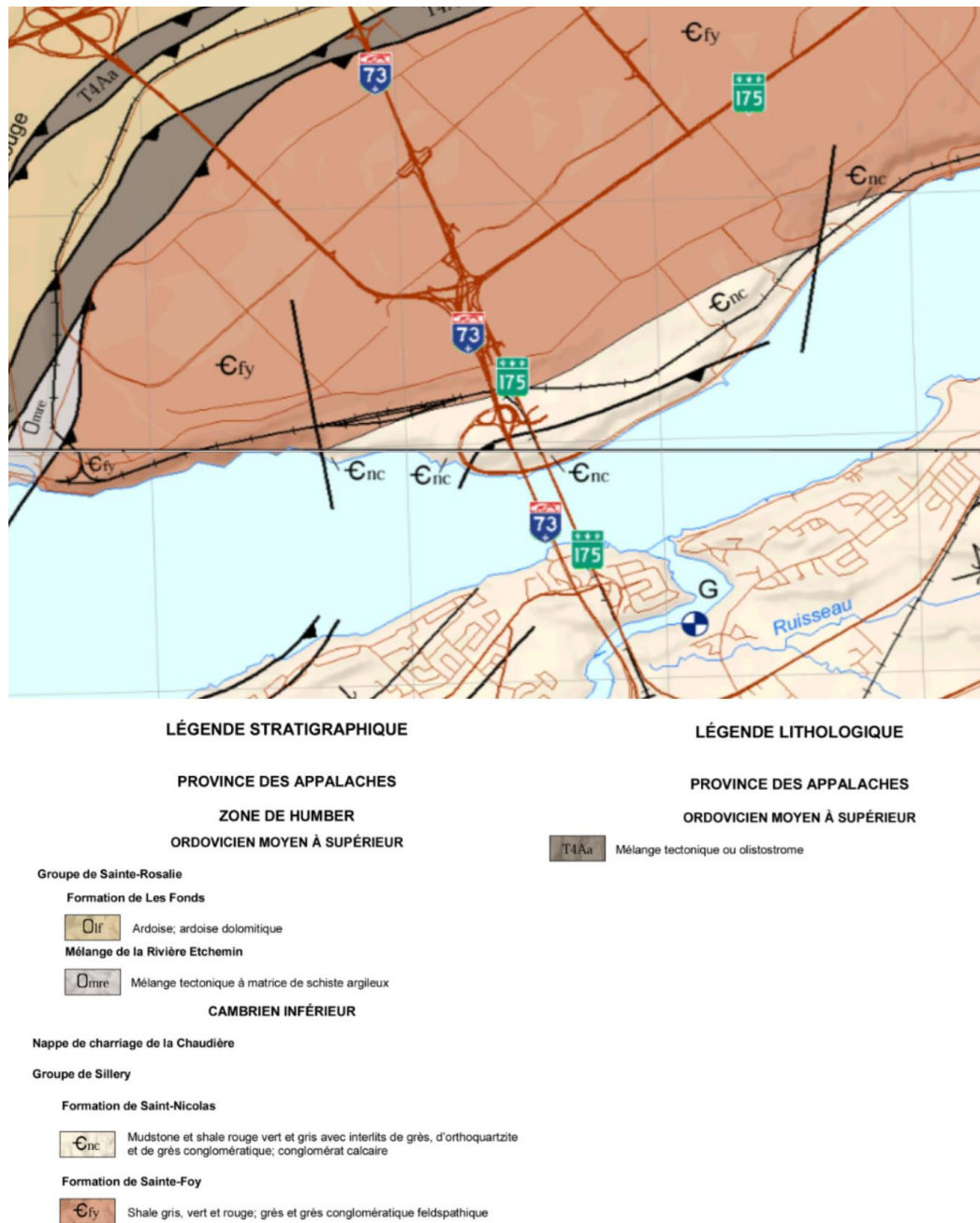
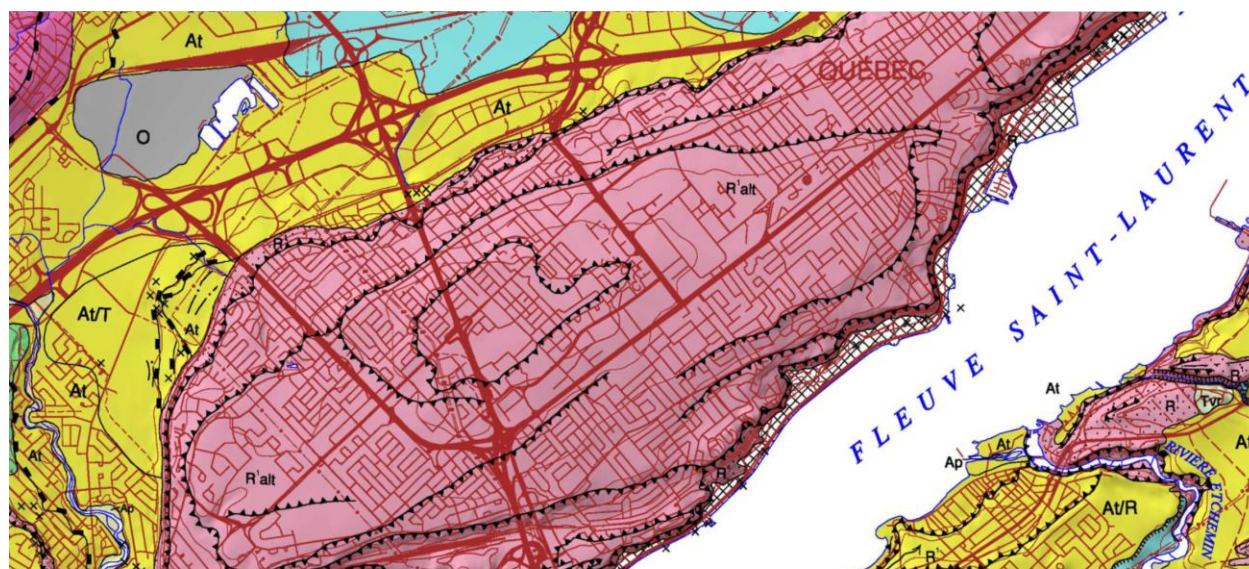


Figure 4. Carte géologique de la région de Québec (Carte 1 : 100 000; modifiée de De Souza et Tremblay 2012)



Légende

PRÉ-QUATÉNAIRE

SUBSTRAT ROCHEUX

ROCHE EN PLACE : Affleurements rocheux et roc à couverture mince (inférieure à 1 m) de sédiments quaternaires; au-dessus de la limite marine, les surfaces rocheuses sont généralement recouvertes de minces placages discontinus de till et sont parsemées de blocs plutôt épars; sous la limite marine, les surfaces rocheuses sont généralement délavées de sédiments quaternaires.



Roches cambro-ordoviennes du Domaine des nappes externes des Appalaches : ces roches, des schistes, ardoise, calcaire, grès, conglomérat et siltstone de la Zone de Humber (Castonguay et al., 2002), sont toutes sises sous la limite marine, sauf à l'extrémité sud-est de la carte 21 L/11. Les roches des Nappes de la Chaudière et de Saint-Bernard (entre autres schistes argileux rouges) sont en partie responsables de la coloration rouge du till de surface au sud du Fleuve Saint-Laurent. La trame pointillée est remplacée par le diverticule (alt) inclus dans l'appellation de l'unité (R+alt) ce qui indique que la surface rocheuse est altérée sur une épaisseur de 0,5 à 1 m, bien que sa structure soit toujours visible.



Roches sédimentaires ordoviennes de la Plate-forme du Saint-Laurent : ces roches de plate-forme sédimentaire, principalement des calcaires (Groupe de Trenton) et des schistes (groupes d'Utica, de Lorraine et de Sainte-Rosalie), sont toutes sises sous la limite marine où elles forment des surfaces plutôt planes. La trame pointillée est remplacée par le diverticule (alt) inclus dans l'appellation de l'unité (R+alt) ce qui indique que la surface rocheuse est altérée sur une épaisseur de 0,5 à 1 m, bien que sa structure soit toujours visible.



Roches métamorphiques et magmatiques précambriennes du Bouclier canadien : ces roches du Bouclier canadien, composées principalement de gneiss charnockitiques et de migmatites, de mangerite, d'anorthosite et de granites, forment des surfaces très irrégulières et bosselées, partiellement masquées par des formations quaternaires, principalement du till.

FORMATIONS SUPERFICIELLES

SÉDIMENTS ORGANIQUES



Dépôts organiques : tourbe, débris végétaux et humus; épaisseur variant de 0,3 à 4 m; les dépôts les plus importants sont localisés sur la rive sud et certains sont activement exploités.

SÉDIMENTS ALLUVIAUX



Alluvions des terrasses fluviales : sable, silt sableux, sable graveleux et gravier contenant un peu de matière organique; de 0,5 à 5 m d'épaisseur.

SÉDIMENTS MARINS



Sédiments fins d'eau profonde : silt argileux et argile silteuse, gris moyen à gris foncé, massifs, laminés ou stratifiés, comprenant aussi des rythmites à proximité des grands complexes deltaïques, variant de moins de 1 m d'épaisseur à plus de 50 m sur la rive nord et 65 m sur la rive sud (en forage); principalement mis en place par décantation durant la phase d'inondation marine.

SÉDIMENTS GLACIAIRES



Till remanié : diamicton, épaisseur supérieure à 1 m, dont la portion superficielle a été remaniée par les vagues et les courants sous la limite maximum de la Mer de Champlain; parfois fossilifère et comprenant des niveaux stratifiés sablo-graveleux.



Till en couverture généralement continue : diamicton comprenant des faciès de fond et d'ablation; épaisseur supérieure à 1 m; en surface, cette unité est présente principalement sur le Bouclier.

SYMBOLES

Limite géologique (interprétée)

Zone de remblai

Rebord de terrasse fluviale



Crête de plage

Rebord d'escarpement rocheux

Figure 5. Carte des formations superficielles de la ville de Québec (Carte 1 : 50 000; modifiée de Bolduc et coll. 2003)

3.2 Paléoenvironnement

Le paléoenvironnement du seuil de Québec est particulièrement complexe en raison de la dynamique de la fonte du glacier wisconsinien et de l'exondation des terres qui ont rendu possible la mise en place des conditions environnementales telles que nous les connaissons aujourd'hui. En effet, l'étranglement du fleuve à la hauteur de Québec constituait la limite entre les mers de Goldthwait et Champlain, puis entre l'estuaire du fleuve Saint-Laurent et le fleuve Saint-Laurent.

La région de Québec a été libérée des glaces wisconsiniennes plus tardivement que le reste du golfe et de l'estuaire du Saint-Laurent, ces derniers ayant été libérés un peu avant 13 300 ans avant aujourd'hui (AA) (Lamarche 2011). Les eaux saumâtres de la mer de Goldthwait, qui occupaient la vallée du Saint-Laurent à l'est de Québec, atteignaient une altitude d'environ 140 m NMM dans la région de Rimouski (Lamarche 2011 : 123). Quant à la région de Québec, elle aurait été libérée des glaces entre 13 000 et 12 500 ans AA selon Lamarche (2011) et Richard (2007). En raison de son altitude, le secteur d'intervention aurait progressivement émergé des eaux de la mer de Goldthwait entre 10 500 et 9 500 ans AA (**figure 6**). La poursuite de la déglaciation de la vallée du Saint-Laurent a continué et a été complétée peu après 11 000 ans AA (Richard et Occhietti 2005).

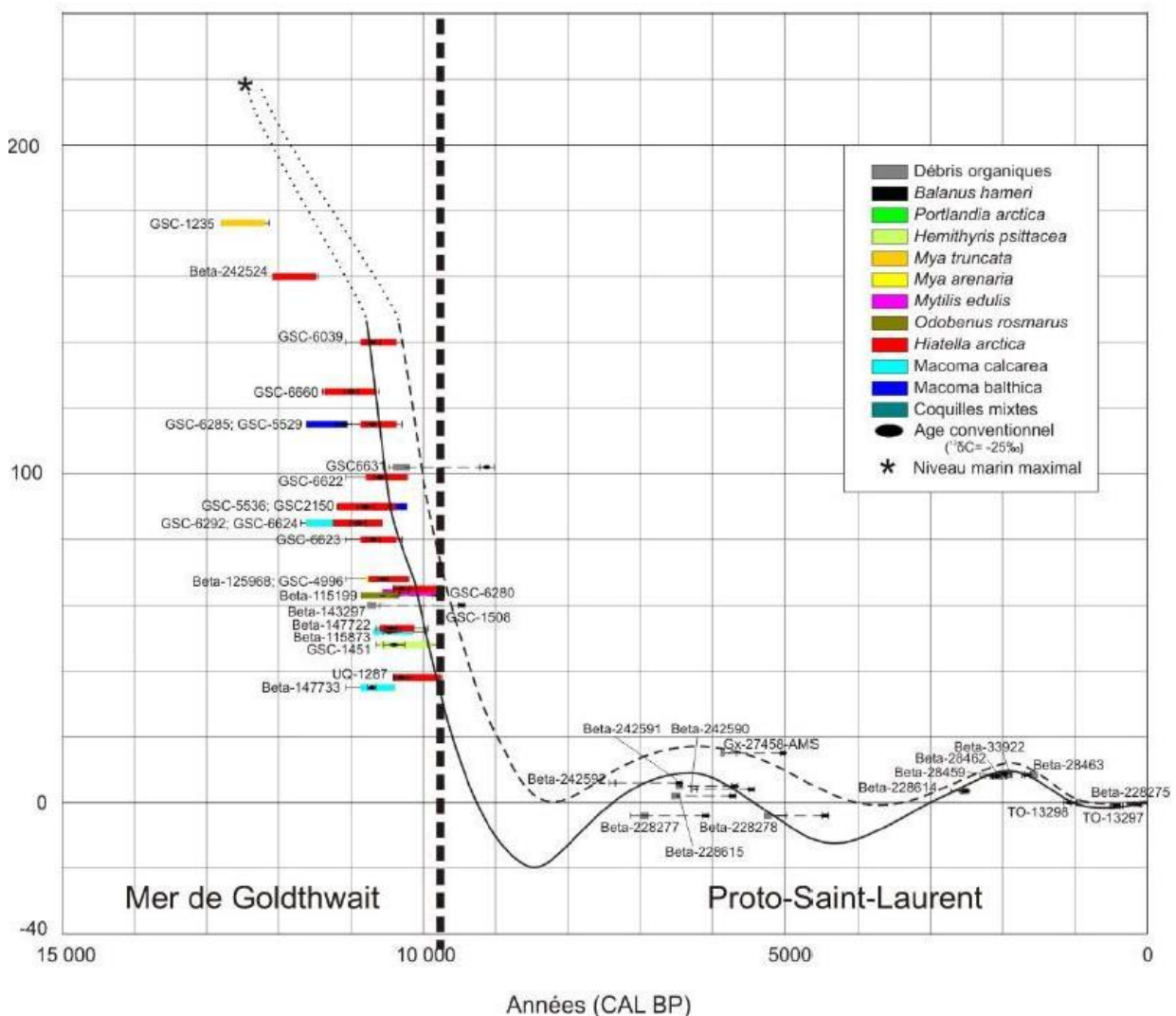


Figure 6. Courbe du niveau marin relatif de la région de Québec, de la dernière déglaciation à aujourd'hui (Lamarche 2011 : 87)

À l'ouest de Québec, la vallée du Saint-Laurent s'est remplie d'eau provenant de la fonte de l'inlandsis, formant ainsi le lac Candona. La mer de Champlain s'est formée lors de la fonte de la glace à la hauteur du « goulot de Québec », au moment où un apport d'eau saumâtre provenant de la mer de Goldthwait s'est mélangé aux eaux du lac Candona. Le relèvement isostatique a par la suite mené à un drainage des eaux saumâtres. La formation du lac à Lampsilis à l'ouest de Québec s'est complétée vers 9 800 ans AA (Richard et Occhietti 2005).

À l'est de Québec, il n'y a pas eu cette phase lacustre. En effet, l'abaissement du niveau de surface de la mer de Goldthwait et la canalisation des eaux dans une vallée de plus en plus étroite se sont poursuivis très tardivement, soit jusqu'à environ 6 500 ans AA (Dionne 1988, 2001 et 2002). Morneau (1989) attribue d'ailleurs la formation des terrasses de 5 m, 10 m et 15 m visibles dans la région de Québec ainsi qu'en de nombreux endroits le long de la vallée du Saint-Laurent, à la régression progressive, mais irrégulière, de cette mer proglaciaire. Cet abaissement du niveau marin a même atteint environ 10 m sous le niveau actuel il y a environ 7 000 ans AA. La Transgression laurentienne correspond à la remontée subséquente du niveau marin moyen qui a connu son paroxysme vers 5 600 ans AA. Le niveau marin moyen atteignait alors 10 à 15 m au-dessus du niveau actuel du fleuve (Dionne 2001; Lamarche 2011). Par la suite, le niveau du fleuve Saint-Laurent s'est à nouveau abaissé pour atteindre un niveau plus bas que l'actuel un peu après 3 000 ans AA (Dionne 2001). Une dernière transgression, nommée la Transgression de Mitis, a ensuite fait remonter le niveau marin jusqu'à environ 5 à 8 m d'altitude autour de 2 000 ans AA (Dionne 2002; Lamarche 2011). Quant au niveau actuel du fleuve, il a été atteint il y a environ 1 000 ans (**figure 6**). Ces dernières fluctuations n'ont toutefois pas eu de conséquences sur le secteur d'intervention en raison de leur amplitude trop faible.

4. CADRE CULTUREL ANCIEN

De manière générale, la majorité des archéologues québécois s'accordent pour diviser la préhistoire du Québec méridional en trois grandes périodes : le Paléoindien, l'Archaïque et le Sylvicole. Une brève description de la présence autochtone au début de la période historique clôt cette section

4.1 Le Paléoindien (12 000 à 8 000 ans AA)

La période paléoindienne marque le début de l'occupation humaine sur le territoire québécois. À mesure que l'Inlandis laurentidien se retire du territoire québécois, des populations provenant de régions australes commencent à y circuler suivant la migration du caribou (Chapdelaine 2007). La sous-période ancienne du Paléoindien s'étend de 12 000 ans à environ 10 000 ans AA alors que la phase récente se termine vers 8 000 ans AA. Au Québec, les premiers occupants ont atteint la région du lac Mégantic durant le Paléoindien ancien (Chapdelaine 2007). Dans la région de Québec, les plus anciennes occupations sont cependant attribuées au Paléoindien récent. Plusieurs sites découverts près de l'embouchure de la rivière Chaudière pourraient dater de cette période (Pintal 2004). Le site du Boisé de la Gare (CeEt-70), localisé à l'ouest du secteur d'intervention a livré un fragment d'outil en pierre qui pourrait dater de la fin de cette période (Pintal 2010).

4.2 L'Archaïque (10 000 à 3 000 ans AA)

L'Archaïque se distingue du Paléoindien par le développement de nouvelles technologies. L'augmentation de la population et le rétrécissement des territoires poussent à recourir à des matières premières lithiques locales aux aptitudes de taille très variables (quartz et quartzite) ou nécessitant l'utilisation du polissage pour en faire des outils (Plourde 2009). La colonisation du territoire québécois se poursuit dans des conditions climatiques qui se réchauffent continuellement jusque vers 6 000 à 5 000 ans AA, puis qui se refroidissent et s'humidifient. L'Archaïque a été subdivisé en trois sous-périodes afin de rendre compte de la variabilité des cultures : l'Archaïque ancien (10 000 à 8 000 ans AA), l'Archaïque moyen (8 000 à 6 000 ans AA) et l'Archaïque récent (6 000 à 3 000 ans AA).

Dans le sud du Québec, l'Archaïque ancien constitue une période chrono-culturelle contemporaine au Paléoindien récent. Les sites attribuables à cette période sont rares. De plus, dans la région de Québec, ils sont presque tous situés du côté sud du fleuve Saint-Laurent : CeEt-481, CeEt-482, CeEt-657, CeEt-679 et CeEt-680. Le site CeEt-1 localisé à Sillery pourrait dater de cette période aussi. Ces sites, découverts en bordure du fleuve Saint-Laurent, démontrent possiblement un attrait vers les ressources estuariennes ou marines. La découverte de restes fauniques, aussi bien terrestres que marins, démontre toutefois qu'on exploitait une variété d'environnements.

La période moyenne de l'Archaïque n'a pas laissé de traces claires dans la région de Québec. La rareté des sites de cette époque est explicable par un niveau du fleuve qui se situait 10 m en dessous de l'actuel. Les sites qui devaient se trouver en bordure du fleuve ont vraisemblablement été détruits lors de la remontée des eaux. Il est également possible que des sites soient présents

dans la région de Québec, mais qu'un biais de recherches n'ait jamais mené à des résultats positifs.

À l'Archaique récent, l'occupation du territoire s'intensifie si bien que de nombreux sites datant de cette époque ont été découverts à Québec (CeEt-1, CeEt-20, CeEt-201 et CeEt-600), à Lévis (CeEt-5, CeEt-71, CeEt-471, CeEt-565 et CeEt-622) et à Saint-Augustin-de-Desmaures (CeEu-10). Les sites, localisés à une altitude variant de 10 à 20 m, correspondent principalement à de petits campements saisonniers associés à divers groupes de chasseurs-pêcheurs-cueilleurs nomades (Clermont et Chapdelaine 1982).

4.3 Le Sylvicole (3 000 à 450 ans AA)

L'adoption de la poterie il y a environ 3 000 ans, marque un changement important dans les manières de vivre des groupes autochtones occupant la vallée du Saint-Laurent. Se basant sur l'évolution morphologique des vases en céramique et des décors présents sur ceux-ci, les archéologues ont subdivisé le Sylvicole en trois sous-périodes elles-mêmes subdivisées en épisodes.

Le Sylvicole inférieur (3 000 à 2 400 ans AA) est défini dans la région de Québec par l'émergence de la culture Meadowood. Le nomadisme est toujours la stratégie adaptative préconisée malgré l'accroissement incessant de la population. Le site du lac Fossile (CeEt-783), qui a été découvert au nord du boulevard Neilson, pourrait dater du Sylvicole inférieur, tout comme le site du Promontoire (CeEt-857) situé dans le boisé Irving et le site des sépultures du boulevard Champlain à Sillery (CeEt-2).

Une certaine sédentarisation saisonnière se développe dans la vallée du Saint-Laurent au cours du Sylvicole moyen (2 400 à 1 000 ans AA). De ce fait, un accroissement de la population s'accroît et l'horticulture se développe, engendrant alors un changement d'alimentation. Les changements morpho-stylistiques des vases en céramique et l'abandon des lames de cache dénotent de cette transition culturelle (Arkéos Inc. 2000). Les sites du Promontoire (CeEt-857) et Hamelville (CeEt-858) à Sillery ainsi que des sites localisés plus à l'est (CeEt-6, CeEt-9 et CeEt-30) sont attribués à cette période.

Au Sylvicole supérieur (1 000 à 460 ans AA), bien que l'alimentation repose grandement sur la chasse et la pêche, la culture du maïs, du haricot, de la courge et du tournesol prend une place de plus en plus grande. Des occupations datant de la fin de la préhistoire ont été mises au jour au boisé Irving de Sillery (CeEt-857 et CeEt-858), dans le Vieux-Québec (CeEt-6, CeEt-9 et CeEt-32) et au domaine de Maizerets (CeEu-1).

4.4 La période autochtone historique (1500 à 1899 de notre ère)

Le contact entre les Autochtones et les Européens a débuté dès l'arrivée de ces derniers en Amérique. Jacques Cartier a, pour sa part, observé la présence du village iroquoïen de Stadaconé lors de son second voyage dans la vallée du Saint-Laurent (1535-1536). À l'arrivée de Champlain en Nouvelle-France au début du XVII^e siècle, les Iroquoiens, qui ont quitté la région

de Québec, sont remplacés par des groupes d'affiliation algonquienne. On retrouve notamment, sur la rive nord du fleuve, des Montagnais en aval de Québec et des Algonquins en amont, alors que des Malécites et des Micmacs s'installent sur la rive sud. Plus tard au XVII^e siècle, les Hurons-Wendat, ayant été défaits par des Iroquois en Ontario, ont été accueillis dans la région de Québec. En 1650, environ 300 d'entre eux sont accueillis par les Augustines et les Ursulines et s'établissent dans la Haute-Ville (GAIA 2019). Par la suite, ils se voient forcés par les autorités françaises de déménager sur l'île d'Orléans en raison du nombre grandissant de réfugiés. Une petite colonie se forme alors près de Sainte-Pétronille entre les années 1651 et 1656 (Trigger 1976). Après une attaque iroquoise sanglante, les familles huronnes qui ont survécu reviennent à Québec en 1656 et s'installent à la mission de Sillery ainsi que dans le fort des Hurons, un fortin attenant au fort Saint-Louis, jusqu'en 1667 (GAIA 2019). Dans la région de Québec, les sites témoignant de cet épisode se retrouvent principalement à L'Ancienne-Lorette. Toutefois, les sites de Place-Royale (Clermont *et coll.* 1989) et de la Maison des Jésuites, situés à Québec, constituent des établissements autochtones qui ont été largement documentés par les archives, mais également par les interventions archéologiques qui y ont été effectuées.

5. CONTEXTE HISTORIQUE

Bien avant la fondation de Québec par Samuel de Champlain en 1608, l'emprise globale du projet est connue. En effet, Jacques Cartier visite les environs de Québec en 1535 tandis qu'il tente d'y fonder une colonie sur les hauteurs de Cap-Rouge lors de son troisième voyage en 1541 (Pintal 2009 : 25). En 1542, c'est au tour du sieur de Roberval qui tente de s'établir, avec 150 personnes, dans les installations mêmes de son prédécesseur. Cette seconde tentative échoue à son tour en 1543 et le fort est incendié et abandonné alors que plusieurs de ses occupants retournent en France (Pintal 2009 : 26).

À l'arrivée de Samuel de Champlain dans la région de Québec en 1603, des groupes autochtones fréquentent le territoire pour y pratiquer la chasse, la pêche et la cueillette qui assurent alors leur subsistance. Afin de sédentariser et d'évangéliser ces populations nomades, une terre de 30 arpents est concédée aux Jésuites en 1637 qui y établiront la mission Saint-Joseph, mieux connue sous le nom de mission de Sillery. Celle-ci, qui était localisée à environ 3 km à l'est du projet, comprenait à ses débuts une maison, une chapelle ainsi qu'un cimetière attenant à cette dernière. À l'ouest de la mission, les religieuses hospitalières ouvrent un couvent-hôpital en 1640 (Pintal 2009 : 27).

L'année suivante, la mission accueille une trentaine de familles, issues principalement de la nation algonquienne. Quelques familles de colons français s'établissent également près de la mission. L'ensemble de cette population est desservi par une nouvelle chapelle qui est bénie en 1647 tandis que la mission est entourée d'une palissade afin de la protéger surtout des incursions iroquoises (Pintal 2009 : 28). La mission Saint-Joseph continue de se développer au cours des années 1650. Ces efforts comprennent la construction d'un second fort sur les hauteurs de Sillery en 1651 et du fort Saint-Xavier en 1653. À cette époque, de plus en plus de terres sont octroyées à des Français « dans le but d'en retirer des rentes seigneuriales qui serviraient à la mission » (Pintal 2009 : 29). Il s'agissait principalement de terres mesurant deux arpents de front et qui sont concédées entre la rive du fleuve Saint-Laurent et la Grande Allée.

En 1685, quelques maisons sont réparties dans la concession du Grand-Saint-François-Xavier, correspondant approximativement au secteur qui comprend les accès du pont de Québec. Ces bâtiments sont surtout présents en bordure du chemin Saint-Louis, reliant Québec au Cap-Rouge, mais quelques bâtiments sont aussi visibles plus en bordure de la falaise (Pintal 2009 : 31) (**figure 7**). Les terres de cette concession sont principalement réservées à des fins agricoles.

Après la Conquête anglaise, les terres comprises dans l'emprise globale du projet conservent leur fonction agricole tandis que le cadre bâti se regroupe surtout de part et d'autre du chemin Saint-Louis (**figure 8**). Au début du XIX^e siècle, alors que les autorités gouvernementales acquièrent la seigneurie de Sillery, plusieurs riches marchands achètent des terres dans le but d'y aménager de vastes domaines. L'un de ceux-là, Hector Théophilus Cramahé, s'approprie plusieurs terres sur le plateau sur lequel il y fera construire la villa *Meadow Bank* plus tard au XIX^e siècle (Pintal 2009 : 37). Tout au long du XIX^e siècle, l'emprise globale du projet conserve sa vocation agricole et de villégiature (**figure 9**).



Figure 7. Extrait de la *Carte des environs de Québec en la Nouvelle-France mesuré très exactement [...]* par Robert de Villeneuve datant de 1685-86 et montrant les bâtiments en bordure du chemin Saint-Louis, au nord de l'emprise du projet (Bibliothèque nationale de France, Département des cartes et plans, GE SH 18 PF 127 DIV 7 P 5 D)

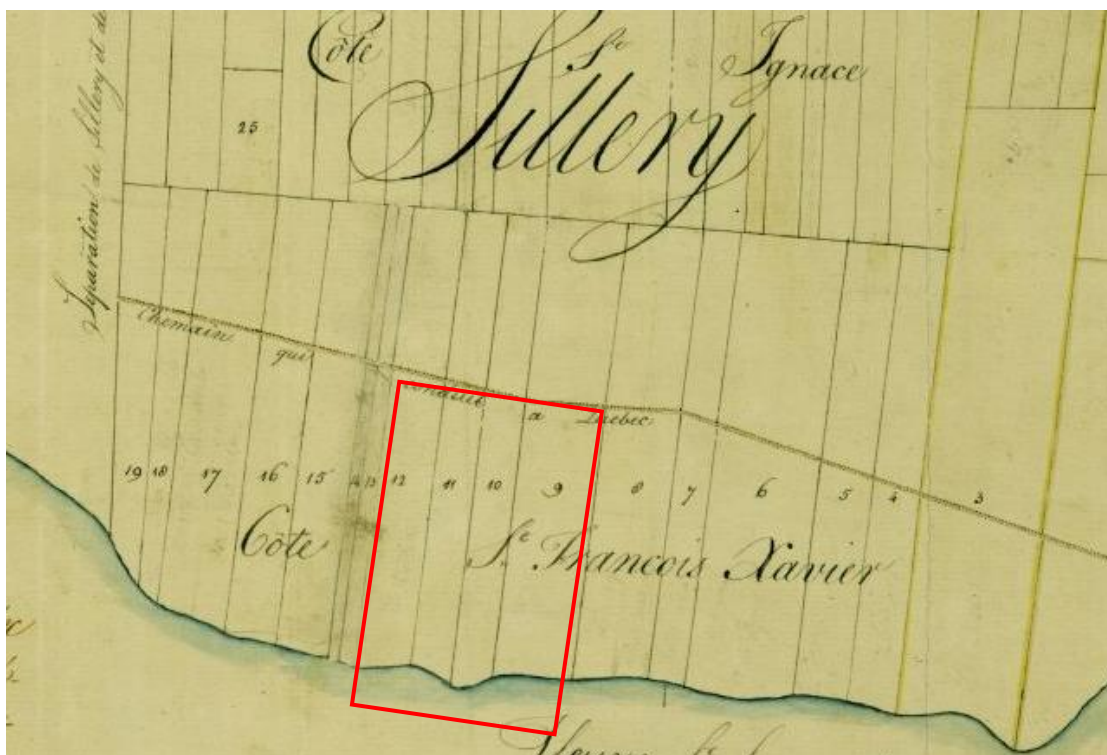


Figure 8. Extrait du *Plan de la seigneurie de Sillery* d'Ignace Plamondon datant de 1754 (copié par J. McCarthy en 1788) et montrant approximativement l'emprise globale du projet (BAnQ-S3)



Figure 9. Extrait de la *Map of Quebec and its environs from actual & original survey 1822* par John Adams datant de 1822 et montrant le bâti présent en bordure du chemin Saint-Louis (ANC-NMC 20882)

Il faut attendre la fin du XIX^e siècle que de profonds bouleversements viennent modifier le paysage de l'emprise globale du projet. « En effet, un réseau ferroviaire doit être aménagé sur le plateau de Cap-Rouge et un pont de chemin de fer au-dessus du Saint-Laurent doit être construit pour rejoindre le réseau du Grand Tronc sur la rive sud » (Pintal 2009 : 44). Ce secteur, connu sous l'appellation Neilsonville et qui comprend une portion du chemin Saint-Louis, est alors grandement affecté par l'implantation d'infrastructures ferroviaires du *National Transcontinental Railway* et du *Canadian Northern Railway System* qui y sont implantées (Pintal 2009 : 45). C'est toutefois la construction du pont de Québec, qui débute en 1903, qui aura le plus d'impact sur la configuration de l'emprise globale du projet. « En effet, pour accéder au pont ferroviaire, il est nécessaire de percer la crête rocheuse qui longe le sommet de la falaise. Comme le pont comporte deux voies, l'une venant du nord-est et l'autre du nord-ouest, le relief à aplanir est important » (Pintal 2009 : 46). Inauguré en 1919, il assure le transport ferroviaire entre les deux rives du fleuve. Quelques constructions sont alors présentes le long des voies d'accès au pont, « dont un important bâtiment à l'intérieur du triangle formé par les deux bretelles d'accès au pont » (Pintal 2009 : 46). Enfin, il faut attendre la fin des années 1920 pour que les automobiles puissent circuler sur le pont de Québec. Une voie permettant d'y accéder est alors aménagée. Celle-ci reliait le chemin Saint-Louis à l'entrée du pont (Pintal 2009 : 46).

Secteur de l'ancienne rotonde ferroviaire

Le secteur d'intervention est plus précisément situé à l'emplacement d'anciens ateliers ferroviaires prenant la forme d'une rotonde construite au début du XX^e siècle, et donc avant la construction des ponts reliant les deux rives, soit le 1^{er} pont de Québec (1900-1907), le 2^e pont de Québec (1908-1917) et le pont Pierre-Laporte (1960-1970). En 1914, un projet de développement d'une nouvelle agglomération à la sortie nord du pont de Québec est promu par la Cie de Ste-Foy Limitée dans le cadre d'un dépliant intitulé « Pontville, la naissance d'une ville » (**figure 10**). Bien que cette agglomération n'ait jamais vu le jour, le dépliant permet de confirmer la présence d'infrastructures ferroviaires, dont celle de la rotonde de Sainte-Foy. On y fait aussi mention que le secteur d'intervention permet d'accéder aux réseaux de plus d'une dizaine de compagnies de chemins de fer assurant le transport de personnes mais également de marchandises.

Au début du XX^e siècle, la Cie de Ste-Foy Limitée prévoyait que le secteur devienne une plaque tournante du transport des marchandises en raison de sa proximité avec le pont de Québec (Cie de Ste-Foy 1914). Selon le dépliant promotionnel, onze compagnies ferroviaires devaient établir un terminus dans ce secteur dont celle du Grand Tronc Pacifique. Au moment de la publication en 1914, la gare de Sainte-Foy et la « rotonde pour les locomotives » étaient déjà construites. Cette rotonde était une infrastructure de forme annulaire qui servait à l'entretien et au remisage des locomotives. Celle-ci est d'ailleurs représentée sur la Carte immobilière de Québec de Courchesne datant de 1915 (**figure 11**). Située sur le lot 356 mais chevauchant légèrement le lot 355, elle était représentée par un petit cercle entouré au nord-est par un quart de cercle. En 1918, une carte topographique du Canada montre la présence d'un bâtiment en brique de forme semi-arquée accessible, à partir du chemin Saint-Louis, via un chemin orienté selon un axe nord-sud (**figure 12**). Quant aux rails de chemins de fer, ils semblent désormais convergés vers le pont de Québec, dont la construction vient tout juste d'être achevée, et une cour de triage localisée plus à l'ouest. La rotonde correspondait d'ailleurs à l'élément central des gares de triage au cours de la première moitié du XX^e siècle (Patrimoine Experts 2016 : 14). Elles seront en usage au Québec

jusqu'aux années 1980 environ (patrimoineduquebec.com). Dans le cas qui nous préoccupe, la rotonde comportait 20 stalles comme l'indique la légende d'un plan ancien qui mentionne une *Round House 20 Stall* (**figure 13**). Ce type d'infrastructure ferroviaire était généralement composé d'un pont pivotant donnant accès à une série de stalles disposées en hémicycle (**figures 14 et 15**). « Afin de privilégier la lumière naturelle, tous les murs extérieurs de la rotonde sont vitrés depuis leur base jusqu'à leur sommet. De plus, un vaste atrium occupe le cœur du bâtiment. C'est à cet emplacement qu'est aménagée une fosse de plus de 100 pieds de diamètre destinée à recevoir le pont tournant » (**figure 15**) (Patrimoine Experts 2016 : 14-15). Il est à noter que les dimensions des fosses accueillant le pont tournant pouvaient varier d'une rotonde à l'autre. Par ailleurs, plusieurs bâtiments prenaient habituellement place à proximité d'une rotonde ferroviaire tels que des ateliers, bureaux et magasin des pièces (**figure 16**). Dans le cas qui nous préoccupe, la rotonde était située au sud de la gare du pont de Québec, également connue sous l'appellation gare du Grand Tronc Pacifique (Cie de Ste-Foy 1914).



Figure 10. Plan schématique général montrant le secteur localisé directement à l'ouest de l'approche nord du pont de Québec, en marge de l'agglomération projetée de Pontville (Cie de Ste-Foy 1914 : 10). La flèche rouge indique la rotonde ferroviaire.

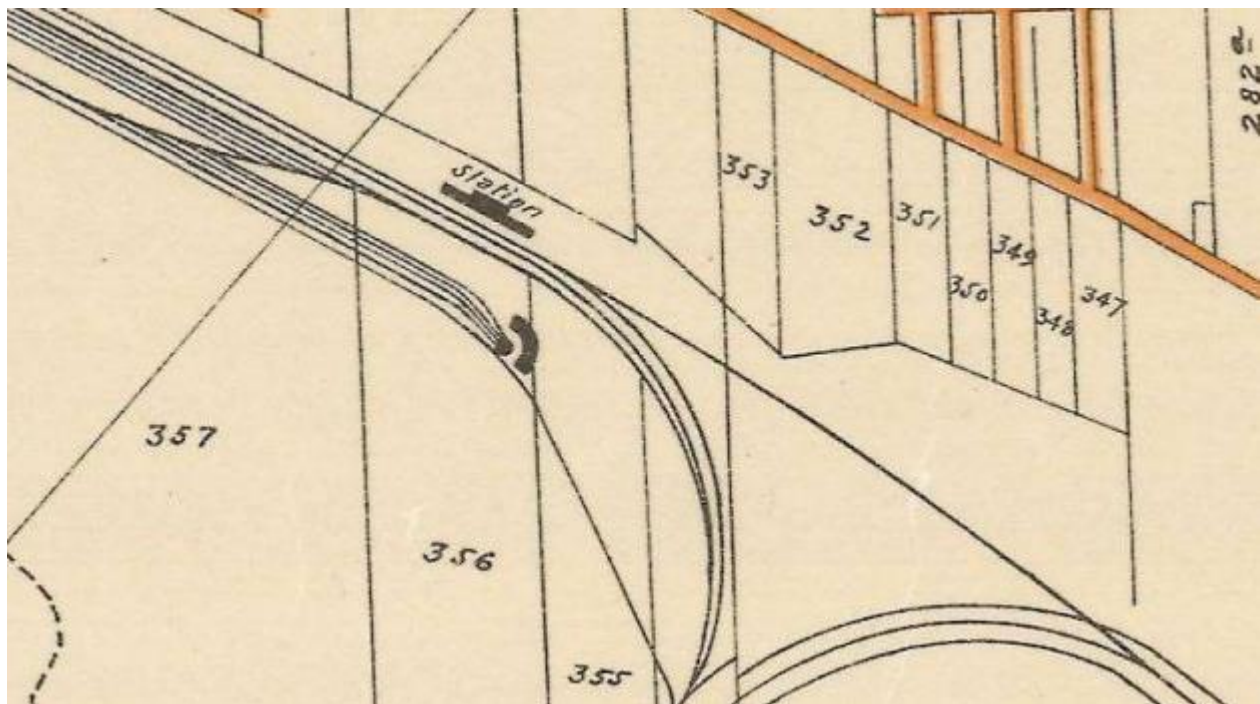


Figure 11. Extrait de la *Carte immobilière de Québec* par A.E.B. Courchesne datant de 1915 (Université Laval, Géo Stat, 615.96600edfa1915Q15,900 [01-05977804])

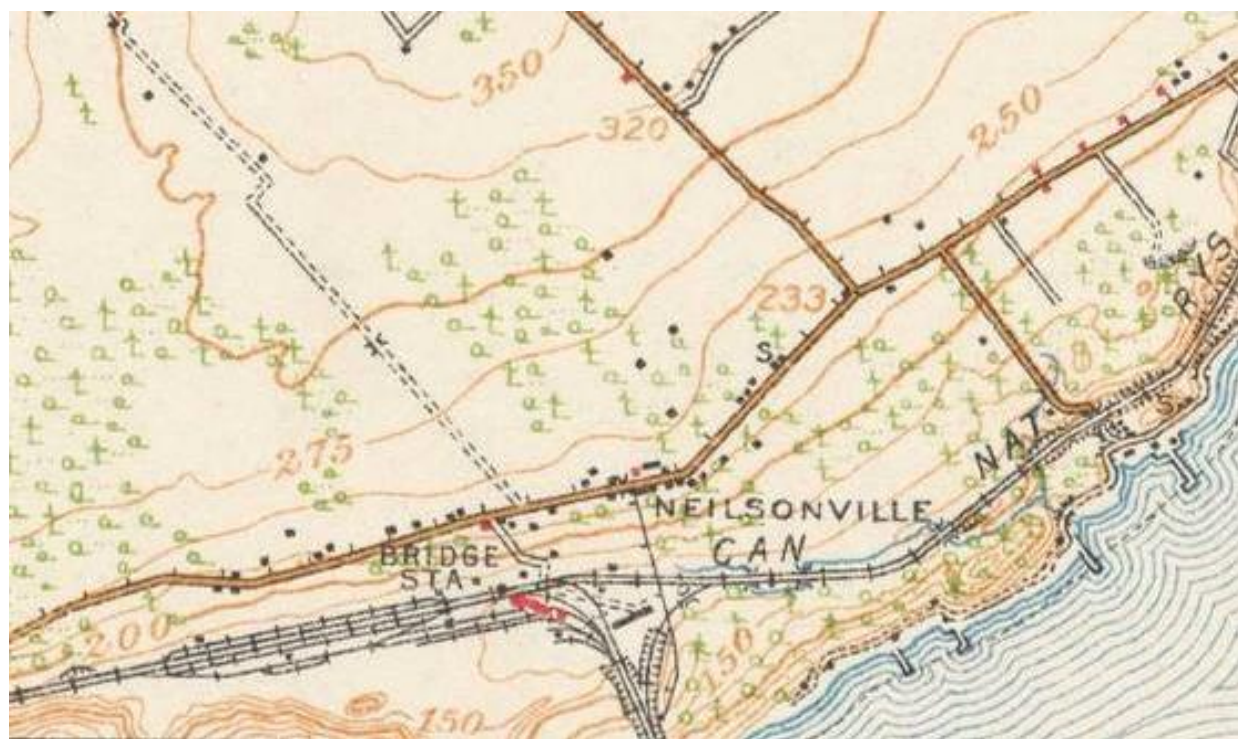


Figure 12. Extrait d'une carte topographique du Canada datant de 1918 et montrant un bâtiment en brique de forme semi-arquée à l'emplacement présumé de la rotonde ferroviaire (BAnQ, notice n° 2684617)

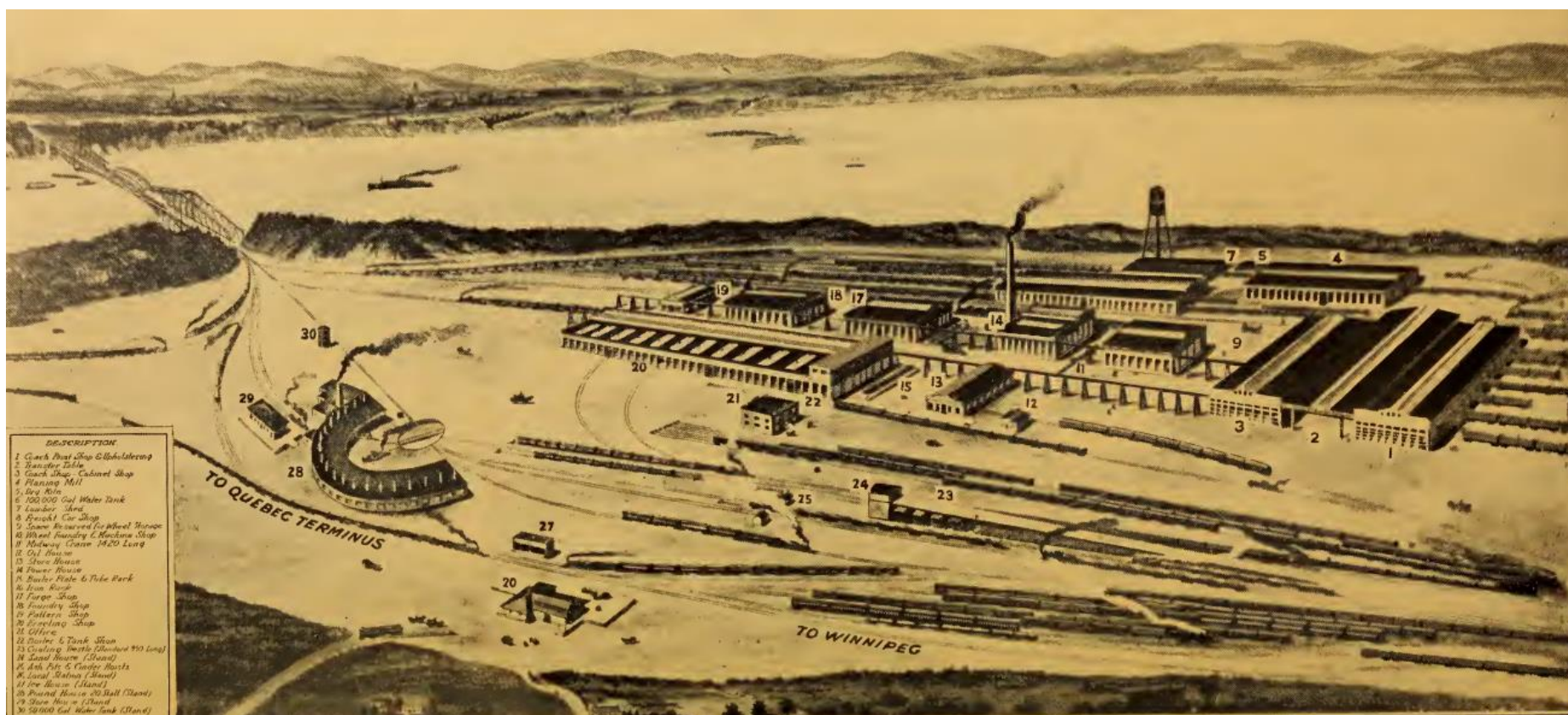


Figure 13. Plan schématique détaillé montrant le secteur localisé directement à l'ouest de l'approche nord du pont de Québec, en marge de l'agglomération projetée de Pontville (Cie de Ste-Foy 1914 : 8). La légende indique que la rotonde ferroviaire comportait 20 stalles (n°28).



Figure 14. Vue d'ensemble de la rotonde Joffre de Charny construite au cours des années 1880 (Charny – Les vieilles gares du Québec; patrimoinequebec.com)



Figure 15. Photographie ancienne montrant la rotonde Turcot à Montréal (Coll. CN, Musée des Sciences et technologies du Canada, 1943, image CN004201; Tirée de Patrimoine Experts 2016 : 14)

La maquette du secteur de la gare



- 1. La rotonde manuelle. Elle servait à retourner la locomotive et le wagon de queue en direction d'Edmundston, N.-B. Trois hommes étaient nécessaires pour la manœuvre.
- 2. Le magasin des pièces (store).
- 3. La « machine shop ». Bâtiment servant aux réparations majeures des locomotives.
- 4. Le bureau du directeur général des usines de l'Intercolonial (CNR), M. Alphonse Bourdeau.
- 5. La « round shop ». Bâtiment pour les réparations mineures sur les locomotives. Une table tournante actionnée mécaniquement dirigeait les locomotives dans leurs espaces.
- 6. Les ateliers du Témiscouata Railway. La Compagnie du chemin de fer Témiscouata fut fondée en 1887, grâce à l'initiative de citoyens de notre ville, pour relier Rivière-du-Loup à Edmundston et ouvrir la région du Témiscouata à la colonisation.
- 7. Propriétés des compagnies d'huile et d'essence. L'approvisionnement est directement livré par le chemin de fer et la distribution se fait par camion.
- 8. Réservoir d'eau qui servait à approvisionner les locomotives et les convois.
- 9. La chute à charbon était un réservoir servant à alimenter les « tender » des locomotives.

Figure 16. Plan de la gare de Rivière-du-Loup montrant les différents bâtiments qui pouvaient être présents à proximité d'une rotonde ferroviaire (Source inconnue)

Enfin, la date de démolition de la rotonde ferroviaire de Sainte-Foy est incertaine. Toutefois, elle n'apparaît plus sur les photographies aériennes à partir de 1948 (**figure 17**).



Figure 17. Extrait d'une photographie aérienne datant de 1948 et montrant des marques au sol qui témoignent de l'emplacement de la rotonde ferroviaire avant cette date (Photothèque nationale de l'Air, A11715-228, échelle 1 :25 000, 4 octobre 1948).

6. ÉTAT DES CONNAISSANCES EN ARCHÉOLOGIE

6.1 Interventions archéologiques et découvertes antérieures

Plusieurs interventions archéologiques ont été réalisées à proximité du secteur d'intervention tandis qu'un seul site se situe immédiatement au nord de la zone des travaux (CeEt-631). À la suite d'un inventaire archéologique réalisé pour le MTQ en 1992, l'archéologue Jean-Yves Pintal a identifié le site et y a confirmé une occupation de ce dernier au cours des XIX^e et XX^e siècles (Pintal 1992). Lorsque la Communauté urbaine de Québec précisa sa volonté de construire un centre d'information touristique sur ce site, un inventaire archéologique, suivi d'une fouille archéologique, a été réalisé sur ce site par Ethnoscop en 1996 (**figure 18**). Les résultats de cet inventaire archéologique ont permis de confirmer que l'occupation de cet espace remontait au XVII^e siècle et était associée à des activités agricoles. Deux vestiges en pierre sèche datant du XVIII^e siècle y ont aussi été mis au jour. La fouille archéologique a été réalisée afin de colliger des données supplémentaires sur ces vestiges. Une occupation plus intensive de ce site au XIX^e siècle a aussi été confirmée lors de ces travaux.

Par ailleurs, la firme Truelle et Cie Inc. a effectué en 2021 des interventions archéologiques dans le cadre du même projet faisant l'objet du présent rapport. Aucun nouveau site archéologique n'y avait alors été mis au jour (Truelle et Cie Inc. 2024).

6.2 Le potentiel archéologique du secteur d'intervention 2022-2023

Potentiel archéologique préhistorique

Aucune zone à potentiel archéologique préhistorique n'a été identifiée dans les limites du secteur d'intervention visé par les travaux de surveillance de 2022-2023 (Pintal 2009 : 58).

Potentiel archéologique historique

Le secteur d'intervention visé par les travaux de surveillance de 2022-2023 correspond à l'emplacement d'une ancienne rotonde ferroviaire aménagée au moins à partir de 1914.



7. TRAVAUX DE SURVEILLANCE ARCHÉOLOGIQUE

7.1 Résultats

Les données des travaux de surveillance archéologique réalisés entre l'été 2022 et le printemps 2023, en vue du réaménagement des échangeurs localisés au nord des ponts Pierre-Laporte et de Québec, sont présentées ci-dessous. Ces interventions visaient plus particulièrement un secteur restreint localisé sous le viaduc de l'autoroute Henri-IV (P-13642) permettant d'accéder au pont Pierre-Laporte (**figure 19**). En somme, l'excavation de différentes tranchées mécaniques en vue de l'installation d'un système de drainage a conduit à la découverte d'une multitude de vestiges en béton dont la très grande majorité serait associée à l'ancienne rotonde ferroviaire qui s'y trouvait au moins à partir de 1914.

Portion sud du secteur d'intervention (zone 1A)¹

Une importante tranchée s'étendant globalement sur une superficie de 625 m² a été excavée dans la portion sud du secteur d'intervention (près de l'axe IV des piliers) (**photo 1; figure 20**).

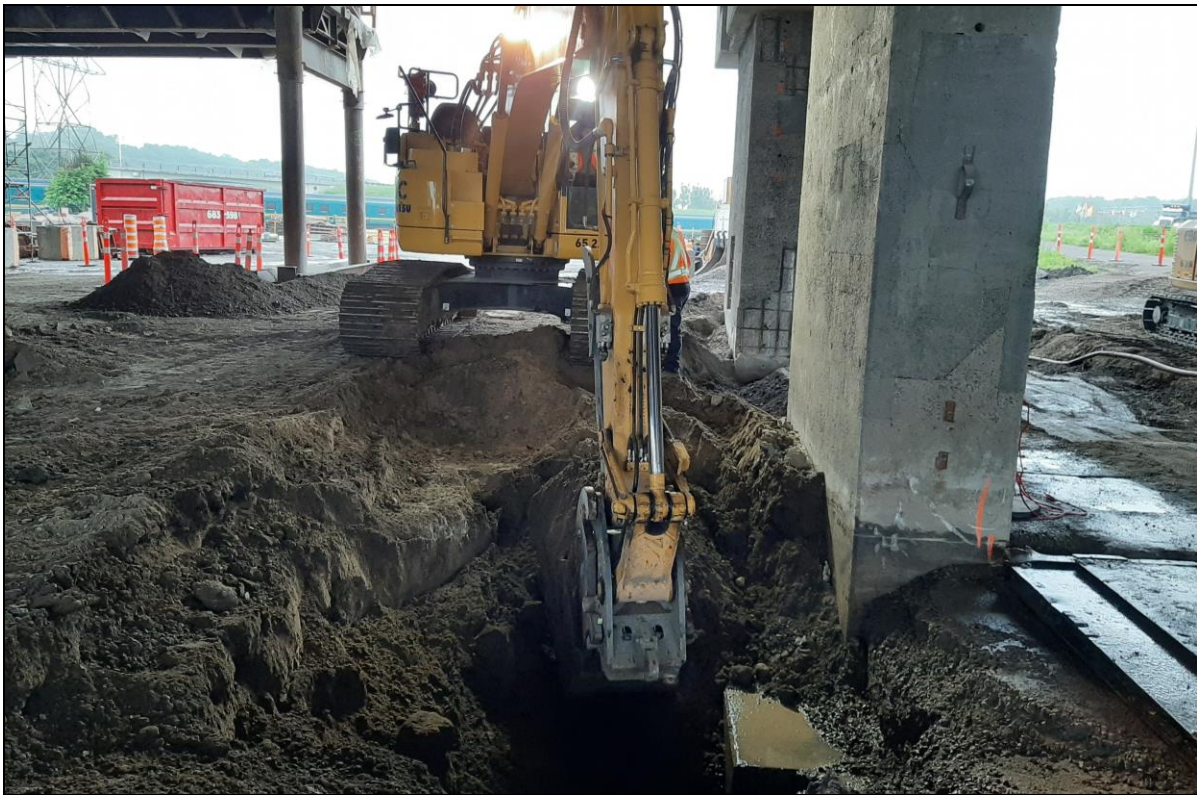


Photo 1. Vue d'ensemble de la zone 1A en cours d'excavation, vers le sud-ouest (MTQ-154-16-0429-2022-001)

¹ Il est à noter que les données relatives aux relevés d'arpentage des vestiges mis au jour dans la sous-opération 1A ont été perdues. Ces vestiges ont donc été localisés au meilleur de nos connaissances à partir des plans de la structure P-13642 et des traces de la rotonde visibles sur la photographie aérienne datant du 14 juillet 1959 (A16739-109).

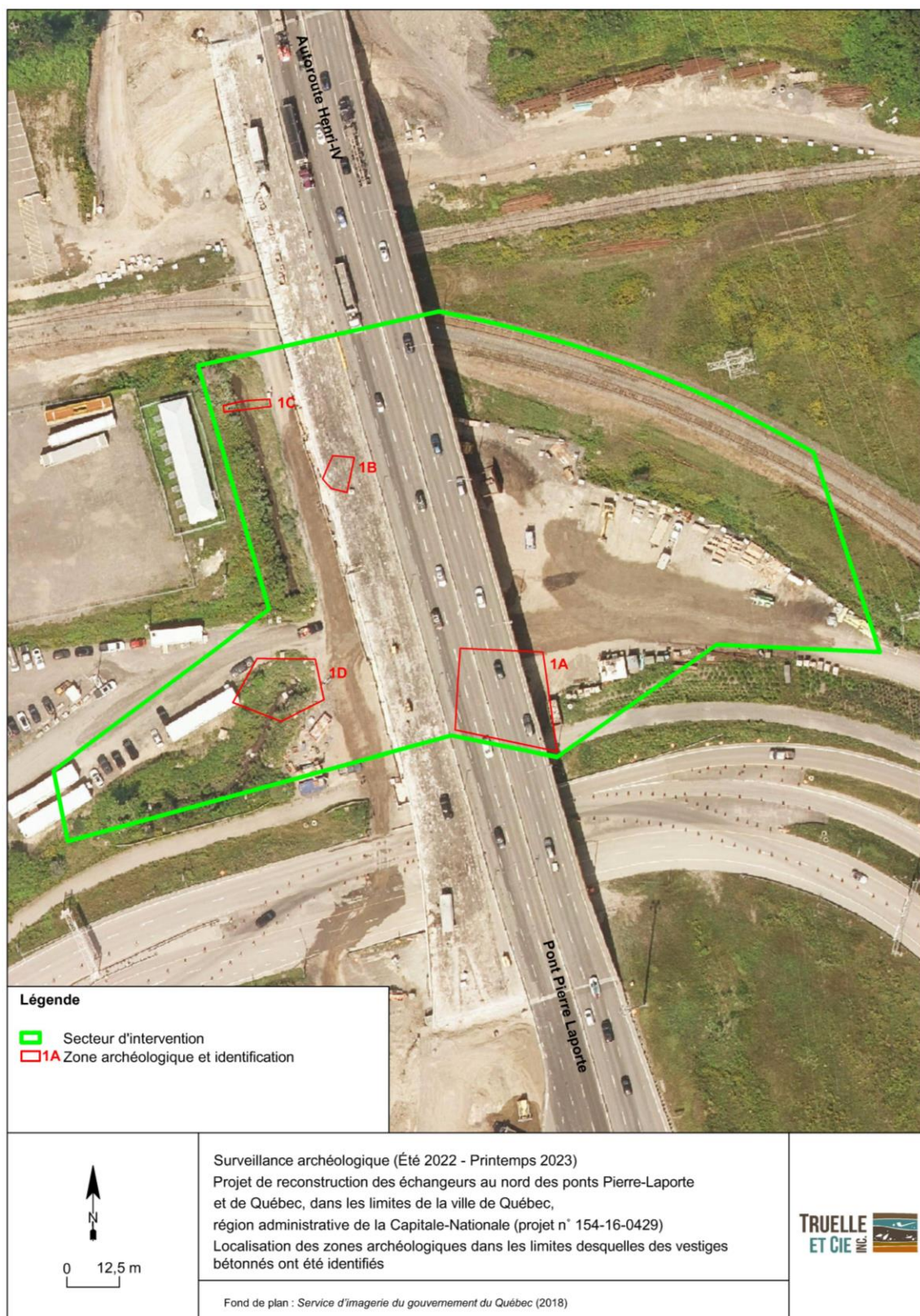


Figure 19. Localisation des zones archéologiques dans les limites desquelles des vestiges bétonnés ont été identifiés

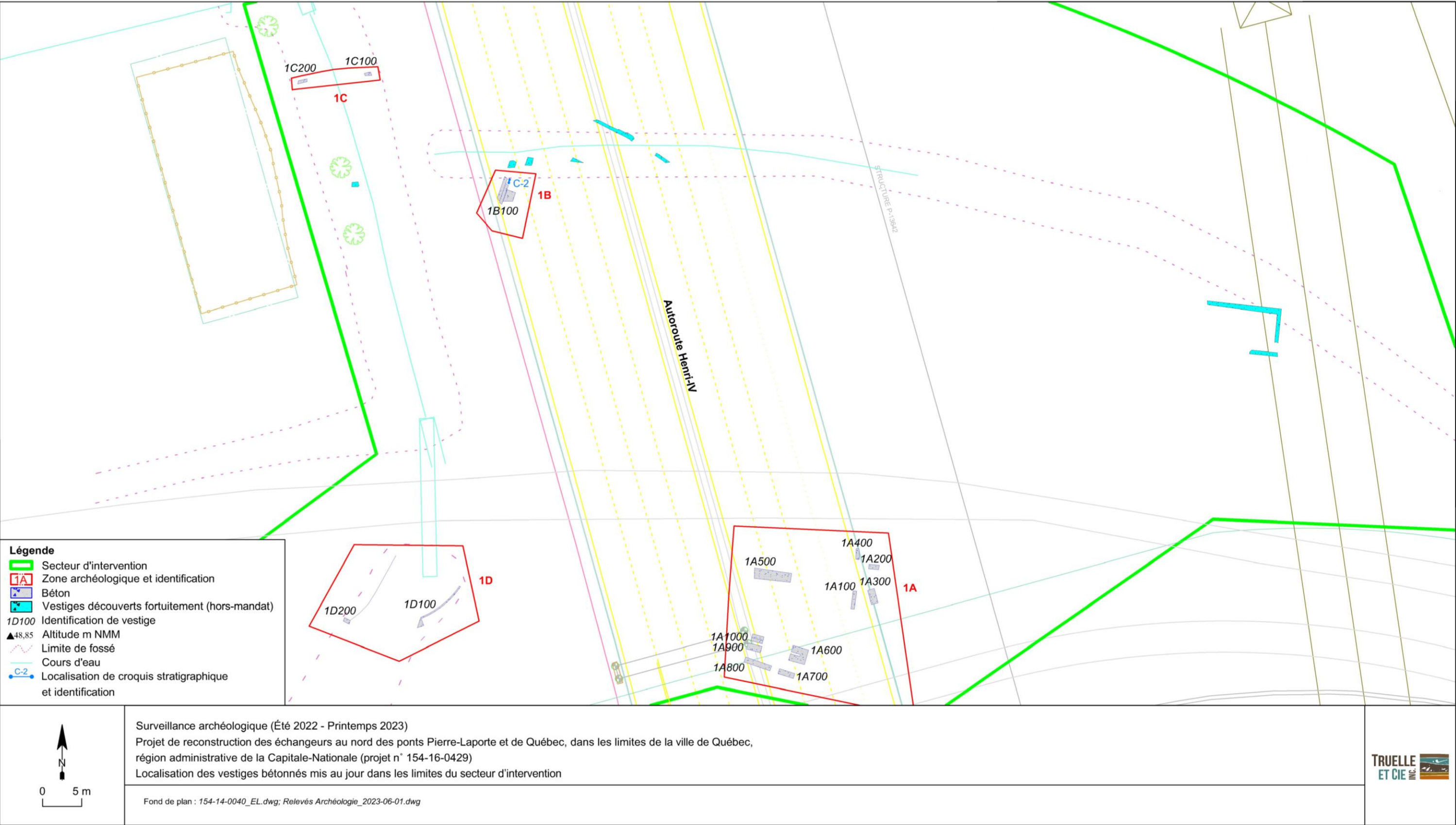


Figure 20. Localisation des vestiges bétonnés mis au jour dans les limites du secteur d'intervention

De manière générale, les sols excavés correspondaient à divers remblais constitués principalement de sable moyen à grossier brun rougeâtre à brun grisâtre, moyennement compact, contenant des débris métalliques, des blocs de pierres ébauchées à équarries ainsi que des débris de ciment et des fragments de briques orangées (**photo 2**).



Photo 2. Vue d'ensemble de la zone 1A en cours d'excavation, vers le sud-est (MTQ-154-16-0429-2022-072)

Au total, onze vestiges bétonnés, regroupés en deux ensembles distincts, y ont été mis au jour (1A100 à 1A1100). Les caractéristiques des vestiges 1A100 à 1A1100 sont résumées dans le **tableau 2**. Ceux-ci présentaient quelques caractéristiques communes. En effet, ils étaient tous faits de béton blanc grisâtre, compact, contenant des fragments de pierre calcaire, de grès vert ou encore de brique. De plus, ils semblaient tous avoir été coulés dans un caisson de bois en raison de la présence de lignes apparentes laissées possiblement par les planches de ce caisson. Notons que seul le vestige 1A1100 ne semblait pas en place. Celui-ci n'a donc pas été relocalisé².

Le premier de ces ensembles, localisé le plus au nord, était constitué de six vestiges (1A100 à 1A500 et 1A1100). Le vestige 1A100, qui reposait à une profondeur d'environ 1,00 m, mesurait 1,57 m de longueur sur 0,42 m de largeur et 0,54 m de hauteur (**photo 3**). Enfin, ses parements étaient lisses (**photo 4**). Au nord-est du vestige 1A100, trois autres vestiges bétonnés étaient présents à faible distance (**photo 5**). Le vestige 1A200 mesurait 1,00 m de longueur sur 0,50 m de largeur. Reposant à une profondeur de 0,75 m, il a été dégagé sur une hauteur de 0,54 m. Le

² Il est à noter que le vestige 1A1100 n'a pu être représenté sur la **figure 20**.

vestige 1A300, pour sa part, s'étendait sur une longueur de 1,60 m tandis que sa largeur était de 0,45 m et sa hauteur de 0,60 m. Il reposait à une profondeur de 1,10 m.

Tableau 2. Caractéristiques des vestiges en béton mis au jour dans la portion sud du secteur d'intervention (zone 1A) (1A100 à 1A1100)

No vestige	Matériau	Longueur	Largeur	Hauteur résiduelle	Commentaires
1A100	Béton blanc grisâtre avec des fragments de grès vert et de briques rouges.	1,57 m	0,42 m	0,54 m	Coulé dans un caisson.
1A200	Béton blanc grisâtre avec des fragments de grès vert et de briques rouges.	1,00 m	0,50 m	0,54 m	
1A300	Béton blanc grisâtre avec des fragments de grès vert et de briques rouges.	1,60 m	0,45 m	0,60 m	Repose sur le roc en place. Possiblement associé au vestige 1A400.
1A400	Béton blanc grisâtre avec des fragments de grès vert et de briques rouges.	1,23 m	0,53-0,65 m	1,38 m	Repose sur le roc en place. Possiblement associé au vestige 1A300.
1A500	Béton blanc grisâtre avec des fragments de grès vert et de briques rouges.	3,10 m	0,80 m	1,23 m	Restes de caisson en bois. Présence d'un ancien tuyau en fonte d'un diamètre de 0,15 m. Sa base reposait sur un possible lit de pose déposé sur le roc en place.
1A600	Béton beige grisâtre avec des fragments de pierre calcaire et des nodules de chaux.	2,10 m	2,00 m	0,52 m	Vestige en forme de U. Présence d'un ancrage? Tige métallique repliée et présence d'un tuyau en grès.
1A700	Béton beige grisâtre avec des fragments de pierre calcaire et des nodules de chaux.	2,07 m	0,67 m	0,87 m	Continuité de 1A800.
1A800	Béton beige grisâtre avec des fragments de pierre calcaire et des nodules de chaux.	3,05 m	0,55 m	1,15 m	Continuité de 1A700.
1A900	Béton beige grisâtre avec des fragments de pierre calcaire et des nodules de chaux.	1,85 m	0,82 m	0,70 m	Continuité de la branche sud de 1A600.
1A1000	Béton beige grisâtre avec des fragments de pierre calcaire et des nodules de chaux.	1,78 m	0,82 m	0,50 m	Continuité de la branche nord de 1A600.
1A1100	Béton blanc grisâtre avec des fragments de pierre calcaire.	2,10 m	1,20 m	0,20 m	Ne semblait pas en place.



Photo 3. Vue d'ensemble du vestige 1A100, vers le sud (MTQ-154-16-0429-2022-004)



Photo 4. Parement est du vestige 1A100, vers l'ouest (MTQ-154-16-0429-2022-006)



Photo 5. Vue d'ensemble des vestiges 1A100, 1A200 et 1A300, vers le nord-est (MTQ-154-16-0429-2022-017)

Le vestige 1A400 mesurait, quant à lui, 1,23 m de longueur sur une largeur variant de 0,53 m à 0,65 m (**photo 6**). D'une hauteur dégagée de 1,38 m, il reposait sur le roc en place à une profondeur d'environ 0,50 m. Notons que le vestige 1A400 pourrait être la poursuite du vestige 1A300. Le parement est du vestige 1A400 était bordé par un remblai de démolition fait de sable gris jaunâtre contenant des briques de couleur orangé rougeâtre. Ces briques mesuraient 0,21 m de longueur sur 0,10 m de largeur et 0,06 m de hauteur (**photo 7**).

À plus de 5 m à l'ouest du vestige 1A400, se trouvait un cinquième massif bétonné (lot 1A500) (**photo 8**). Semblant se poursuivre vers le nord-ouest, ce dernier a été dégagé sur une longueur de 3,10 m et sur une largeur de 0,80 m. Reposant à une profondeur de 0,68 m, il a été dégagé sur une hauteur maximale de 1,23 m. Par ailleurs, les nombreuses pièces de bois observées à proximité du vestige pourraient témoigner de la présence d'un caisson de bois qui aurait servi à couler ce massif. Par ailleurs, celui-ci contenait un tuyau de drainage d'un diamètre de 0,15 m (**photo 9**). Une tige de métal, d'une longueur de 0,16 m et d'un diamètre de 0,02 m, était également plantée dans son sommet. Enfin, ce massif bétonné reposait sur un possible lit de pose d'environ 0,20 m d'épaisseur fait de fragments du roc en place (**photo 9**).

Enfin, un sixième vestige bétonné a été mis au jour dans cette portion de la zone 1A (**figure 19; photo 10**). Le vestige 1A1100 s'étendait sur une longueur de 2,10 m et une largeur de 1,20 m.

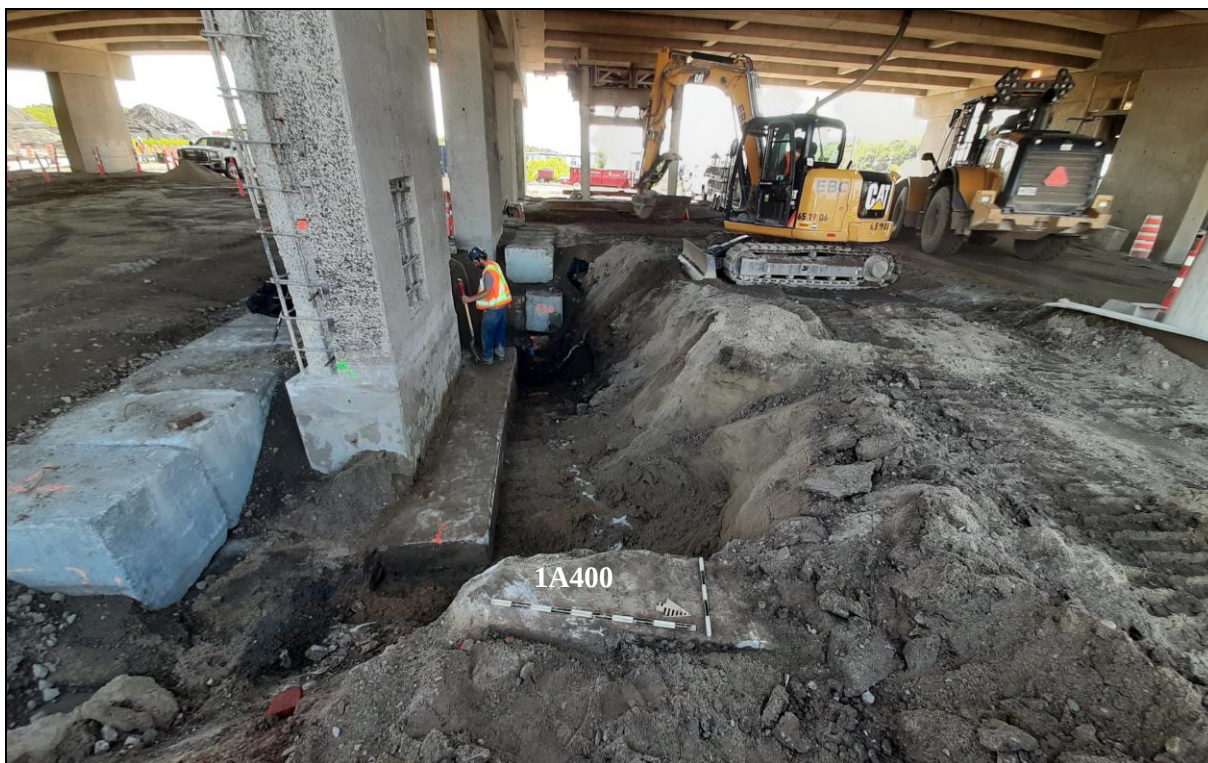


Photo 6. Vue d'ensemble du vestige 1A400, vers l'ouest (MTQ-154-16-0429-2022-044)

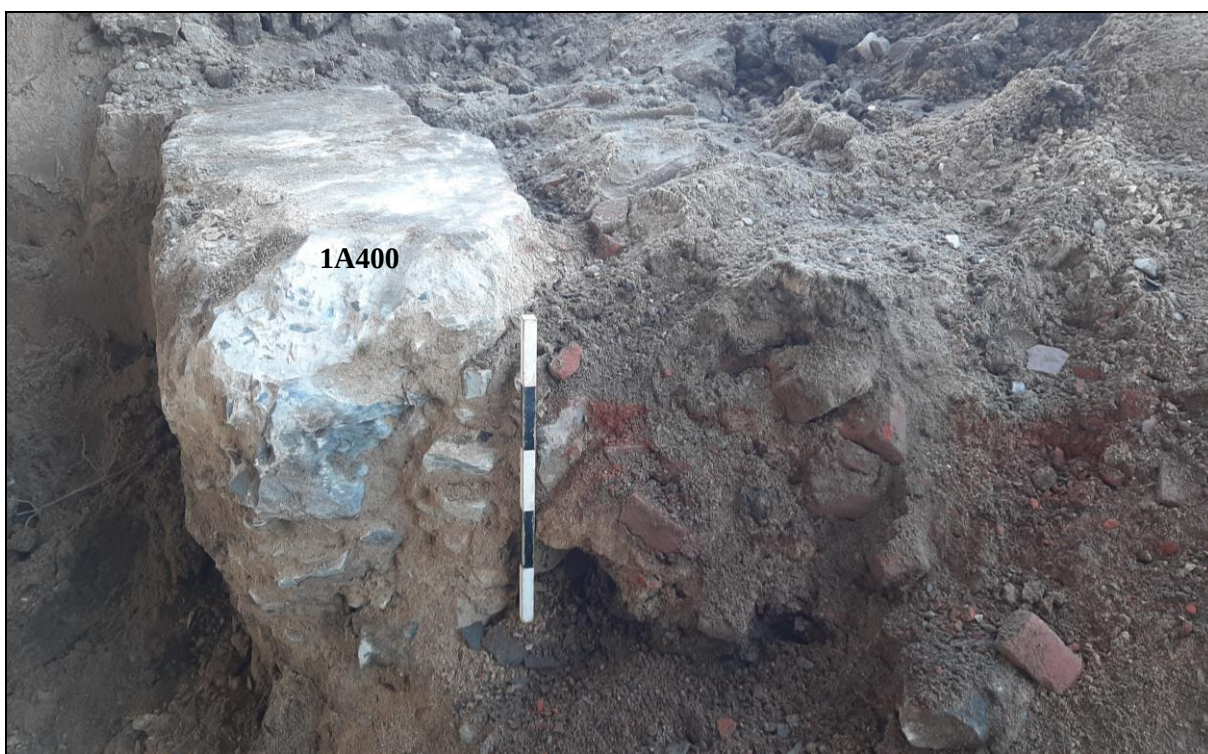


Photo 7. Remblai de sable et de briques de couleur orangé rougeâtre bordant le vestige 1A400, vers le nord (MTQ-154-16-0429-2022-051)



Photo 8. Vue d'ensemble du vestige 1A500, vers le nord (MTQ-154-16-0429-2022-035)



Photo 9. Parement sud du vestige 1A500, vers le nord (MTQ-154-16-0429-2022-025). On peut voir dans la portion ouest du vestige, près de sa base, un trou de drainage tandis que des fragments de roc sont visibles sous sa portion est.

D'une épaisseur de 0,20 m, il revêtait une forme oblongue plutôt irrégulière. Sa surface laissait entrevoir des traces de bois tandis que des fils électriques sortaient d'une de ses extrémités. Il reposait à une profondeur de 0,55 m, sous un sol de surface correspondant à un sable brun-gris, meuble, contenant des pierres concassées grises (0-¾") et qui reposait à son tour sur un remblai hétérogène contenant des morceaux de plastique, des moellons bruts de calcaire (jusqu'à 0,50 m de diamètre), des morceaux de béton, des pièces de bois ainsi que des tiges métalliques et des fragments de tuyau. Ces remblais ont été excavés sur une profondeur atteignant jusqu'à 1,50 m. Enfin, le vestige 1A1100 reposait sur un sable brun orangé grisâtre, moyennement compact, contenant des cailloux subanguleux de calcaire (épaisseur : 0,50 m), puis sur un sable limoneux brun foncé grisâtre, moyennement compact, contenant des cailloux subanguleux (épaisseur : 0,33 m) (**photo 11; figure 21**). Une mince lentille irrégulière de sable fin gris se trouvait entre les deux niveaux décrits précédemment.

Un second ensemble de vestiges bétonnés était présent à une vingtaine de mètres au sud du premier (**figures 19 et 20**). Ces vestiges reposaient sous les niveaux suivants soit un remblai de sable brun grisâtre (0,10 m), un niveau de pierres concassées grises (1½-2") (0,30 m), puis à nouveau un remblai de sable brun grisâtre (0,40 m) (**photo 12**). Au total, cinq autres vestiges bétonnés y ont été mis au jour (1A600 à 1A1000) (**photos 13 et 14**). Les caractéristiques des vestiges 1A600 à 1A1000 sont résumées au **tableau 2**. Il s'agissait principalement de portions résiduelles de vestiges bétonnés irréguliers qui semblaient être associés les uns aux autres, formant ainsi un ensemble. Ils étaient tous faits de béton de couleur beige grisâtre contenant des fragments de grès vert ainsi que des nodules de chaux.



Photo 10. Vue d'ensemble du vestige 1A1100, vers le nord-ouest (MTQ-154-16-0429-2022-060)

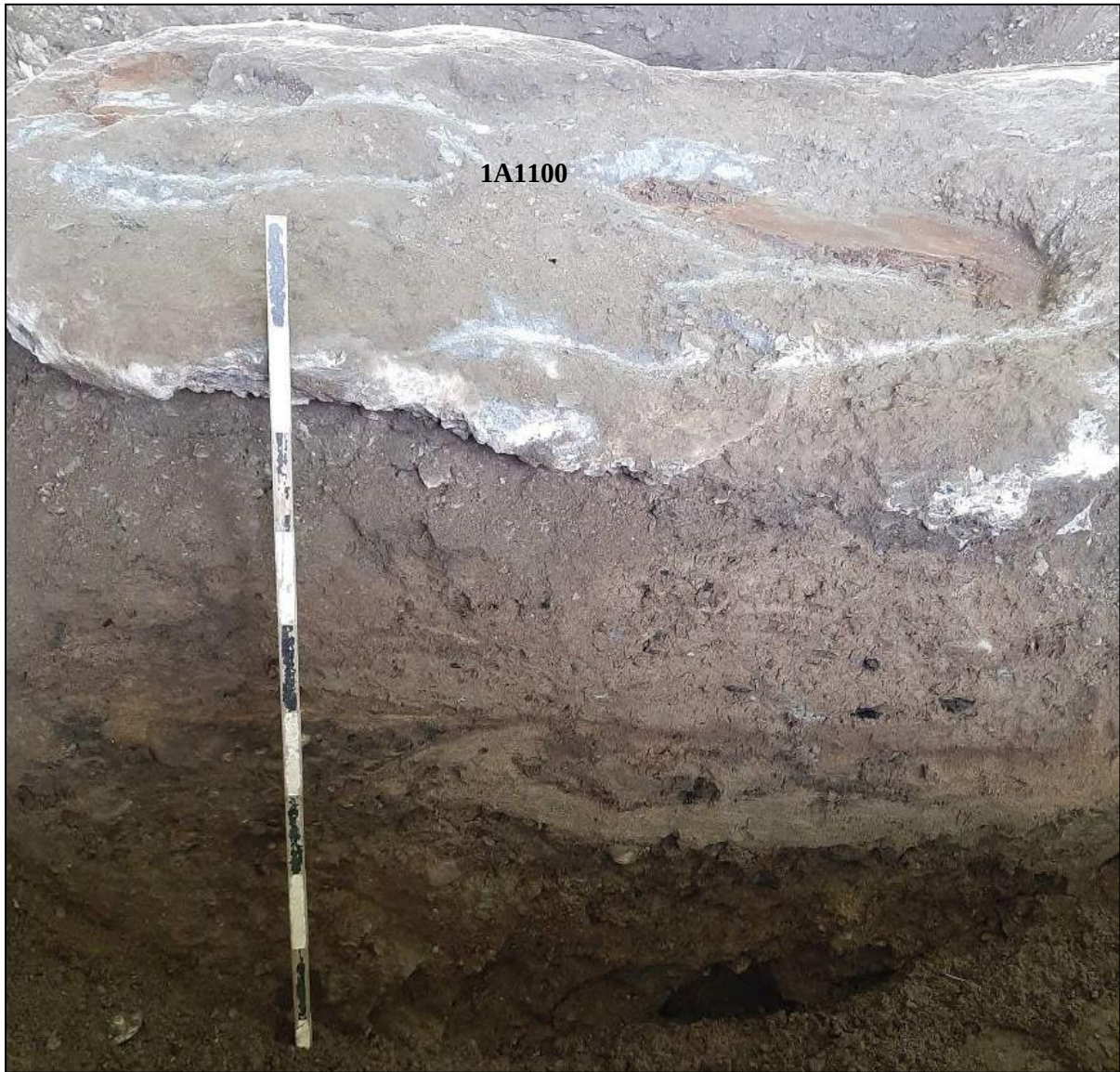


Photo 11. Séquence des sols observée sous le vestige 1A1100, vers le nord-est (MTQ-154-16-0429-2022-071)

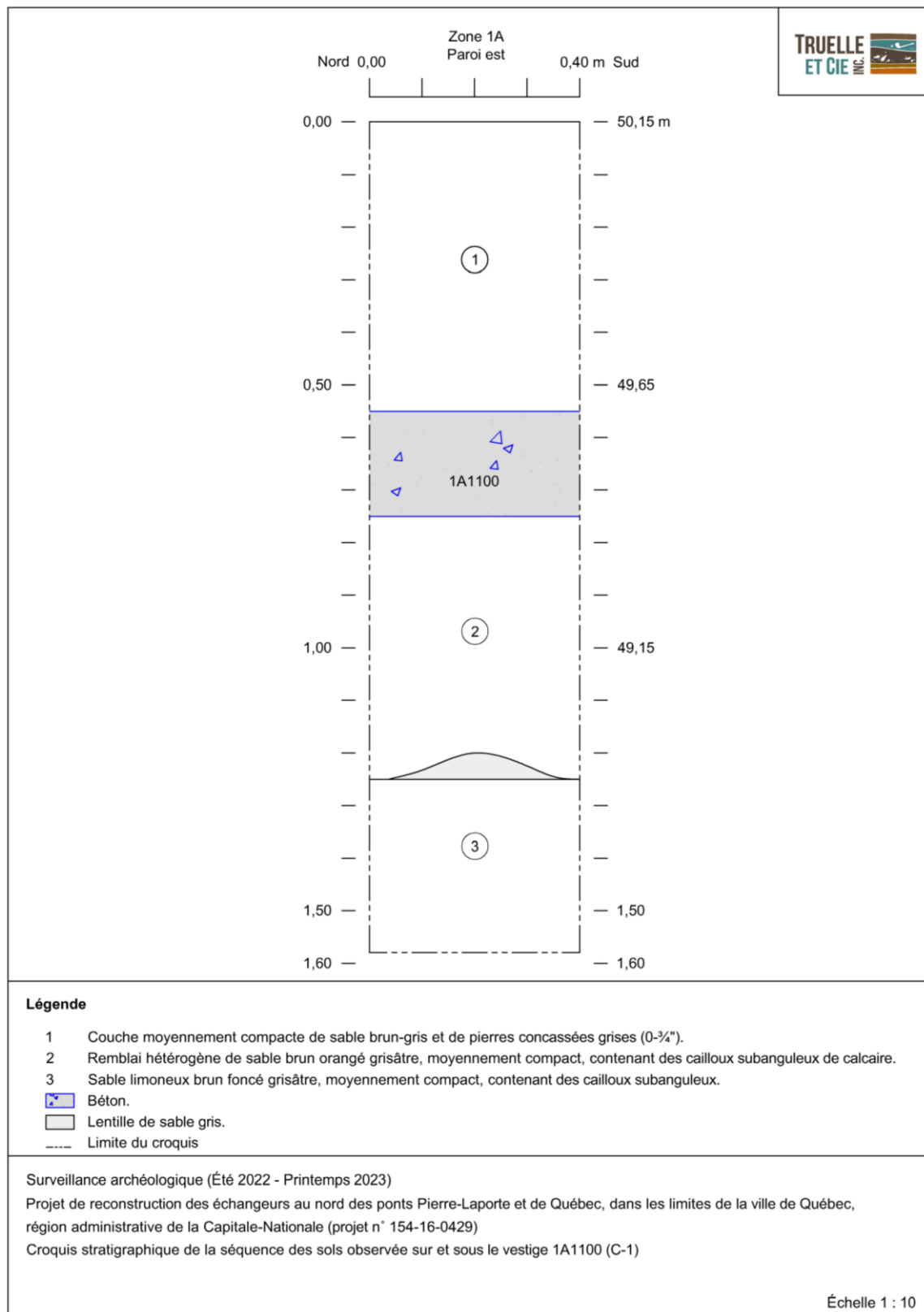


Figure 21. Croquis stratigraphique de la séquence de sols observée sur et sous le vestige 1A1100 (C-1)



Photo 12. Séquence des remblais observés sur les vestiges bétonnés mis au jour dans la zone 1A, vers le nord (MTQ-154-16-0429-2022-079)



Photo 13. Vue d'ensemble des vestiges bétonnés 1A600, 1A700, 1A800 et 1A1000 mis au jour dans la zone 1A, vers le nord-est (MTQ-154-16-0429-2022-181)



Photo 14. Vue d'ensemble des vestiges bétonnés 1A600 et 1A700 mis au jour dans la zone 1A, vers le sud-ouest (MTQ-154-16-0429-2022-095)

En premier lieu, l'on retrouvait un vestige bétonné en forme de « U » constitué donc de trois segments (**photo 15**). L'espace intérieur ainsi dégagé, dans les limites duquel a été identifiée une dalle de béton, mesurait 1,80 m (axe est-ouest) sur 1,20 m (nord-sud). Le sommet de la branche nord du vestige présentait un ressaut d'environ 0,05 m de hauteur tandis qu'il présentait également une cicatrice laissée par le passage d'un ancien tuyau de drainage mesurant 0,33 m de diamètre (**photos 16 et 17**). Celui-ci aurait été installé après la construction initiale du vestige 1A600 et traversait ce dernier de manière oblique. Par ailleurs, un tuyau en grès, d'un diamètre de 0,18 m, était inséré dans le sommet de la portion sud du vestige (**photo 18**).

Les vestiges 1A900 et 1A1000 constituaient respectivement la continuité des branches sud et nord du vestige 1A600. Enfin, au sud du vestige 1A600, deux autres vestiges bétonnés semblant appartenir au même muret étaient également présents (vestiges 1A700 et 1A800) (**photo 19**).

Notons qu'à la suite de l'enlèvement d'un de ces vestiges, il a été possible de constater que celui-ci renfermait une conduite de drainage en acier (**photo 20**).



Photo 15. Vue d'ensemble du vestige 1A600, vers le sud-est (MTQ-154-16-0429-2022-100)



Photo 16. Vue du ressaut observé dans la branche nord du vestige 1A600, vers le nord (MTQ-154-16-0429-2022-107)



Photo 17. Trace laissée par le passage d'un ancien tuyau de drainage dans le vestige 1A600, vers le sud (MTQ-154-16-0429-2022-143)



Photo 18. Tuyau en grès inséré dans le sommet de la portion sud du vestige 1A600, en plongée (MTQ-154-16-0429-2022-117)



Photo 19. Vue des vestiges 1A700 et 1A800, vers le nord-ouest (MTQ-154-16-0429-2022-136)



Photo 20. Conduite de drainage en acier présente dans un des vestiges bétonnés mis au jour dans la zone 1A (MTQ-154-16-0429-2022-194)

Portion nord du secteur d'intervention (zone 1B)

Un autre vestige bétonné a été mis au jour à l'extrémité nord du secteur d'intervention (zone 1B) (**figures 19 et 20; photo 21**).

Il s'agissait d'un vestige bétonné en forme de « U » constitué donc de trois segments (**photo 23**). L'espace intérieur ainsi dégagé, dans les limites duquel a été identifiée une dalle de béton, mesurait 1,18 m de largeur (axe nord-est/sud-ouest). Sa branche est mesurait 0,47 m de longueur sur environ 0,40 m de largeur tandis que sa branche ouest s'étendait sur une longueur de 1,99 m et une largeur totale de 0,85 m. Le vestige 1B100 aurait également été coulé dans un caisson comme en témoignent les traces laissées par les planches de bois (**photo 24**). Par ailleurs, un tuyau de drainage en acier galvanisé, d'un diamètre de 16 pouces, était inséré dans la branche ouest du vestige 1B100 (**photo 25**).

Enfin, ce vestige reposait sous divers niveaux de remblais dont certains semblaient plus anciens (**figure 22; photo 26**). Par ailleurs, ces niveaux de sol semblant plus anciens ont également été observés au sud-est du vestige 1B100 (**photo 27**).



Photo 21. Vue d'ensemble de la zone 1B, vers l'est (MTQ-154-16-0429-2022-216)



Photo 22. Vue d'ensemble du vestige 1B100, vers le nord-est (MTQ-154-16-0429-2022-196)



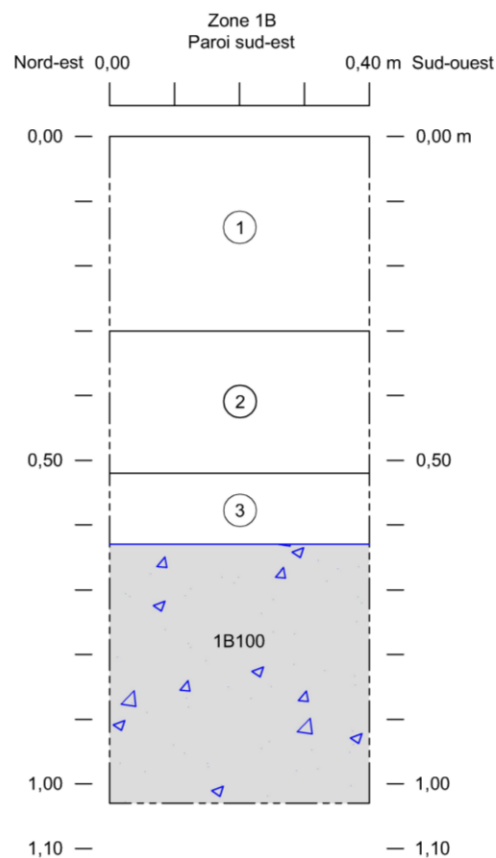
Photo 23. Vue rapprochée du vestige 1B100, vers le nord-est (MTQ-154-16-0429-2022-197)



Photo 24. Parement extérieur de la branche ouest du vestige 1B100, vers l'est (MTQ-154-16-0429-2022-213)



Photo 25. Cavité observée dans la branche ouest du vestige 1B100, vers le nord-ouest (MTQ-154-16-0429-2022-198)



Légende

- 1 Sable gris et pierres concassées grises (0-1½").
- 2 Sable beige jaunâtre et pierres concassées grises (0-1½").
- 3 Sable brun-roux contenant des cailloux subanguleux et subarrondis.
- Béton.
- Limite du croquis

Surveillance archéologique (Été 2022 - Printemps 2023)

Projet de reconstruction des échangeurs au nord des ponts Pierre-Laporte et de Québec, dans les limites de la ville de Québec, région administrative de la Capitale-Nationale (projet n° 154-16-0429)

Croquis stratigraphique de la séquence des sols observée sur le vestige 1B100 (C-2)

Échelle 1 : 10

Figure 22. Croquis stratigraphique de la séquence des sols observée sur le vestige 1B100 (C-2)



Photo 26. Séquence des sols observée au-dessus de la branche est du vestige 1B100, vers l'est (MTQ-154-16-0429-2022-204)



Photo 27. Séquence des sols observée au sud-est du vestige 1B100, vers l'est (MTQ-154-16-0429-2022-210)

Vestiges présents dans les actuels fossés de drainage (zones 1C et 1D)

Finalement, quelques éléments supplémentaires ont été relevés à proximité du viaduc, plus précisément dans les fossés de drainage localisés à l'ouest de ce dernier (**figures 19 et 20; photos 28 et 29**). Il est à noter que ces derniers n'ont pu faire l'objet d'un relevé complet en raison de l'inaccessibilité des lieux. Dans le fossé longeant la limite ouest du secteur d'intervention, au sud du terrain du Canadien National (**figure 19**), deux vestiges en béton ont été identifiés de part et d'autre de ce fossé (lots 1C100 et 1C200). Il s'agissait de murets faits de béton beige-crème contenant des gravillons noirs et des fragments de grès vert. Du côté est de ce même fossé, le vestige s'étendait sur une longueur de 1,20 m et sur une largeur de 0,42 m tandis que sa hauteur résiduelle était de 1,25 m (lot 1C100) (**photo 30**). Du côté ouest de ce même fossé, le vestige 1C200 s'étendait, quant à lui, sur une longueur d'environ 1,40 m, une largeur de 0,40 m et atteignait une hauteur résiduelle approximative de 1,00 m (**photo 31**). Aucune trace de caisson en bois, qui aurait pu servi au coulage de ces murets, n'a été observée. Localisés vis-à-vis l'un de l'autre, ces deux vestiges appartiendraient au même mur.

D'autres éléments ont été relevés dans le fossé sud-ouest (**figures 19 et 20; photos 32 et 33**). Du côté sud-est de ce fossé, un muret en béton de couleur beige jaunâtre et lisse, donc non coulé dans un caisson de bois, a été observé sous un remblai hétérogène (lot 1D100) (**photo 34**). Ce dernier, atteignant une hauteur globale de plus de 1,20 m, présentait une amorce possible de semelle qui reposait sur le roc en place (**photo 35**). Enfin, du côté sud-ouest, un autre muret en pierre a été observé sur une hauteur de 0,75 m (**photo 36**). Des traces de caisson étaient visibles sur le parement est du vestige 1D200 (**photo 37**).



Photo 28. Vue d'ensemble du fossé longeant la limite ouest du secteur d'intervention (zone 1C), vers le sud (MTQ-154-16-0429-2022-221)



Photo 29. Vue d'ensemble des vestiges bétonnés 1C100 et 1C200 présents dans le fossé longeant la limite ouest du secteur d'intervention, vers le nord-ouest (MTQ-154-16-0429-2022-278)



Photo 30. Vue générale du vestige 1C100 localisé du côté est du fossé longeant la limite ouest du secteur d'intervention, vers le nord (MTQ-154-16-0429-2022-227)



Photo 31. Vue générale du vestige 1C200 localisé du côté ouest du fossé longeant la limite ouest du secteur d'intervention, vers le nord (MTQ-154-16-0429-2022-235)



Photo 32. Vue d'ensemble du fossé situé au sud-ouest du secteur d'intervention (zone 1D), vers le nord-est (MTQ-154-16-0429-2022-255)



Photo 33. Vue d'ensemble du fossé situé au sud-ouest du secteur d'intervention (zone 1D), vers le sud-ouest (MTQ-154-16-0429-2022-263)



Photo 34. Vue d'ensemble du vestige 1D100, vers le nord-est (MTQ-154-16-0429-2022-248)



Photo 35. Vue d'ensemble du vestige 1D100, vers l'est (MTQ-154-16-0429-2022-256). La flèche rouge indique le roc en place.



Photo 36. Vue d'ensemble du vestige 1D200, vers le nord-ouest (MTQ-154-16-0429-2022-252)



Photo 37. Parement est du vestige 1D200, vers l'est (MTQ-154-16-0429-2022-258)

7.2 Discussion

Les travaux de surveillance archéologique réalisés en 2022-2023 dans les limites du projet visant la reconstruction des échangeurs au nord des ponts Pierre-Laporte et de Québec, plus précisément sous la structure P-13642 de l'autoroute Henri-IV en direction du pont Pierre-Laporte, ont permis de mettre au jour des vestiges bétonnés associés à l'ancienne rotonde ferroviaire qui était présente dans ce secteur au moins à partir de 1914 et correspondant au n° 28 sur le plan schématique montrant le secteur localisé directement à l'ouest de l'approche nord du pont de Québec, en marge de l'agglomération de Pontville projetée à cette date par la Cie de Ste-Foy Limitée (**figure 13**). En effet, si l'on se fie à la superposition de l'emprise de cette dernière aux vestiges mis au jour en 2022 et 2023, il semble que la plupart de ces derniers seraient bel et bien associés à cette ancienne rotonde ferroviaire (**figure 23**).

Il est important ici de faire brièvement la description d'un ouvrage aussi imposant qu'une rotonde ferroviaire. En somme, cette dernière était constituée de deux murs formant des demi-cercles concentriques. L'espace entre ces deux murs était occupé par des stalles correspondant à un espace de travail servant à l'entretien et à la réparation des locomotives. Quant à l'espace formant le cœur de la rotonde, soit à l'intérieur du plus petit cercle, il formait un puits dans lequel reposait un pont tournant permettant la rotation des locomotives vers les stalles d'entretien que comptait la rotonde (**figure 24**).

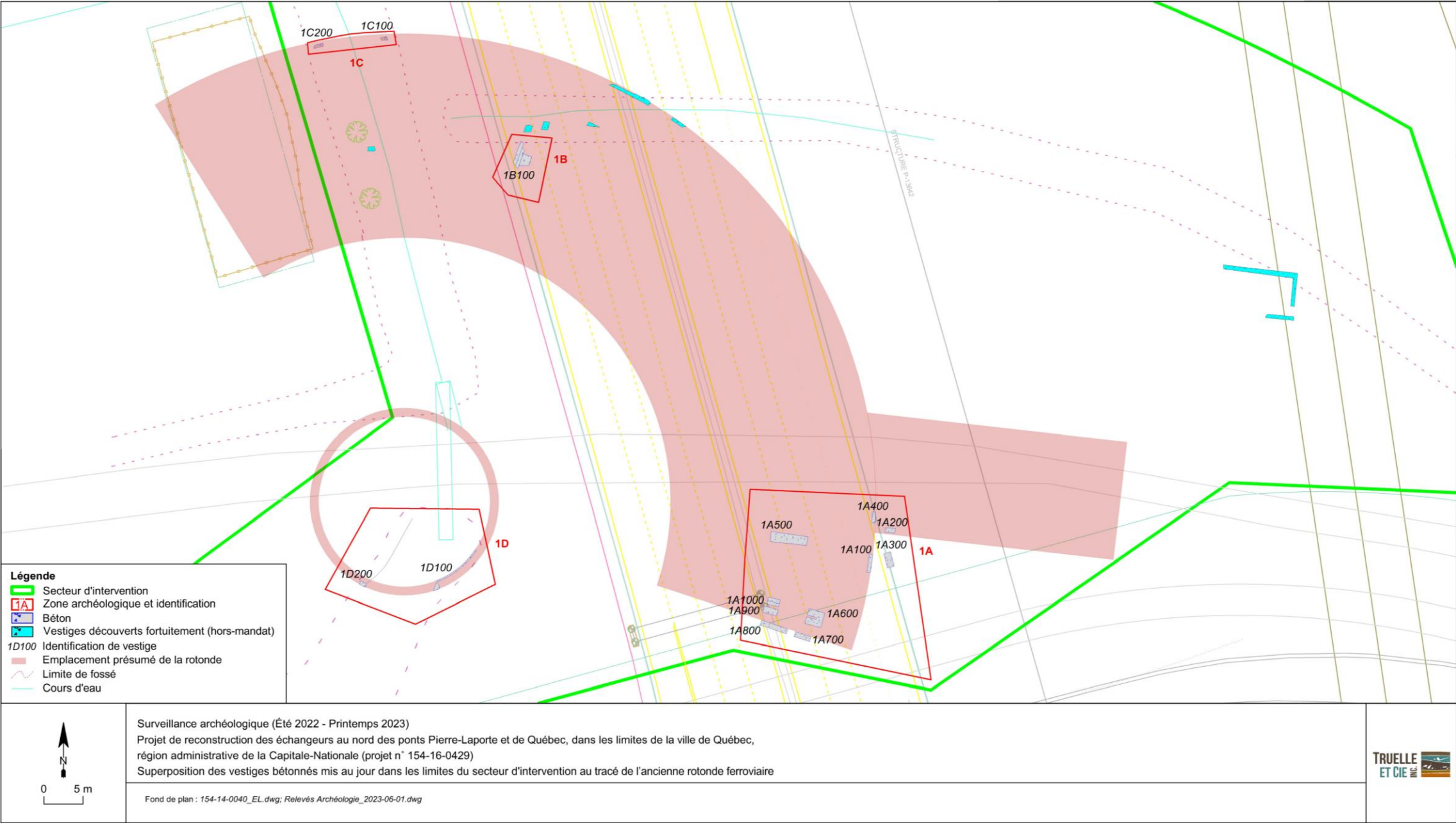


Figure 23. Superposition des vestiges bétonnés mis au jour dans les limites du secteur d'intervention au tracé de l'ancienne rotonde ferroviaire

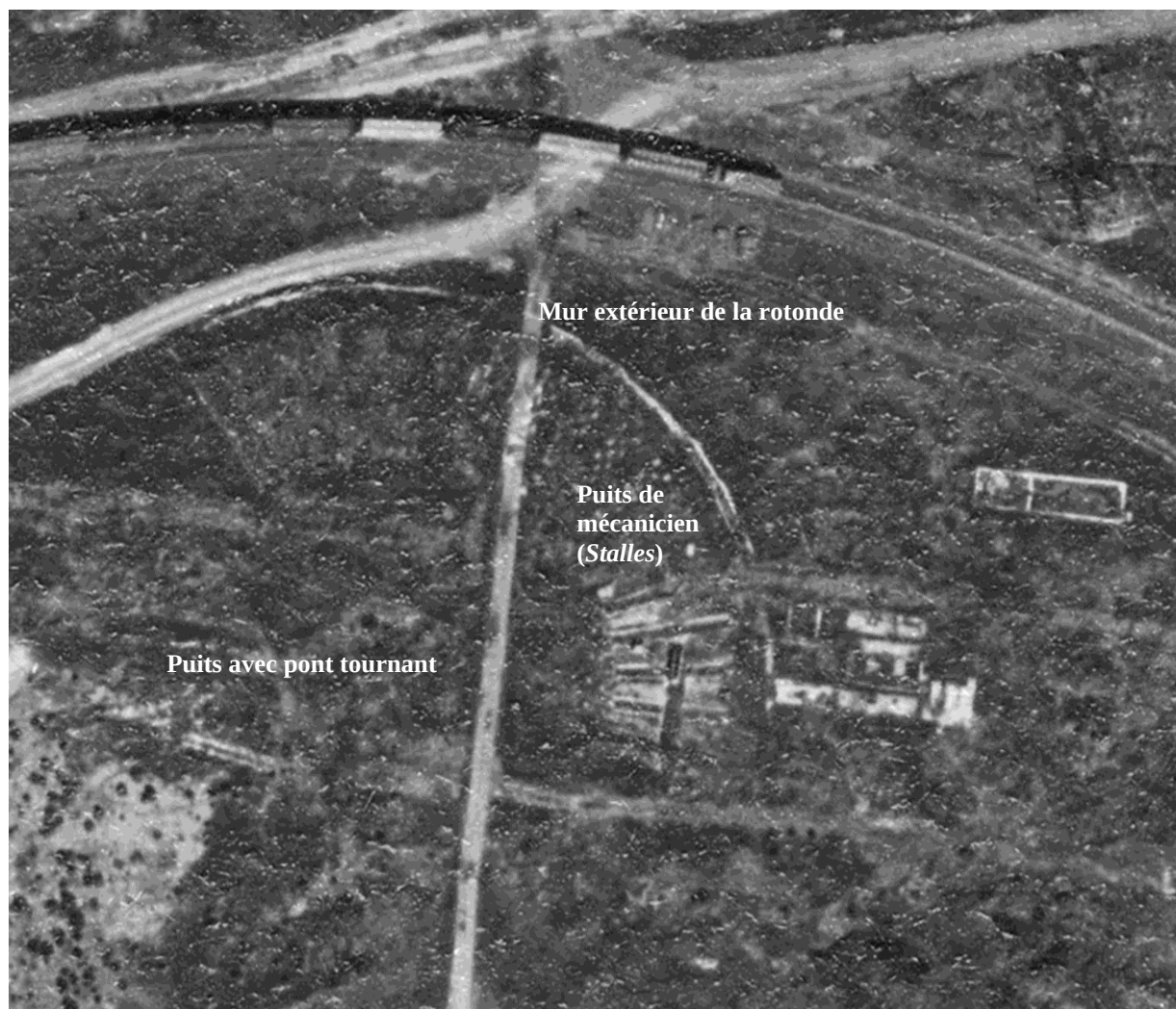


Figure 24. Photographie aérienne datant de 1959 et montrant les restes de la portion nord de la rotonde ferroviaire (Photothèque nationale de l’Air, photo A16739-109, 1959-07-14, échelle 1 :12 000)

En somme, les relevés effectués ont permis de réaliser un meilleur géoréférencement de la photographie aérienne de 1959 que celui qui avait été fait en 2019-2020. L’alignement des traces visibles sur cette photographie avec les vestiges relevés au cours du présent mandat ainsi que ce ceux observés lors de la découverte fortuite de 2021 permet ainsi une meilleure interprétation de ces vestiges. En somme, plusieurs éléments de la rotonde ont donc été documentés en 2022 et 2023 (**figure 23**). Rappelons qu’il s’agissait pour l’ensemble de vestiges bétonnés.

Mur extérieur de la rotonde ferroviaire : vestiges 1A100, 1A200, 1A700, 1A800, 1C100 et 1C200

Les vestiges 1A100, 1A200, 1A700, 1A800, 1C100 et 1C200 ont été relevés lors des travaux de surveillance archéologique. Ces derniers seraient tous associés au mur extérieur de la rotonde

ferroviaire (*Round House*), ayant servi d'ateliers ferroviaires pour l'entretien des locomotives à vapeur (**figure 25**). De manière plus spécifique, ils correspondraient à des segments de la portion nord et de l'extrémité sud de ce dernier. On peut constater que les vestiges 1A100, 1A200, 1C100 et 1C200, qui sont assurément associés au mur extérieur de la rotonde ferroviaire, présentent une largeur respective de 0,42 m, 0,50 m, 0,42 m et 0,40 m. Quant aux vestiges 1A700 et 1A800, ils seraient associés au mur fermant l'extrémité sud de l'ouvrage semi-circulaire. Quant à leur largeur, elle était un peu plus importante et variait de 0,55 m à 0,67 m.

Mur du puits du pont tournant : vestiges 1D100 et 1D200

Les vestiges 1D100 et 1D200 ont également été relevés lors des travaux de surveillance archéologique. Ces derniers seraient associés au mur intérieur du puits, correspondant au cœur de la rotonde ferroviaire (*Round House*) et qui était surmonté d'un pont tournant (**figure 25**). De manière plus spécifique, ils correspondraient à des segments de la portion sud de ce dernier. On peut d'ailleurs observer cet espace sur des photos prises par le MTMD de la rotonde de Vallée-Jonction dont il subsiste encore aujourd'hui des vestiges (**figures 26 et 27**). Selon les projections faites à partir des relevés et du géoréférencement de la photographie aérienne de 1959 (**figure 24**), le cercle intérieur du puits aurait mesuré 22 mètres (72 pieds) de diamètre et l'extérieur du cercle aurait mesuré approximativement 24,2 mètres (79 pieds) de diamètre. Le pont tournant devait donc avoir une longueur située entre ces deux mesures.

Puits de mécaniciens : vestiges 1A500, 1A600, 1A900, 1A1000 et 1B100

Les vestiges 1A500, 1A600, 1A900, 1A1000 et 1B100 ont tous été relevés lors des travaux de surveillance archéologique. Ces derniers seraient associés à des puits de mécanicien présents dans différentes stalles de la rotonde, lesquels étaient partiellement visibles sur la photographie aérienne de 1959 (**figure 25**). Ceux-ci étaient localisés dans l'espace présent entre les deux structures semi-circulaires et concentriques formant la rotonde et étaient disposés perpendiculairement à ces dernières. En ce qui concernant les vestiges 1A500, 1A600, 1A900, 1A1000, ils seraient associés à possiblement deux puits de mécanicien distincts qui étaient localisés dans la portion sud de la rotonde tandis que le vestige 1B100 correspondrait à une portion d'un puits de mécanicien situé dans la portion nord de l'ouvrage (**figure 24**). Tel que le montre une photographie prise de la rotonde de Vallée-Jonction dont il subsiste encore aujourd'hui des composantes, un puits de mécanicien correspondait à une allée bétonnée dont le fond était plus bas que les côtés pour permettre au mécanicien de travailler sous les locomotives (**figure 28**). Par ailleurs, un tuyau de drain mesurant 12 pouces de diamètre (0,30 m) a été observé à l'intérieur de plusieurs des vestiges bétonnés. La présence de ce tuyau tend à confirmer que ces vestiges formaient probablement des puits de mécanicien. En effet, ces drains devaient notamment servir à la vidange des liquides, dont les huiles, l'eau des chaudières, etc.

En somme, les travaux de surveillance archéologique ont permis de documenter divers vestiges bétonnés associés à une ancienne rotonde ferroviaire qui était présente sur les lieux au moins à partir de 1914. L'ensemble de ces vestiges ont fait l'objet d'un relevé complet.

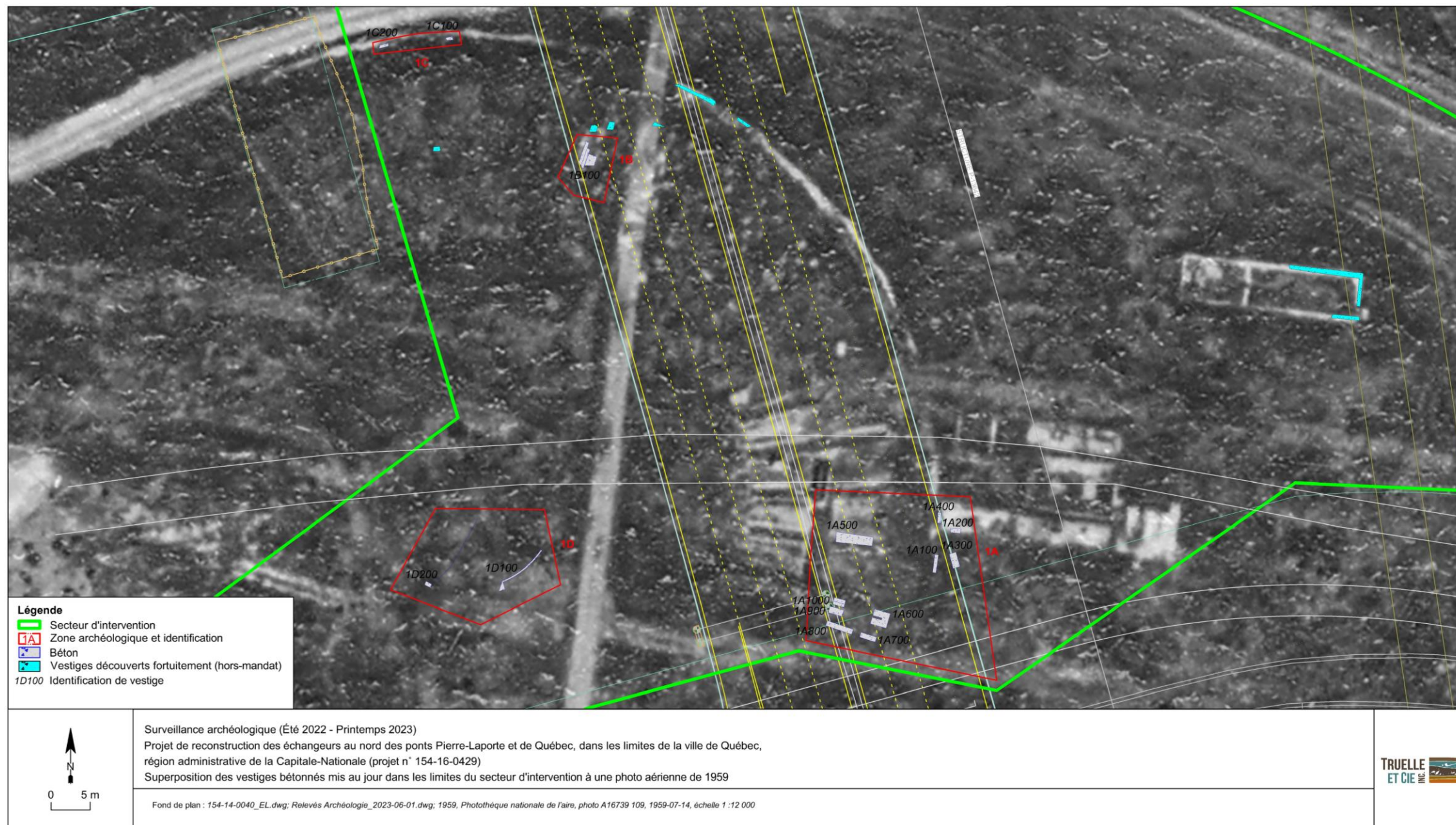


Figure 25. Superposition des vestiges bétonnés mis au jour dans les limites du secteur d'intervention à une photo aérienne de 1959



Figure 26. Photographie montrant le puits surmonté d'un pont tournant de la rotonde de Vallée-Jonction construite en 1917 et qui est demeurée en fonction jusqu'en 2007 (Photo : Catherine Dupont, MTMD)



Figure 27. Photographie montrant le puits surmonté d'un pont tournant de la rotonde de Vallée-Jonction construite en 1917 et qui est demeurée en fonction jusqu'en 2007 (Photo : Catherine Dupont, MTMD)



Figure 28. Photographie montrant un puits de mécanicien (*stalle*) de la rotonde de Vallée-Jonction construite en 1917 et qui est demeurée en fonction jusqu'en 2007 (Photo : Catherine Dupont, MTMD)

Notons que les vestiges bétonnés 1A300, 1A400 et 1A1100 sont sans doute également associés à la rotonde ferroviaire. Toutefois, il ne nous a pas été possible de déterminer avec précision leur fonction.

8. CONCLUSION

La Direction générale des grands projets routiers de Québec du ministère des Transports du Québec (MTQ) procède à la reconstruction des échangeurs au nord des ponts Pierre-Laporte et de Québec à Québec. Dans le but de minimiser l'impact de ce projet sur les ressources archéologiques potentiellement présentes dans son emprise, le MTQ a confié à la firme Truelle et Cie Inc. le mandat de réaliser des travaux de surveillance archéologique en 2022 et en 2023, dans le secteur situé sous l'autoroute Henri-IV en direction du pont Pierre-Laporte, près de la gare de Sainte-Foy, sur les propriétés du Canadien National. Cette intervention a été effectuée de manière discontinue entre le mois de juin 2022 et le mois de juin 2023 sous le permis de recherche archéologique 22-MINT-01.

Les travaux de surveillance archéologique réalisés en 2022-2023 dans les limites du projet cité précédemment, plus précisément sous l'autoroute Henri-IV en direction du pont Pierre-Laporte, ont permis de mettre au jour des vestiges bétonnés associés à une ancienne rotonde ferroviaire qui était présente dans ce secteur, également au cœur du projet de développement avorté de l'agglomération identifiée sous le toponyme de Pontville telle qu'identifiée dans un dépliant promotionnel datant de 1914.

En somme, l'ensemble de ces vestiges ont fait l'objet d'un relevé complet. Par ailleurs, ces derniers ne présentent pas un intérêt patrimonial élevé, notamment en raison du fait que ce type d'installation ferroviaire est commun pour la première moitié du XX^e siècle. Par conséquent, aucune mesure de mitigation devant permettre de conserver ces éléments bétonnés n'est recommandée. Le site présente toutefois un potentiel de mise en valeur en raison du passage d'une piste cyclable à proximité du lieu des vestiges. L'installation de panneaux d'interprétation dans ce secteur pourrait être envisagée dans la mesure où les lieux sont jugés sécuritaires en regard de la présence d'un pont autoroutier, d'un boulevard et d'installations ferroviaires en fonction.

BIBLIOGRAPHIE

Sources imprimées

ARKÉOS INC.

2000 *Renforcement du réseau de transport d'électricité de la Communauté urbaine de Québec. Lignes à 230 kV Laurentides – Québec et La Suète-Québec. Étude de potentiel archéologique.* Hydro-Québec.

BOLDUC, A.M., PARADIS, S.J., MICHAUD, M. et CLOUTIER, M.

2003 *Géologie des formations superficielles, Québec* [document cartographique]. Échelle 1/50 000. Québec, Commission géologique du Canada, Dossier public 3835.

CIE DE STE-FOY LIMITÉE

1914 *Pontville. La naissance d'une ville.*

CHAPDELAINE, C. (dir.)

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

CLERMONT, N. et C. CHAPDELAINE

1982 *Pointe-du-Buisson 4 : quarante siècles d'archives oubliées.* Montréal, Recherches amérindiennes au Québec, collection Signe des Amériques n° 1.

CLERMONT, N., CHAPDELAINE, C. et J. GUIMONT

1989 *L'occupation historique et préhistorique de la Place Royale.* Ministère des Affaires culturelles et Ville de Québec, rapport inédit.

DIONNE, J.-C.

1988 « Holocene relative sea-level fluctuations in the St. Lawrence Estuary, Québec, Canada ». *Quaternary Research*, n° 29, pp. 233-244.

2001 « Relative sea-level changes in the St. Lawrence estuary from deglaciation to present day ». Dans *Deglacial History and Relative Sea-Level Changes, Northern New England and Adjacent Canada*, Weddle, T.K. et M. J. Retelle (édit.), pp. 271-284. Geological Society of America Special Paper 351, Boulder, Colorado.

2002 « Une nouvelle courbe du niveau marin relatif pour la région de Rivière-du-Loup (Québec) ». *Géographie physique et Quaternaire* 56 (1) : 33-44.

ETHNOSCOP

1996 *Inventaire et fouille archéologique sur le site CeEt-631. Sainte-Foy.* Communauté urbaine de Québec.

GAIA

2019 *Fouilles archéologiques au site du presbytère de l'Ancienne-Lorette (CeEu-11).* Municipalité de L'Ancienne-Lorette, rapport inédit.

GAGNON, G.

- 2021 Avis de découverte archéologique sans permis de recherche archéologique. Transmis au MCC le 19 avril 2021.

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.

MORNEAU, F.

- 1989 *Contribution à une méthodologie de caractérisation et de cartographie écologique en milieu urbain: le cas de la Basse-Ville de Québec, vol.12*. Les Cahiers du CRAD, 4. Québec: Centre de recherches en aménagement et en développement.

PATRIMOINE EXPERTS

- 2016 *Surveillance archéologique. Travaux de décontamination de l'ancienne cour de triage Turcot. Secteur de la Rotonde*. Ministère des Transports (MTQ), rapport inédit, 93 p.

PINTAL, J.-Y.

- 2004 *Identification des sites archéologiques sur le territoire de la Ville de Lévis. Automne 2004*. Ville de Lévis.

- 2009 *Étude de potentiel archéologique et plan d'intervention : Réaménagement de l'avenue des Hôtels, ville de Québec*. Ministère des Transports Québec, Service des projets, Direction de la Capitale-Nationale, Direction générale de Québec et de l'Est.

- 2010 *Étude de potentiel et inventaire archéologique Sentier des grèves. Arrondissement Sainte-Foy-Sillery-Cap-Rouge, Ville de Québec*. Ville de Québec.

PLOURDE, M.

- 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.

RICHARD, P. J. H.

- 2007 « Le paysage tardiglaciaire du « Grand Méganticois » : État des connaissances » dans Chapdelaine, Claude (éd.), *Entre lacs et montagne au Méganticois : 12 000 ans d'histoire amérindienne*. Montréal: Recherches amérindiennes au Québec, Paléo-Québec, 32, pp. 21-45.

RICHARD, P. et S. OCCHIETTI.

- 2005 « 14C Chronology for Ice Retreat and Inception of Champlain Sea in the St. Lawrence Lowlands, Canada ». *Quaternary Research* 63 (3): 353–358.

TRIGGER, B.

1976 *The Children of Aataentsic: A History of the Huron People to 1660*. Montreal: McGill-Queen's University Press.

TRUELLE ET CIE INC.

2024 *Interventions archéologiques (Printemps-automne 2021). Projet de reconstruction des échangeurs au nord des ponts Pierre-Laporte et de Québec, dans les limites de la ville de Québec, région administrative de la Capitale-Nationale (projet n° 154-16-0429)*. Ministère des Transports Québec.

Cartes et plans consultés

ADAMS, J.

1822 *Map of Quebec and its environs from actual & original survey 1822*. ANC-NMC 20882.

CARTE TOPOGRAPHIQUE DU CANADA, 21-L/14, Québec.

1918 BAnQ, notice n° 2684617.

COUCHESNE, A.E.B.

1915 *Carte immobilière de Québec*. Université Laval, Géo Stat, 615.96600edfa1915Q15,900 [01-05977804].

DE SOUZA, S. et A. TREMBLAY

2012 *Compilation géologique des Appalaches et des Basses-Terres du Saint-Laurent, régions administratives de Chaudière-Appalaches, Capitale-Nationale et Bas-Saint-Laurent*. MB 2012-06.

PLAMONDON, I.

1754 *Plan de la seigneurie de Sillery*. Copié par J. McCarthy en 1788. BAnQ-S3.

VILLENEUVE, R.

1685-86 *Carte des environs de Québec en la Nouvelle-France mesuré très exactement en 1685-86 par le Sr de Villeneuve*. Bibliothèque nationale de France, Département des cartes et plans, GE SH 18 PF 127 DIV 7 P 5 D.

Sites Internet

MINISTÈRE DE L'ÉNERGIE ET DES RESSOURCES NATURELLES (MERN)

Carte interactive. Ministère de l'Énergie et des Ressources naturelles.
https://sigeom.mines.gouv.qc.ca/signet/classes/I1108_afchCarteIntr

PATRIMOINE QUÉBEC.

Charny – Les vieilles gares du Québec.

<https://patrimoinequebec.ca>

**ANNEXE 1 : CATALOGUE DES PHOTOGRAPHIES ET PLANCHES-CONTACTS –
GEN – MTQ-154-16-0429-2022**

Date	No photo	Zone	Description	Orientation
27-06-2022	MTQ-154-16-0429-2022-001	Zone 1A	Vue d'ensemble de la portion de la zone A en cours d'excavation	Nord-est
27-06-2022	MTQ-154-16-0429-2022-002	Zone 1A	Vue d'ensemble de la portion de la zone A en cours d'excavation	Nord
27-06-2022	MTQ-154-16-0429-2022-003	Zone 1A	Vue d'ensemble du vestige 1A100	Sud-ouest
27-06-2022	MTQ-154-16-0429-2022-004	Zone 1A	Vue d'ensemble du vestige 1A100	Sud
27-06-2022	MTQ-154-16-0429-2022-005	Zone 1A	Vue d'ensemble du vestige 1A100	Est
27-06-2022	MTQ-154-16-0429-2022-006	Zone 1A	Parement est du vestige 1A100	Ouest
27-06-2022	MTQ-154-16-0429-2022-007	Zone 1A	Portion nord-est de la zone A	Nord-est
27-06-2022	MTQ-154-16-0429-2022-008	Zone 1A	Vue d'ensemble du vestige 1A500	Nord-nord-est
27-06-2022	MTQ-154-16-0429-2022-009	Zone 1A	Portion nord-est de la zone A	Ouest
27-06-2022	MTQ-154-16-0429-2022-010	Zone 1A	Vue d'ensemble du vestige 1A200	Nord-nord-est
27-06-2022	MTQ-154-16-0429-2022-011	Zone 1A	Vue d'ensemble du vestige 1A200	Nord-nord-est
27-06-2022	MTQ-154-16-0429-2022-012	Zone 1A	Vue d'ensemble du vestige 1A200	Est
27-06-2022	MTQ-154-16-0429-2022-013	Zone 1A	Vue d'ensemble du vestige 1A200	Nord-est
27-06-2022	MTQ-154-16-0429-2022-014	Zone 1A	Vue d'ensemble du vestige 1A300	Sud-sud-est
27-06-2022	MTQ-154-16-0429-2022-015	Zone 1A	Vue d'ensemble du vestige 1A300	Sud-sud-est
27-06-2022	MTQ-154-16-0429-2022-016	Zone 1A	Vue d'ensemble du vestige 1A300	Est
27-06-2022	MTQ-154-16-0429-2022-017	Zone 1A	Vue d'ensemble du vestige 1A300	Nord-est
27-06-2022	MTQ-154-16-0429-2022-018	Zone 1A	Vue générale des vestiges 1A100, 1A200 et 1A300	Nord
27-06-2022	MTQ-154-16-0429-2022-019	Zone 1A	Vue générale des vestiges 1A100, 1A200 et 1A300	Nord
27-06-2022	MTQ-154-16-0429-2022-020	Zone 1A	Vue générale des vestiges 1A100, 1A200 et 1A300 (sans échelle)	Nord
27-06-2022	MTQ-154-16-0429-2022-021	Zone 1A	Vue générale des vestiges 1A100, 1A200 et 1A300 (sans échelle)	Nord
27-06-2022	MTQ-154-16-0429-2022-022	Zone 1A	Vue générale des vestiges 1A100, 1A200 et 1A300 (sans échelle)	Sud
27-06-2022	MTQ-154-16-0429-2022-023	Zone 1A	Parement sud du vestige 1A500	Nord
27-06-2022	MTQ-154-16-0429-2022-024	Zone 1A	Parement sud du vestige 1A500	Nord
27-06-2022	MTQ-154-16-0429-2022-025	Zone 1A	Parement sud du vestige 1A500	Nord
27-06-2022	MTQ-154-16-0429-2022-026	Zone 1A	Extrémité est du vestige 1A500	Ouest
27-06-2022	MTQ-154-16-0429-2022-027	Zone 1A	Vue d'ensemble du vestige 1A500	Ouest
27-06-2022	MTQ-154-16-0429-2022-028	Zone 1A	Sommet du vestige 1A500	Est
27-06-2022	MTQ-154-16-0429-2022-029	Zone 1A	Sommet du vestige 1A500	Est
27-06-2022	MTQ-154-16-0429-2022-030	Zone 1A	Sommet du vestige 1A500	Est
27-06-2022	MTQ-154-16-0429-2022-031	Zone 1A	Vue d'ensemble du vestige 1A500	Est
27-06-2022	MTQ-154-16-0429-2022-032	Zone 1A	Trou de drainage dans le parement sud du vestige 1A500	Nord
27-06-2022	MTQ-154-16-0429-2022-033	Zone 1A	Ancrage dans le sommet du vestige 1A500	En plongée
27-06-2022	MTQ-154-16-0429-2022-034	Zone 1A	Ancrage dans le sommet du vestige 1A500	En plongée
27-06-2022	MTQ-154-16-0429-2022-035	Zone 1A	Vue d'ensemble du vestige 1A500	Nord
27-06-2022	MTQ-154-16-0429-2022-036	Zone 1A	Vue d'ensemble du vestige 1A500	Nord
27-06-2022	MTQ-154-16-0429-2022-037	Zone 1A	Roc présent sous le vestige 1A500	Nord

Date	No photo	Zone	Description	Orientation
27-06-2022	MTQ-154-16-0429-2022-038	Zone 1A	Parement sud du vestige 1A500	Nord-ouest
27-06-2022	MTQ-154-16-0429-2022-039	Zone 1A	Parement sud de la portion est du vestige 1A500	Nord
27-06-2022	MTQ-154-16-0429-2022-040	Zone 1A	Vue d'ensemble du vestige 1A400 (sans échelle)	Nord
27-06-2022	MTQ-154-16-0429-2022-041	Zone 1A	Vue d'ensemble du vestige 1A400	Nord
27-06-2022	MTQ-154-16-0429-2022-042	Zone 1A	Sommet du vestige 1A400	Nord
27-06-2022	MTQ-154-16-0429-2022-043	Zone 1A	Sommet du vestige 1A400	Ouest
27-06-2022	MTQ-154-16-0429-2022-044	Zone 1A	Vue d'ensemble du vestige 1A400	Ouest
27-06-2022	MTQ-154-16-0429-2022-045	Zone 1A	Vue d'ensemble du vestige 1A400	Ouest
27-06-2022	MTQ-154-16-0429-2022-046	Zone 1A	Vue d'ensemble du vestige 1A400	Sud
27-06-2022	MTQ-154-16-0429-2022-047	Zone 1A	Vue d'ensemble du vestige 1A400	Sud
27-06-2022	MTQ-154-16-0429-2022-048	Zone 1A	Extrémité sud du vestige 1A400	Est
27-06-2022	MTQ-154-16-0429-2022-049	Zone 1A	Extrémité sud du vestige 1A400	Nord
27-06-2022	MTQ-154-16-0429-2022-050	Zone 1A	Extrémité sud du vestige 1A400	Nord
27-06-2022	MTQ-154-16-0429-2022-051	Zone 1A	Remblai de briques présent à l'est du vestige 1A400	Nord
27-06-2022	MTQ-154-16-0429-2022-052	Zone 1A	Divers remblais récents observés au-dessus du vestige 1A400	Nord
27-06-2022	MTQ-154-16-0429-2022-053	Zone 1A	Divers remblais récents observés au-dessus du vestige 1A400	Nord
27-06-2022	MTQ-154-16-0429-2022-054	Zone 1A	Divers remblais récents observés au-dessus du vestige 1A400	Nord
27-06-2022	MTQ-154-16-0429-2022-055	Zone 1A	Divers remblais récents observés au-dessus du vestige 1A400	Nord
27-06-2022	MTQ-154-16-0429-2022-056	Zone 1A	Vue d'ensemble de la portion nord de la zone A à la fin des travaux d'excavation	Nord-est
27-06-2022	MTQ-154-16-0429-2022-057	Zone 1A	Vue d'ensemble de la portion nord de la zone A à la fin des travaux d'excavation	Sud-ouest
13-10-2022	MTQ-154-16-0429-2022-058	Zone 1A	Vue d'ensemble de la portion sud de la zone A en cours d'excavation	Nord-ouest
13-10-2022	MTQ-154-16-0429-2022-059	Zone 1A	Vue du viaduc P-13642	Nord-est
13-10-2022	MTQ-154-16-0429-2022-060	Zone 1A	Vue d'ensemble du vestige 1A1100	Nord-ouest
13-10-2022	MTQ-154-16-0429-2022-061	Zone 1A	Vue d'ensemble du vestige 1A1100	Ouest
13-10-2022	MTQ-154-16-0429-2022-062	Zone 1A	Vue d'ensemble du vestige 1A1100	Ouest
13-10-2022	MTQ-154-16-0429-2022-063	Zone 1A	Vue d'ensemble du vestige 1A1100	Sud-sud-est
13-10-2022	MTQ-154-16-0429-2022-064	Zone 1A	Vue d'ensemble du vestige 1A1100	Sud-sud-est
13-10-2022	MTQ-154-16-0429-2022-065	Zone 1A	Vue d'ensemble du vestige 1A1100	Sud-sud-est
13-10-2022	MTQ-154-16-0429-2022-066	Zone 1A	Séquence des sols observée sous le vestige 1A1100	Nord-est
13-10-2022	MTQ-154-16-0429-2022-067	Zone 1A	Séquence des sols observée sous le vestige 1A1100	Nord-nord-ouest
13-10-2022	MTQ-154-16-0429-2022-068	Zone 1A	Vue d'ensemble de la portion sud de la zone A en cours d'excavation	Sud-sud-ouest
13-10-2022	MTQ-154-16-0429-2022-069	Zone 1A	Vue d'ensemble de la portion sud de la zone A en cours d'excavation	Sud-sud-ouest
13-10-2022	MTQ-154-16-0429-2022-070	Zone 1A	Vue d'ensemble de la portion sud de la zone A en cours d'excavation	Sud-ouest
13-10-2022	MTQ-154-16-0429-2022-071	Zone 1A	Séquence des sols observée sous le vestige 1A1100	Nord-est
13-10-2022	MTQ-154-16-0429-2022-072	Zone 1A	Vue d'ensemble de la portion sud de la zone A en cours d'excavation	Ouest
13-10-2022	MTQ-154-16-0429-2022-073	Zone 1A	Vue d'ensemble de la portion sud de la zone A en cours d'excavation	Sud-ouest
13-10-2022	MTQ-154-16-0429-2022-074	Zone 1A	Vue d'ensemble de la portion sud de la zone A en cours d'excavation	Sud-ouest

Date	No photo	Zone	Description	Orientation
13-10-2022	MTQ-154-16-0429-2022-075	Zone 1A	Vue d'ensemble de la portion sud de la zone A en cours d'excavation	Sud-ouest
13-10-2022	MTQ-154-16-0429-2022-076	Zone 1A	Vue d'ensemble de la portion sud de la zone A en cours d'excavation	Sud
13-04-2023	MTQ-154-16-0429-2022-077	Zone 1A	Vue d'ensemble de la portion sud de la zone A	Ouest
13-04-2023	MTQ-154-16-0429-2022-078	Zone 1A	Vue d'un des piliers du viaduc P-13642	Nord-ouest
13-04-2023	MTQ-154-16-0429-2022-079	Zone 1A	Séquence des sols observée près de l'un des piliers du viaduc P-13642	Nord
13-04-2023	MTQ-154-16-0429-2022-080	Zone 1C	Vue d'ensemble du vestige 1C200	Ouest
13-04-2023	MTQ-154-16-0429-2022-081	Zone 1C	Vue d'ensemble du vestige 1C200	Nord-nord-ouest
13-04-2023	MTQ-154-16-0429-2022-082	Zone 1A	Vue d'ensemble du vestige 1A700	Ouest
13-04-2023	MTQ-154-16-0429-2022-083	Zone 1A	Vue d'ensemble du vestige 1A700	Ouest
14-04-2023	MTQ-154-16-0429-2022-084	Zone 1A	Vue d'ensemble des vestiges 1A600 et 1A700	Sud
14-04-2023	MTQ-154-16-0429-2022-085	Zone 1A	Vue d'ensemble des vestiges 1A600 et 1A700	Sud
14-04-2023	MTQ-154-16-0429-2022-086	Zone 1A	Vue d'ensemble des vestiges 1A600 et 1A700	Ouest
14-04-2023	MTQ-154-16-0429-2022-087	Zone 1A	Vue d'ensemble des vestiges 1A600 et 1A700	Nord-nord-est
14-04-2023	MTQ-154-16-0429-2022-088	Zone 1A	Vue d'ensemble des vestiges 1A600, 1A700 et 1A800	Nord-nord-est
14-04-2023	MTQ-154-16-0429-2022-089	Zone 1A	Vue d'ensemble des vestiges 1A600, 1A700 et 1A800	Nord-nord-est
14-04-2023	MTQ-154-16-0429-2022-090	Zone 1A	Vue d'ensemble des vestiges 1A600, 1A700 et 1A800	Nord
14-04-2023	MTQ-154-16-0429-2022-091	Zone 1A	Vue d'ensemble des vestiges 1A600, 1A700 et 1A800	Nord
14-04-2023	MTQ-154-16-0429-2022-092	Zone 1A	Vue d'ensemble des vestiges 1A800, 1A900 et 1A1000	Nord
14-04-2023	MTQ-154-16-0429-2022-093	Zone 1A	Vue d'ensemble des vestiges 1A800, 1A900 et 1A1000	Est
14-04-2023	MTQ-154-16-0429-2022-094	Zone 1A	Vue d'ensemble des vestiges 1A800, 1A900 et 1A1000	Est
14-04-2023	MTQ-154-16-0429-2022-095	Zone 1A	Vue d'ensemble des vestiges 1A600 et 1A700	Sud
14-04-2023	MTQ-154-16-0429-2022-096	Zone 1A	Vue générale du vestige 1A600	Sud-est
14-04-2023	MTQ-154-16-0429-2022-097	Zone 1A	Vue générale du vestige 1A600	Sud-est
14-04-2023	MTQ-154-16-0429-2022-098	Zone 1A	Vue générale du vestige 1A600	Sud
14-04-2023	MTQ-154-16-0429-2022-099	Zone 1A	Vue générale du vestige 1A600	Est
14-04-2023	MTQ-154-16-0429-2022-100	Zone 1A	Vue générale du vestige 1A600	Sud-est
14-04-2023	MTQ-154-16-0429-2022-101	Zone 1A	Branche nord du vestige 1A600	Est
14-04-2023	MTQ-154-16-0429-2022-102	Zone 1A	Ressaut observé sur la branche nord du vestige 1A600	Nord
14-04-2023	MTQ-154-16-0429-2022-103	Zone 1A	Cavité pour drainage observée sur le sommet de la branche nord du vestige 1A600	Nord-est
14-04-2023	MTQ-154-16-0429-2022-104	Zone 1A	Cavité pour drainage observée sur le sommet de la branche nord du vestige 1A600	Est
14-04-2023	MTQ-154-16-0429-2022-105	Zone 1A	Cavité pour drainage observée sur le sommet de la branche nord du vestige 1A600	Nord
14-04-2023	MTQ-154-16-0429-2022-106	Zone 1A	Cavité pour drainage observée sur le sommet de la branche nord du vestige 1A600	Nord-nord-est
14-04-2023	MTQ-154-16-0429-2022-107	Zone 1A	Ressaut observé sur la branche nord du vestige 1A600	Nord
14-04-2023	MTQ-154-16-0429-2022-108	Zone 1A	Ancrage observé sur le sommet de la branche nord du vestige 1A600	Est
14-04-2023	MTQ-154-16-0429-2022-109	Zone 1A	Ancrage observé sur le sommet de la branche nord du vestige 1A600	Sud-est
14-04-2023	MTQ-154-16-0429-2022-110	Zone 1A	Ressaut observé sur la branche nord du vestige 1A600	Nord-est
14-04-2023	MTQ-154-16-0429-2022-111	Zone 1A	Cavité pour drainage observée sur le sommet de la branche nord du vestige 1A600	Sud-est

Date	No photo	Zone	Description	Orientation
14-04-2023	MTQ-154-16-0429-2022-112	Zone 1A	Cavité pour drainage observée sur le sommet de la branche nord du vestige 1A600	Nord-est
14-04-2023	MTQ-154-16-0429-2022-113	Zone 1A	Cavité pour drainage observée sur le sommet de la branche nord du vestige 1A600	Nord-nord-est
14-04-2023	MTQ-154-16-0429-2022-114	Zone 1A	Ancrage observé sur le sommet de la branche nord du vestige 1A600	Nord-est
14-04-2023	MTQ-154-16-0429-2022-115	Zone 1A	Ancrage observé sur le sommet de la branche nord du vestige 1A600	Sud-est
14-04-2023	MTQ-154-16-0429-2022-116	Zone 1A	Tuyau de drainage en grès identifié dans la branche sud du vestige 1A600	Est
14-04-2023	MTQ-154-16-0429-2022-117	Zone 1A	Tuyau de drainage en grès identifié dans la branche sud du vestige 1A600	Est
14-04-2023	MTQ-154-16-0429-2022-118	Zone 1A	Tuyau de drainage en grès identifié dans la branche sud du vestige 1A600	Est
14-04-2023	MTQ-154-16-0429-2022-119	Zone 1A	Ressaut observé sur la branche nord du vestige 1A600	Nord-est
14-04-2023	MTQ-154-16-0429-2022-120	Zone 1A	Tuyau de drainage en grès identifié dans la branche sud du vestige 1A600	Sud-est
14-04-2023	MTQ-154-16-0429-2022-121	Zone 1A	Cavité pour drainage observée sur le sommet de la branche nord du vestige 1A600	Ouest
14-04-2023	MTQ-154-16-0429-2022-122	Zone 1A	Cavité pour drainage observée sur le sommet de la branche nord du vestige 1A600	Ouest
14-04-2023	MTQ-154-16-0429-2022-123	Zone 1A	Cavité pour drainage observée sur le sommet de la branche nord du vestige 1A600	Ouest
14-04-2023	MTQ-154-16-0429-2022-124	Zone 1A	Cavité pour drainage observée sur le sommet de la branche nord du vestige 1A600	Nord-est
14-04-2023	MTQ-154-16-0429-2022-125	Zone 1A	Sommet de la branche nord du vestige 1A600	Sud-est
14-04-2023	MTQ-154-16-0429-2022-126	Zone 1A	Sommet de la branche nord du vestige 1A600	Sud-est
14-04-2023	MTQ-154-16-0429-2022-127	Zone 1A	Sommet de la branche nord du vestige 1A600	Nord-ouest
14-04-2023	MTQ-154-16-0429-2022-128	Zone 1A	Sommet de la branche nord du vestige 1A600	Nord-ouest
14-04-2023	MTQ-154-16-0429-2022-129	Zone 1A	Sommet de la branche nord du vestige 1A600	Nord-ouest
14-04-2023	MTQ-154-16-0429-2022-130	Zone 1A	Parement intérieur de la branche nord du vestige 1A600	Sud-sud-ouest
14-04-2023	MTQ-154-16-0429-2022-131	Zone 1A	Parement extérieur de la branche nord du vestige 1A600	Nord-nord-est
14-04-2023	MTQ-154-16-0429-2022-132	Zone 1A	Parement extérieur de la branche nord du vestige 1A600	Nord-nord-est
14-04-2023	MTQ-154-16-0429-2022-133	Zone 1A	Parement extérieur du vestige 1A800	Nord
14-04-2023	MTQ-154-16-0429-2022-134	Zone 1A	Parement extérieur du vestige 1A800	Nord
14-04-2023	MTQ-154-16-0429-2022-135	Zone 1A	Vue d'ensemble des vestiges 1A700 et 1A800	Nord-ouest
14-04-2023	MTQ-154-16-0429-2022-136	Zone 1A	Vue d'ensemble des vestiges 1A700 et 1A800	Nord-ouest
14-04-2023	MTQ-154-16-0429-2022-137	Zone 1A	Vue d'ensemble des vestiges 1A600, 1A700 et 1A800	Nord-nord-ouest
14-04-2023	MTQ-154-16-0429-2022-138	Zone 1A	Vue d'ensemble des vestiges 1A700 et 1A800	Nord-ouest
14-04-2023	MTQ-154-16-0429-2022-139	Zone 1A	Sommet du vestige 1A800	Nord-ouest
14-04-2023	MTQ-154-16-0429-2022-140	Zone 1A	Sommet du vestige 1A800	Nord-ouest
14-04-2023	MTQ-154-16-0429-2022-141	Zone 1A	Vue d'ensemble du vestige 1A800	Nord-ouest
14-04-2023	MTQ-154-16-0429-2022-142	Zone 1A	Vue d'ensemble des vestiges 1A700 et 1A800	Nord
14-04-2023	MTQ-154-16-0429-2022-143	Zone 1A	Sommet du vestige 1A700	Sud
14-04-2023	MTQ-154-16-0429-2022-144	Zone 1A	Sommet du vestige 1A700	Sud
14-04-2023	MTQ-154-16-0429-2022-145	Zone 1A	Vue d'ensemble du vestige 1A700	Ouest
14-04-2023	MTQ-154-16-0429-2022-146	Zone 1A	Vue d'ensemble du vestige 1A700	Ouest
14-04-2023	MTQ-154-16-0429-2022-147	Zone 1A	Vue d'ensemble des vestiges 1A600 et 1A700	Nord-nord-est
14-04-2023	MTQ-154-16-0429-2022-148	Zone 1A	Vue d'ensemble des vestiges 1A600 et 1A700	Nord-nord-est

Date	No photo	Zone	Description	Orientation
14-04-2023	MTQ-154-16-0429-2022-149	Zone 1A	Vue d'ensemble de la portion sud de la zone A en cours d'excavation	Nord-est
14-04-2023	MTQ-154-16-0429-2022-150	Zone 1A	Vue d'ensemble de la portion sud de la zone A en cours d'excavation	Nord
14-04-2023	MTQ-154-16-0429-2022-151	Zone 1A	Vue d'ensemble du vestige 1A700	Nord-ouest
14-04-2023	MTQ-154-16-0429-2022-152	Zone 1A	Vue d'ensemble du vestige 1A700	Sud-sud-ouest
14-04-2023	MTQ-154-16-0429-2022-153	Zone 1A	Vue d'ensemble du vestige 1A800	Sud-est
14-04-2023	MTQ-154-16-0429-2022-154	Zone 1A	Vue d'ensemble du vestige 1A800	Sud-est
14-04-2023	MTQ-154-16-0429-2022-155	Zone 1A	Vue d'ensemble des vestiges 1A900 et 1A1000	Sud-est
14-04-2023	MTQ-154-16-0429-2022-156	Zone 1A	Vue d'ensemble des vestiges 1A900 et 1A1000	Sud-est
14-04-2023	MTQ-154-16-0429-2022-157	Zone 1A	Vue d'ensemble des vestiges 1A900 et 1A1000	Sud-est
14-04-2023	MTQ-154-16-0429-2022-158	Zone 1A	Vue d'ensemble des vestiges 1A900 et 1A1000	Sud-est
14-04-2023	MTQ-154-16-0429-2022-159	Zone 1A	Vue d'ensemble des vestiges 1A700, 1A800, 1A900 et 1A1000	Sud-est
14-04-2023	MTQ-154-16-0429-2022-160	Zone 1A	Vue d'ensemble des vestiges 1A700, 1A800, 1A900 et 1A1000	Sud-est
14-04-2023	MTQ-154-16-0429-2022-161	Zone 1A	Vue d'ensemble des vestiges 1A700, 1A800, 1A900 et 1A1000 (sans échelle)	Sud-est
14-04-2023	MTQ-154-16-0429-2022-162	Zone 1A	Vue d'ensemble des vestiges 1A700, 1A800, 1A900 et 1A1000 (sans échelle)	Sud-est
14-04-2023	MTQ-154-16-0429-2022-163	Zone 1A	Vue d'ensemble du vestige 1A1000	Sud
14-04-2023	MTQ-154-16-0429-2022-164	Zone 1A	Parement nord du vestige 1A900	Sud
14-04-2023	MTQ-154-16-0429-2022-165	Zone 1A	Parement nord du vestige 1A900	Sud
14-04-2023	MTQ-154-16-0429-2022-166	Zone 1A	Ancrage observé sur le sommet du vestige 1A900	Sud-est
14-04-2023	MTQ-154-16-0429-2022-167	Zone 1A	Ancrage observé sur le sommet du vestige 1A900	Sud-est
14-04-2023	MTQ-154-16-0429-2022-168	Zone 1A	Parement nord du vestige 1A900	Sud
14-04-2023	MTQ-154-16-0429-2022-169	Zone 1A	Vue d'ensemble du vestige 1A900	Sud-est
14-04-2023	MTQ-154-16-0429-2022-170	Zone 1A	Vue d'ensemble des vestiges 1A700, 1A800, 1A900 et 1A1000	Sud-est
14-04-2023	MTQ-154-16-0429-2022-171	Zone 1A	Vue d'ensemble des vestiges 1A900 et 1A1000	Sud-est
14-04-2023	MTQ-154-16-0429-2022-172	Zone 1A	Vue d'ensemble des vestiges 1A900 et 1A1000	Sud-est
14-04-2023	MTQ-154-16-0429-2022-173	Zone 1A	Vue d'ensemble du vestige 1A1000	Sud
14-04-2023	MTQ-154-16-0429-2022-174	Zone 1A	Vue d'ensemble du vestige 1A1000	Sud
14-04-2023	MTQ-154-16-0429-2022-175	Zone 1A	Vue d'ensemble du vestige 1A1000	Sud
14-04-2023	MTQ-154-16-0429-2022-176	Zone 1A	Vue d'ensemble du vestige 1A1000	Sud-ouest
14-04-2023	MTQ-154-16-0429-2022-177	Zone 1A	Vue d'ensemble du vestige 1A1000	Sud-ouest
14-04-2023	MTQ-154-16-0429-2022-178	Zone 1A	Parement nord du vestige 1A900	Sud
14-04-2023	MTQ-154-16-0429-2022-179	Zone 1A	Vue d'ensemble de la portion sud de la zone A à la fin des travaux d'excavation	Nord-nord-est
14-04-2023	MTQ-154-16-0429-2022-180	Zone 1A	Vue d'ensemble de la portion sud de la zone A en cours de remblaiement	Ouest
14-04-2023	MTQ-154-16-0429-2022-181	Zone 1A	Vue d'ensemble des vestiges 1A600 à 1A1000	Nord-nord-est
14-04-2023	MTQ-154-16-0429-2022-182	Zone 1A	Vue d'ensemble des vestiges 1A600 à 1A1000	Nord-nord-est
14-04-2023	MTQ-154-16-0429-2022-183	Zone 1A	Vue d'ensemble des vestiges 1A600 à 1A1000	Nord-nord-est
14-04-2023	MTQ-154-16-0429-2022-184	Zone 1A	Vue d'ensemble des vestiges 1A600 à 1A1000	Nord
14-04-2023	MTQ-154-16-0429-2022-185	Zone 1A	Vue d'ensemble des vestiges 1A600 à 1A1000	Nord

Date	No photo	Zone	Description	Orientation
14-04-2023	MTQ-154-16-0429-2022-186	Zone 1A	Vue d'ensemble des vestiges 1A600 à 1A1000	Nord-nord-est
14-04-2023	MTQ-154-16-0429-2022-187	Zone 1A	Vue d'ensemble des vestiges 1A600 à 1A1000	Nord-nord-est
14-04-2023	MTQ-154-16-0429-2022-188	Zone 1A	Vue d'ensemble des vestiges 1A600 à 1A1000	Nord-nord-est
14-04-2023	MTQ-154-16-0429-2022-189	Zone 1A	Vue d'ensemble des vestiges 1A600 à 1A1000	Sud-sud-ouest
14-04-2023	MTQ-154-16-0429-2022-190	Zone 1A	Vue d'ensemble des vestiges 1A600 et 1A700	Sud-sud-ouest
14-04-2023	MTQ-154-16-0429-2022-191	Zone 1A	Vue d'ensemble de la portion sud de la zone A en cours de remblaiement	Sud-sud-ouest
14-04-2023	MTQ-154-16-0429-2022-192	Zone 1A	Vue d'ensemble des vestiges 1A600 et 1A700	Sud-sud-ouest
14-04-2023	MTQ-154-16-0429-2022-193	Zone 1A	Vue de la conduite en acier présente dans le vestige 1A700 après son retrait	NA
14-04-2023	MTQ-154-16-0429-2022-194	Zone 1A	Vue de la conduite en acier présente dans le vestige 1A700 après son retrait	NA
18-04-2023	MTQ-154-16-0429-2022-195	Zone 1B	Vue d'ensemble du vestige 1B100	Nord-est
18-04-2023	MTQ-154-16-0429-2022-196	Zone 1B	Vue d'ensemble du vestige 1B100	Nord-est
18-04-2023	MTQ-154-16-0429-2022-197	Zone 1B	Vue d'ensemble du vestige 1B100	Nord-est
18-04-2023	MTQ-154-16-0429-2022-198	Zone 1B	Cavité pour drainage observée dans la branche ouest du vestige 1B100	Nord-ouest
18-04-2023	MTQ-154-16-0429-2022-199	Zone 1B	Sommet de la branche ouest du vestige 1B100	Nord-est
18-04-2023	MTQ-154-16-0429-2022-200	Zone 1B	Sommet de la branche ouest du vestige 1B100	Est
18-04-2023	MTQ-154-16-0429-2022-201	Zone 1B	Sommet de la branche est du vestige 1B100	Nord
18-04-2023	MTQ-154-16-0429-2022-202	Zone 1B	Parement intérieur de la branche est du vestige 1B100	Est
18-04-2023	MTQ-154-16-0429-2022-203	Zone 1B	Parement intérieur de la branche est du vestige 1B100	Est
18-04-2023	MTQ-154-16-0429-2022-204	Zone 1B	Séquence des sols observée au-dessus de la branche est du vestige 1B100	Est
18-04-2023	MTQ-154-16-0429-2022-205	Zone 1B	Séquence des sols observée au-dessus de la branche est du vestige 1B100	Est
18-04-2023	MTQ-154-16-0429-2022-206	Zone 1B	Séquence des sols observée au sud-est de la branche est du vestige 1B100	Nord-est
18-04-2023	MTQ-154-16-0429-2022-207	Zone 1B	Séquence des sols observée au sud-est de la branche est du vestige 1B100	Nord-est
18-04-2023	MTQ-154-16-0429-2022-208	Zone 1B	Séquence des sols observée au sud-est de la branche est du vestige 1B100	Nord-est
18-04-2023	MTQ-154-16-0429-2022-209	Zone 1B	Séquence des sols observée au sud-est de la branche est du vestige 1B100	Nord
18-04-2023	MTQ-154-16-0429-2022-210	Zone 1B	Séquence des sols observée au sud-est de la branche est du vestige 1B100	Nord
18-04-2023	MTQ-154-16-0429-2022-211	Zone 1B	Séquence des sols observée au sud-est de la branche est du vestige 1B100	Nord
18-04-2023	MTQ-154-16-0429-2022-212	Zone 1B	Parement extérieur de la branche ouest du vestige 1B100	Est
18-04-2023	MTQ-154-16-0429-2022-213	Zone 1B	Parement extérieur de la branche ouest du vestige 1B100	Est
18-04-2023	MTQ-154-16-0429-2022-214	Zone 1B	Vue d'ensemble de la zone 1B en cours de remblaiement	Sud-est
18-04-2023	MTQ-154-16-0429-2022-215	Zone 1B	Vue d'ensemble de la zone 1B à la fin des travaux d'excavation	Nord
18-04-2023	MTQ-154-16-0429-2022-216	Zone 1B	Vue d'ensemble de la zone 1B à la fin des travaux d'excavation	Sud
18-04-2023	MTQ-154-16-0429-2022-217	Zone 1B	Vue d'ensemble de la zone 1B en cours de remblaiement	Sud
18-04-2023	MTQ-154-16-0429-2022-218	Zone 1B	Séquence des sols observée au-dessus de la branche ouest du vestige 1B100	Nord-est
18-04-2023	MTQ-154-16-0429-2022-219	Zone 1B	Séquence des sols observée au-dessus de la branche ouest du vestige 1B100	Nord-est
18-04-2023	MTQ-154-16-0429-2022-220	Zone 1B	Séquence des sols observée au-dessus de la branche ouest du vestige 1B100	Nord-est
16-06-2023	MTQ-154-16-0429-2022-221	Zone 1C	Vue générale du fossé délimitant à l'ouest le secteur d'intervention	Sud
16-06-2023	MTQ-154-16-0429-2022-222	Zone 1C	Vue générale du fossé délimitant à l'ouest le secteur d'intervention	Sud

Date	No photo	Zone	Description	Orientation
16-06-2023	MTQ-154-16-0429-2022-223	Zone 1C	Vue d'ensemble du vestige 1C100	Sud-est
16-06-2023	MTQ-154-16-0429-2022-224	Zone 1C	Vue d'ensemble du vestige 1C200	Ouest
16-06-2023	MTQ-154-16-0429-2022-225	Zone 1C	Vue d'ensemble du vestige 1C200	Ouest
16-06-2023	MTQ-154-16-0429-2022-226	Zone 1C	Vue d'ensemble du vestige 1C200	Ouest
16-06-2023	MTQ-154-16-0429-2022-227	Zone 1C	Sommet résiduel du vestige 1C100	En plongée
16-06-2023	MTQ-154-16-0429-2022-228	Zone 1C	Vue d'ensemble du vestige 1C200	Ouest
16-06-2023	MTQ-154-16-0429-2022-229	Zone 1C	Vue d'ensemble du vestige 1C200	Ouest
16-06-2023	MTQ-154-16-0429-2022-230	Zone 1C	Vue d'ensemble du vestige 1C200	Ouest
16-06-2023	MTQ-154-16-0429-2022-231	Zone 1C	Vue d'ensemble du vestige 1C200	Sud-ouest
16-06-2023	MTQ-154-16-0429-2022-232	Zone 1C	Vue d'ensemble du vestige 1C200	Ouest
16-06-2023	MTQ-154-16-0429-2022-233	Zone 1C	Vue d'ensemble du vestige 1C200	Ouest
16-06-2023	MTQ-154-16-0429-2022-234	Zone 1C	Vue d'ensemble du vestige 1C200	Sud-ouest
16-06-2023	MTQ-154-16-0429-2022-235	Zone 1C	Vue d'ensemble du vestige 1C200	Sud-ouest
16-06-2023	MTQ-154-16-0429-2022-236	Zone 1C	Vue d'ensemble du vestige 1C200	Sud-ouest
16-06-2023	MTQ-154-16-0429-2022-237	Zone 1C	Vue d'ensemble du vestige 1C200	Sud-ouest
16-06-2023	MTQ-154-16-0429-2022-238	Zone 1C	Vue d'ensemble du vestige 1C100	Est
16-06-2023	MTQ-154-16-0429-2022-239	Zone 1C	Vue d'ensemble du vestige 1C100	Est
16-06-2023	MTQ-154-16-0429-2022-240	Zone 1C	Vue d'ensemble du vestige 1C100	Est
16-06-2023	MTQ-154-16-0429-2022-241	Zone 1C	Vue d'ensemble du vestige 1C100	Est
16-06-2023	MTQ-154-16-0429-2022-242	Zone 1D	Vue d'ensemble du vestige 1D100	Sud-est
16-06-2023	MTQ-154-16-0429-2022-243	Zone 1D	Vue d'ensemble du vestige 1D100	Sud-est
16-06-2023	MTQ-154-16-0429-2022-244	Zone 1D	Vue d'ensemble du vestige 1D100	Sud-est
16-06-2023	MTQ-154-16-0429-2022-245	Zone 1D	Vue d'ensemble du vestige 1D100	Sud-est
16-06-2023	MTQ-154-16-0429-2022-246	Zone 1D	Vue d'ensemble du vestige 1D100	Sud-est
16-06-2023	MTQ-154-16-0429-2022-247	Zone 1D	Vue d'ensemble du vestige 1D100	Sud-est
16-06-2023	MTQ-154-16-0429-2022-248	Zone 1D	Vue d'ensemble du vestige 1D100	Sud-est
16-06-2023	MTQ-154-16-0429-2022-249	Zone 1D	Vue d'ensemble du vestige 1D100	Sud-est
16-06-2023	MTQ-154-16-0429-2022-250	Zone 1D	Vue d'ensemble du vestige 1D100	Sud-est
16-06-2023	MTQ-154-16-0429-2022-251	Zone 1D	Vue d'ensemble du vestige 1D200	Sud-ouest
16-06-2023	MTQ-154-16-0429-2022-252	Zone 1D	Vue d'ensemble du vestige 1D200	Sud-ouest
16-06-2023	MTQ-154-16-0429-2022-253	Zone 1D	Vue d'ensemble du vestige 1D100	Sud-est
16-06-2023	MTQ-154-16-0429-2022-254	Zone 1D	Vue d'ensemble du vestige 1D100	Sud-est
16-06-2023	MTQ-154-16-0429-2022-255	Zone 1D	Vue d'ensemble du vestige 1D100	Sud-est
16-06-2023	MTQ-154-16-0429-2022-256	Zone 1D	Vue d'ensemble du vestige 1D100	Sud-est
16-06-2023	MTQ-154-16-0429-2022-257	Zone 1D	Vue d'ensemble du vestige 1D100	Sud-est
16-06-2023	MTQ-154-16-0429-2022-258	Zone 1D	Parement sud du vestige 1D200	Nord
16-06-2023	MTQ-154-16-0429-2022-259	Zone 1D	Parement sud du vestige 1D200	Nord

Date	No photo	Zone	Description	Orientation
16-06-2023	MTQ-154-16-0429-2022-260	Zone 1D	Vue d'ensemble du vestige 1D200	Nord-est
16-06-2023	MTQ-154-16-0429-2022-261	Zone 1D	Vue d'ensemble du vestige 1D200	Nord-est
16-06-2023	MTQ-154-16-0429-2022-262	Zone 1D	Vue générale du fossé délimitant au sud-ouest le secteur d'intervention	Est
16-06-2023	MTQ-154-16-0429-2022-263	Zone 1D	Vue générale du fossé délimitant au sud-ouest le secteur d'intervention	Est
16-06-2023	MTQ-154-16-0429-2022-264	Zone 1D	Vue d'ensemble du vestige 1D200	Est
16-06-2023	MTQ-154-16-0429-2022-265	Zone 1D	Vue d'ensemble du vestige 1D200	Est
16-06-2023	MTQ-154-16-0429-2022-266	Zone 1D	Vue d'ensemble du vestige 1D100	Sud-est
16-06-2023	MTQ-154-16-0429-2022-267	Zone 1D	Vue d'ensemble du vestige 1D100	Sud-est
16-06-2023	MTQ-154-16-0429-2022-268	Zone 1D	Vue générale du fossé délimitant au sud-ouest le secteur d'intervention	Nord-ouest
16-06-2023	MTQ-154-16-0429-2022-269	Zone 1D	Vue générale du fossé délimitant au sud-ouest le secteur d'intervention	Nord-ouest
16-06-2023	MTQ-154-16-0429-2022-270	Zone 1D	Vue générale du fossé délimitant au sud-ouest le secteur d'intervention	Nord-ouest
16-06-2023	MTQ-154-16-0429-2022-271	Zone 1D	Vue générale du fossé délimitant au sud-ouest le secteur d'intervention	Nord-ouest
16-06-2023	MTQ-154-16-0429-2022-272	Zone 1D	Vue générale du fossé délimitant au sud-ouest le secteur d'intervention	Nord-ouest
16-06-2023	MTQ-154-16-0429-2022-273	Zone 1D	Vue générale du fossé délimitant au sud-ouest le secteur d'intervention	Sud-ouest
16-06-2023	MTQ-154-16-0429-2022-274	Zone 1D	Vue générale du fossé délimitant au sud-ouest le secteur d'intervention	Sud-ouest
16-06-2023	MTQ-154-16-0429-2022-275	Zone 1D	Vue générale du fossé délimitant au sud-ouest le secteur d'intervention	Sud-ouest
16-06-2023	MTQ-154-16-0429-2022-276	Zone 1C	Vue d'ensemble du vestige 1C200	Nord-ouest
16-06-2023	MTQ-154-16-0429-2022-277	Zone 1C	Vue d'ensemble du vestige 1C200	Nord-ouest
16-06-2023	MTQ-154-16-0429-2022-278	Zone 1C	Vue d'ensemble du vestige 1C200	Ouest
16-06-2023	MTQ-154-16-0429-2022-279	Zone 1C	Vue d'ensemble du vestige 1C200	Ouest
16-06-2023	MTQ-154-16-0429-2022-280	Zone 1C	Vue générale du fossé délimitant à l'ouest le secteur d'intervention	Sud-sud-ouest
16-06-2023	MTQ-154-16-0429-2022-281	Zone 1C	Vue d'ensemble du vestige 1C200	Sud-sud-ouest
16-06-2023	MTQ-154-16-0429-2022-282	Zone 1C	Vue générale du fossé délimitant à l'ouest le secteur d'intervention	Sud
16-06-2023	MTQ-154-16-0429-2022-283	Zone 1C	Vue générale du fossé délimitant à l'ouest le secteur d'intervention	Sud



MTQ-154-16-0429-2022-001



MTQ-154-16-0429-2022-002



MTQ-154-16-0429-2022-003



MTQ-154-16-0429-2022-004



MTQ-154-16-0429-2022-005



MTQ-154-16-0429-2022-006



MTQ-154-16-0429-2022-007



MTQ-154-16-0429-2022-008



MTQ-154-16-0429-2022-009



MTQ-154-16-0429-2022-010



MTQ-154-16-0429-2022-011



MTQ-154-16-0429-2022-012



MTQ-154-16-0429-2022-013



MTQ-154-16-0429-2022-014



MTQ-154-16-0429-2022-015



MTQ-154-16-0429-2022-016



MTQ-154-16-0429-2022-017



MTQ-154-16-0429-2022-018



MTQ-154-16-0429-2022-019



MTQ-154-16-0429-2022-020



MTQ-154-16-0429-2022-021



MTQ-154-16-0429-2022-022



MTQ-154-16-0429-2022-023



MTQ-154-16-0429-2022-024



MTQ-154-16-0429-2022-025



MTQ-154-16-0429-2022-026



MTQ-154-16-0429-2022-027



MTQ-154-16-0429-2022-028



MTQ-154-16-0429-2022-029



MTQ-154-16-0429-2022-030



MTQ-154-16-0429-2022-031



MTQ-154-16-0429-2022-032



MTQ-154-16-0429-2022-033



MTQ-154-16-0429-2022-034



MTQ-154-16-0429-2022-035



MTQ-154-16-0429-2022-036



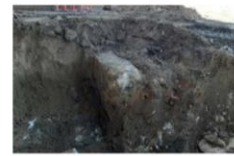
MTQ-154-16-0429-2022-037



MTQ-154-16-0429-2022-038



MTQ-154-16-0429-2022-039



MTQ-154-16-0429-2022-040



MTQ-154-16-0429-2022-041



MTQ-154-16-0429-2022-042



MTQ-154-16-0429-2022-043



MTQ-154-16-0429-2022-044



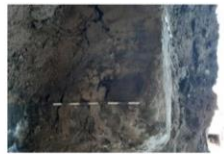
MTQ-154-16-0429-2022-045



MTQ-154-16-0429-2022-046



MTQ-154-16-0429-2022-047



MTQ-154-16-0429-2022-048



MTQ-154-16-0429-2022-049



MTQ-154-16-0429-2022-050



MTQ-154-16-0429-2022-051



MTQ-154-16-0429-2022-052



MTQ-154-16-0429-2022-053



MTQ-154-16-0429-2022-054



MTQ-154-16-0429-2022-055



MTQ-154-16-0429-2022-056



MTQ-154-16-0429-2022-057



MTQ-154-16-0429-2022-058



MTQ-154-16-0429-2022-059



MTQ-154-16-0429-2022-060



MTQ-154-16-0429-2022-061



MTQ-154-16-0429-2022-062



MTQ-154-16-0429-2022-063



MTQ-154-16-0429-2022-064



MTQ-154-16-0429-2022-065



MTQ-154-16-0429-2022-066



MTQ-154-16-0429-2022-067



MTQ-154-16-0429-2022-068



MTQ-154-16-0429-2022-069



MTQ-154-16-0429-2022-070



MTQ-154-16-0429-2022-071



MTQ-154-16-0429-2022-072



MTQ-154-16-0429-2022-073



MTQ-154-16-0429-2022-074



MTQ-154-16-0429-2022-075



MTQ-154-16-0429-2022-076



MTQ-154-16-0429-2022-077



MTQ-154-16-0429-2022-078



MTQ-154-16-0429-2022-079



MTQ-154-16-0429-2022-080



MTQ-154-16-0429-2022-081



MTQ-154-16-0429-2022-082



MTQ-154-16-0429-2022-083



MTQ-154-16-0429-2022-084



MTQ-154-16-0429-2022-085



MTQ-154-16-0429-2022-086



MTQ-154-16-0429-2022-087



MTQ-154-16-0429-2022-088



MTQ-154-16-0429-2022-089



MTQ-154-16-0429-2022-090



MTQ-154-16-0429-2022-091



MTQ-154-16-0429-2022-092



MTQ-154-16-0429-2022-093



MTQ-154-16-0429-2022-094



MTQ-154-16-0429-2022-095



MTQ-154-16-0429-2022-096



MTQ-154-16-0429-2022-097



MTQ-154-16-0429-2022-098



MTQ-154-16-0429-2022-099



MTQ-154-16-0429-2022-100



MTQ-154-16-0429-2022-101



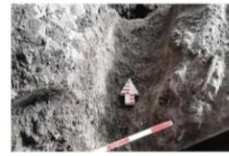
MTQ-154-16-0429-2022-102



MTQ-154-16-0429-2022-103



MTQ-154-16-0429-2022-104



MTQ-154-16-0429-2022-105



MTQ-154-16-0429-2022-106



MTQ-154-16-0429-2022-107



MTQ-154-16-0429-2022-108



MTQ-154-16-0429-2022-109



MTQ-154-16-0429-2022-110



MTQ-154-16-0429-2022-111



MTQ-154-16-0429-2022-112



MTQ-154-16-0429-2022-113



MTQ-154-16-0429-2022-114



MTQ-154-16-0429-2022-115



MTQ-154-16-0429-2022-116



MTQ-154-16-0429-2022-117



MTQ-154-16-0429-2022-118



MTQ-154-16-0429-2022-119



MTQ-154-16-0429-2022-120



MTQ-154-16-0429-2022-121



MTQ-154-16-0429-2022-122



MTQ-154-16-0429-2022-123



MTQ-154-16-0429-2022-124



MTQ-154-16-0429-2022-125



MTQ-154-16-0429-2022-126



MTQ-154-16-0429-2022-127



MTQ-154-16-0429-2022-128



MTQ-154-16-0429-2022-129



MTQ-154-16-0429-2022-130



MTQ-154-16-0429-2022-131



MTQ-154-16-0429-2022-132



MTQ-154-16-0429-2022-133



MTQ-154-16-0429-2022-134



MTQ-154-16-0429-2022-135



MTQ-154-16-0429-2022-136



MTQ-154-16-0429-2022-137



MTQ-154-16-0429-2022-138



MTQ-154-16-0429-2022-139



MTQ-154-16-0429-2022-140



MTQ-154-16-0429-2022-141



MTQ-154-16-0429-2022-142



MTQ-154-16-0429-2022-143



MTQ-154-16-0429-2022-144



MTQ-154-16-0429-2022-145



MTQ-154-16-0429-2022-146



MTQ-154-16-0429-2022-147



MTQ-154-16-0429-2022-148



MTQ-154-16-0429-2022-149



MTQ-154-16-0429-2022-150



MTQ-154-16-0429-2022-151



MTQ-154-16-0429-2022-152



MTQ-154-16-0429-2022-153



MTQ-154-16-0429-2022-154



MTQ-154-16-0429-2022-155



MTQ-154-16-0429-2022-156



MTQ-154-16-0429-2022-157



MTQ-154-16-0429-2022-158



MTQ-154-16-0429-2022-159



MTQ-154-16-0429-2022-160



MTQ-154-16-0429-2022-161



MTQ-154-16-0429-2022-162



MTQ-154-16-0429-2022-163



MTQ-154-16-0429-2022-164



MTQ-154-16-0429-2022-165



MTQ-154-16-0429-2022-166



MTQ-154-16-0429-2022-167



MTQ-154-16-0429-2022-168



MTQ-154-16-0429-2022-169



MTQ-154-16-0429-2022-170



MTQ-154-16-0429-2022-171



MTQ-154-16-0429-2022-172



MTQ-154-16-0429-2022-173



MTQ-154-16-0429-2022-174



MTQ-154-16-0429-2022-175



MTQ-154-16-0429-2022-176



MTQ-154-16-0429-2022-177



MTQ-154-16-0429-2022-178



MTQ-154-16-0429-2022-179



MTQ-154-16-0429-2022-180



MTQ-154-16-0429-2022-181



MTQ-154-16-0429-2022-182



MTQ-154-16-0429-2022-183



MTQ-154-16-0429-2022-184



MTQ-154-16-0429-2022-185



MTQ-154-16-0429-2022-186



MTQ-154-16-0429-2022-187



MTQ-154-16-0429-2022-188



MTQ-154-16-0429-2022-189



MTQ-154-16-0429-2022-190



MTQ-154-16-0429-2022-191



MTQ-154-16-0429-2022-192



MTQ-154-16-0429-2022-193



MTQ-154-16-0429-2022-194



MTQ-154-16-0429-2022-195



MTQ-154-16-0429-2022-196



MTQ-154-16-0429-2022-197



MTQ-154-16-0429-2022-198



MTQ-154-16-0429-2022-199



MTQ-154-16-0429-2022-200



MTQ-154-16-0429-2022-201



MTQ-154-16-0429-2022-202



MTQ-154-16-0429-2022-203



MTQ-154-16-0429-2022-204



MTQ-154-16-0429-2022-205



MTQ-154-16-0429-2022-206



MTQ-154-16-0429-2022-207



MTQ-154-16-0429-2022-208



MTQ-154-16-0429-2022-209



MTQ-154-16-0429-2022-210



MTQ-154-16-0429-2022-211



MTQ-154-16-0429-2022-212



MTQ-154-16-0429-2022-213



MTQ-154-16-0429-2022-214



MTQ-154-16-0429-2022-215



MTQ-154-16-0429-2022-216



MTQ-154-16-0429-2022-217



MTQ-154-16-0429-2022-218



MTQ-154-16-0429-2022-219



MTQ-154-16-0429-2022-220



MTQ-154-16-0429-2022-221



MTQ-154-16-0429-2022-222



MTQ-154-16-0429-2022-223



MTQ-154-16-0429-2022-224



MTQ-154-16-0429-2022-225



MTQ-154-16-0429-2022-226



MTQ-154-16-0429-2022-227



MTQ-154-16-0429-2022-228



MTQ-154-16-0429-2022-229



MTQ-154-16-0429-2022-230



MTQ-154-16-0429-2022-231



MTQ-154-16-0429-2022-232



MTQ-154-16-0429-2022-233



MTQ-154-16-0429-2022-234



MTQ-154-16-0429-2022-235



MTQ-154-16-0429-2022-236



MTQ-154-16-0429-2022-237



MTQ-154-16-0429-2022-238



MTQ-154-16-0429-2022-239



MTQ-154-16-0429-2022-240



MTQ-154-16-0429-2022-241



MTQ-154-16-0429-2022-242



MTQ-154-16-0429-2022-243



MTQ-154-16-0429-2022-244



MTQ-154-16-0429-2022-245



MTQ-154-16-0429-2022-246



MTQ-154-16-0429-2022-247



MTQ-154-16-0429-2022-248



MTQ-154-16-0429-2022-249



MTQ-154-16-0429-2022-250



MTQ-154-16-0429-2022-251



MTQ-154-16-0429-2022-252



MTQ-154-16-0429-2022-253



MTQ-154-16-0429-2022-254



MTQ-154-16-0429-2022-255



MTQ-154-16-0429-2022-256



MTQ-154-16-0429-2022-257



MTQ-154-16-0429-2022-258



MTQ-154-16-0429-2022-259



MTQ-154-16-0429-2022-260



MTQ-154-16-0429-2022-261



MTQ-154-16-0429-2022-262



MTQ-154-16-0429-2022-263



MTQ-154-16-0429-2022-264



MTQ-154-16-0429-2022-265



MTQ-154-16-0429-2022-266



MTQ-154-16-0429-2022-267



MTQ-154-16-0429-2022-268



MTQ-154-16-0429-2022-269



MTQ-154-16-0429-2022-270



MTQ-154-16-0429-2022-271



MTQ-154-16-0429-2022-272



MTQ-154-16-0429-2022-273



MTQ-154-16-0429-2022-274



MTQ-154-16-0429-2022-275



MTQ-154-16-0429-2022-276



MTQ-154-16-0429-2022-277



MTQ-154-16-0429-2022-278



MTQ-154-16-0429-2022-279



MTQ-154-16-0429-2022-280



MTQ-154-16-0429-2022-281



MTQ-154-16-0429-2022-282



MTQ-154-16-0429-2022-283

**ANNEXE 2 : AVIS DE DÉCOUVERTE ARCHÉOLOGIQUE SANS PERMIS DE
RECHERCHE ARCHÉOLOGIQUE PAR M. GHISLAIN GAGNON**

Réservé à l'usage du Ministère

Date de réception (aaaa-mm-jj) :

Professionnel traitant le dossier :

Code Borden : ☐ Non ☐ Oui (précisez) :

Présentation

La Loi sur le patrimoine culturel (chapitre P-9.002) donne au ministère de la Culture et des Communications la possibilité de protéger le patrimoine archéologique, notamment d'intervenir en cas de menace réelle ou appréhendée de dégradation de manière non négligeable de ce patrimoine.

« Quiconque découvre un bien ou un site archéologique doit en aviser le ministre sans délai. Cette obligation s'applique, que la découverte survienne ou non dans le contexte de fouilles et de recherches archéologiques » (article 74).

Le présent formulaire peut être utilisé pour aviser le ministre de la découverte d'un bien ou d'un site archéologique.

La Loi définit le bien archéologique et le site archéologique comme « tout bien et tout site témoignant de l'occupation humaine préhistorique ou historique » (article 2). Il peut s'agir de vestiges terrestres ou subaquatiques (épaves, quais, etc.), mobiliers (artéfacts, etc.) ou immobiliers (murs, fondations, etc.) ou d'un site où ces vestiges ont été trouvés.

Les renseignements recueillis dans le cadre du présent formulaire seront traités conformément aux règles de confidentialité prévues à la Loi sur l'accès aux documents des organismes publics et sur la protection des renseignements personnels (chapitre A-2.1) et à la Loi sur le patrimoine culturel (chapitre P-9.002) et ne seront accessibles qu'aux seules personnes qui ont qualité pour les recevoir et dont l'exercice des fonctions le requiert.

Les informations contenues dans ce formulaire pourront être transférées dans la base de données des sites archéologiques du Québec.

« L'Administration requiert des personnes morales et des entreprises que les documents qui font partie d'un dossier établi en vue de l'obtention d'une subvention, d'un contrat, d'un permis, de toutes autres formes d'autorisations ou, plus généralement, en vue du respect d'une obligation découlant d'une loi ou d'un règlement, soient rédigés en français. » (Politique gouvernementale relativement à l'emploi et à la qualité du français dans l'Administration, article 21).

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

Section 1 – Identification

*Nom de la personne qui a découvert le bien ou le site archéologique et donne avis de cette découverte :

Ghislain Gagnon pour le Ministère des Transports

*Adresse (numéro, rue, ville, village ou municipalité et province) :

800 place d'Youville, 11e étage

Code postal :

*Téléphone : 418 643-0800

Télécopieur :

Cellulaire :

*Courriel : ghislain.gagnon@transport.gouv.qc.ca

Section 2 – Informations sur la découverte archéologique

Type de découverte : ☒ Terrestre ☐ Semi-aquatique ☐ Subaquatique

*Date de la découverte (aaaa-mm-jj) : 2021-04-19

*Description de la découverte :

Vestiges d'ateliers ferroviaires en fonction avant 1948, probablement aménagés vers le début du XXe siècle.

*Endroit où se situe(nt) actuellement le(s) vestige(s) mobilier(s) (artéfacts)?

Propriété du CN, partiellement en servitude du MTQ, lot 5 714 102

*Description du lieu de la découverte (MRC, municipalité, etc.) :

CMQ, ville de Québec, arrondissement Sillery-Sainte-Foy

Coordonnées géographiques de la découverte, si possible.

Latitude (GPS) : 46,753876

Longitude (GPS) : -71,295378

Précisez le type d'unité :

☐ Degré-minute-seconde

☒ Degré décimal

☐ Minute décimal

☐ UTM, Zone UTM (précisez) : _____

☐ Autres (précisez) : _____

Êtes-vous propriétaire du terrain sur lequel vous avez fait la découverte? ☐ Oui ☒ Non

D'après vous, le bien ou le site archéologique est-il menacé d'être dégradé? ☒ Oui ☐ Non

Si oui, quelles menaces pèsent sur le bien ou sur le site archéologique (érosion, développement immobilier, etc.)?

Pour le moment les vestiges peuvent être préservés intégralement par l'application de mesure de protection temporaires. Des excavations pourraient être requises pour les travaux du MTQ. Une surveillance archéologique des excavations sera mise en place et les vestiges qui ne pourront pas être préservés in situ seront relevés selon les standards de la profession.

Y a-t-il d'autres informations pertinentes à fournir sur la découverte?

Voir le rapport de découverte en annexe. Des sols de remblais recouvrent la structure visible sur les photographies aériennes de 1948 à 1963. Les travaux de surface peuvent se dérouler sans contraintes. Cependant l'altitude des vestiges apparents devra être relevée par l'entrepreneur afin de contrôler l'épaisseur des sols qui seront préservés au-dessus des vestiges pour les protéger. Le MTQ pourra surveiller les excavations dans sa servitude une fois le permis de Truelle et Cie 21-CIET-01 armandé pour ajouter ladite servitude. Les découvertes sur le lot du CN hors servitude ne pourront pas être relevées dans le permis de truelle et Cie sans l'obtention d'un consentement du CN.

Section 3 – Appréciation par valeurs

La découverte présente-t-elle une valeur patrimoniale ou archéologique (recherche sur le terrain, recherche historique, unicité, rareté, représentativité, etc.)? ☒ Oui ☐ Non

Si oui, veuillez préciser :

Ateliers ferroviaires non répertorié et non documentés. Potentiel de recherche sur le terrain et de recherche historique. Possible potentiel de mise en valeur le long de la piste cyclable, cependant la nature des activités sur le site peuvent ne pas être favorables à une mise en valeur.

Section 4 - Documents pertinents

☒ Carte localisant la découverte (spatiocarte, carte topographique et son numéro de feuillet, etc.)

☒ Tout document visuel de la découverte archéologique

☐ Photographies du bien ou du site archéologique découvert ou du lieu de la découverte, s'il y a lieu. Indiquez la source et la date de chaque image si possible.

Image MTQ, Ghislain Gagnon.

☐ Vidéos, s'il y a lieu. Indiquez la source et la date de chaque vidéo si possible.

☐ Autres, précisez :

☒ Autres documents, précisez :

Voir rapport de découverte préliminaire en annexe.

Section 5 – Signature

*Fait à Québec , le 2021-04-19
(lieu) (date aaaa-mm-jj)

Signature : Ghislain Gagnon

Ghislain Gagnon, archéologue
Direction de l'environnement, MTQ

Découverte fortuite des vestiges d'ateliers sur les terrains environnant la gare de Sainte-Foy.

Introduction

Une analyse des photographies aériennes de 1959 a permis d'émettre l'hypothèse que des ateliers ferroviaires de type « rotonde » étaient autrefois présents dans la cour ferroviaire où se trouve l'actuelle gare de Sainte-Foy. Cette hypothèse a été renforcée par une analyse documentaire complémentaire suggérant que cet aménagement a eu une courte durée d'existence. Des travaux de surface réalisés le 19 avril 2021 par la firme responsable des travaux de réparation de la structure P-13642, supportant l'autoroute 73 au nord du pont Pierre Laporte. Afin de collecter les informations nécessaires au dépôt d'une déclaration de découverte fortuite, une rencontre avec les intervenants de chantier a permis de constater que de nombreux vestiges de béton associé à ces ateliers ferroviaires avaient été observés au cours de la journée sur le chantier. Le présent rapport représente une synthèse de ces observations.

Archives

Le plus ancien document illustrant les ateliers ferroviaires est la *Carte immobilière de Québec* de Courchesne (1915). On peut y apercevoir des réalisées qui convergent depuis d'ouest vers un cercle entouré d'un bâtiment formant un quart de cercle autour de ce centre. Ce bâtiment est situé sur le lot 356 et chevauche partiellement le lot 355 (figure 2)

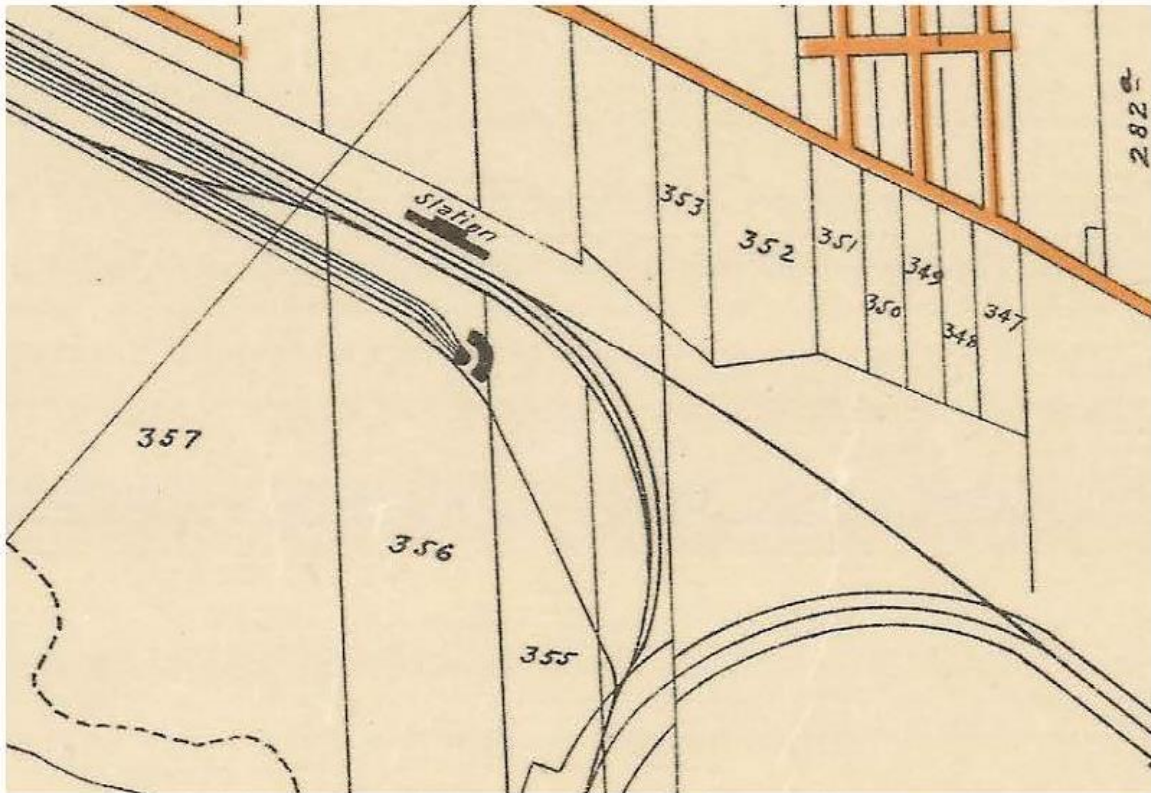


Figure 1 : Extrait de la Carte immobilière de Québec, Courchesne 1915

Source : Université Laval, Géo Stat, 615.96600edfa1915Q15,900 [01-0597804]

Le second document illustrant de possibles ateliers ferroviaires est une carte topographique de 1920 sur laquelle un bâtiment semi-arqué en brique est illustré sensiblement au même endroit que sur la carte de 1915. Un chemin d'accès s'y dirige dans un axe nord-sud depuis le chemin Saint-Louis. Un autre petit bâtiment de brique est illustré à l'est-sud-est. Le schéma des rails environnant ne semble plus converger vers les ateliers ferroviaires, mais plutôt vers le pont de Québec et la cour de triage à l'ouest des ateliers. Ce plan nomme la gare de Sainte-Foy la « Bridge Station » (Figure 2).



Figure 2 : Extrait de [Carte topographique du Canada à l'échelle de 1:63 360]. 21-L-14, Québec, Source : BAnQ 2684617

Les mêmes aménagements sont visibles sur les cartes topographiques de 1929, 1932 et 1934 aussi disponibles sur le portail de la BAnQ, bien que le matériau de revêtement n'y soit pas indiqué. Aucun autre document visuel ne semble par la suite faire référence à ces aménagements. Ceux-ci semblent détruits au moment de la prise de la photographie aérienne de 1948 et la couleur des sols suggère que la démolition ait été faite plusieurs années avant 1948. On peut cependant y observer des tracés en demi-cercle vers lequel se dirigent des marques formant un rayon depuis un centre commun. Une branche en « Y » se dirigeant vers l'est semble mener à un grand bâtiment rectangulaire orienté est-ouest et d'autres aménagements semblent visibles au sud de l'aménagement arqué (Figure 3).



Figure3 : Vue aérienne en 1948
Source : A11715-228, extrait

Des formes similaires sont visibles sur les photographies de 1953 et 1959 (figures 4 et 5)



Figure4 : Vue aérienne en 1953
Source : A13682-109, extrait



Figure5 : Vue aérienne en 1959
 Source : A16739-109, extrait

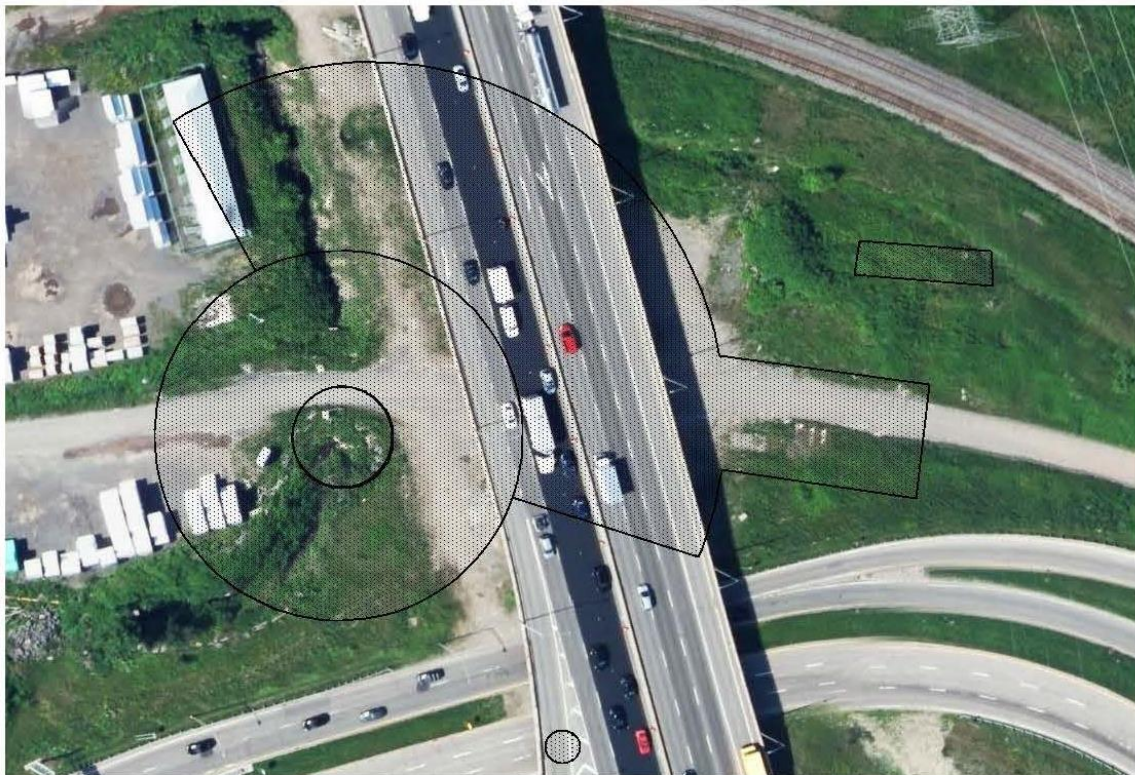


Figure6 : Vue aérienne en 1963
 Source : Q63300-067, extrait

La photographie aérienne de 1959 est la seule qui permette une vue d'ensemble des vestiges potentiels. On semble y voir au sud du bâtiment arqué quatre puits de mécaniciens, face auxquels se trouvent des vestiges rectilignes formant un appendice au bâtiment arqué. Au nord-est de celui-ci se trouve un bâtiment rectangulaire isolé divisé en deux rectangles inégaux. Ces vestiges sont moins visibles sur la photographie aérienne de 1963. Cependant, on y voit un cercle bien défini à l'angle de deux chemins qui pourrait correspondre à la structure dans laquelle pivotait le pont servant à orienter les locomotives vers les ateliers (Figure 6).

Localisation

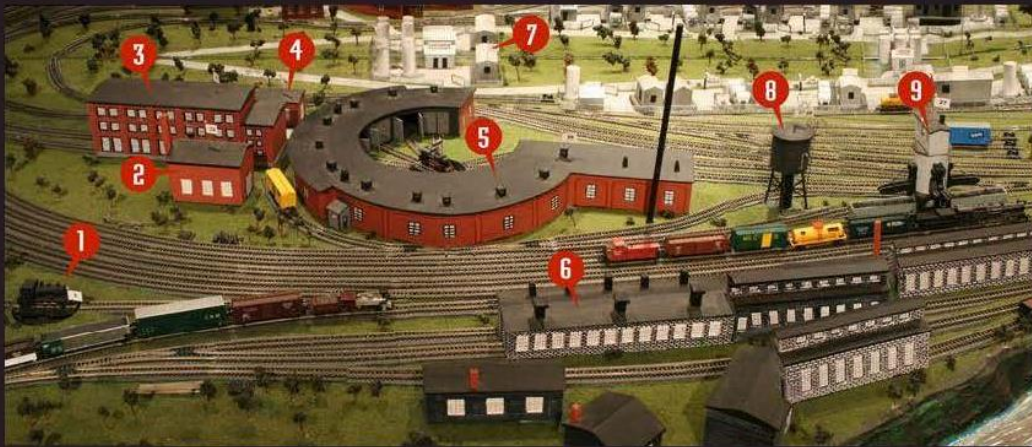
Le géoréférencement et la superposition des photographies aériennes de 1948 à 1963 permettent de localiser avec précision les bâtiments associés aux ateliers mécaniques. Les vecteurs ainsi produits superposés à l'orthophotographie aérienne gouvernementale de 2013 ont permis d'identifier la présence de probables vestiges encore existants aujourd'hui.



Fonction des bâtiments

Un plan de la gare de Rivière-du-Loup peut permettre de déduire les fonctions propres à chaque bâtiment. Ainsi, on peut émettre l'hypothèse que le petit bâtiment rectangulaire isolé au nord-ouest soit le magasin des pièces, que l'édifice arqué soit le « Round shop » servant aux réparations mineures, et que le bâtiment rectiligne annexé sud-est du bâtiment arqué soit la « Machine shop » servant aux réparations majeures sur les locomotives.

La maquette du secteur de la gare



- 1. La rotonde manuelle. Elle servait à retourner la locomotive et le wagon de queue en direction d'Edmundston, N-B. Trois hommes étaient nécessaires pour la manœuvre.
- 2. Le magasin des pièces (store).
- 3. La « machine shop ». Bâtiment servant aux réparations majeures des locomotives.
- 4. Le bureau du directeur général des usines de l'Intercolonial (CNR), M. Alphonse Bourdeau.
- 5. La « round shop ». Bâtiment pour les réparations mineures sur les locomotives. Une table tournante actionnée mécaniquement dirigeait les locomotives dans leurs espaces.
- 6. Les ateliers du Témiscouata Railway. La Compagnie du chemin de fer Témiscouata fut fondée en 1887, grâce à l'initiative de citoyens de notre ville, pour relier Rivière-du-Loup à Edmundston et ouvrir la région du Témiscouata à la colonisation.
- 7. Propriétés des compagnies d'huile et d'essence. L'approvisionnement est directement livré par le chemin de fer et la distribution se fait par camion.
- 8. Réservoir d'eau qui servait à approvisionner les locomotives et les convois.
- 9. La chute à charbon était un réservoir servant à alimenter les « tender » des locomotives.

Découverte fortuite



Photo 003 : Vestige 1, vue vers l'ouest-sud-ouest. Prémsumé vestige du magasin des pièces

Un second vestige est visible dans le fossé sous l'autoroute. Il pourrait correspondre au mur extérieur du bâtiment arqué. IL a été tronqué en deux par l'aménagement du fossé.



Photo 007 : Vestige 2, vue vers le nord. Probable vestige du mur extérieur du bâtiment arqué dans la paroi sud du fossé sous le viaduc.



Photo 008 : Vestige 3, vue vers le sud. Massif de béton avec un drain d'environ 30 cm à l'ouest du vestige 2 dans la paroi sud du fossé sous le viaduc.



Photo 009 : Vestiges 4 et 5, vue vers le sud. Mur perpendiculaire au fossé et massif de béton avec drain en tôle ondulée de plus de 45 cm de diamètre dans la paroi sud du fossé sous le viaduc.

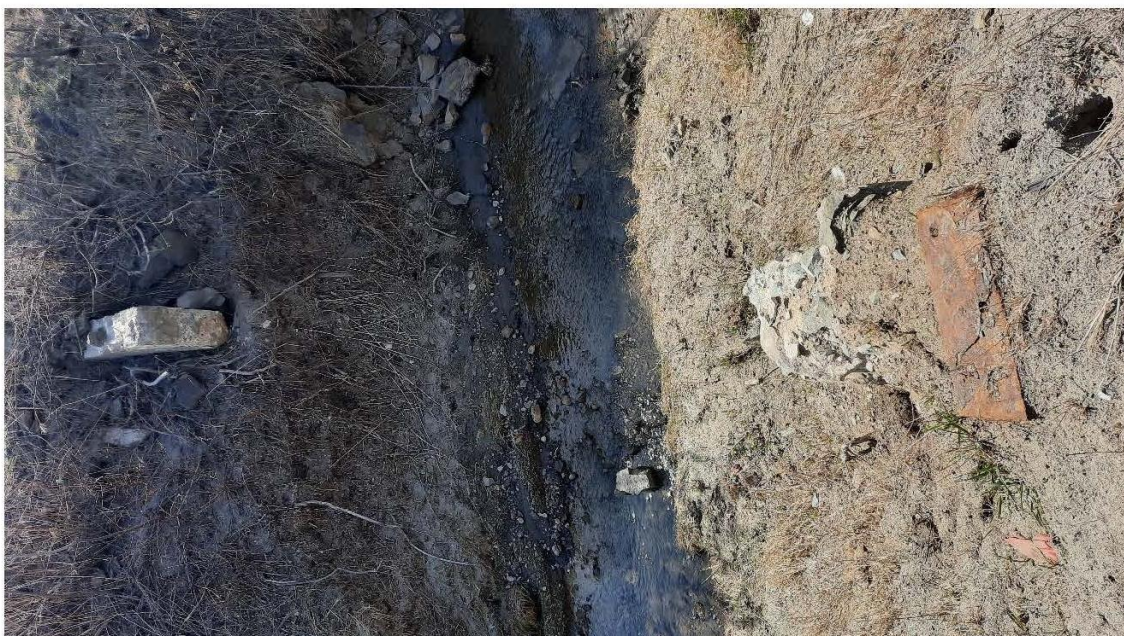


Photo 028 : Vestige 6, vue vers l'ouest. Vestige dans le fossé de drainage du CN à l'ouest du viaduc de l'autoroute 73 possiblement associé au mur extérieur nord du bâtiment arqué. Le mur a été sectionné par l'aménagement du fossé.



Photo 029 : Vestige 6, vue vers le nord-ouest. Fossé du CN



Photo 031 : Vestige 7, vue vers l'est. Vestige de dalle de béton probable dans la paroi est du fossé du CN au sud du vestige 6



Photo 032 : Vestige 8 : Vestige dans le lit du fossé du CN sur la paroi ouest (à gauche sur la photo), près du vestige 7.



Photo 033 : Vue vers le nord du fossé du CN depuis le vestige 8 vers le vestige 6.



Photo 037 : Vestige 9 vue vers le sud. Vestige du puits du pont tournant sur la berge est du fossé du CN au sud du ponceau aménagé près du boulevard Champlain.



Photo 045 : Vestige 9, vue vers l'ouest. Vestige du puits du pont tournant sur la berge ouest du fossé du CN, au sud du ponceau aménagé près du boulevard Champlain. On peut apercevoir à gauche un mur tronqué et une dalle de béton sous une épaisseur de plus de 1 m de dépôt.

Conclusion et recommandations

L'hypothèse d'ancien atelier ferroviaire dans la cour de la gare de Sainte-Foy semble se confirmer par les découvertes fortuites faites sur le terrain. Il est fort probable que des vestiges puissent être mis au jour si des excavations sont réalisées tant à l'intérieur qu'à l'extérieur de la servitude du MTQ. Pour le moment, comme aucune couche d'intérêt archéologique n'a été observée en surface des vestiges, il est possible de poursuivre les travaux en mettant en place des mesures de protection temporaires. Pour ce qui est du vestige 1, il est possible de recouvrir les sols de surface d'une toile géotextile et de remblayer celle-ci d'une couche de pierres concassées qui pourra être enlevée à la fin des travaux. Pour ce qui est des vestiges 2 à 5, considérant que le fossé doit être canalisé temporairement, il est possible de recouvrir les vestiges de béton de toiles géotextiles et de remblayer ceux-ci temporairement. Les autres vestiges ne sont actuellement pas menacés par les travaux. Il est cependant recommandé que des relevés d'arpentages sommaires soient réalisés pour mieux permettre le dégagement des vestiges lors de la remise en état des lieux à la fin du chantier. Il est aussi recommandé que les altitudes de surfaces soient mesurées sur tous ces vestiges pour permettre de mieux évaluer l'importance de la couche de remblais préalablement à la poursuite des aménagements de surface. Une couche d'au moins 15 à 30 cm de sols devrait être conservée en surface des vestiges en tout temps. Il est plus que probable qu'une importante portion de la rotonde ferroviaire soit toujours en place, même sous le viaduc de l'autoroute. Les excavations plus profondes devraient donc faire l'objet d'une surveillance archéologique pour permettre l'enregistrement des vestiges restants. Dans la mesure du possible, les vestiges devraient être conservés en place et les travaux devraient se limiter aux superficies minimums pour assurer le bon déroulement des travaux d'entretien et de réfection de la structure du Ministère. Il est à noter que ces recommandations ne concernent pas les fondations des piles du pont puisque des excavations ont été requises pour la construction de l'ouvrage et que les sols recouvrant directement les semelles de fondation ont un potentiel archéologique nul. Toute excavation au-delà de la limite périphérique de chacune de ces semelles devrait faire l'objet d'une surveillance archéologique.

Enfin, une recherche documentaire approfondie devrait être réalisée afin de permettre une évaluation de la valeur patrimoniale de ces vestiges