



Figure 13. Lentille rouge dans le lot CcEr-1-2E2, vue vers le nord-est (Photographie VJS1_BP1_086)



Figure 14. Vestige CcEr-1-2E100 dégagé, vue générale vers le nord-ouest (Photographie VJS1_BP1_178)



Figure 15. Vestige CcEr-1-2E100, détail du sommet des murs avec madriers encastrés, vue vers le nord (Photographie VJS1_BP1_142)

Finalement, au coin nord-ouest de la structure, un petit bloc de béton de 0,38 m sur 0,30 m a été observé (figure 16). Lié au vestige CcEr-1-2E100, ce dernier est accolé au vestige CcEr-1-2E101. Dans l'ensemble, le vestige est comblé d'un sable limoneux gris-brun foncé fortement contaminé, qui dégage une forte odeur d'hydrocarbures. Le panneau d'une radio, un goulot de bouteille en verre et un clou de chemin de fer ont été relevés lors de l'excavation mécanique du vestige (figure 17).



Figure 16. Vestige CcEr-1-2E100, bloc de béton au coin nord-ouest, vue vers le sud-est (Photographie VJS1_BP1_128)



Figure 17. Artéfacts observés lors de l'excavation du comblement du vestige CcEr-1-2E100 présent dans le lot CcEr-1-2E2 (Photographie VJS1_BP1_182)

Pour sa part, le vestige CcEr-1-2E101 consiste en une plateforme carrée surélevée en béton à l'extrémité sud, mesurant 3,25 sur 2,44 m, d'une plateforme en forme de "u" à l'extrémité nord de 2,47 sur 3,05 m, le tout relié par deux murs en béton de 12,28 m de longueur (figure 18). Le mur ouest présente une petite extension rectangulaire de 1,63 sur 3,05 m, alors que le mur est présente des encoches de 0,40 m de largeur à intervalles réguliers, où des madriers de bois de 0,10 sur 0,20 m (4 x 8 po) sont disposés, à l'exception du centre, où une ouverture de 0,82 m a été observée (figure 19). Cette dernière semblait aussi contenir une large pièce de bois. Ces madriers ont été coupés, probablement lors de l'abandon et de la démolition de la structure. Le tout forme une structure rectangulaire orientée nord-sud d'une longueur maximale de 17,77 m.



Figure 18. Vestige CcEr-1-2E101 dégagé, vue générale vers le nord-ouest (Photographie VJS1_BP1_093)



Figure 19. Vestige CcEr-1-2E101, détail de la section centrale du mur est (Photographie VJS1_BP1_099)

La partie centrale du vestige CcEr-1-2E101 est comblée par un sable moyen beige moyennement compact avec des inclusions de gravillons, de graviers et de cailloux arrondis. Un ressaut longe la plateforme carrée surélevée en béton à l'extrémité sud, ce dernier venant s'accoler à l'extrémité nord du vestige CcEr-1-2E100 (figure 16).

5.1.6 Sous-opération CcEr-1-2F

La sous-opération CcEr-1-2F est située à l'ouest de la zone d'intervention, entre la rivière Morency et la sous-opération CcEr-1-2H (planche 3). Elle mesure environ 3 m de largeur sur 100 m de longueur et correspond à l'excavation de la partie nord du fossé d'évacuation ouest. L'excavation atteint une profondeur maximale d'environ 0,70 m et la séquence stratigraphique y est généralement simple (profil 6). Le lot CcEr-1-2F1 représente un sable moyen brun pâle d'environ 0,20 à 0,50 m d'épaisseur, assez homogène, peu compact, avec des inclusions de pierres (50 %, composé de gravillons (40 %), de graviers (40 %) et de cailloux (20 %) subarrondis à arrondis). Le lot CcEr-1-2F2 est constitué d'un sable légèrement limoneux noir de 0,10 à 0,20 m d'épaisseur, hétérogène, peu compact, avec des inclusions de pierres (20 %, composé de gravillons (70 %), de graviers (25 %) et de cailloux (5 %) subangulaires), de scories (10 %) et d'anthracite (< 1 %). Le dernier lot observé est un limon beige compact, homogène, avec quelques inclusions de gravillons et de graviers (CcEr-1-2F3). Un vestige en béton nommé CcEr-1-2F100 a été noté dans cette sous-opération. Il a été mis au jour de manière fortuite lors des travaux de décapage de 2023 et relevé partiellement lors d'une intervention du MTMD cette même année (MTMD, à venir). Il s'agit d'une structure orientée nord-sud et composée de deux fondations en béton parallèles de 0,40 m de largeur, dont seul le sommet a été dégagé (figure 20).

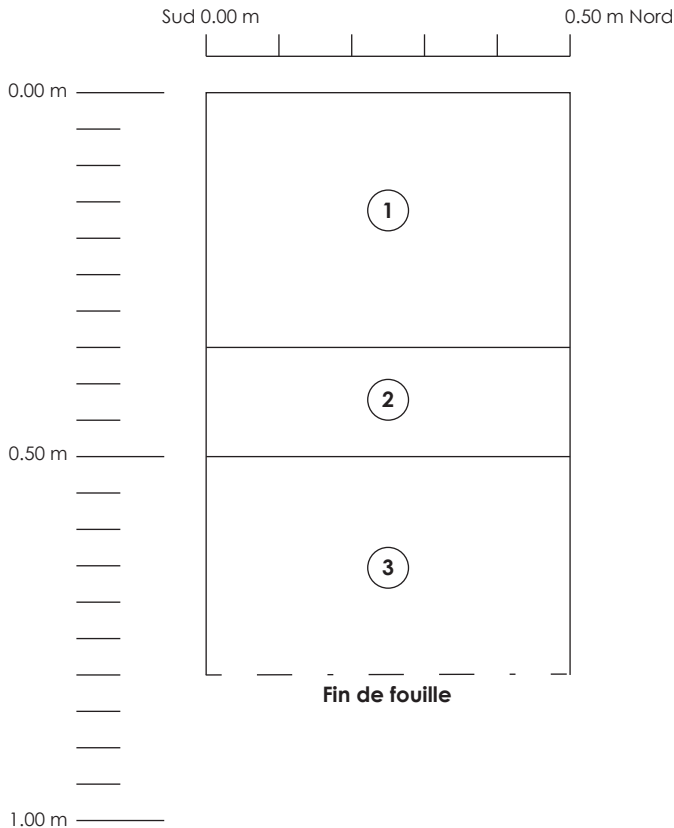


Figure 20. Vestige CcEr-1-2F100, détail de la section centrale du mur est, vue vers le sud (Photographie VJS1_BP1_083)

coordonnées :
MTM (Fuseau 7)
X : 272229,10
Y : 5137220,52



Photographie VJS1_BP1_183



Légende

- 1 Sable moyen brun pâle assez homogène, peu compact, avec inclusions de pierres (50%, composé de gravillons (40%), de graviers (40%) et de cailloux (20%) subarrondies et arrondis).
- 2 Sable légèrement limoneux noir hétérogène, peu compact, avec inclusions de pierres (20%, composé de gravillons (70%), graviers (25%) et cailloux (5%) subangulaires), de scories (10%) et d'anthracite (<1%).
- 3 Limon beige compact, homogène, avec quelques inclusions de gravillons et graviers.

- - - Fin de fouille

**Surveillance archéologique
à Vallée-Jonction**

Profil 6. Sous-opération CcEr-1-2F – paroi ouest

**Artefact
Urbain**



Infographie : septembre 2024

Ce vestige présente une longueur résiduelle de 9,10 m. Comme l'extrémité nord de ce dernier a été détruite, sa longueur réelle est inconnue. Le coin sud-ouest est également démoli, alors que le coin sud-est est présent, mais cassé et décalé. Des encoches carrées de 0,05 m sont observées sur son parement extérieur, au sommet du vestige (figure 21). Aucune excavation supplémentaire n'a été effectuée autour de ce vestige avant sa démolition pour le creusement du fossé d'évacuation ouest.



Figure 21. Vestige CcEr-1-2F100, encoche carrée sur le parement extérieur du vestige (Photographie VJS1_BP1_079)

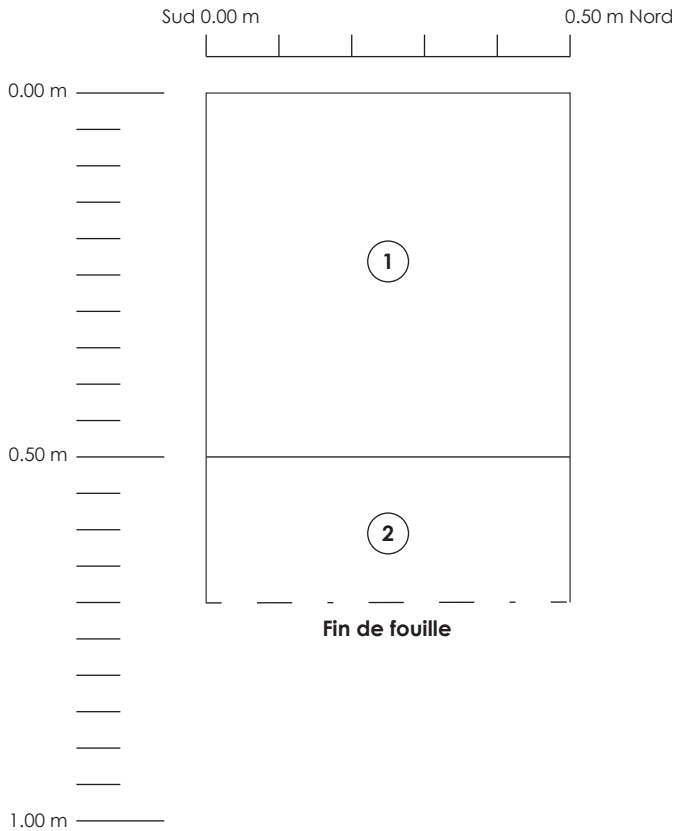
5.1.7 Sous-opération CcEr-1-2G

La sous-opération CcEr-1-2G est située au centre de la zone d'intervention, parallèle aux sous-opérations CcEr-1-2A, CcEr-1-2E, CcEr-1-2F et CcEr-1-2K (planche 3). Elle mesure environ 162 m de longueur sur 4 m de largeur et correspond au creusement d'une tranchée pour l'installation d'un drain d'évacuation. L'excavation atteint une profondeur maximale de 1 m. La séquence des sols est particulièrement simple (profil 7). Le premier lot observé (CcEr-1-2G1) est un sable beige plutôt meuble, homogène, avec des inclusions de graviers et de cailloux (> 75 %) de 0,50 m d'épaisseur, puis correspond à un aménagement fait au courant des travaux actuels pour faciliter la circulation des camions-bennes. Ensuite, un limon beige plutôt compact, sans inclusions, a été observé (CcEr-1-2G2). Ce dernier correspond au même limon naturel observé dans les autres sous-opérations. Cette séquence stratigraphique démontre que les sols anthropiques au centre de la zone, où se trouvait le chemin de fer lui-même, ont probablement tous été arrachés lors des travaux de décapage de 2023. Aucun vestige n'a été mis au jour dans cette sous-opération.

coordonnées :
MTM (Fuseau 7)
X : 272274,46
Y : 5137053,40



Photographie VJS1_BP2_026



Légende

- 1 Sable beige homogène, plutôt meuble, avec inclusions de graviers et cailloux (plus de 75%).
- 2 Limon beige plutôt compact, sans inclusion.
- - - Fin de fouille

**Surveillance archéologique
à Vallée-Jonction**

Profil 7. Sous-opération CcEr-1-2G – paroi ouest

5.1.8 Sous-opération CcEr-1-2H

La sous-opération CcEr-1-2H est située entre les sous-opérations CcEr-1-2F et CcEr-1-2K (planche 3). Elle correspond au creusement d'un fossé temporaire pour permettre l'évacuation de l'eau de fonte et au creusement autour du vestige circulaire découvert en 2023, préalablement à sa démolition partielle (vestige CcEr-1-2H100) (MTMD, à venir). De forme irrégulière, la sous-opération mesure environ 40 m de longueur et entre 1,50 et 6 m de largeur. Un relevé stratigraphique a été effectué à l'intérieur du vestige 2H100 (profil 8). Le premier lot (CcEr-1-2H1) représente un limon sableux brun organique d'environ 0,30 m, plutôt meuble et homogène. Le lot CcEr-1-2H2 est constitué d'une couche hétérogène d'environ 0,20 m, composée de limon noir compact avec des inclusions de matière blanche à rose pâle en bandes et similaires à de la chaux ainsi que des gravillons (< 5 %). Le lot CcEr-1-2H3 se compose d'un limon sableux brun rougeâtre assez meuble, hétérogène, avec quelques inclusions de pierres (< 10 % de graviers et de gravillons) et beaucoup de scories friables (75 à 80 %). Le lot CcEr-1-2H4 est identique au lot CcEr-1-2H2, mais sur une épaisseur de 0,10 m. Le lot CcEr-1-2H5 représente un sable beige à orangé compact, hétérogène, sans inclusion visible et sur une épaisseur de 0,20 m. Le lot CcEr-1-2H6, similaire au lot CcEr-1-2H3, se compose d'un limon sableux brun, plutôt meuble, avec des inclusions de pierres (< 10 % de graviers et de gravillons) et de beaucoup de scories (60 %). Le lot CcEr-1-2H7 est constitué d'un limon à sable fin beige à orangé, compact, avec peu d'inclusions de gravillons et graviers. La séquence stratigraphique est différente dans la tranchée d'évacuation temporaire, au nord du vestige, et ressemble à celle observée dans la sous-opération CcEr-1-2F (figure 22). Dans celle-ci, un sable légèrement limoneux noir de 0,10-0,20 m d'épaisseur, hétérogène, peu compact, avec des inclusions de pierres (20 %, composé de gravillons (70 %), de graviers (25 %) et de cailloux (5 %) subangulaires), de scories (10 %) et d'anthracite (< 1 %) (CcEr-1-2H8, équivalent de CcEr-1-2F2) est d'abord observé. Il repose sur un limon beige compact, homogène, avec peu d'inclusions de gravillons et de graviers (CcEr-1-2H7, équivalent de CcEr-1-2F3).



Figure 22. Sous-opération CcEr-1-2H, paroi est au nord du vestige CcEr-1-2H100, vue vers le nord-ouest (Photographie VJS1_BP1_215)

coordonnées :
MTM (Fuseau 7)
X : 272246,18
Y : 5137132,32

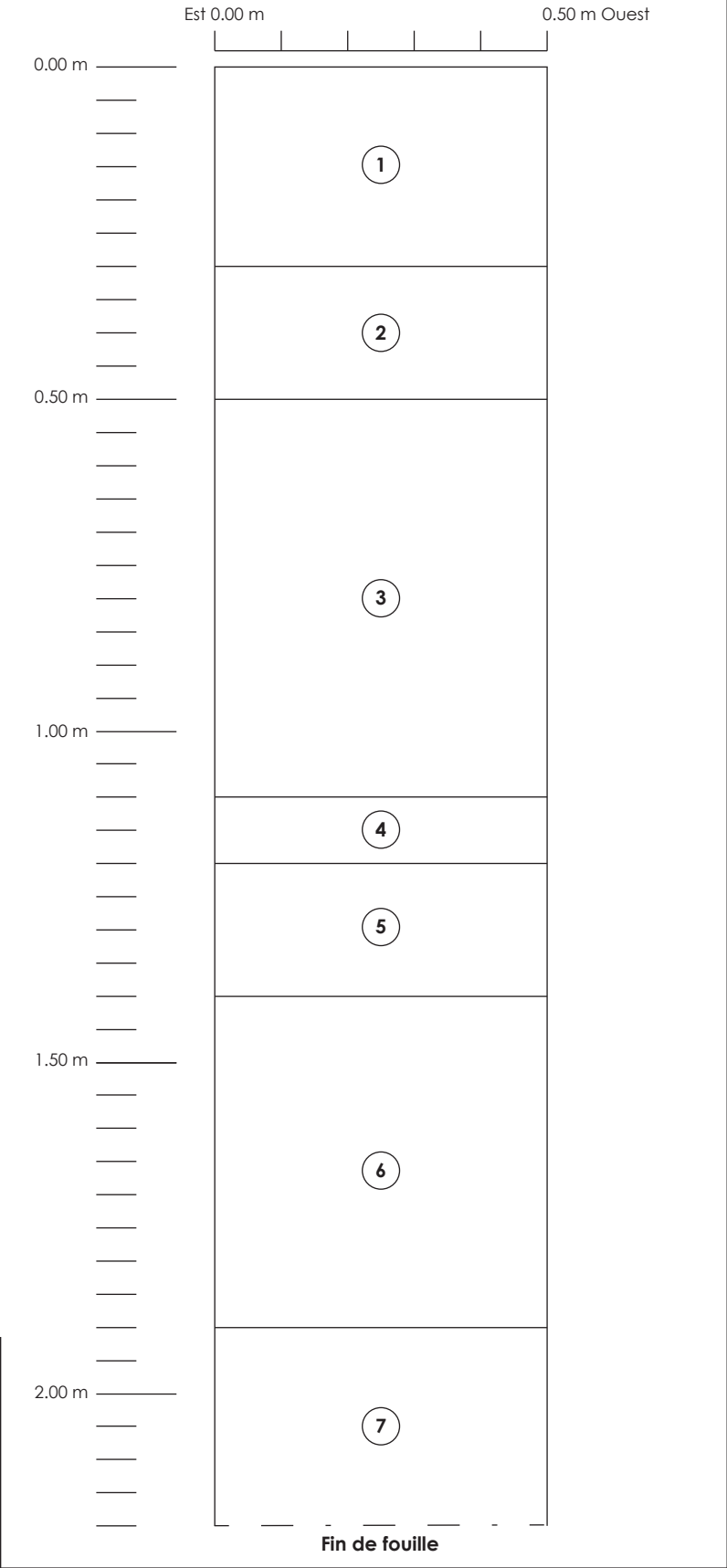


Photographie VJS1_BP1_209

Légende

- 1 Limon sableux brun organique homogène, plutôt meuble, avec inclusions de racines, radicelles et de quelques gravillons et graviers.
- 2 Limon noir hétérogène, compact, avec inclusions de matière blanche à rose pâle en bandes et similaire à de la chaux, ainsi que des gravillons (<5%).
- 3 Limon sableux brun rougeâtre assez meuble, hétérogène, avec quelques inclusions de pierres (graviers et gravillons, moins de 10 %) et beaucoup de scories friables (75-80%).
- 4 Limon noir hétérogène, compact, avec inclusions de matière blanche à rose pâle en bandes et similaire à de la chaux, ainsi que des gravillons (<5%).
- 5 Sable beige à orangé compact, hétérogène, sans inclusion.
- 6 Limon sableux brun plutôt meuble avec inclusions de pierres (graviers et gravillons, <10%) et de scories (60 %).
- 7 Limon à sable fin beige à orangé, compact, avec peu d'inclusions de gravillons et de graviers.

- - - Fin de fouille



Surveillance archéologique
à Vallée-Jonction

Profil 8. Sous-opération CcEr-1-2H – paroi sud

10689 Artefact
Urbain

0 50 cm

Infographie : septembre 2024

Le vestige mis au jour de manière fortuite en 2023 a été relevé avant sa démolition partielle, nommé CcEr-1-2H100. Le vestige est situé dans la pente vers la rivière Montmorency, et ainsi, seule sa moitié est était incluse dans l'emprise des travaux (planche 4). Sa moitié ouest a ainsi été laissée intacte. Il s'agit d'une structure circulaire en béton de 22,50 m de diamètre, constituée d'un premier anneau de 0,38 m d'épaisseur sur 0,56 m de hauteur, posé sur un second anneau plus épais, d'une épaisseur de 1,30 m (figure 23). Ce second anneau atteint une hauteur de 1,53 m, pour une hauteur totale du vestige de 2,09 m. Aucun artefact n'a été observé lors des excavations entourant ce vestige.



Figure 23. Vestige CcEr-1-2H100, vue de la section nord-ouest (Photographie VJS1_BP1_212)

5.1.9 Sous-opération CcEr-1-2J

La sous-opération CcEr-1-2J est située tout juste au sud de la sous-opération CcEr-1-2G, entre celle-ci et l'ancienne station de train (planche 3). Elle mesure environ 40 m de longueur sur 0,50 m de largeur et correspond également au creusement d'une tranchée pour l'installation d'un drain d'évacuation. Plus spécifiquement, la partie nord de la sous-opération CcEr-1-2J est située dans l'emprise de la sous-opération CcEr-1-2G, puis sa partie sud est positionnée dans l'emprise de la sous-opération CcEr-1-2D. Sa séquence stratigraphique n'a ainsi pas été enregistrée, puisqu'elle correspond au remplissage de ces sous-opérations respectives.

5.1.10 Sous-opération CcEr-1-2K

La sous-opération CcEr-1-2K est située tout juste au sud de la sous-opération CcEr-1-2H et correspond au creusement de la partie sud du fossé d'évacuation ouest (planche 3). D'une longueur de 40 m sur une largeur de 2 m, la sous-opération atteint une profondeur moyenne de 0,50 m au nord, puis elle est progressivement moins profonde vers le sud, pour atteindre la surface naturelle à la hauteur du vestige CcEr-1-2K100 (planche 4). Ce vestige a été découvert avant la mise en place des excavations et il correspond à la jonction de deux tuyaux en fonte de 0,12 m de diamètre : un orienté nord-sud, et l'autre est-ouest (figure 24). Un sondage a permis d'observer trois lots stratigraphiques. Le premier est un lot noir de 0,23 m d'épaisseur presque entièrement constitué de scories et de graviers (CcEr-1-2K1). Ce lot est très riche en artefacts, dont notamment des clous, des boulons, des objets ferreux divers, du fil et du tissu (figure 25). Le lot suivant, CcEr-1-2K2, correspond à la tranchée des tuyaux CcEr-1-2K100, comblée par un limon sableux brun-beige, moyennement compact, hétérogène, avec des inclusions de gravillons, de graviers et de cailloux (30 %). Ce lot présente une largeur de 0,15 m et atteint une profondeur de 0,05 m. Le dernier lot, CcEr-1-2K3, est constitué d'un limon beige plutôt compact et sans inclusions, considéré naturel. Un sondage a été effectué pour mieux comprendre la séquence stratigraphique de ces lots (profil 9). On observe ainsi que les lots CcEr-1-2K1 et CcEr-1-2K2 sont probablement contemporains et ont tous deux été creusés et comblés lors de la pose du conduit CcEr-1-2K100. Aucune structure pouvant être associée à ces tuyaux n'a pu être observée dans la sous-opération.



Figure 24. Vestige CcEr-1-2K100, jonction de deux tuyaux en fonte, vue vers le nord-est (Photographie VJS1_BP1_250)



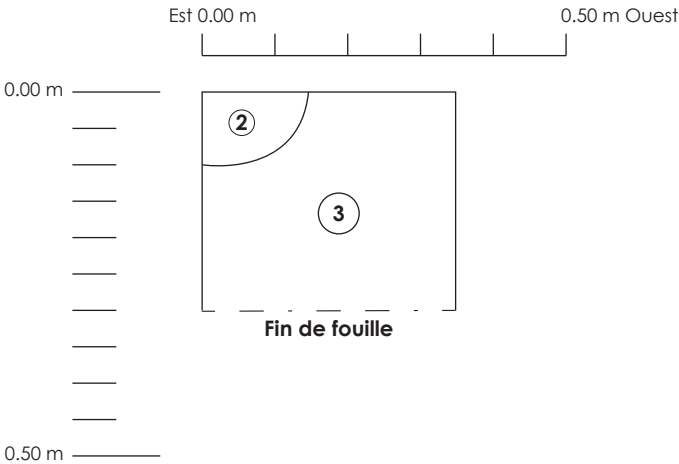
Figure 25. Artéfacts métalliques mis au jour dans le lot CcEr-1-2K1
(Photographie VJS1_BP1_256)

coordonnées :
MTM (Fuseau 7)
X : 272261,20
Y : 5137077,89

Paroi Sud



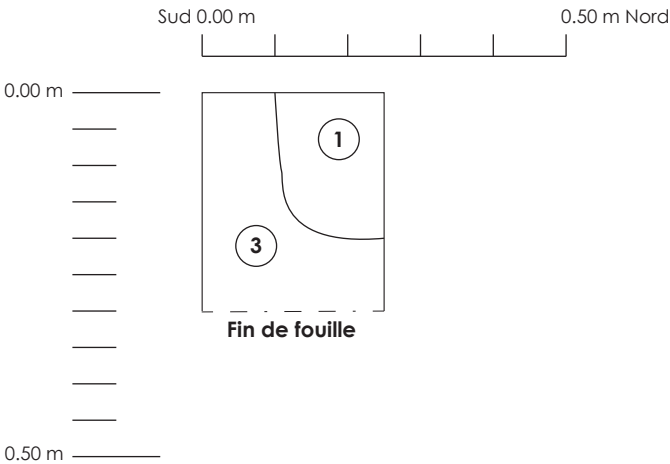
Photographie VJS1_BP1_254



Paroi Ouest



Photographie VJS1_BP1_253



Légende

- 1 Sable noir avec beaucoup d'inclusions de scories (60%) et de graviers (35%).
- 2 Limon sableux brun-beige hétérogène, moyennement compact, avec inclusions de pierres (30%, composé de gravillons (50%), de graviers (45%) et de cailloux (5%)).
- 3 Limon beige plutôt compact, sans inclusion.
- - - Fin de fouille

**Surveillance archéologique
à Vallée-Jonction**

Profil 9. Sous-opération CcEr-1-2K – parois sud et ouest

10693 **Artefact
Urbain**



Infographie : septembre 2024

5.2 Opération CcEr-1-3

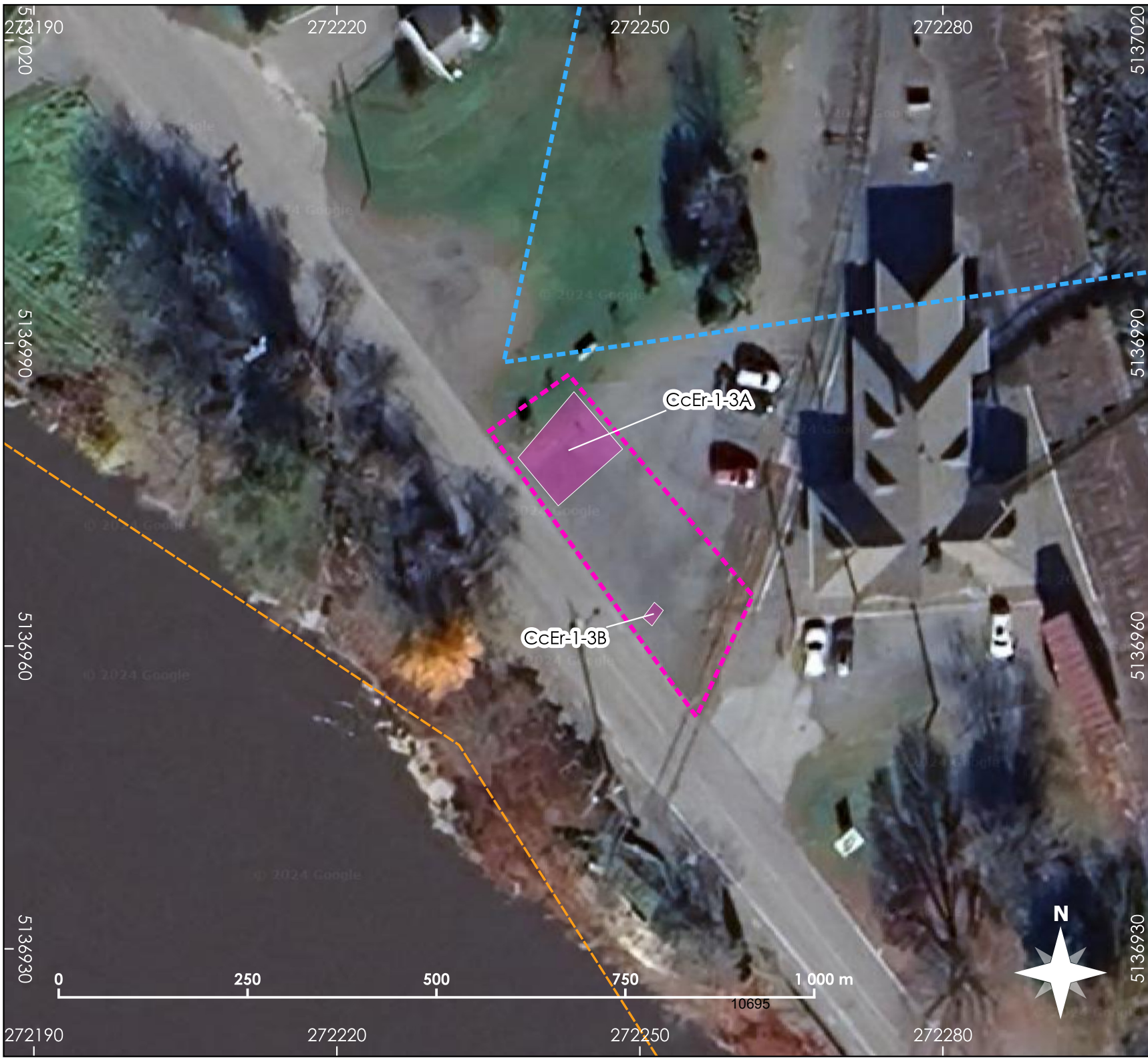
L'opération CcEr-1-3 a été attribuée aux travaux effectués dans la rue Jean-Marie-Rousseau. Deux sous-opérations y ont été relevées, illustrées à la planche 5. Aucun vestige n'a cependant été observé dans ces sous-opérations.

5.2.1 Sous-opération CcEr-1-3A

La sous-opération CcEr-1-3A est une tranchée de 8,5 m sur 7,5 m située du côté nord de la rue Jean-Marie-Rousseau, à l'ouest du Musée Ferroviaire de Beauce (planche 5). D'abord effectuée en hydro-excavation, puis terminée à la pelle mécanique, cette première sous-opération avait pour but de localiser une conduite d'aqueduc en amont des travaux d'excavation principaux. La surveillance réalisée dans ce secteur a permis de noter trois lots (profil 10). Le premier lot (CcEr-1-3A1) représente un sable limoneux gris compact sur 0,40 m, avec des inclusions de pierres angulaires à subangulaires (50 %, composé de gravillons (50 %), de graviers (30 %) et de cailloux (20 %)), de fragments de briques (< 1 %) et de fragments de béton (< 1 %). Le lot CcEr-1-3A2 est constitué d'un sable limoneux brun-beige compact de 3 m d'épaisseur, avec des inclusions de pierres angulaires à subangulaires (20 %, composé de gravillons (50 %), de graviers (40 %) et de cailloux (10 %)). Le lot CcEr-1-3A3 a été atteint, mais n'a pas pu être observé en détail. Il est composé d'un sédiment gris compact avec inclusions de pierres. Aucun vestige n'a été observé dans cette sous-opération.

5.2.2 Sous-opération CcEr-1-3B

La sous-opération CcEr-1-3B représente une petite tranchée excavée par hydro-excavation, située du côté nord de la rue Jean-Marie-Rousseau, au sud-ouest du Musée Ferroviaire de Beauce, et qui avait également pour but de localiser la conduite d'aqueduc (planche 5). La tranchée mesure approximativement 2 m sur 1,30 m et elle atteint une profondeur d'environ 1,50 m (profil 11). Le premier lot (CcEr-1-3B1) est une couche de pierres concassées grises de 0,40 m, moyennement compacte, composée de plus de 90 % de pierres (gravillons et graviers), dans une matrice de poussière de pierre. Sous ce lot, deux lots adjacents ont été observés. D'abord, au sud-ouest, sous la rue, le lot CcEr-1-3B2 a été mis au jour. Il s'agit d'un sable beige moyennement compact d'environ 1 m d'épaisseur, homogène et sans inclusions. Au nord-est, sous l'entrée du stationnement du musée, c'est plutôt un sable limoneux brun foncé plutôt friable, homogène, avec beaucoup d'inclusions de pierres (70 %, composé de gravillons (80 %), de graviers (18 %) et de quelques cailloux (2 %)). Ce dernier lot est similaire aux sols contaminés observés dans la sous-opération CcEr-1-2. Enfin, aucun vestige n'a été observé dans cette sous-opération.



**Artefact
Urbain**

Planche 5. Opération CcEr-1-3, localisation des sous-opérations

-  Limites du site CcEr-1
-  Sous-opérations de l'opération CcEr-1-3

Opérations archéologiques

-  CcEr-1-2
-  CcEr-1-3

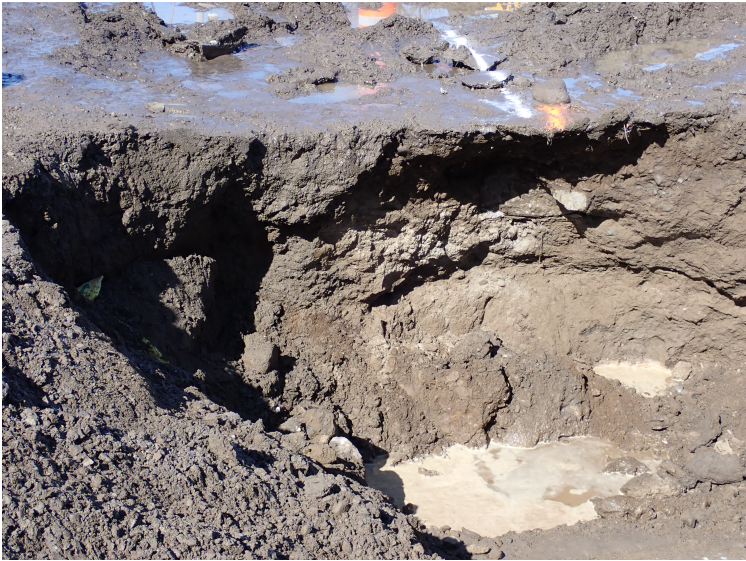
Système de coordonnées :
NAD 83 MTM Fuseau 7
(EPSG : 32187)

Fond de carte (carte principale) :
Google Satellite (Airbus 2022/2023)

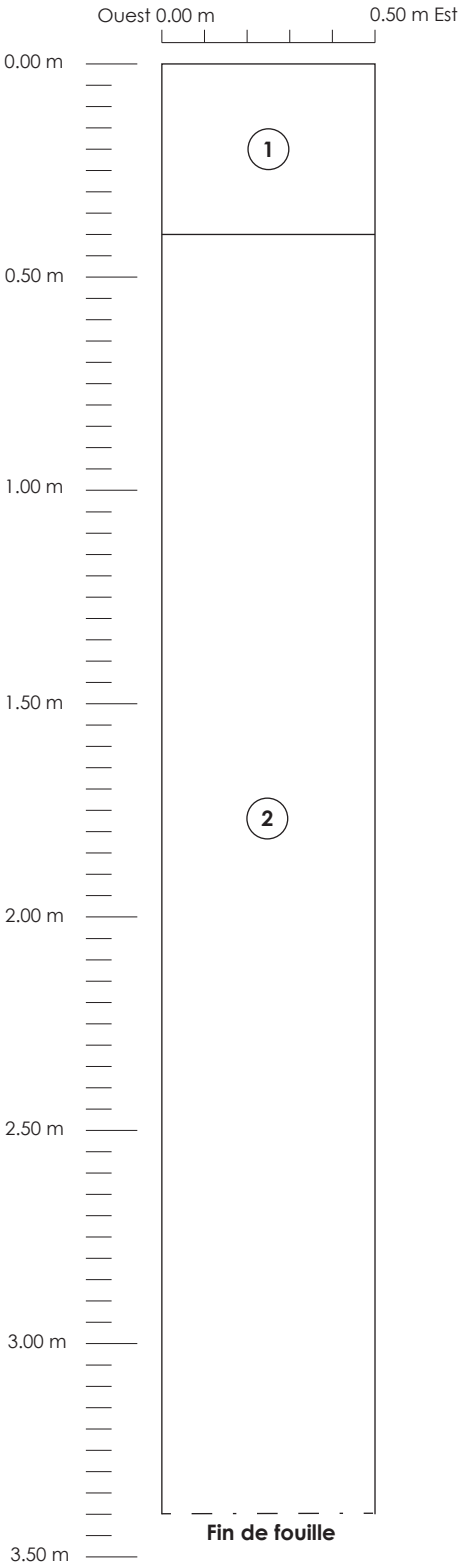
Échelle :
1 : 500

Cartographie :
Simon Paquin, archéologue
Septembre 2024

coordonnées :
MTM (Fuseau 7)
X : 272237,96
Y : 5136979,71



Photographie VJS1_BP1_009



Légende

- 1 Sable limoneux gris homogène, compact, avec des inclusions de pierres angulaires à subangulaires (50%, composé de gravillons (50%), de graviers (30%) et de cailloux (20%)), de fragments de brique (<1%) et de fragments de béton (<1%).
- 2 Sable limoneux brun-beige compact, avec inclusions de pierres angulaires à subangulaires (20%, composé de gravillons (50%), de graviers (40%) et de cailloux (10%)).

- - - Fin de fouille

**Surveillance archéologique
à Vallée-Jonction**

Profil 10. Sous-opération CcEr-1-3A – paroi nord

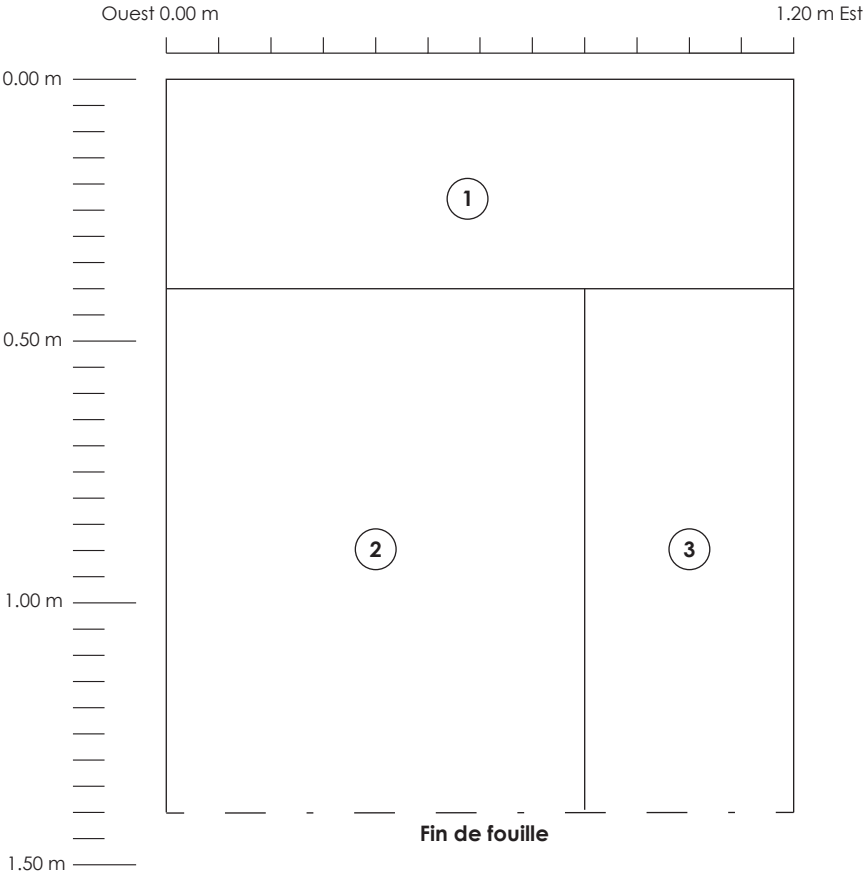
10696 **Artefact
Urbain**

0 50 cm
Infographie : septembre 2024

coordonnées :
MTM (Fuseau 7)
X : 272250,81
Y : 5136964,58



Photographie VJS1_BP1_015



Légende

- 1 Couche de pierres concassées grise composé de graviers (90%) et de poussières de pierre (10%).
- 2 Sable beige, moyennement compact, homogène et sans inclusion.
- 3 Sable limoneux brun foncé homogène, plutôt friable, avec beaucoup d'inclusions de pierres (70%, composé de gravillons (80%), de graviers (18%) et de quelques cailloux (2%)).

- - - Fin de fouille

**Surveillance archéologique
à Vallée-Jonction**

Profil 11. Sous-opération CcEr-1-3B – paroi nord

10697 **Artefact
Urbain**



Infographie : septembre 2024

6. INTERPRÉTATION DES RÉSULTATS

6.1 Sédiments archéologiques

Les observations des différentes séquences stratigraphiques permettent de faire certains constats. Premièrement, il est évident que les travaux de décapage effectués en 2023 ont fortement affecté notre compréhension réelle du site pour la présente intervention. C'est particulièrement le cas pour le centre de la zone d'intervention. Il est à noter que lors de l'écriture de ce rapport, les documents finaux du MTMD en lien avec l'intervention de 2023 ne sont toujours pas en notre possession (MTMD, à venir). Deuxièmement, et ce malgré le premier constat, il est possible d'affirmer que de manière générale, la séquence stratigraphique est particulièrement simple et que les sédiments naturels sont généralement rapidement atteints. Le sédiment naturel correspond, pour la plupart des sous-opérations, à un limon ou à un sable fin beige, gris ou orangé, compact, avec peu ou pas d'inclusions rocheuses (CcEr-1-2A2, CcEr-1-2C4, CcEr-1-2E6, CcEr-1-2F3, CcEr-1-2G2, CcEr-1-2H7 et possiblement CcEr-1-3A3). Ce dernier repose au nord sur un sable grossier avec plusieurs inclusions de pierres arrondies (CcEr-1-2E7), ou encore sur un limon argileux gris à orangé au sud (CcEr-1-2A3). Ces sols naturels correspondent à ce qui est attendu pour cette zone se situant à la jonction de deux rivières. Troisièmement, il a également été possible de constater que les sols anthropiques présents étaient fortement contaminés et souvent riches en déchets industriels, tels que les scories. Les sédiments observés semblent ainsi tous être associés au passé ferroviaire du site (1885-1917 à 1967). Ils sont minimaux dans la plupart des sous-opérations observées et se présentent comme une seule couche d'environ 0,10 m à 0,20 m d'épaisseur (ex. : CcEr-1-2C3, CcEr-1-2E2, CcEr-1-2F2 et CcEr-1-2H8). Les sols anthropiques sont cependant plus complexes près des différents vestiges relevés.

6.2 Vestiges archéologiques

La plupart des vestiges relevés sont également associés aux activités ferroviaires, qui constituaient les principales fonctions du site, débutant entre 1885 et 1917, puis se terminant vers 1967. Seul le vestige CcEr-1-2C100 est une exception : il est plutôt associé à un élément de la cour arrière d'une habitation qui était située au 259, rue Hébert, jusqu'à sa démolition entre 2021-2022 à la suite des inondations de 2019 (figure 26). Le vestige CcEr-1-2C101, situé partiellement sous CcEr-1-2C100, est quant à lui associé au chemin de fer, bien que sa fonction demeure incertaine.

Les autres vestiges observés sont tous associés aux activités ferroviaires du secteur (1885-1917 à 1967). Si certains peuvent être localisés sur le plan d'assurance-incendie de 1929 ou celui de Gagnon (2022; figure 7), certains sont absents de ces derniers. Il est néanmoins possible d'émettre des hypothèses sur leur fonction et leur datation.

Le vestige CcEr-1-2D100 correspond à la base de la pointe en béton de la plateforme de la station de Vallée-Jonction. Bien que sa partie supérieure soit dérasée, la plateforme a conservé sa forme et correspond à celle du plan de 1929 (voir figure 6). Comme la gare a été construite entre 1885 et 1917, il est raisonnable d'attribuer cette même date de construction à sa plateforme (MCC [En ligne]). La date de sa démolition partielle est inconnue, mais probablement postérieure à 1967.



Figure 26. Photographie aérienne datée de 1966 de Vallée-Jonction. La flèche rouge indique l'habitation située au 259, rue Hébert (GéoPhoto, Université Laval, Q66320-179, 15840, 1966, Ministère de l'Énergie et des Ressources naturelles)

Les vestiges CcEr-1-2E100 et CcEr-1-2E101 doivent être analysés conjointement. En effet, non seulement ces vestiges sont de forme similaire, mais il a également été observé qu'ils étaient accolés l'un à l'autre. Il s'agit probablement d'une seule structure, mais leurs appellations individuelles ont été conservées par souci de clarté lors de leur description. Les éléments observés, en particulier la présence de rampes parallèles aux extrémités nord et sud de l'ensemble ainsi que la présence de madriers à distance régulière l'un de l'autre, permettent d'émettre l'hypothèse qu'il s'agit d'un atelier, ou d'une partie d'un atelier, équipé d'un appareillage destiné à y faire monter des wagons ou des locomotives. Ce bâtiment est absent du plan de 1929 et de celui de Gagnon (2022). Cependant, par sa fonction ferroviaire, il est possible de dater sa construction entre 1885 et 1917. Les artefacts qui y ont été observés sont très récents et laissent présumer une démolition récente.

Le vestige CcEr-1-2F100 est quant à lui présent sur le plan d'assurance-incendie de 1929 (figure 27). Ce dernier indique qu'il s'agit d'une « section house », c'est-à-dire un bâtiment servant à ranger les outils et équipements nécessaires au maintien d'une section de chemin de fer. Il est daté entre 1885 et 1917, puis aurait été détruit après 1950 (Gagnon 2022 : 24).

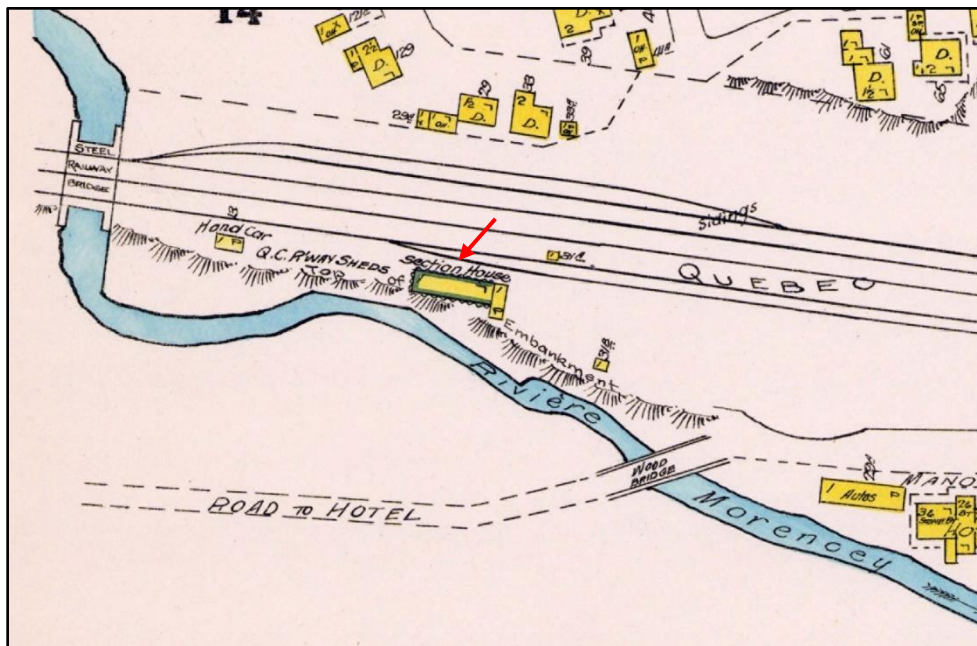


Figure 27. Détails du plan d'assurance-incendie de 1929 où est illustrée la « section house ». Le vestige CcEr-1-2F100 représente la partie est de ce bâtiment, identifiée d'une flèche rouge (Source : BAnQ 0000236189)

Pour sa part, bien que le vestige CcEr-1-2H100 ne soit pas visible sur le plan de 1929, il est néanmoins possible de bien comprendre sa fonction. En effet, une structure circulaire identique, mais cette fois intacte, a été observée à environ 450 m au sud-ouest de la zone des travaux (figure 28). Cette dernière est également présente sur le plan d'assurance-incendie de 1929 (figure 29). Il s'agit d'une plaque tournante qui servait à faire pivoter un wagon ou une locomotive à l'aide d'un mécanisme sur rails (figure 30). La structure en béton du vestige CcEr-1-2H100 est identique à celle de la plaque tournante intacte. Ce vestige avait été identifié comme tel par Gagnon (2022) et il daterait d'entre 1885 et 1917 (voir figure 7), puis en partie détruit après 1967. Aucune trace de son mécanisme n'a cependant été observée.



Figure 28. Plaque tournante (« turntable ») au sud-est de la zone d'étude, semblable au vestige CcEr-1-2H100 (Photographie VJS1_BP1_226)

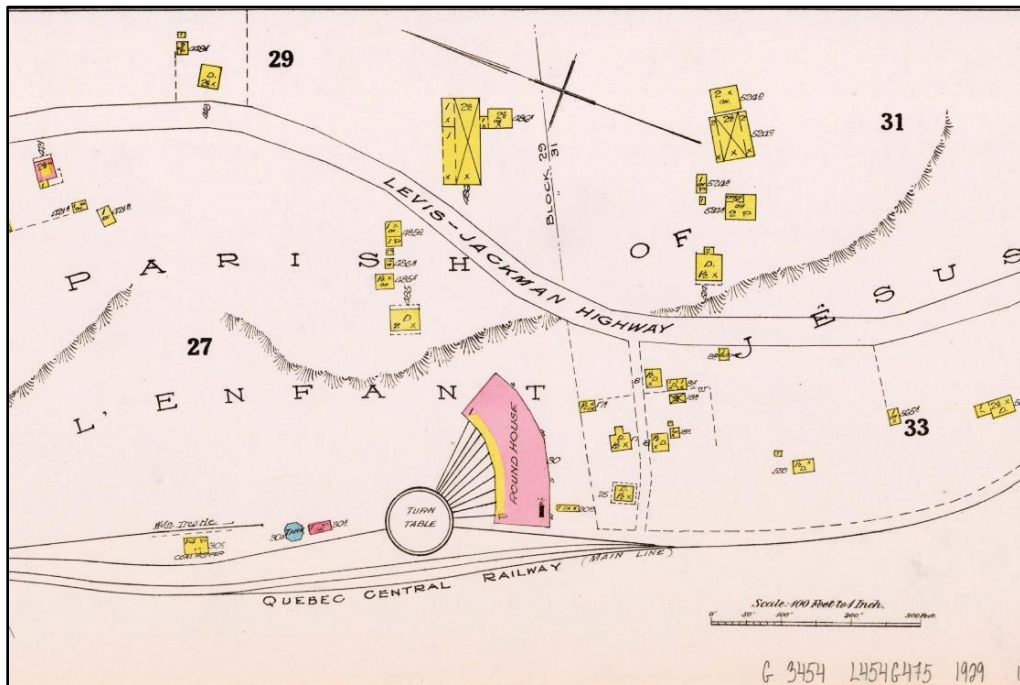


Figure 29. Détails du plan d'assurance-incendie de 1929 où est illustrée la « turntable » et la « roundhouse », situées à environ 450 m au sud-ouest de la zone des travaux (Source : BAnQ 0000236189)



Figure 30. Détail du système sur rails de la plaque tournante (« turntable ») au sud-est de la zone d'étude (Photographie VJS1_BP1_231)

Finalement, le vestige CcEr-1-2K100 correspond à un tuyau qui devait certainement être connecté à une structure. Bien qu'aucun vestige ou bâtiment n'a pu être observé dans ce secteur lors de l'intervention, le vestige CcEr-1-2K100 pourrait être associé à l'atelier ferroviaire présent à cet endroit sur le plan de Gagnon (2022), datant d'entre 1885 et 1917 et ayant été détruit avant 1950 (voir figure 7) (Gagnon 2022 : 24). La plaque tournante toujours intacte au sud-ouest de la zone est reliée par ses rails à un hangar semi-circulaire similaire (figure 31). Il s'agit, selon le plan d'assurance-incendie de 1929, d'une « round house », c'est-à-dire un atelier servant à réparer et remiser des wagons ou des locomotives (voir figure 29). Le vestige CcEr-1-2K100 pourrait ainsi être associé à une structure semblable. Cependant, comme la profondeur d'excavation atteinte dans la sous-opération CcEr-1-2K est très minime, il n'a pas été possible d'observer de traces directes de ce bâtiment.



Figure 31. « Round house » au sud-est de la zone d'étude (Photographie VJS1_BP1_230)

7. CONCLUSION ET RECOMMANDATIONS

Ce rapport présente les résultats de la supervision archéologique des travaux d'excavation mécanique réalisés lors de la réfection des infrastructures ferroviaires à Vallée-Jonction, en Beauce. L'intervention était justifiée par le fait que des vestiges avaient été mis au jour lors de travaux préparatoires effectués en 2023 par le ministère des Transports et de la Mobilité durable (MTMD). Ces vestiges ont par la suite été associés à un nouveau site archéologique, dont le code Borden est le CcEr-1. Ainsi, au printemps 2024, la compagnie Pomerleau a mandaté l'équipe d'Artéfact urbain afin de procéder à la surveillance archéologique, dans le but de compléter l'enregistrement des vestiges déjà mis au jour et de vérifier la présence de ressources archéologiques afin d'atténuer les impacts des travaux sur le patrimoine archéologique.

L'opération CcEr-1-2, située entre le Musée Ferroviaire de Beauce et la rue du Pont, a permis de mettre au jour quatre nouveaux vestiges (CcEr-1-2C100, CcEr-1-2C101, CcEr-1-2D100 et CcEr-1-2K100), ainsi que d'observer les quatre qui avaient été mis au jour en 2023 (CcEr-1-2E100, CcEr-1-2E101, CcEr-1-2F100 et CcEr-1-2H100). Tous ces derniers sont associés aux activités ferroviaires du secteur mises en place entre 1885 et 1917, à l'exception de CcEr-1-2C100, qui est plutôt associé à la cour arrière de la maison sise au 259, rue Hébert, détruite en 2020. La majorité des sédiments observés dans cette sous-opération était liée aux aménagements de la voie ferrée et des bâtiments associés. En ce qui concerne la seconde opération, nommée CcEr-1-3 et correspondant aux travaux effectués sur la rue Jean-Marie-Rousseau, aucun vestige n'y a été observé. La majeure partie des sédiments répertoriés dans cette opération est liée à des aménagements de la voirie ou au stationnement en pierre concassée du Musée Ferroviaire de Beauce.

À la suite des résultats et des interprétations présentés, nous recommandons minimalement une surveillance archéologique pour la poursuite des travaux sur la rue Jean-Marie-Rousseau (secteur de l'opération CcEr-1-3). En effet, ce secteur pourrait potentiellement receler plusieurs vestiges datant de la première moitié XX^e siècle et qui pourraient être affectés par les présents travaux. Ces travaux n'ont finalement pas pu être effectués lors de la présente intervention. Pour le secteur entre le musée et la rue du Pont (secteur de l'opération CcEr-1-2), aucune recommandation supplémentaire n'est émise, puisque le secteur a pu être complètement expertisé. De manière plus générale, une surveillance archéologique est également recommandée advenant de futurs travaux d'excavation à l'ouest du chemin de fer, entre l'opération CcEr-1-2 et la rivière Morency, ou encore au sud-ouest de la gare, entre cette dernière et l'ensemble de bâtiments constitué de la plaque tournante (l'atelier de type « roundhouse »). La présence de vestiges potentiels ou confirmés a effectivement été recensée dans ces secteurs (Gagnon 2022).

7.1 Valeurs archéologiques

Les valeurs archéologiques liées à l'intervention archéologique réalisée au printemps 2023 par l'équipe d'Artéfact urbain abondent dans le même sens que les conclusions présentées. À la suite de ces travaux, le site CcEr-1 présente une faible valeur de recherche sur le terrain, étant donné que les travaux de réfection des infrastructures ferroviaires ont fortement affecté les sols et mené à la démolition de la plupart des vestiges mis au jour, à l'exception de la moitié sud-ouest du vestige 2H100. Les valeurs de recherche post-terrain et scientifique sont également faibles pour

ce site, puisque la contamination élevée des sols n'a pas permis la récolte d'artéfacts lors de l'intervention. Le site ne présente également pas de valeur d'exception, car des exemples de ce type de bâtiment relié à l'industrie ferroviaire existent encore, notamment à proximité du site lui-même, considérant la plaque tournante et la « round house » situées au sud-est du musée. Ce site présente cependant des valeurs de représentativité, d'appropriation culturelle et d'association en raison de son importance pour la Ville de Vallée-Jonction et son histoire. Des interventions futures hors des limites de la présente intervention pourraient cependant révéler de nouveaux vestiges, qui viendraient modifier la valeur archéologique du site CcEr-1.

BIBLIOGRAPHIE

CHAPDELAINE, Claude

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

CHAPDELAINE, C., GRAILLON, É., COURCHESNE, F., TURMEL, M.-C., FORGET BRISSON, L., HARDY, F., LAMOTHE, M. et A. L. BURKE

2015 Cascades 5, une composante de la tradition de l'Archaïque du Golfe du Maine à East Angus, Estrie, Québec. *Recherches amérindiennes au Québec* **45** (2-3) : 93-126.

CHRÉTIEN, Yves

1999 La manipulation stratégique des biens exotiques dans les contextes cérémoniels du Sylvicole inférieur : l'exemple de la région de Québec. *Recherches amérindiennes au Québec* **23** (1) : 75-97.

CLERMONT, Norman

1978 Les crémations de Pointe-du-Buisson. *Recherches amérindiennes au Québec* **8** (1) : 3-20.

1990 Le Sylvicole inférieur au Québec. *Recherches amérindiennes au Québec* **20** (1) : 5-18.

COURVILLE, S., POULIN, P. C. et B. RODRIGE

2003 *Histoire de Beauce-Etchemin-Amiante*. Institut québécois de recherche sur la culture, Québec, Les presses de l'Université Laval.

DYKE, Arthur S.

2004 An outline of North American deglaciation with emphasis on central and northern Canada. Dans Ehlers, J., Gibbard, P.L. (Eds.), *Quaternary Glaciations—Extent and Chronology*, Part II: North America, pp. 373-424.

DYKE, A. S. et V. K. PREST

1987 *Paleogeography of northern North America, 18 000 – 5 000 years ago, 1703A*. Geological Survey of Canada, Ottawa, Ontario, Canada.

GAGNON, Ghislain

2022 Étude de potentiel archéologique, projet 154-07-7188 et 154-20-7096 : Réhabilitation des ateliers mécaniques ferroviaires et reconstruction du pont ferroviaire de la rivière Chaudière, Vallée-Jonction, Québec. Ministère des Transports et de la Mobilité durable (voir annexe 1).

GATES SAINT-PIERRE, Christian

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

GOVERNEMENT DU CANADA

[En ligne] Parcs Canada, Annuaire des désignations patrimoniales fédérales. Gare ferroviaire patrimoniale du Canada : Vallée-Jonction, Québec.
https://www.pc.gc.ca/apps/dfhd/page_hrs_fra.aspx?id=2024 , consulté le 2 août 2024.

GOVERNEMENT DU QUÉBEC

2012 [En ligne] *Climat du Québec, Classification de Köppen-Geiger basée sur les normales 1981-2010*. Carte produite par le gouvernement du Québec, Développement durable, Environnement, Faune et Parcs, Québec. <https://environnement.gouv.qc.ca/climat/normales/cartes/Classification-Koppen.pdf>, consulté le 2 août 2024.

LAMARCHE, Lise

2011 *Évolution paléoenvironnementale de la dynamique quaternaire dans la région de Québec : Application en modélisation tridimensionnelle et hydrogéologique*. INRS. Thèse de Doctorat. 221 p.

MINISTÈRE DE LA CULTURE ET DES COMMUNICATIONS (MCC)

[En ligne] Répertoire du patrimoine culturel du Québec : Gare de Vallée-Jonction. <https://www.patrimoine-culturel.gouv.qc.ca/rpcq/detail.do?methode=consulter&id=93318&type=bien>, consulté le 2 août 2024.

MINISTÈRE DES FORÊTS, DE LA FAUNE ET DES PARCS (MFFPQ)

2019 [En ligne] *Forêt ouverte*. Carte et données forestières. Gouvernement du Québec, Québec. <https://www.foretouverte.gouv.qc.ca/>, consulté le 2 août 2024.

OCCHIETTI, S., GOVARE, É., KLASSEN, R., PARENT, M. et J.-S. VINCENT

2004 Late Wisconsinan—Early Holocene Deglaciation of Québec-Labrador. Dans *Developments in Quaternary Sciences* 2, p. 243-273. Édité par EHLERS, J. et P. L. GIBBARD, Elsevier.

PARADIS, Marie-Anne et Joey LEBLANC

2021 *L'archéologie numérique en contexte professionnel : Rapport final MITACS Accélération*. Université Laval et MITACS.

PINTAL, Jean-Yves

2012 Late Pleistocene to Early Holocene A Datation : The Case of the Strait of Quebec. Dans *Late Pleistocene Archaeology and Ecology in the Far Northeast*. Édité par Claude Chapdelaine, p. 218-236. Publié par Texas A&M University Press.

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

PLOURDE, Michel

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

PROVENÇAL, Julie

2011 *Le Sylvicole inférieur au Méganticois : le cas du site Nepress (BiEr-21)*. Mémoire de maîtrise, Université de Montréal.

RICHARD, Pierre J. H.

2009 *Chronologie de la déglaciation : de l'importance des années étalonnées (Calibrées)*. Département de géographie, Université de Montréal, 5 pages. [En ligne] : <http://www.aqua.uqam.ca/articles/ChronoDeglaciation.pdf>, consulté le 5 août 2024.

RURALYS

2014 *Étude de potentiel archéologique : Site des Nouvelles-Casernes. Îlot de l'arsenal (CeEt-403)*. Québec, Commission de la Capitale Nationale.

SYSTÈME D'INFORMATION GÉOMINIÈRE DU QUÉBEC (SIGÉOM)

[En ligne] *Zones morphosédimentologiques, Géologie du Quaternaire*. Énergie et ressources naturelles, Québec. https://gq.mines.gouv.qc.ca/documentation/symboles-abreviations-carte-geoscientifique/geologie-du-quaternaire/zones-morphosedimentologiques/#Sediments_glaciomarins, consulté le 5 août 2024.

TACHÉ, Karine

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

TECSULT INC.

2005 *Prolongement de l'autoroute Robert-Cliche (73) entre Beauceville et Saint-Georges : étude d'impact sur l'environnement : rapport final*. Québec (Québec) : Tecsult. [En ligne] : <http://www.bv.transports.gouv.qc.ca/mono/1073817/>, consulté le 5 août 2024.

TREMBLAY, Yves

2006 *Les Iroquoiens du Saint-Laurent : peuple du maïs*. Pointe-à-Callière, Musée d'archéologie et d'histoire de Montréal, Éditions de l'Homme.

VILLE DE SAINT-JOSEPH

[En ligne] Ville de Saint-Joseph-de-Beauce, Histoire. <https://vsjb.ca/la-ville/histoire/>, consulté le 5 août 2024.

VILLE DE VALLÉE-JONCTION

2022 Procès-verbal de la séance ordinaire du conseil municipal de Vallée-Jonction tenue au lieu des séances lundi le 4 juillet 2022 à 19 h 30, conformément aux dispositions du code municipal, et à laquelle sont présents mesdames et messieurs les conseillers. <https://valleejonction.qc.ca/wp-content/uploads/2023/03/2022-07-04.pdf>, consulté le 2 août 2024.

ANNEXE 1. ÉTUDE DE POTENTIEL ARCHÉOLOGIQUE (GAGNON 2022)



MINISTÈRE DES TRANSPORTS ET DE LA MOBILITÉ DURABLE



ÉTUDE DE POTENTIEL ARCHÉOLOGIQUE, PROJET 154-07- 7188 ET 154-20-7096

Réhabilitation des ateliers mécaniques ferroviaires et
reconstruction du pont ferroviaire de la rivière Chaudière,
Vallée-Jonction, Québec

Décembre 2022

ÉQUIPE DE TRAVAIL

Direction de l'environnement

Rédaction

Ghislain Gagnon, archéologue

TABLE DES MATIÈRES

1. INTRODUCTION.....	2
2. MÉTHODOLOGIE.....	3
2.1. Délimitation de la zone d'étude	3
2.2. Potentiel archéologique paléohistorique.....	3
2.3. Potentiel archéologique historique	3
3. CADRE ENVIRONNEMENTAL ACTUEL ET PASSÉ	4
3.1. Le paysage actuel	4
3.2. L'Évolution paléoenvironnementale et habitabilité du territoire	4
4. SYNTHÈSE HISTORIQUE.....	8
5. PATRIMOINE CONNU ET HISTORIQUE DES RECHERCHES ARCHÉOLOGIQUES ANTÉRIEURES	16
6. POTENTIEL ARCHÉOLOGIQUE PALÉOHISTORIQUE.....	18
7. POTENTIEL ARCHÉOLOGIQUE HISTORIQUE	19
8. RECOMMANDATIONS.....	28
9. CONCLUSION	29

1. INTRODUCTION

Cette étude de potentiel archéologique est réalisée en amont des projets 154-20-7096 et 154-07-7188 qui concerne les infrastructures ferroviaires de Vallée-Jonction. Elle vise à évaluer le potentiel de découverte archéologique témoignant de l'occupation humaine paléohistorique et historique dans les limites de la zone évaluée à l'intérieur desquelles le Ministère est susceptible de réaliser des travaux en lien avec le projet. Elle permet d'assurer la protection du patrimoine archéologique connu et potentiel.

Plus spécifiquement, l'étude vise à fournir un outil de planification respectueux du cadre légal applicable au projet et à prévenir les impacts pouvant découler d'un possible manque de planification. Elle vise notamment à répondre aux objectifs suivants :

- Prendre en compte le principe de « protection du patrimoine culturel » en assurant son identification, sa protection et sa mise en valeur par la prise en compte des composantes de rareté et de fragilité, conformément aux stipulations de la *Loi sur le développement durable* (LRQ ch. D-8.1.1, a.6k).
- Prévenir ou atténuer les impacts pouvant découler de découvertes fortuites en cours de chantier et de l'obligation de déclarer ce type de découverte sans délai en vertu de la *Loi sur le patrimoine culturel* (LRQ ch. P-9.002, a. 74).
- Atténuer les impacts d'une possible dégradation d'un bien susceptible de présenter une valeur patrimoniale afin de prévenir toute application du régime d'ordonnance prévue par la *Loi sur le patrimoine culturel* (LRQ ch. P-9.002, a. 76) pouvant notamment entraîner la fermeture d'un lieu, la cessation des travaux ou de certaines activités ainsi que des retards découlant de l'obligation de réaliser des fouilles archéologiques de sauvetage.
- Prendre en compte tout territoire ou partie de territoire présentant un intérêt d'ordre historique ou culturel, notamment patrimonial au sens de la LPC préalablement inscrit dans le schéma d'aménagement d'une MRC en vertu de la *Loi sur l'aménagement et l'urbanisme* (LRQ c. a-19.1, a. 5).

En ce sens, l'analyse se concentre sur les endroits qui peuvent être affectés directement par la réalisation des travaux.

2. MÉTHODOLOGIE

2.1. Délimitation de la zone d'étude

La zone d'étude évaluée a été définie en fonction des limites du cadastre rénové et des diverses options étudiées pour les travaux. L'analyse pour établir l'état des connaissances archéologiques locales s'est limitée aux environs de la gare et des installations ferroviaires environnantes.

2.2. Potentiel archéologique paléohistorique

L'objectif lors du travail d'analyse du potentiel archéologique paléohistorique est de catégoriser des espaces géographiques afin de déterminer la probabilité de mettre au jour des vestiges d'occupation humaine. Lorsque des zones à potentiel sont définies, la circonscription dans l'espace de celles-ci se fait à partir de deux prémices, soit les critères de sélection des lieux d'établissement ou d'activités chez les groupes anciens et le choix de secteurs où il est possible de réaliser une recherche archéologique. « *Il faut comprendre que l'emplacement d'un site archéologique résulte de choix et non du hasard. Ces choix sont guidés par plusieurs critères, qu'ils soient sociaux, culturels ou économiques* » (Arkéos, 2013). De plus, les critères environnementaux, qui peuvent être inclus dans ceux mentionnés précédemment, sont très importants dans le choix d'un secteur d'établissement, puisqu'un site se doit d'être propice à la réalisation des aménagements requis pour son occupation en fonction des activités qui doivent y être pratiquées.

Pour établir le potentiel d'occupation, il faut donc avoir une connaissance de ces critères. L'acquisition de ces connaissances se fait par l'étude des banques de données du ministère de la Culture et des Communications sur l'emplacement des sites archéologiques connus dans la zone d'étude. L'information contenue permet de cibler les cultures en présence afin d'établir un portrait des schèmes d'établissement. L'ethnohistoire apporte également une source d'information importante sur l'occupation du territoire par les groupes autochtones qui étaient présents et fréquentaient le territoire à l'arrivée des Européens. Enfin, les informations paléoenvironnementales et environnementales, notamment sur la topographie, les sols (types de dépôts, compacité, qualité du drainage, etc.), la faune et la flore, permettent de comprendre les caractéristiques environnementales qui ont guidé le choix d'un emplacement au cours d'une période donnée.

2.3. Potentiel archéologique historique

La détermination du potentiel archéologique historique se fait différemment du potentiel archéologique paléohistorique. En archéologie historique, on détermine le potentiel d'un secteur principalement à partir de documents d'archives issus d'ouvrages historiques. De nombreux documents, tels que des cartes anciennes, des photos, des plans et diverses archives nationales, régionales ou locales, peuvent par exemple guider ou indiquer l'emplacement d'anciens lieux d'habitation ou d'occupation et permettre d'en établir leur importance. Les plans anciens et leur superposition sur la trame moderne (plans polyphasés) permettent de voir l'évolution de la trame urbaine de la zone d'étude et de déterminer les endroits les plus propices à l'établissement afin de mettre au jour des vestiges de l'occupation historique. L'étude des chaînes de titre et des marchés de construction liés à un terrain donné permet de voir l'évolution du bâti et d'élaborer des hypothèses de recherche. Finalement, l'emploi des données archéologiques circonscrites

au sein des études théoriques et des rapports de fouilles, de surveillances ou d'inventaires permet aussi d'obtenir un portrait des sites connus, des sols en place, de la stratigraphie et de l'emplacement de lieux d'occupation.

Il est généralement admis dans la pratique de l'archéologie au Québec que la valeur de recherche des sites abandonnés après 1950 est faible. Par conséquent, à moins de problématiques particulières, ces sites sont considérés par défaut comme ayant une faible valeur patrimoniale et ne font pas l'objet d'interventions archéologiques préventives.

Enfin, considérant la complexité et la forte urbanisation du secteur à l'étude, la délimitation des zones à potentiel archéologique théorique est limitée à la zone évaluée.

3. CADRE ENVIRONNEMENTAL ACTUEL ET PASSÉ

3.1. Le paysage actuel

La zone d'étude élargie est située dans les limites de l'unité de paysage régional Sainte-Marie, laquelle fait essentiellement partie du domaine bioclimatique de l'érablière à bouleau jaune et chevauche au nord celui de l'érablière à tilleul. Le climat continental, de type subpolaire subhumide, se caractérise par des températures annuelles moyennes qui varient entre 2,5 et 5,0 °C avec une saison de croissance de 180 jours, des précipitations annuelles de 1000 mm et un couvert de neige variant de 250 à 300 cm. Le relief, vallonné, se compose de coteaux à large sommet et comportant de versant en faibles pentes régulières. Le substrat rocheux, de type sédimentaire, se caractérise principalement par la présence de grès, de shale et d'ardoise, phyllade et quartzite. La région est couverte à 50 % d'épais de dépôts de till recouvrant les coteaux. Les vallées principales sont couvertes de dépôts fluvioglaciaires avec la présence de dépôts fluviaux formant des terrasses en bordure de la rivière Chaudière (Robitaille et Saucier, 1998).

Selon SIGEOM, le tracé projeté est entièrement situé dans la province géologique des Appalaches et il traverse essentiellement des zones morpho-sédimentologiques de sédiments d'épandage proglaciaire subaquatiques et d'alluvions de terrasse fluviale ancienne. Le socle rocheux fait partie de la zone géologique Groupe de Rosaire, décrite comme étant formée de quartzites schisteux et phyllade gris à noir, ainsi que ce celle du groupe de Saint-Roch, formé de grès, quartzites phylliteux, phyllade vert ou violacé, schiste et métaconglomérat (MRNF, 2022).

3.2. L'Évolution paléoenvironnementale

Selon Richard (2009), le secteur à l'étude aurait été libéré de l'Inlandsis laurentidien un peu avant 13 150 ans A.A. (Figure 1). Lors de ce retrait, la vallée de la rivière Chaudière a par moment été couverte de lacs glaciaires, mais aussi probablement, selon Normandeau (2010), d'une masse glaciaire résiduelle ayant fait office de barrage pour deux lacs pro-glaciaires, le lac glaciaire Mégantic au sud, et le lac glaciaire Chaudière-Etchemin au nord. Ce second lac, qui aurait connu deux phases, n'aurait pas pu couvrir la zone d'étude puisque celle-ci était initialement couverte par la masse glaciaire résiduelle des Bois-Francs. Lors de la première phase, qui a pris place vers 14 000 ans ¹⁴C, le niveau lacustre a atteint des altitudes qui varient entre 305 et 375 m. Lors de la seconde phase, datée aux environs de 12 400 ans ¹⁴C et qui se

caractérise par une vidange via la vallée de la rivière Famine, le niveau lacustre se serait établi à une altitude probable de 210 m dans la vallée de la rivière Chaudière (Figure 2 **Erreur ! Source du renvoi introuvable.**).

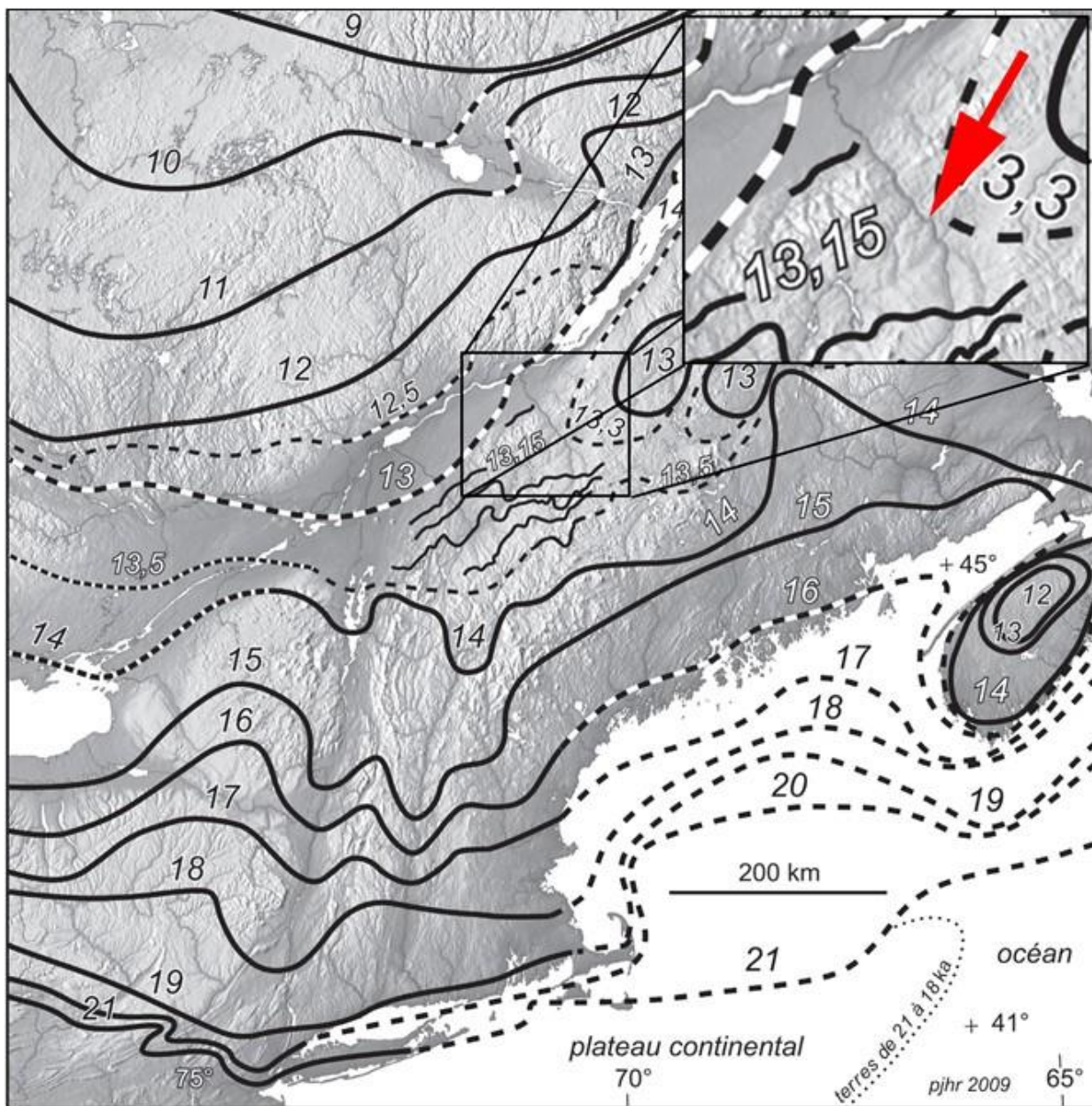


Figure 1 : Date (Cal. AA) de la déglaciation (Modifiée de Richard, 2009)

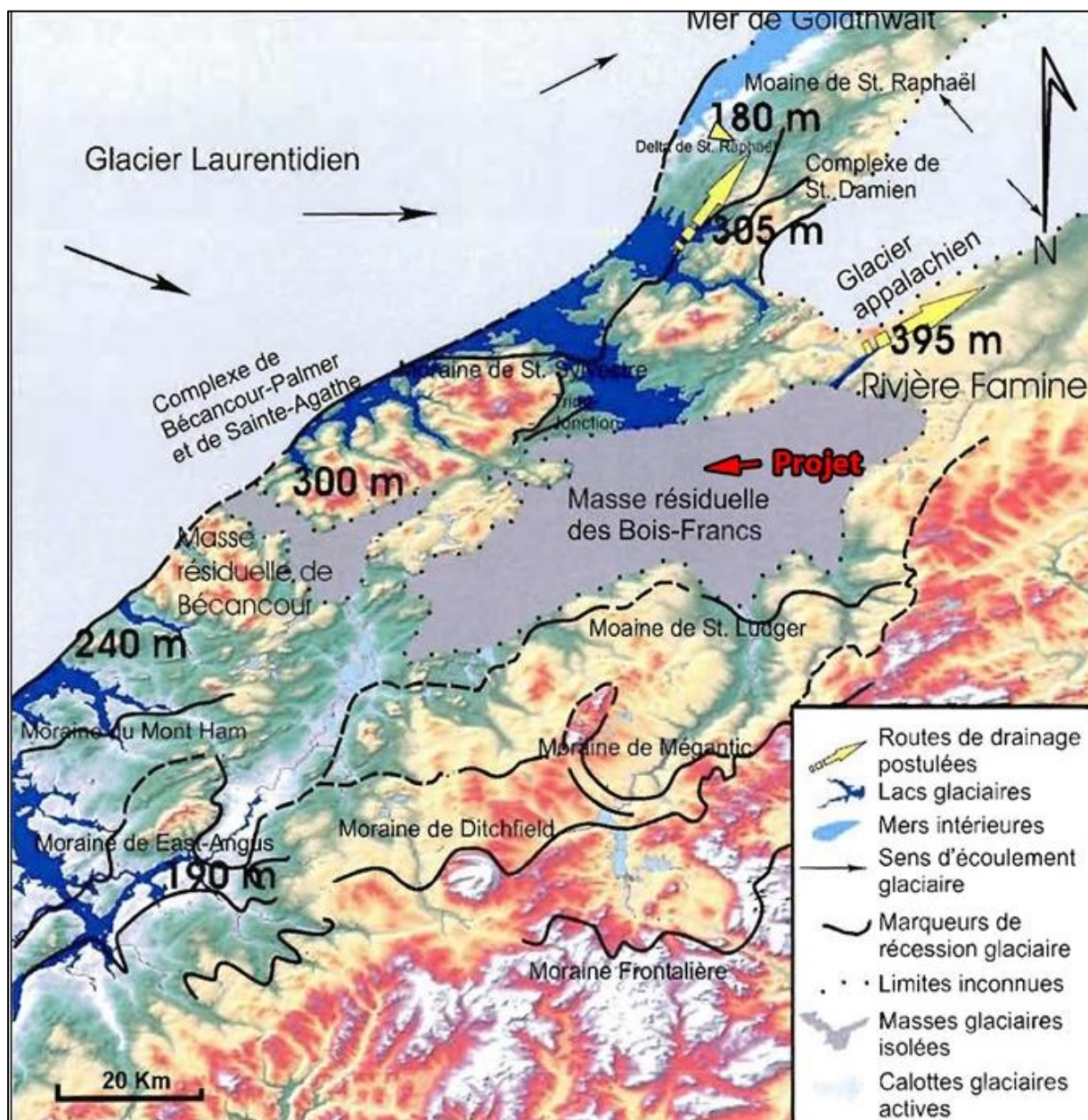


Figure 2 : Localisation du projet lors de la phase 2 du lac glaciaire Chaudière-Etchemin (Modifié de Normadeau, 2010)

Selon Dyke (2005), vers 13 000 AA (11 000 ans ^{14}C), le biome végétal de la zone d'étude élargie est de type toundra arbustive. Ce biome est graduellement remplacé par un biome de toundra forestière en place vers 10 200 AA (9 000 ans ^{14}C) et de forêt boréale en place vers 8 980 (8 000 ans ^{14}C), pour finalement faire place, vers 7 800 (7 000 ans ^{14}C), au biome de forêt mixte qui caractérise toujours la région aujourd'hui (Figure 3).

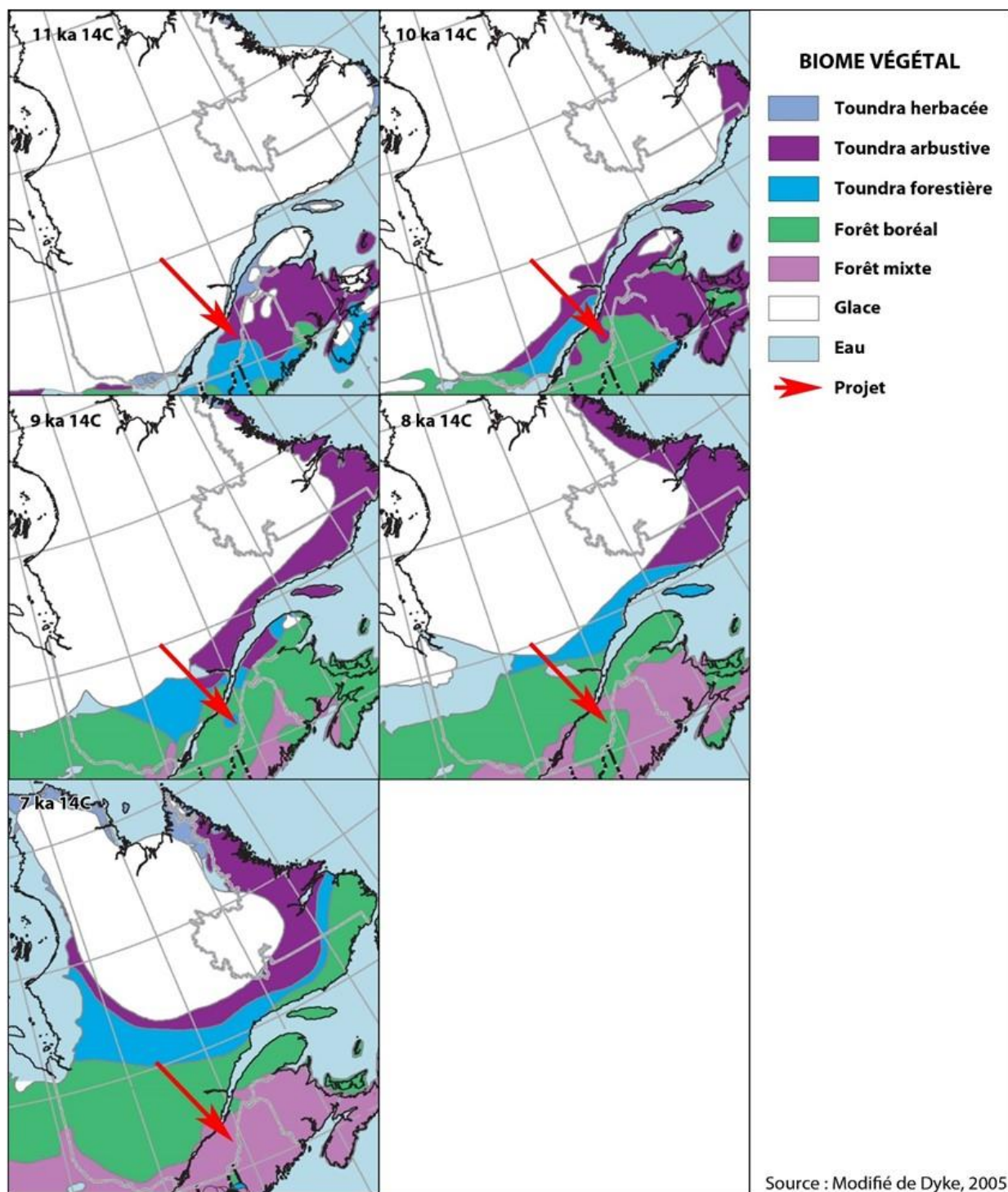


Figure 3 : Évolution des biomes végétaux (modifiée de Dyke, 2005)

4. SYNTHÈSE HISTORIQUE

La synthèse produite sans mention par le service responsable de l'archéologie au ministère des Transports et de la Mobilité durable (MTMD) et intégrée par la firme Tecsalt dans le cadre de l'étude d'impact sur l'environnement produite pour le prolongement de l'autoroute 73 entre Beauceville et Saint-Georges, décrit l'occupation paléohistorique comme suit :

La rivière Chaudière fait partie d'un axe géographique majeur entre le Saint-Laurent et la côte atlantique. Son cours supérieur offre de multiples voies de passage vers plusieurs bassins hydrographiques qui coulent actuellement au Maine, notamment les rivières Saint-Jean, Penobscot, Kennebec et Androscogin. Cette configuration géographique était bien connue historiquement (Provost, 1974). Mais ce qui est moins connu, c'est qu'elle a été mise à profit dès le peuplement humain de la péninsule maritime, il y a environ 11 500 ans, comme le suggèrent des indices archéologiques paléindiens découverts dans la région de Québec et plus spécifiquement à l'embouchure même de la rivière Chaudière dans le Saint-Laurent (Pintal 2002). D'autres sites paléindiens situés dans le secteur du lac Mégantic illustrent également l'utilisation très ancienne du territoire, au moment où la déglaciation rendait de plus en plus accessible la vallée du Saint-Laurent (Chapdelaine 2004). Ainsi, la vallée de la rivière Chaudière a été fréquentée très tôt dans la séquence chronologique de l'occupation humaine du territoire québécois. Les deux pôles de l'axe de la rivière Chaudière, soit la région de l'embouchure et celle du lac Mégantic, offrent également des témoins d'utilisation au cours des millénaires subséquents. Enfin, durant les derniers siècles précédant l'arrivée des Européens en Amérique, quelques indices plus circonstanciels soulignent que la rivière Chaudière était encore utilisée comme voie de passage où circulaient objets et idées entre le fleuve Saint-Laurent et le versant atlantique (Tremblay, 1998).

Si l'embouchure de la rivière Chaudière et le lac Mégantic sont bien connus quant à l'archéologie et témoignent des occupations à diverses époques au cours des derniers dix millénaires, il en va autrement sur le cours même de la rivière où peu de sites ont été mis au jour, malgré les inventaires archéologiques qui y ont été réalisés. Le dynamisme de la rivière Chaudière qui, au fil des méandres et des crues, a possiblement détruit ou alors profondément enfoui de nombreux sites anciens peut expliquer que peu de sites archéologiques aient été découverts. Plusieurs des inventaires [qui ont été] effectués se sont concentrés sur les rives actuelles de la rivière alors que d'autres n'ont couvert que de petites superficies plus ou moins arbitrairement déterminées.

Dans la zone d'étude, le site paléohistorique connu le plus proche correspond à l'emplacement de la découverte d'une hache polie, trouvée au lac Fortin (CaEr-1), à une dizaine de kilomètres vers l'intérieur des terres, à l'ouest de la rivière Chaudière (Taillon 1990). Cette hache n'est malheureusement pas datée et ne permet pas d'améliorer notre compréhension de la préhistoire de la région. D'autre part, dans les limites de la ville de Saint-Georges, à environ 200 mètres en aval de l'embouchure de la rivière Famine, une gouge et possiblement une pointe ont été trouvées dans une excavation à l'arrière du motel Souvenir [...]. L'emplacement est à moins d'un kilomètre de l'extension des travaux le long de la route du Président-Kennedy, au sud du raccordement de la 74^e rue. Ces objets ont été conservés par le propriétaire et n'ont jamais été analysés (code temporaire CaEq-a dans l'Inventaire des sites archéologiques du Québec) (Tecsult 2005, annexe VI).

Toujours selon cette même synthèse, le début de l'occupation historique est décrit comme suit :

À l'arrivée des Européens, les Abénaquis fréquentent la Beauce comme lieu de passage et territoire de chasse. Au dernier quart du XVII^e siècle, ces alliés des Français quittent la Nouvelle-Angleterre pour s'installer le long de la rivière Chaudière; en 1675, la première chapelle Saint-François est bâtie dans la première mission abénaquise du pays, sur une des îles en face de Beauceville. Des concessions sont accordées à cette nation dans le secteur de Sainte-Marie et, en 1683, on y compte 300 familles abénaquises. Cependant, les Abénaquis quittent la région dès 1686, pour y revenir sporadiquement après 1700. Il semble qu'ils aient occupé un village dans les environs de Beauceville, de 1765 à 1783. De plus, en 1775, les troupes d'Arnold remarquent un village abénaquis à l'embouchure de la rivière Famine, à Saint-Georges. Toutefois, à la fin du XIX^e siècle, cette nation a quitté la Beauce, comme en témoignent les registres paroissiaux.

L'occupation euro-québécoise de la Beauce s'amorce avec la concession des seigneuries Sainte-Marie, Saint-Joseph, Saint-François (Rigaud-de-Vaudreuil), Aubert-Gallion et Aubin-De-l'Isle en 1736, ces deux dernières correspondant respectivement à Saint-Georges Est et Ouest et la précédente à Beauceville. La colonisation des seigneuries Saint-François et Aubert-Gallion ne s'amorcera réellement qu'au XIX^e siècle. D'une part, le long de la Chaudière, les terres de ces seigneuries sont basses et plates, ce qui a contribué à plus d'une quinzaine d'inondations entre 1773 et 1926; d'autre part, le réseau routier ne s'y développe qu'à partir de 1785, alors que le chemin dit du Roi, tracé le long de la rivière Chaudière dans les seigneuries Sainte-Marie, Saint-Joseph et Rigaud-de-Vaudreuil, est prolongé vers l'emplacement actuel de Beauceville en 1785 puis en 1815, jusqu'à Saint-Georges. Plus tard, soit de 1818 à 1830, la construction de la route Chaudière-Kennebec, à l'origine de la route 173, permet de relier la région au Maine (Tecsult 2005, annexe VI).

L'occupation du territoire beauceron est fortement influencée par la présence de la rivière Chaudière, mais aussi par ses crues. Dès le régime français, une première chapelle aménagée par les Jésuites se fait emporter par les eaux jusqu'à une distance de 15 lieux de Québec (Courville *et al.*, 2003). Il semble toutefois que les colons persistent à construire dans la zone inondable comme le démontre une requête de 1778 pour l'érection d'une chapelle, laquelle nécessite l'aménagement de protections pour la protéger des « débordements de la Rivière qui baigne toute la côte de la Nouvelle Beauce » (Honorius Provost dans Courville *et al.*, 2003). Parmi les inondations majeures, on retrouve celles de 1885, 1896 et 1912. Cette dernière donne lieu à une enquête de la Commission du Régime des Eaux Courantes, au cours de laquelle il est avancé que l'ouverture trop grande des vannes du barrage à la décharge du Lac Mégantic afin d'augmenter la puissance du cours d'eau pour favoriser les différentes industries installées le long de la rivière Chaudière, au printemps, contribuerait à augmenter l'épaisseur des glaces, et par conséquent, la puissance de destruction des amas qui se forment. Cependant, d'autres facteurs aggravants pourraient avoir contribué à ces crues, comme un écoulement trop rapide des eaux de la vallée en raison de la déforestation et de l'aménagement de canaux et ruisseaux agricoles. Cela est sans compte sur les différents aménagements de retenues et d'accès à la rivière, tels que des digues, quais et estacades, ainsi que sur le rejet de déchets miniers dans son lit. L'été 1917 est marqué par deux inondations consécutives, l'une en juin, et l'autre en juillet. La première provoque une hausse des eaux de 17 pieds, la seconde entraîne des pertes de récoltes, des dommages de plus de 100 000 au réseau du Québec-Central et des dommages pouvant s'élever à 5 millions selon le journal *l'Éclaireur*. Une autre inondation majeure survient en juin 1922, laquelle conduira à une poursuite contre la Brown Corporation, responsable d'un amoncellement d'environ 60000 cordes de bois sur la rivière, intentée par la corporation du village de Sainte-Marie. Cette poursuite mène la compagnie à cesser ses activités dans ce secteur, ce qui contribue à régler le problème des inondations estivales. En 1928, une autre crue amène un journal local à insister sur l'importance de

désert les bords de la rivière alors que de nombreux « résidents continuent de braver la rivière » (Courville et al., 2003). D'autres crues surviendront, dont celles de 1933 et 1936, documentées par des photographies d'archives (Figure 4 ; Figure 5). D'autres inondations majeures surviennent en 1939 et 1957. En 1965, le ministre des richesses naturelles, René Lévesque, « dépose un rapport sur les inondations de la rivière Chaudière », lequel propose notamment la construction d'un barrage en amont de Saint-Georges. Le barrage Sartigan sera inauguré en 1967 d'après le nom abénaquis de la rivière. Cet ouvrage semble avoir eu un effet de réduction des dommages causés par les inondations par les crues à Saint-Georges et Beauceville, mais pas pour les villes plus en aval comme Vallée-Jonction et Sainte-Marie. Bien que le barrage semble avoir été efficace lors de la crue de 1882, la ville de Saint-Georges voit le niveau de l'eau monter de 2 mètres en 4 minutes lors de la crue de 1986, montrant ainsi les limites de l'ouvrage à contrôler les crues. Enfin, en 1991, les Beaucerons assistent à ce qui est considéré comme étant la pire inondation en 100 ans. Cependant, malgré de nouvelles études, aucun aménagement important n'a été fait dans la rivière depuis pour tenter d'atténuer les crues de la rivière Chaudière (Courville et al., 2003).

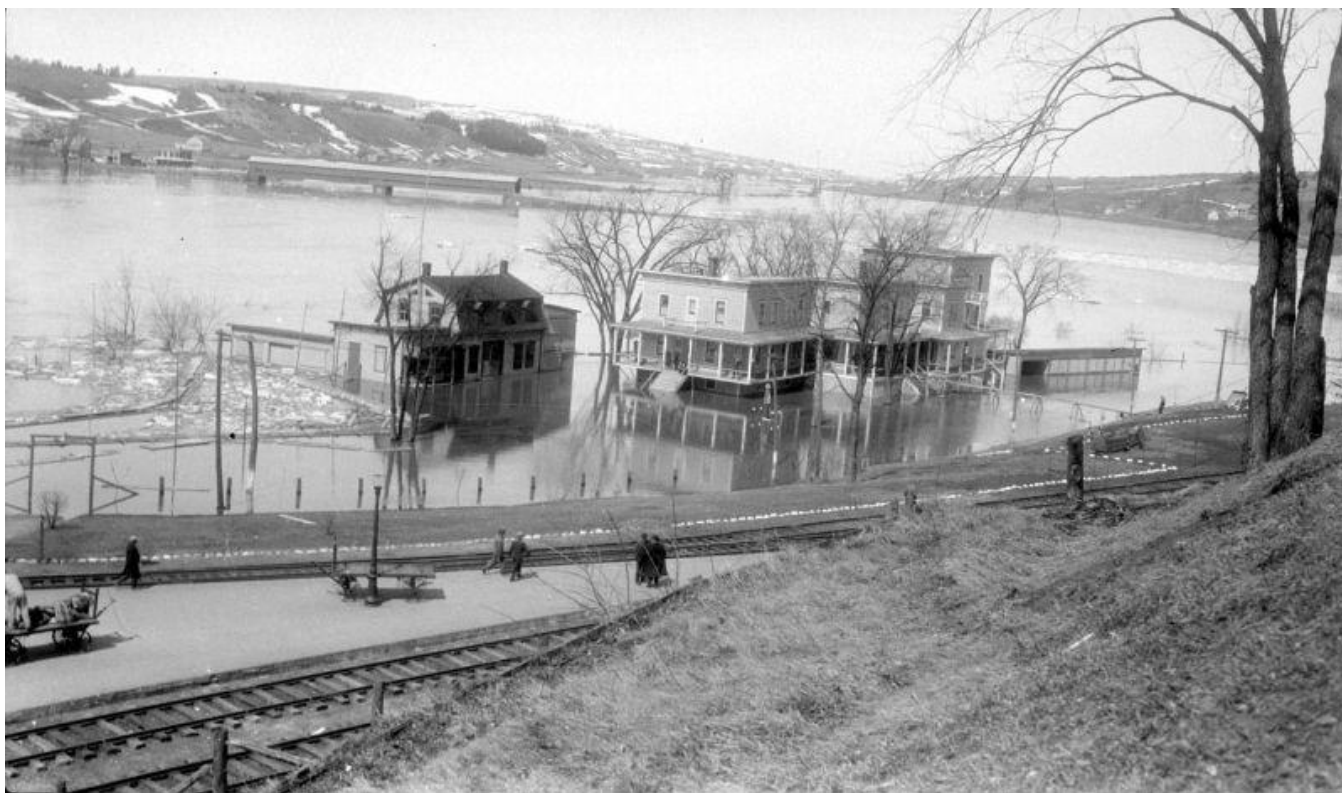


Figure 4 : Vue sur le second manoir Bilodeau et la maison adjacente lors de l'inondation de 1933
(Source : BAnQ numérique 289043)



Figure 5 : Vue sur le second manoir Bilodeau et la maison adjacente lors de l'inondation de 1933
(Source : BAnQ numérique 294386)

En ce qui a trait au développement du village de Vallée-Jonction, celui-ci serait directement la résultante du développement du réseau ferroviaire (GQ, 2022). La première étude portant sur la construction d'un chemin de fer reliant le Maine à Québec remonte à 1835. En 1854, une première requête de personnalité beauceronne a fait une demande au gouvernement afin que soit construite une ligne reliant le Maine à Lévis. En 1869, une compagnie est formée afin de construire la ligne Lévis-Kennebec à travers la Beauce. Les travaux de nivellement débutent en 1871 avant que des problèmes financiers forcent un changement d'administrateurs, ce qui aura pour effet de retarder le projet. En 1873, une société d'exploitation du réseau est formée, laquelle se met à la recherche de financement. En 1875, un premier tronçon ferroviaire est ouvert entre Lévis et Scott Junction, puis se prolonge l'année suivante jusqu'à Saint-Joseph en passant par vallée Jonction. En 1880, la compagnie Québec-Central, connue jusqu'en 1875 sous le nom de Sherbrooke Eastern Townships and Kennebec Railway, complète une ligne reliant Sherbrooke au réseau Lévis-Kennebec à Vallée-Jonction. Pendant ce temps, de nouveaux enjeux financiers entraînent des difficultés et un autre changement administratif conduit à la vente aux enchères de la compagnie exploitant la ligne Lévis-Kennebec au Québec-Central en 1881 (Courville et al., 2003). Un premier pont ferroviaire couvert est inauguré le 23 mai 1881 à l'emplacement approximatif de l'actuel (Figure 6). Le recouvrement de ce pont aurait graduellement été démantelé à partir de 1903 en préparation de son remplacement par un pont de fer en 1905 (En Beauce, 2022). Notons la présence de structures brise-glace en amont de chacune des piles afin de protéger la structure lors des débâcles. Le second pont sera quant à lui probablement inauguré en 1905 (En Beauce, 2022a). Le tablier de cette structure pourrait initialement avoir été aménagé sur les piles et culées du pont de 1881, lesquelles étaient faites de caissons de bois rempli de ballast de pierre. Ces éléments de bois auraient par la suite été remplacés par des éléments de bétons, peut-être en 1912 (En Beauce, 2022). Il est toutefois plus probable que ce remplacement ait été réalisé avant comme le suggère la photographie prise lors de la visite de Wilfrid Laurier en 1911 (Figure 7).



Figure 6 : Premier pont ferroviaire de Vallée-Jonction, vue vers la gare
(Source : En Beauce, 27 février 2022, Nos « ponts des chars » de 1881 à aujourd'hui (1 de 2))



Figure 7 : Second pont ferroviaire de Vallée-Jonction lors de la visite de Wilfrid Laurier en 1911, vue vers la rive ouest
(Source : En Beauce, 27 février 2022, Nos « ponts des chars » de 1881 à aujourd'hui (2 de 2))



Figure 8 : Destruction du second pont ferroviaire de Vallée-Jonction à la suite de l'inondation du 31 juillet 1917
(Source : En Beauce, 27 février 2022, Nos « ponts des chars » de 1881 à aujourd'hui (1 de 2))



Figure 9 : Vue sur la cour de triage au sud de l'actuelle gare de Vallée-Jonction à la suite de l'inondation de juillet 1917
(Source : BAnQ numérique 292780)

Le Québec-Central possède dès lors un réseau reliant la Nouvelle-Angleterre via Sherbrooke, à Montréal et Lévis. Le réseau sera prolongé entre Saint-Joseph et Beauceville en 1886, puis vers Saint-Georges en 1906. Une autre série de prolongement permettra au réseau d'atteindre le lac Frontière en 1915 (Courville, S. *et al.*, 2003). Le 31 juillet 1917, une seconde inondation en quelques semaines renverse le second pont ferroviaire en bas de ses piles. Afin d'accélérer la remise en fonction du réseau, il semble probable que le Québec-Central ait choisi de reconstruire seulement un tablier sur les piles et culées de béton du second pont (En Beauce, 2022a). Néanmoins, s'il est vrai que la compagnie a réemployé les piles précédentes, des modifications y ont été apportées puisque celles figurant sur les photographies prises durant la reconstruction sont de forme légèrement différente et les aménagements brise-glace sont désormais intégrés aux piles (Figure 7; Figure 8; Figure 9; Figure 10; Figure 11).

En 1990, le Centre d'interprétation ferroviaire de Vallée-Jonction est créé pour mettre en valeur le patrimoine ferroviaire abandonné du Québec-Central. En 2000, le réseau du Québec-Central est acquis par un entrepreneur d'East Broughton et le réseau est graduellement remis en service pour le transport de marchandises, bonifié d'un circuit touristique (Courville, S. *et al.*, 2003). En 2007, le ministère des Transports du Québec s'est porté acquéreur de certains actifs du Québec-Central afin de protéger le corridor ferroviaire ayant un bon potentiel d'exploitation (En Beauce, 2007).

C'est sur la berge ouest de la rivière Chaudière, non loin de la sortie du premier pont ferroviaire, qu'a été aménagée la première gare de Beauce-Jonction. Celle-ci a par la suite contribué à l'établissement « de plusieurs contremaîtres et travailleurs du chemin de fer », ce qui conduit à la formation du noyau villageois à l'origine du développement de Vallée-Jonction. Le territoire de la municipalité actuelle a été constitué en paroisse en 1898 par la fusion de territoires appartenant précédemment à celles de Sainte-Marie, au nord, et de Saint-Joseph, au sud. La fusion de ces deux toponymes a alors conduit à l'attribution du toponyme L'Enfant-Jésus. Le village, constitué en 1924, se voit parfois identifié par le toponyme Beauce-Jonction, qui est le nom du bureau de poste ouvert en 1883. Cependant, dès 1922, le nom de Vallée-Jonction aurait été attribué au bureau de poste local. Ce toponyme est notamment visible sur une carte cadastrale de 1939. Le nom de Vallée-Jonction est officiellement attribué au village en 1949. Ce toponyme rappellerait « le nom de la gare et évoquerait une dame Vallée qui disposait d'un bac permettant de traverser la Chaudière ». En 1989, la municipalité de paroisse L'Enfant-Jésus a été fusionnée avec le village de Vallée-Jonction pour former la municipalité actuelle (GQ, Commission de toponymie du Québec).

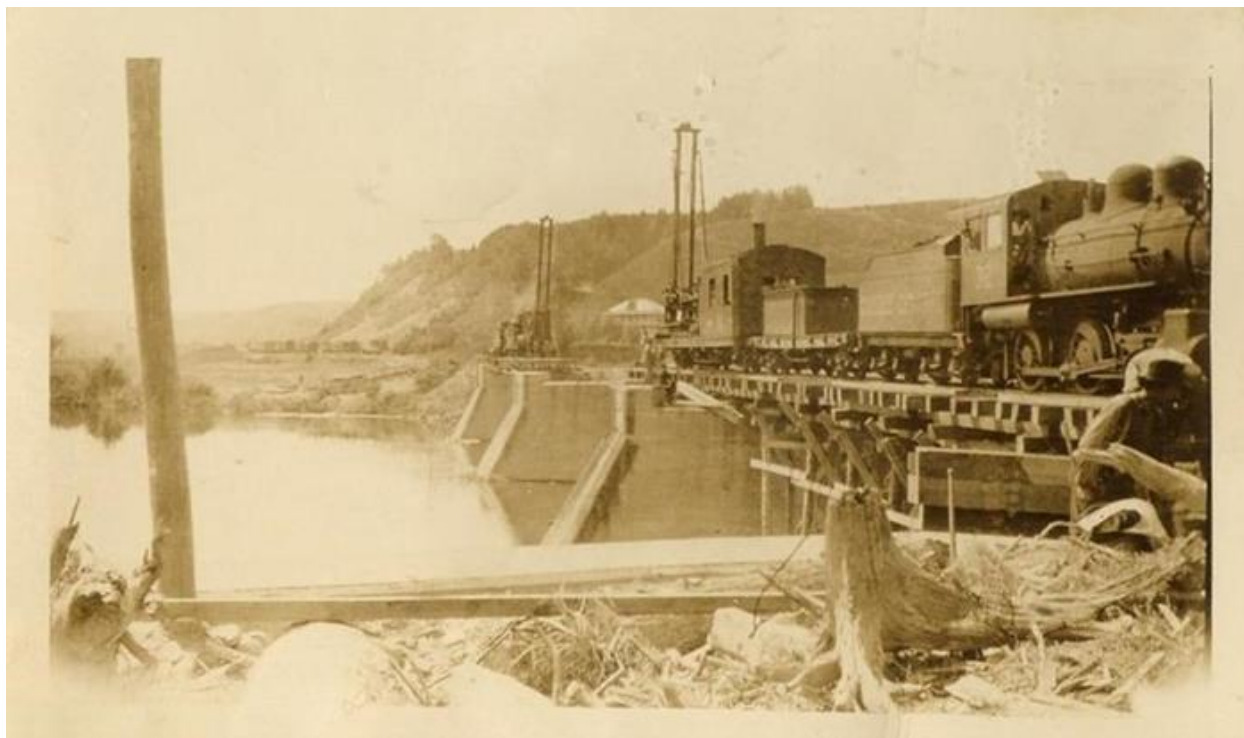


Figure 10 Construction du tablier du troisième pont ferroviaire de Vallée-Jonction en août 1917
(Source : En Beauce, 27 février 2022, Nos « ponts des chars » de 1881 à aujourd'hui (1 de 2))



Figure 11 Construction du tablier du troisième pont ferroviaire de Vallée-Jonction en août 1917
(Source : En Beauce, 27 février 2022, Nos « ponts des chars » de 1881 à aujourd'hui (1 de 2))

5. PATRIMOINE CONNU ET HISTORIQUE DES RECHERCHES ARCHÉOLOGIQUES ANTÉRIEURES

Un seul inventaire archéologique a été réalisé dans les environs de la zone d'étude en 1975 (Morin, 1976). Celui-ci n'a pas conduit à la découverte de vestiges archéologiques, mais l'auteur conclut qu'il aurait été nécessaire de « creuser plus profond dû au facteur inondation qui se traduit la plupart du temps par accumulation ». Par conséquent, aucun site archéologique n'est actuellement inscrit à l'Inventaire des sites archéologiques du Québec (ISAQ) dans les environs de cette zone d'étude.

En ce qui a trait au patrimoine bâti, la gare de Vallée-Jonction est citée au Registre du patrimoine culture du Québec, qui décrit le bâtiment comme « une gare ferroviaire en blocs de ciment imitant la pierre construite en 1917. Cet immeuble d'un étage et demi, de plan en « T », est coiffé d'un imposant toit à croupes. Ses larges avant-toits sont supportés par des consoles. Un abri, constitué par le prolongement du toit, complète l'une des extrémités du bâtiment ». La valeur patrimoniale du bâtiment réside dans son intérêt pour sa valeur historique et dans sa valeur architecturale de représentativité des gares du début XX^e siècle, tout en comportant des caractéristiques qui lui sont propres comme le prolongement de son toit supporté par des piliers afin d'offrir une protection contre les intempéries (MCC, 2022b). La gare de Vallée-Jonction est aussi inscrite comme lieu patrimonial du Canada en vertu de la Loi sur la protection des gares ferroviaires patrimoniales. Celle-ci se décrit comme « un élégant bâtiment en brique d'un étage, avec une forme de toiture complexe et une large porte-cochère, situé entre deux lignes de chemin de fer ». La valeur patrimoniale du bâtiment réside dans « ses qualités architecturales, son intérêt historique et l'intégrité de son lien avec le milieu » (Figure 12) (Parcs Canada, 2022).

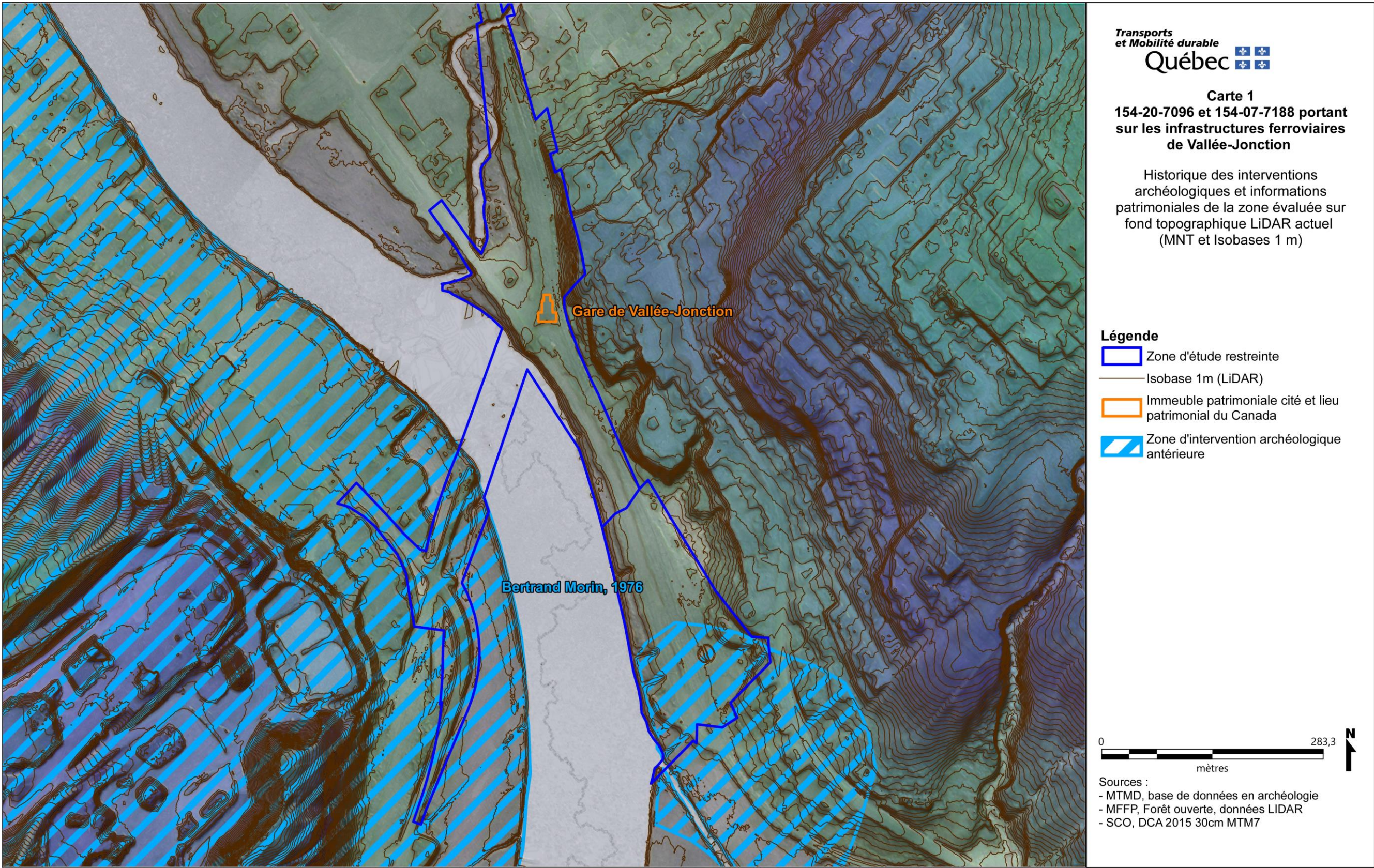


Figure 12 : Historique des recherches archéologiques et informations patrimoniales de la zone évaluée

6. POTENTIEL ARCHÉOLOGIQUE PALÉOHISTORIQUE

Bien qu'une intervention archéologique ait été réalisée en 1975 par l'archéologue Bertrand Morin dans les environs de la zone évaluée, aucun site d'occupation autochtone paléohistorique connu n'y est présent (Figure 9).

Le potentiel paléohistorique de la rivière Chaudière a été confirmé par la découverte de sites archéologiques anciens aux deux pôles de son axe, soit la région de l'embouchure et celle du lac Mégantic. Dans la zone d'étude élargie, un objet de confection paléohistorique autochtone a été découvert fortuitement à l'ouest de l'embouchure de la rivière Famine. Selon Bertrand Morin (1976), il est possible que le fort dynamisme de la rivière ait enfoui profondément de nombreux sites de part et d'autre de son cours. On ne peut pas non plus exclure que les crues de la rivière aient pu éroder certains sites réduisant ainsi le potentiel de préservation des sites, sans toutefois le rendre nul. D'un point de vue géographique, la rivière Chaudière fait partie d'un axe géographique majeur entre le Saint-Laurent et la côte atlantique qui a été utilisé dès le peuplement humain de la péninsule maritime, il y a environ 11 500 ans, et qui a continué d'être utilisé après l'arrivée des Européens.

Néanmoins, malgré les limites méthodologiques de l'inventaire réalisé en 1975, le potentiel archéologique paléohistorique autochtone de la zone d'évaluation est jugé faible à nu. En effet, le milieu a subi d'importants impacts depuis le début de l'occupation historique du territoire. D'abord, naturellement la zone évaluée est située dans une zone inondable à forte récurrence, ce qui peut affecter le milieu soit par érosion, soit par accumulation. Ensuite, un plan d'acquisition du MTMD datant de 1956 illustre la position de l'ancien lit de la rivière Morency qui a été canalisée à une date indéterminée (post-1929) et conformément aux descriptions historiques faites de l'ensablement de l'embouchure des affluents de la rivière Chaudière due à la modification du milieu par la colonisation euroquébécoise, l'analyse des photographies aériennes démontre que l'embouchure de la rivière Morency est affectée par ce phénomène. S'ajoutent les nombreuses perturbations provoquées par les multiples aménagements anthropiques qui ont fortement affecté l'intégrité de lieux :

- Premier tracé de la voie ferrée;
- Réaménagement des berges entre les années 1950 et 1960 approximativement;
- Multiples tracés de chemins publics recensés;
- Déblaiement de la falaise;
- Remblaiement des zones inondables;
- Aménagement de drainages;
- Construction de trois ponts ferroviaires;
- Construction de bâtiments résidentiels, commerciaux et industriels en lien avec les activités ferroviaires du site;
- Etc.

7. POTENTIEL ARCHÉOLOGIQUE HISTORIQUE

L'analyse des documents d'archives disponibles suggère que le potentiel archéologique historique réside principalement dans les aménagements ferroviaires qui se sont succédé dans la zone évaluée ainsi que dans les quelques bâtiments à fonction résidentielle et commerciale. La présence de la gare de Vallée-Jonction, cité immeuble patrimonial et enregistré comme lieu patrimonial du Canada, témoigne de ce passé historique (Figure 12).

L'analyse démontre que les aménagements ferroviaires de Vallée-Jonction sont répartis en 5 secteurs industriels et deux secteurs commerciaux et résidentiels (Figure 13 ; Figure 14). En ce qui a trait à la zone évaluée pour le projet de reconstruction du pont ferroviaire, celle-ci chevauche les deux zones commerciales et résidentielles, les secteurs industriels des anciens ateliers mécaniques antérieurs à 1917, de la gare ainsi qu'une petite portion de la cour de triage sur la berge ouest de la rivière Chaudière. Pour ce qui est du projet de réhabilitation des ateliers ferroviaires, celui-ci se limite au secteur d'activité en lien avec le triage, les ateliers mécaniques post-1917 et le ravitaillement, lequel est situé au sud de la gare actuelle sur la berge est de la rivière Chaudière.

L'analyse des documents d'archives a permis la production de plans polyphasés des aménagements dans la zone évaluée. Bien que la majorité des aménagements puisse être localisée avec une assez grande précision, certaines localisations demeurent plus approximatives : Ateliers ferroviaires antérieurs à 1917, premier manoir Bilodeau et les trois bâtiments voisins qui sont indiqués comme ruines sur le plan d'assurances incendie de 1929, et trois dépendances ou entrepôts. En termes de localisation, cette imprécision demeure faible considérant le nombre de documents d'archives consultés et les repères identifiables en croisant l'information. En termes de dimension des bâtiments, cette imprécision est jugée plus grande. Afin de corriger partiellement ce problème, les bâtiments connus ont été utilisés comme échelle pour établir la taille des bâtiments moins bien documentée. À titre d'exemple, considérant que la localisation du puits de la table tournante des ateliers mécaniques antérieurs à 1917 est connue et que le nombre de portes de l'ancienne rotonde correspond à celle de l'actuelle, la disposition de l'atelier ferroviaire existant a été reportée sur l'ancienne de manière à conserver les proportions (Figure 15; Figure 16). La comparaison des aménagements historiques recensés avec le bâti existant a par la suite permis la recension des vestiges archéologiques potentiellement présents sur le site. Ceux-ci ont été classés en deux catégories, soit ceux détruits avant 1950 et ceux détruits à partir de cette date (Figure 17; Figure 18). Ce choix est basé sur le seuil informel établi en archéologie québécoise afin de déterminer la valeur de recherche archéologique d'un site. Au-delà de cette date, un site doit comporter des caractéristiques particulières pour qu'une valeur de recherche lui soit attribuée. Enfin, une étiquette des bâtiments par fonction ou identification a été attribuée aux vestiges potentiels.

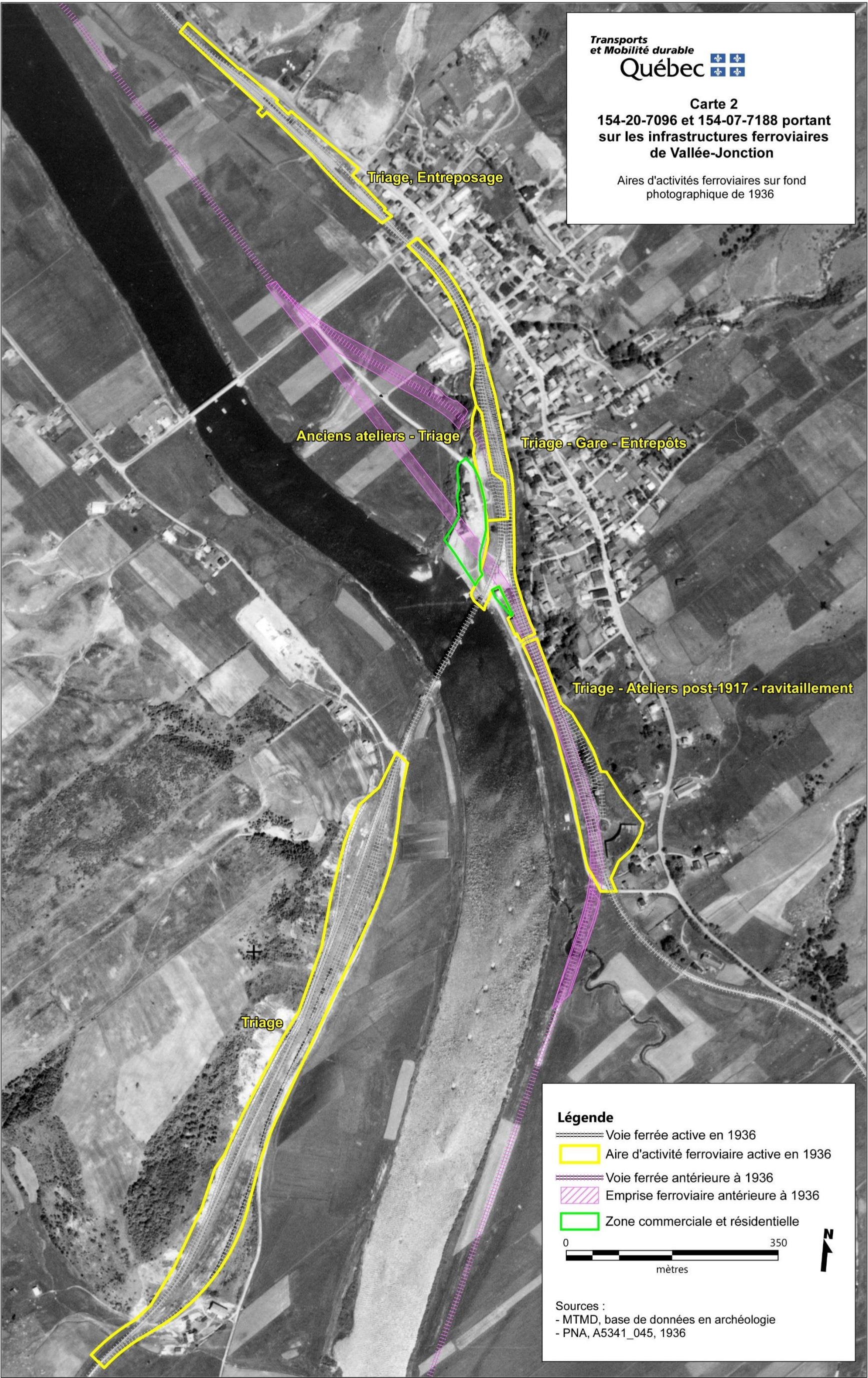


Figure 13 : Localisation des aires d'activités entourant les installations ferroviaires de Vallée-Jonction sur fond photographique de 1936



Figure 14 : Localisation des aires d’activités entourant les installations ferroviaires de Vallée-Jonction sur fond photographique de 2015

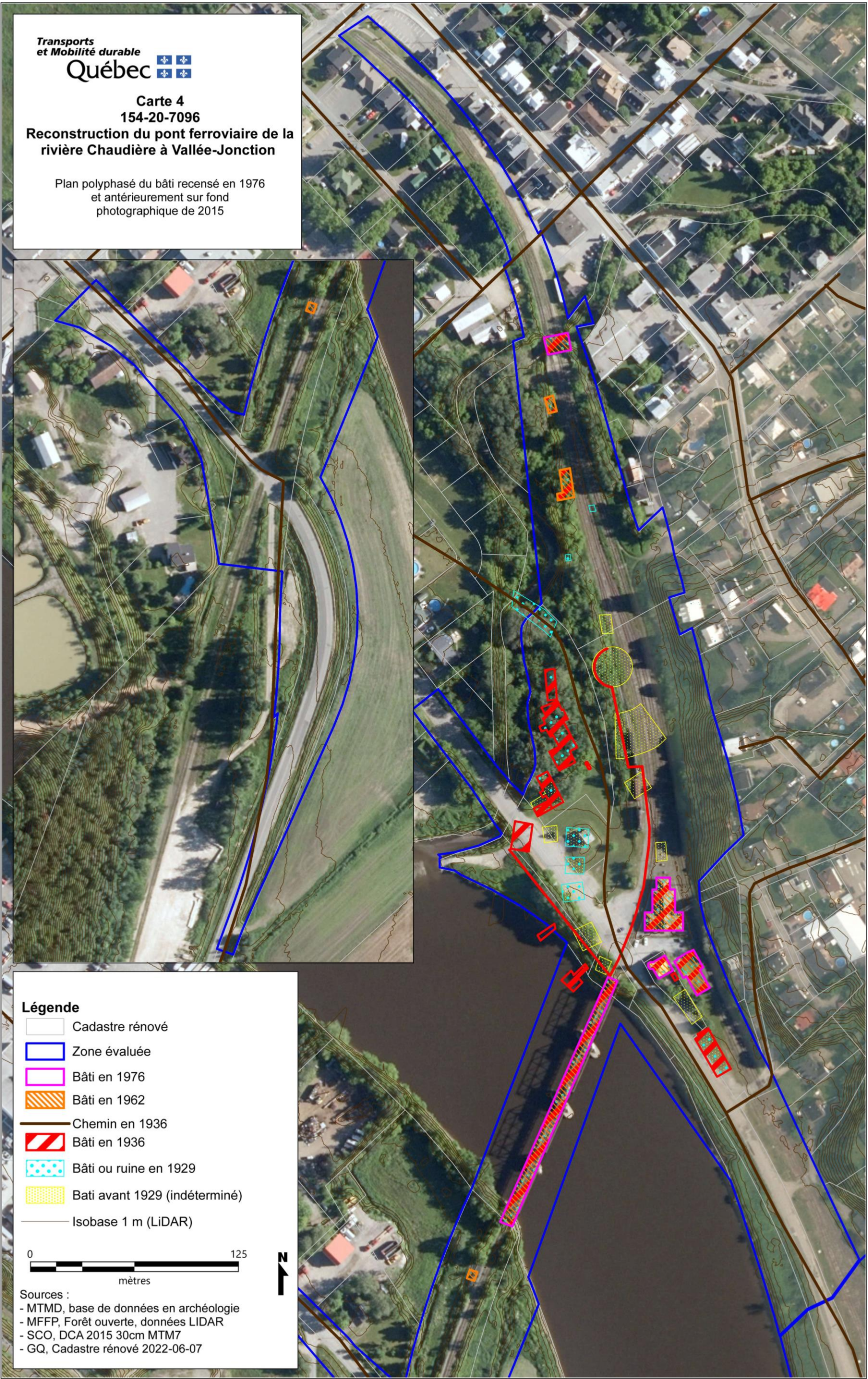


Figure 15 : Plan polyphasé des aménagements recensés dans les environs de la zone évaluée pour la reconstruction du pont ferroviaire de Vallée-Jonction



Figure 16 : Plan polyphasé des aménagements recensés dans les environs de la zone évaluée pour la réhabilitation des ateliers ferroviaires post-1917





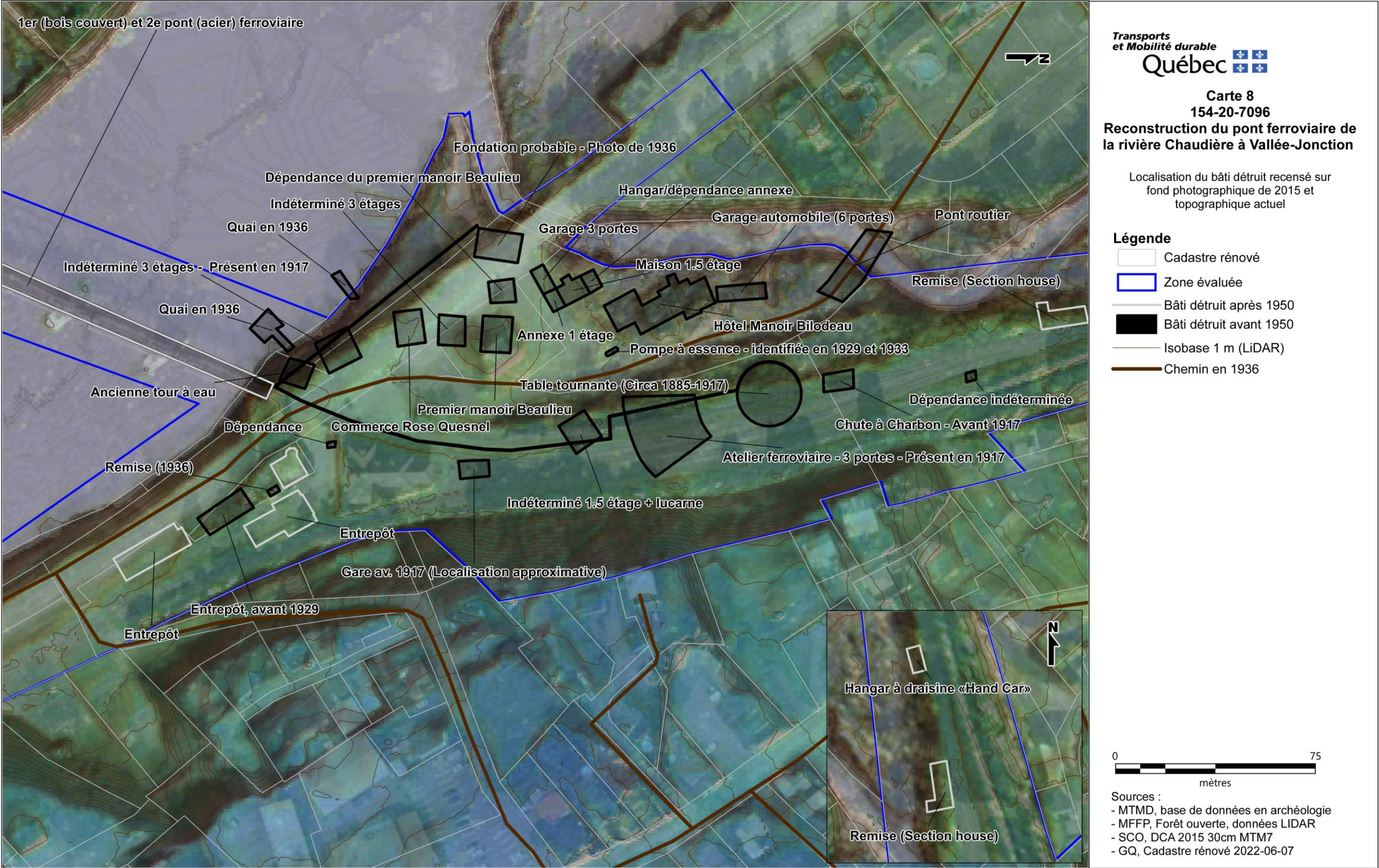




Figure 20 : Localisation des aménagements historiques recensés selon leur fonction ou identification et par période d'abandon dans la zone d'évaluation pour la réhabilitation des activités ferroviaires post-1917

8. RECOMMANDATIONS

Le potentiel de trouver des vestiges archéologiques témoignant de l'occupation humaine paléohistorique est jugé faible à nul. En effet, sur les deux rives de la Chaudière, la zone évaluée a fait l'objet de nombreuses perturbations naturelles et anthropiques, sans compter que les embouchures des deux cours d'eau secondaires observables ont été réaménagées fortement. Dès lors, aucune mesure d'atténuation des impacts n'est recommandée pour cette période d'occupation.

En ce qui a trait au potentiel de mettre à jour des vestiges en lien avec l'occupation historique, celui-ci est jugé élevé. Néanmoins, la valeur de recherche de ces éléments demeure à évaluer. Sauf en cas de découverte d'exception, la valeur de recherche des vestiges d'occupation abandonnés ou détruits après 1950 est jugée faible. Aucun des éléments identifiés au cours de l'analyse ne semble se qualifier comme exceptionnel. Dès lors, aucune intervention n'est recommandée pour ces éléments du bâti ancien. La seule exception réside dans les piles et culées du troisième pont, dont le tablier a été récemment détruit. En effet, il semble probable que les éléments des ponts de 1881 et 1905 aient été conservés à l'intérieur de ceux du 3^e pont. Bien que la valeur de recherche de ces éléments architecturaux soit jugée faible, une confirmation de cette hypothèse pourrait constituer un apport informationnel d'intérêt sur les méthodes de construction appliquées afin de réduire l'impact de ce type de travaux sur la circulation ferroviaire.

En ce qui concerne les bâtiments commerciaux et résidentiels identifiés dans les secteurs correspondants, les nombreuses photographies d'inondations suggèrent que les sous-sols et vides sanitaires devaient davantage constituer des espaces de stockage générique que des lieux comportant des aménagements spécifiques. Parmi les photos supportant cette hypothèse, notons celle de la figure 2 où l'on voit que des caisses de matériel indéterminé ont été temporairement localisées sur le toit du garage du second manoir Bilodeau, possiblement pour les mettre à l'abri de l'eau. Bien que la provenance de ce matériel soit indéterminée, il semble probable que cela provienne du garage ou du vide sanitaire, alors complètement inondé. La forte récurrence des inondations suggère que les occupants des lieux devaient être préparés à celles-ci et que les aménagements inondables devaient donc être pensés de manière à permettre de retirer le contenu sensible à l'eau. Enfin, hormis le second manoir Bilodeau qui a été incendié, de nombreux bâtiments semblent avoir été détruits de manière contrôlée. Dès lors, la valeur de recherche archéologique des aménagements architecturaux enfouis se limite probablement au mode de construction des éléments de fondations. Ce type d'éléments étant commun pour l'intervalle de temps entre 1881 et 1950, leur valeur de recherche est jugée faible.

En ce qui a trait aux murs de stabilisation le long de la berge et près du puits de l'ancienne table tournante, ceux-ci ont probablement été enterrés et devraient être toujours en place. Cependant, pour ce qui est des quais en berge, il est possible que ceux-ci aient été flottants et retirés l'hiver et au printemps pour les protéger des crues.

En ce qui a trait aux éléments industriels en lien avec l'exploitation ferroviaire, il semble peu probable que les divers entrepôts aient laissé des traces archéologiques significatives considérant que ce type de dépendance comporte rarement des fondations, ce qui ne peut toutefois pas être démontré par les photographies d'archives consultées. Parmi les éléments avec une fondation probable, on peut noter l'atelier ferroviaire antérieur à 1917, le puits du pont tournant (vestige confirmé) et la fondation de la tour à eau située à la sortie de l'ancien pont couvert sur la rive est. La valeur de recherche de ces éléments devrait être évaluée en fonction de l'état des connaissances sur l'évolution de ce type d'installation.

9. CONCLUSION

Considérant l'état d'avancement du projet, aucune recommandation spécifique n'est émise. Les mesures d'atténuation des impacts à mettre en place devront être établies en fonction de la solution retenue pour le projet et des contraintes identifiées. Considérant la présence d'ateliers ferroviaires et de cours de triage, il est fort probable que les sols en place soient contaminés dans ces secteurs. De plus, la présence de nombreuses zones de remblaiement peut influencer le choix des mesures d'atténuation les plus appropriées. Nonobstant cela, l'étude du potentiel archéologique peut s'avérer incomplète ou suffisamment imprécise pour identifier l'ensemble des risques archéologiques susceptible d'être présent dans la zone des travaux. Par conséquent, tout vestige n'ayant pas fait l'objet de mesures d'atténuation préventive qui ferait l'objet d'une découverte fortuite en cours de travaux devra faire l'objet d'une déclaration de découverte fortuite conformément aux stipulations de la Loi sur le patrimoine culturel. Le cas échéant, tout site mis au jour devra faire l'objet d'une évaluation qualitative et quantitative réalisée par un archéologue professionnel. La valeur des sites archéologiques devra être établie en fonction de la *Grille d'appréciation des sites archéologiques par valeurs* du MTMD et les mesures d'atténuation des impacts appropriées devront être mises en place préalablement à la réalisation des travaux à l'endroit des découvertes. Enfin, toute modification au projet pouvant entraîner la réalisation de travaux en dehors de la zone d'évaluation devra faire l'objet d'une analyse de potentiel archéologique complémentaire préalable à la réalisation des travaux dans ces secteurs.

BIBLIOGRAPHIE

Arkéos

- 2013 Réparation des piles du pont Charles-de Gaulle entre Montréal et Terrebonne – Étude de potentiel archéologique. Rapport inédit, MTQ. 87p.

Courville S. *et al.*

- 2003 Histoire de Beauce-Etchemin-Amiante, institut québécois de recherche sur la culture, Québec, Les presses de l'Université Laval, 1047 pages.

Dyke, A.S.

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

En Beauce

- 2007 Le MTQ confirme l'acquisition de Québec Central. [En ligne] : [Le MTQ confirme l'acquisition de Québec Central | EnBeauce.com](#), consulté le 9 décembre 2022
- 2022 Nos « ponts des chars » de 1881 à aujourd'hui (1 de 2), Publié le 27 février 2022. [En ligne] : [Nos « ponts des chars » de 1881 à aujourd'hui \(1 de 2\) | EnBeauce.com](#), consulté le 9 décembre 2022.
- 2022a Nos « ponts des chars » de 1881 à aujourd'hui (2 de 2), Publié le 5 avril 2022. [En ligne] : [Nos « ponts des chars » de 1881 à aujourd'hui \(2 de 2\) | EnBeauce.com](#), consulté le 9 décembre 2022.

Gouvernement du Canada

- 2019 *Loi sur l'évaluation d'impact* (L.C. 2019, ch. 28, art. 1). Site Web de la législation (ministère de la Justice). [Consulté le 23 février 2022 : <https://laws-lois.justice.gc.ca/fra/lois/l-2.75/page-1.html>]

Gouvernement du Québec

- 1979 *Loi sur l'aménagement et l'urbanisme* (LrQ c. a-19.1). LégisQuébec (Ministère du Travail, de l'Emploi et la Solidarité sociale. [En ligne] : <http://legisquebec.gouv.qc.ca/fr/showdoc/cs/a-19.1>, consulté le 23 février 2022
- 2006 *Loi sur le développement durable* (RLRQ c D-8.1). LégisQuébec (Ministère du Travail, de l'Emploi et la Solidarité sociale. [En ligne]: [http://legisquebec.gouv.qc.ca/fr/ShowDoc/cs/D-8.1.1 ch. 28, art.11](http://legisquebec.gouv.qc.ca/fr/ShowDoc/cs/D-8.1.1_ch_28_art.11), consulté le 23 février 2022.
- 2012 *Loi sur le patrimoine culturel* (LQ 2011, c 21). LégisQuébec (Ministère du Travail, de l'Emploi et la Solidarité sociale. [En ligne]. <http://legisquebec.gouv.qc.ca/fr/showdoc/cs/p-9.002>, consulté le 10 octobre 2020.

- | | |
|------|--|
| 2017 | <i>Loi sur la qualité de l'environnement</i> (LRQ, c. Q-2, chap II). LégisQuébec (Ministère du Travail, de l'Emploi et la Solidarité sociale. [En ligne] : Q-2 - Loi sur la qualité de l'environnement (gouv.qc.ca) , consulté le 23 février 2022. |
| 2022 | Commission de toponymie [consulté le 29 novembre 2022] :
https://toponymie.gouv.qc.ca/ct/accueil.aspx |

Ministère de la Culture et des Communications

- | | |
|-------|--|
| 2015 | Guide pour l'initiateur de projet : La prise en compte du patrimoine archéologique dans la réalisation des études d'impact environnementales en conformité avec la Loi sur la qualité de l'environnement. Québec, ministère de la Culture et des Communications (Direction du patrimoine et de la muséologie). [En ligne] : https://www.mcc.gouv.qc.ca/fileadmin/documents/publications/patrimoine/archeologie/Guide_initiateur_projet_2015.pdf , consulté le 23 février 2022. |
| 2022a | <i>Inventaire des sites archéologiques du Québec (ISAQ)</i> . [En ligne] : https://www.mcc.gouv.qc.ca/ , consulté le 23 février 2022. |
| 2022b | <i>Répertoire du patrimoine culturel du Québec (RPCQ)</i> . [En ligne] : https://www.patrimoine-culturel.gouv.qc.ca/ , consulté le 23 février 2022. |

Ministère des Ressources naturelles et de la Faune

- 2022 Portail SIGEOM, [En ligne] : <https://sigeom.mines.gouv.qc.ca/>, consulté le 8 décembre 2022.

Morin, Bertrand

- 1975 Reconnaissance archéologique dans la région de la rivière Chaudière, été 1975. Inédit, Québec, ministère des Affaires culturelles, 22 pages.

Normandeau, Philippe Xavier

- 2010 Histoire du drainage tardiglaciaire de la vallée de la rivière Chaudière et des régions avoisinantes, Québec. Mémoire présenté comme exigence partielle de la maîtrise en Sciences de la terre et de l'atmosphère, Université du Québec à Montréal, 154 pages. [En ligne]. <https://archipel.ugam.ca/3404/1/M11503.pdf>, consulté le 23 février 2022.

Parcs Canada

- 2022 Annaire des désignations patrimoniales fédérales [En ligne],
https://www.pc.gc.ca/apps/dfhd/page_hrs_fra.aspx?id=2024, consulté le 29 novembre 2022

Pintal, Jean-Yves

- 2002 « De la nature des occupations paléindiennes à l'embouchure de la rivière Chaudière ». *Recherches amérindiennes au Québec*, 22 (3) : 41-54.

Provost, Honorius

1974 Chaudière Kennebec, grand chemin séculaire. Québec : Éditions Garneau, c1974., 415 p., [36] p. de pl. : ill., cartes, fac-sim., portr. --

Richard, Pierre J.H.

2009 Chronologie de la déglaciation : de l'importance des années étalonnées (Calibrées). Département de géographie, Université de Montréal, 5 pages. [En ligne] : <http://www.aqqua.uqam.ca/articles/ChronoDeglaciation.pdf>, consulté le 23 février 2022.

Robitaille A. et J.-P. Saucier

1998 Paysages régionaux du Québec méridional / André Robitaille, Jean-Pierre Saucier ; [réalisé par la Direction de la gestion des stocks forestiers et la Direction des relations publiques du ministère des Ressources naturelles du Québec]. Sainte-Foy : Publications du Québec, 1998. 213 p. : ill. en coul., cartes (certaines en coul.) + 2 brochures.

Tecsult inc.

2005 Prolongement de l'autoroute Robert-Cliche (73) entre Beauceville et Saint-Georges : étude d'impact sur l'environnement : rapport final. Québec (Québec) : Tecsult. [En ligne] : <http://www.bv.transports.gouv.qc.ca/mono/1073817/>, consulté le 23 février 2022.

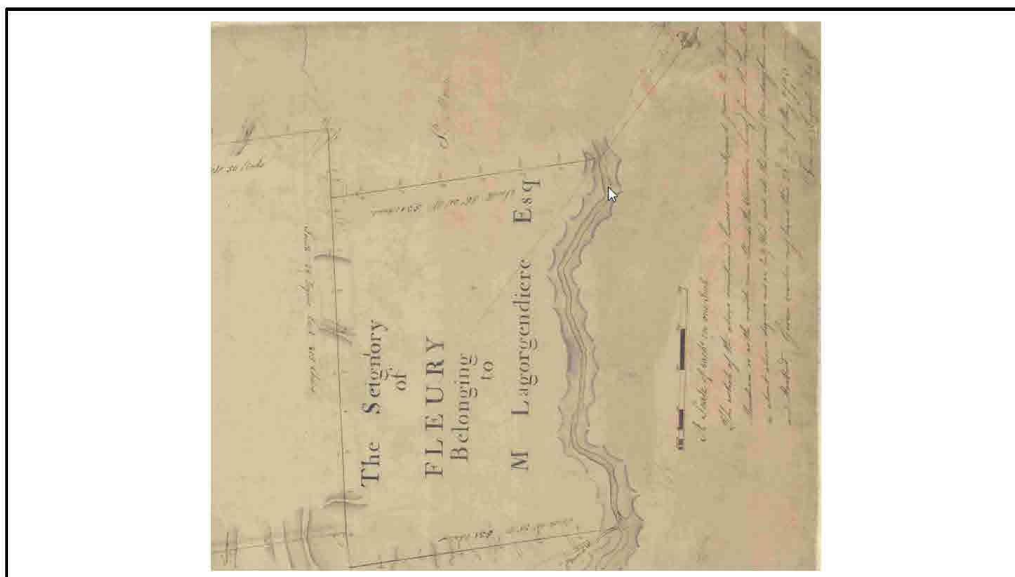
Tremblay, Roland

1997 « La connexion abénaquise : quelques éléments de recherche sur la dispersion des Iroquoiens du Saint-Laurent orientaux ». Archéologiques n° 10 : 77-86.

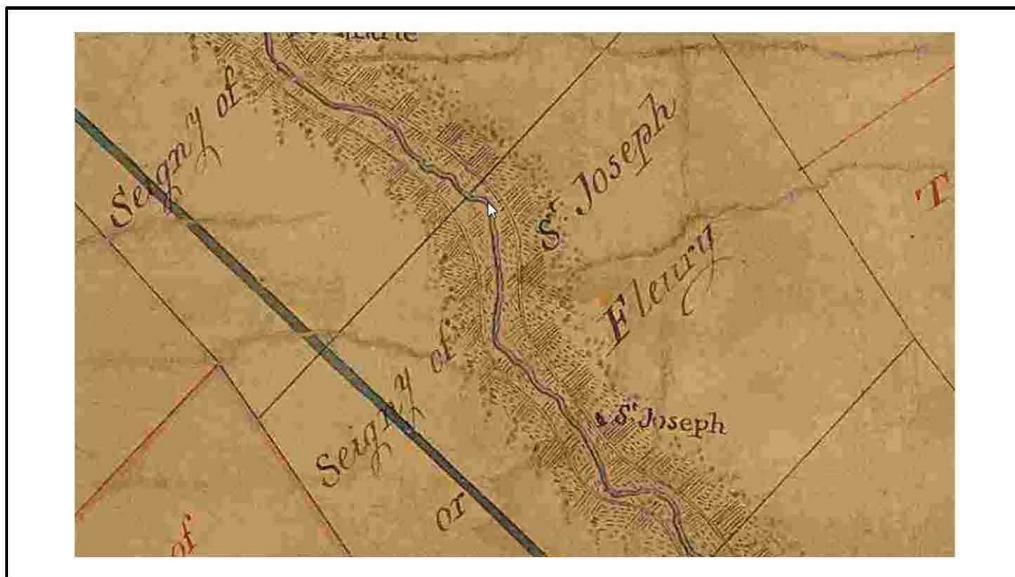


ANNEXE 1
DOSSIER D'ARCHIVES

- Circuit patrimonial de Vallée-Jonction :
<https://cdn.gestionweblex.ca/files/OqAi4bS9kE+>

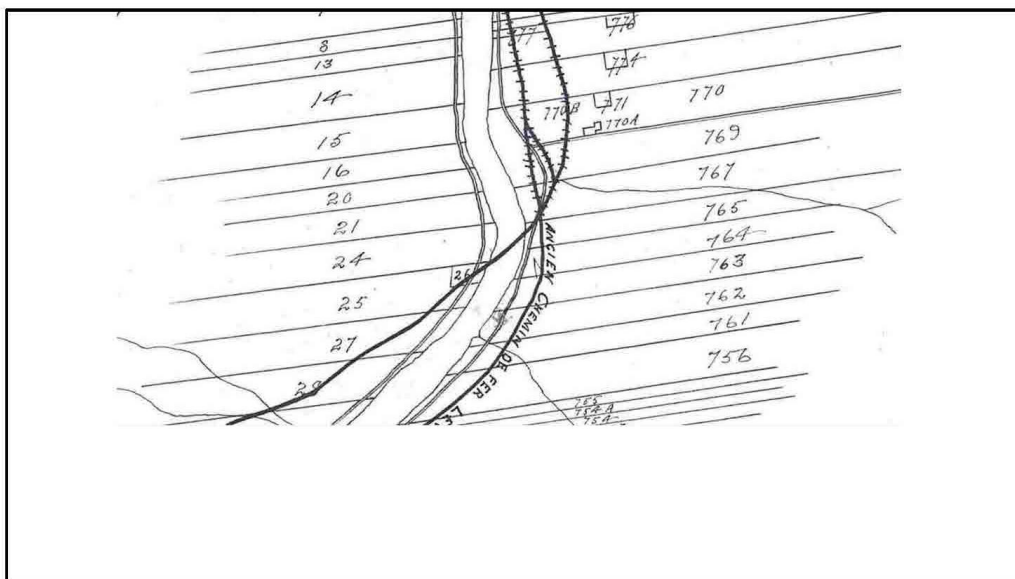


GAGQ : François Legendre, Lignes extérieures des cantons de Shenley, Tring et Broughton, et lignes de division des seigneuries de Aubert-Gallion, Rigaud-de-Vaudreuil et Saint-Joseph-de-Beauce (Fleury).
1793-05-23



GAGQ : Jean-Baptiste Duberger, Samuel Gale, Plan d'ensemble de la compilation du Bas-Canada couvrant le territoire arpenté jusqu'à aujourd'hui, de la rivière Montmorency près de Québec vers le Haut-Canada et de St-Régis sur le fleuve St-Laurent jusqu'au canton de Kirkby sur la rivière Outaouais.

1796-01-11

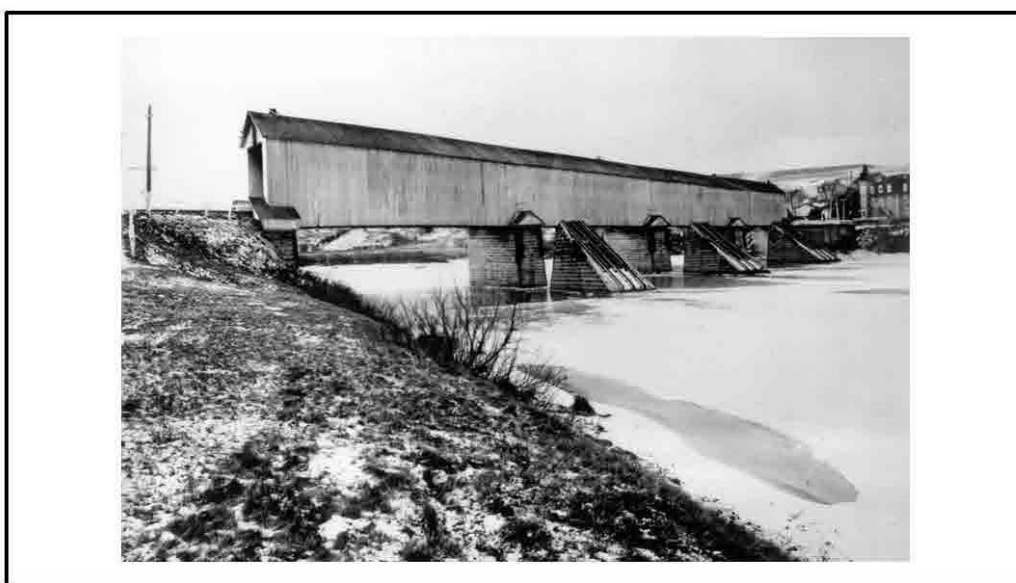


GAGQ : PL5359_A, Inconnu, Quatre lots de grèves ou partie du lit de la rivière Chaudière. Comté de Beauce.

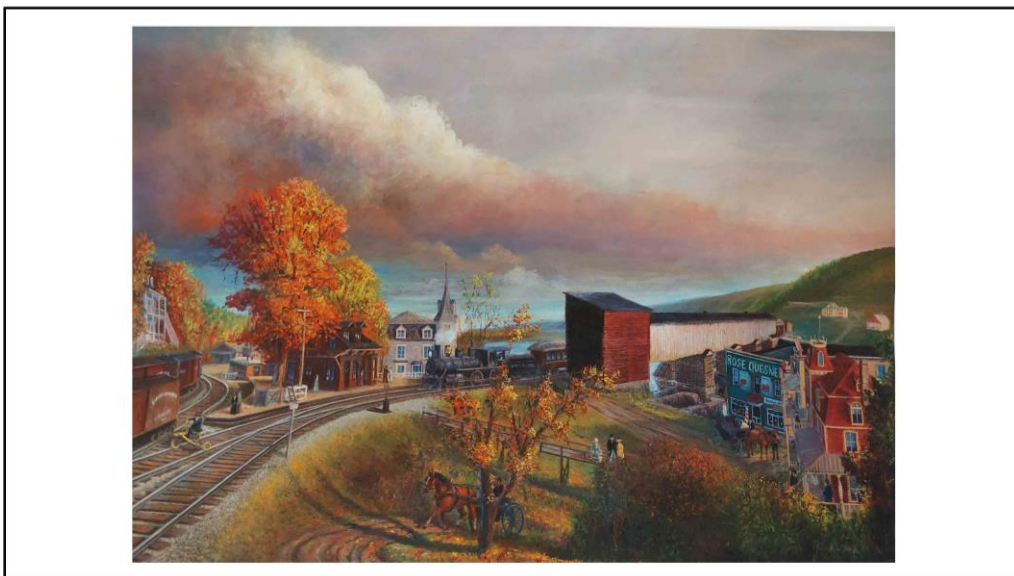
1900-01-01



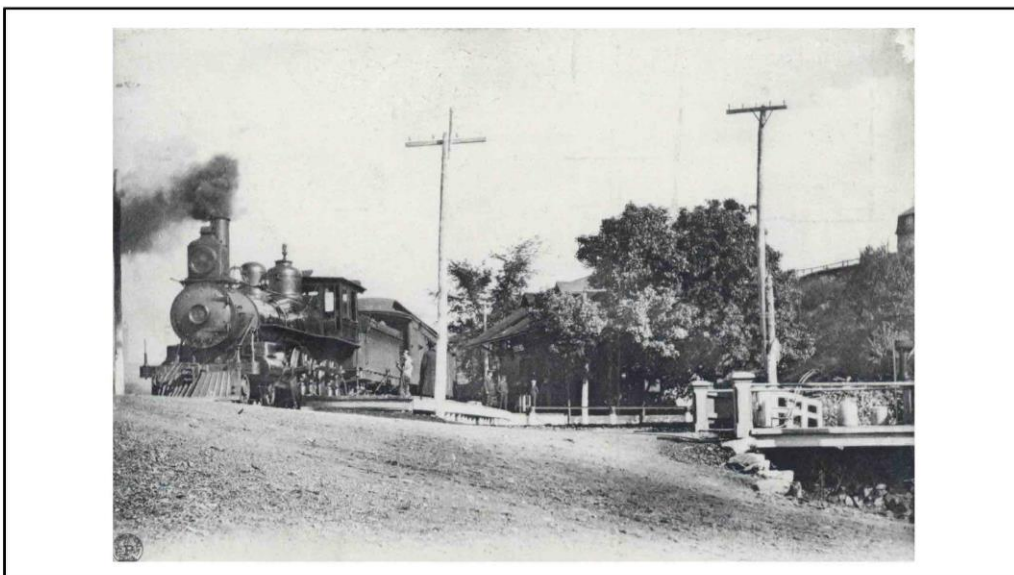
Grenon, René Claude (2012) : Circuit patrimonial de Vallée-Jonction
Inconnue
<https://cdn.gestionweblex.ca/files/OqAj4bS9kE>



Musée ferroviaire de Beauce Images exposées : Second «pont des chars» couvert, en
fonction du 23 mai 1881 à 1905. Piles remplacée en 1912
1901
<https://www.enbeauce.com/actualites/chroniques/453517/nos-ponts-des-chars-de-1881-a-aujourd'hui1-de-2>



Musée ferroviaire de Beauce Images exposées : Second «pont des chars» couvert, en fonction du 23 mai 1881 à 1905. Piles remplacée en 1912



Musée McCord-Stewart : *Gare du chemin de fer Québec Central, Beauce-Jonction, comté de Beauce, QC*

Vers 1910

Première gare. Vue vers le nord-est – La locomotive est probablement sur le remblais d'approche du pont. Présence de pont à droit qui suggèrent que le secteur a été remblayé davantage probablement vers 1917

<https://collections.musee-mccord-stewart.ca/fr/objects/151922/quebec-central-railroad-station-beauce-jonction-beauce-cou?ctx=724382297aeb2fc3f4e9e49103b423afa7f29857&idx=14>



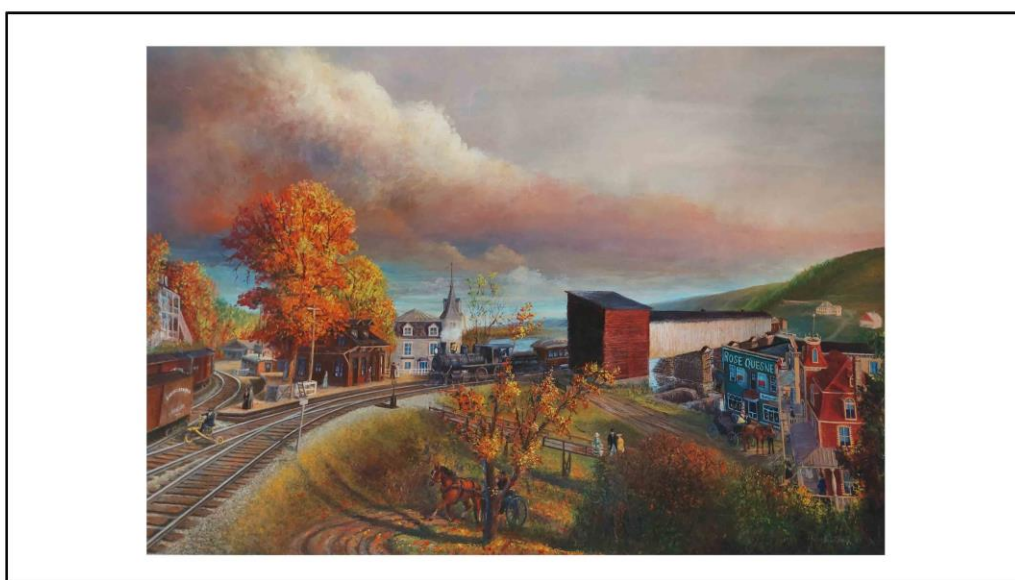
Et Journal En bauce (Archives musée ferroviaire de Beauce) : visite de Wilfrid Laurier à l'été 1911 à Vallée Jonction, second pont
<https://www.enbeauce.com/actualites/chroniques/453522/nos-ponts-des-chars-de-1881-a-aujourd'hui2-de-2>



Musée ferroviaire de Beauce Image exposée : Second pont
 Premier pont ferroviaire – ind



Musée ferroviaire de Beauce Images exposées.
Second ateliers mécaniques et second pont en arrière plan



Musée ferroviaire de Beauce, image exposée
Édifice Rose Quesnel et voisins. Première gare présentée.



Musée ferroviaire de Beauce Images exposées.
Vue d'entrepôts. (François Cliche, communication personnelle)
La position du bâtiment le plus éloignée est connue à partir de la photographie de 1936.
Possiblement après la crue de 1917



Grenon, René Claude (2012) : Circuit patrimonial de Vallée-Jonction
1917
<https://cdn.gestionweblex.ca/files/OqAj4bS9kE>



Musée ferroviaire de Beauce : Second pont ferroviaire (photo exposée à droite et journal en Beauce n ligne à gauche)

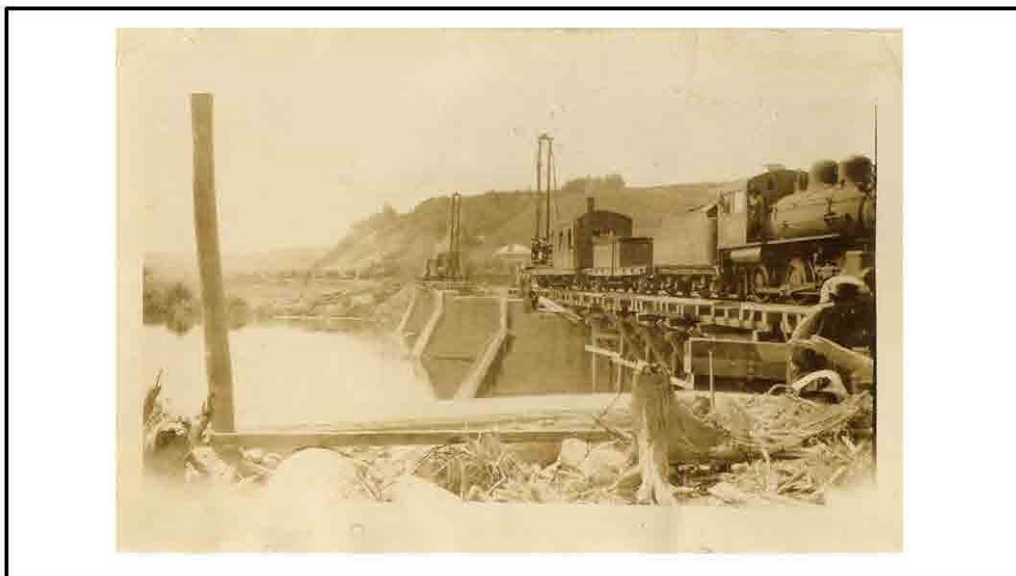
1917 : Inondation

<https://www.enbeauce.com/actualites/chroniques/453517/nos-ponts-des-chars-de-1881-a-aujourd'hui1-de-2>



BAnQ numérique : Rivière Chaudière: Vallée-Jonction après l'inondation 1917

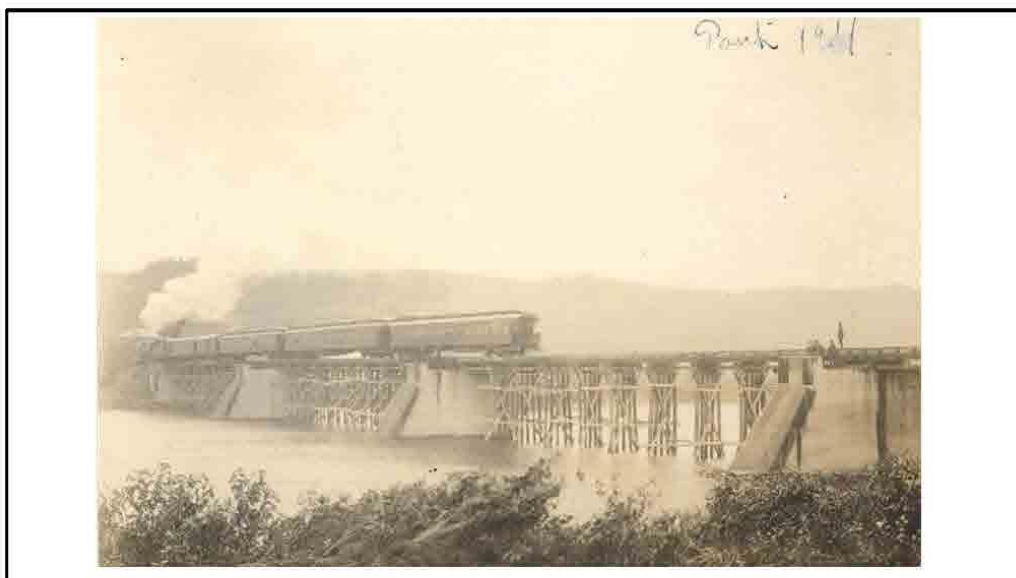
<https://numerique.banq.qc.ca/patrimoine/details/52327/3331583>



Musée ferroviaire de Beauce : troisième pont ferroviaire (journal en Beauce en ligne)

Aout 1917 : reconstruction

<https://www.enbeauce.com/actualites/chroniques/453517/nos-ponts-des-chars-de-1881-a-aujourd'hui1-de-2>



Musée ferroviaire de Beauce : troisième pont ferroviaire (journal en Beauce en ligne)

Aout 1917 : reconstruction

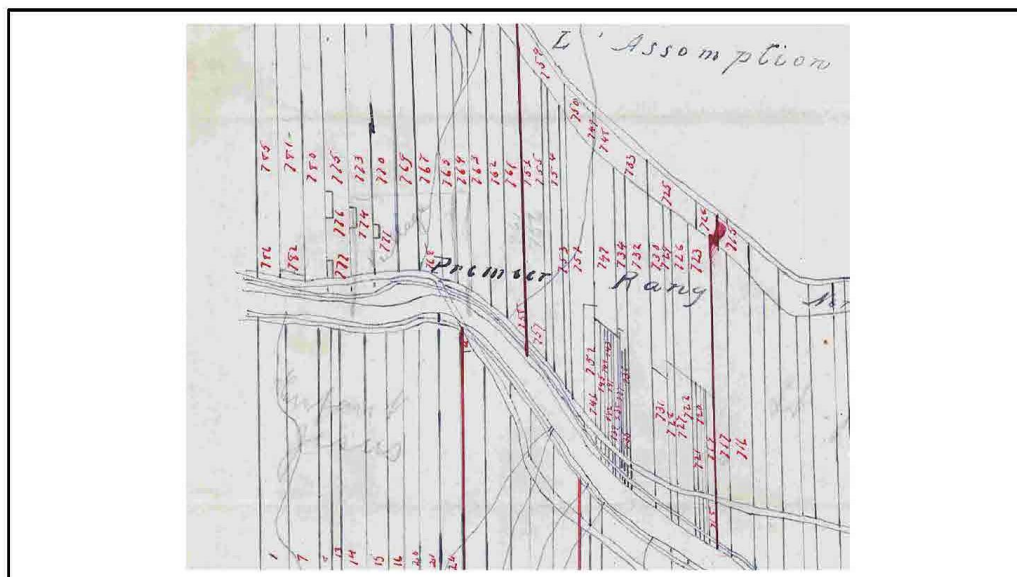
<https://www.enbeauce.com/actualites/chroniques/453517/nos-ponts-des-chars-de-1881-a-aujourd'hui1-de-2>



BAnQ Numérique: Détail du Pont du Québec C. Railway à Vallée-Jonction

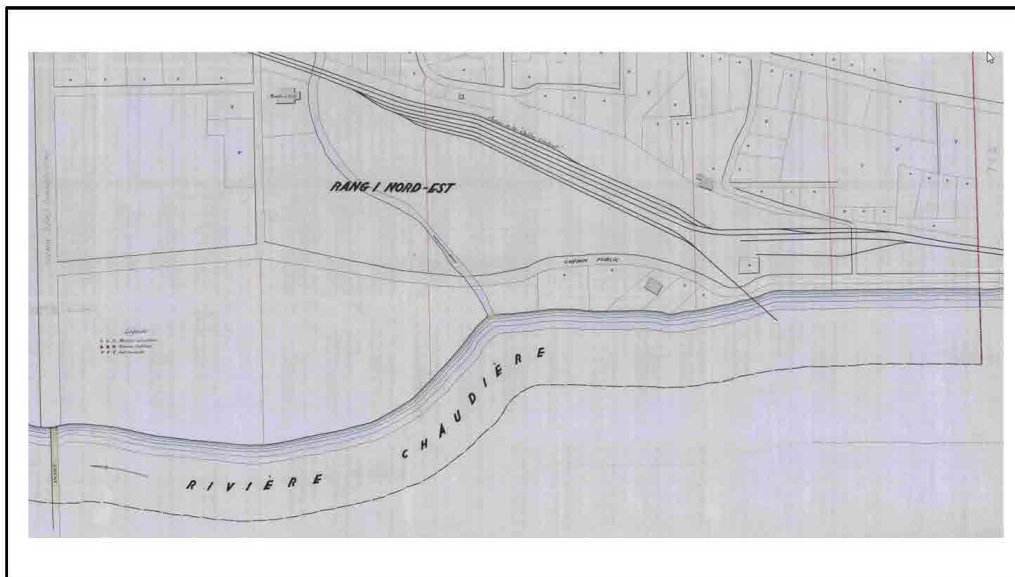
1918 : Probable culée nord-est, avec vue de l'amont vers l'aval

<https://numerique.banq.qc.ca/patrimoine/details/52327/3326854>



GAGQ : PL67E033_1, Wilfrid Jacques, Plan montrant une partie du territoire détaché de la Paroisse de Saint-Joseph et annexé à la Paroisse de L'Enfant-Jésus, Comté de Beauce.

1910-07-06



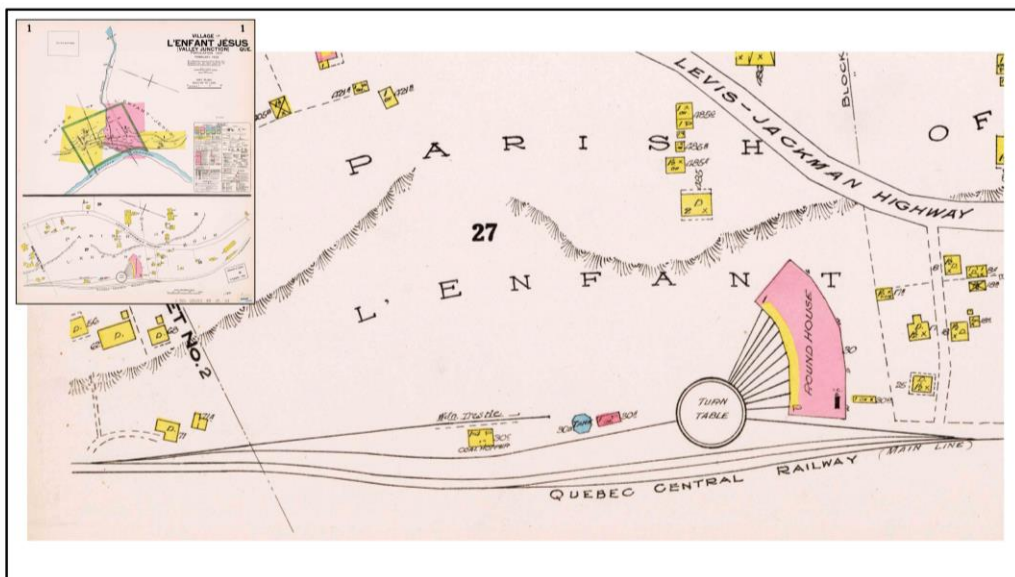
GAGQ : PL60E0065_1_A, Wilfrid Jacques, Plan du village de l'Enfant-Jésus (projeté)
provenant de la Paroisse de l'Enfant-Jésus, comté de Beauce.
1924-08-01



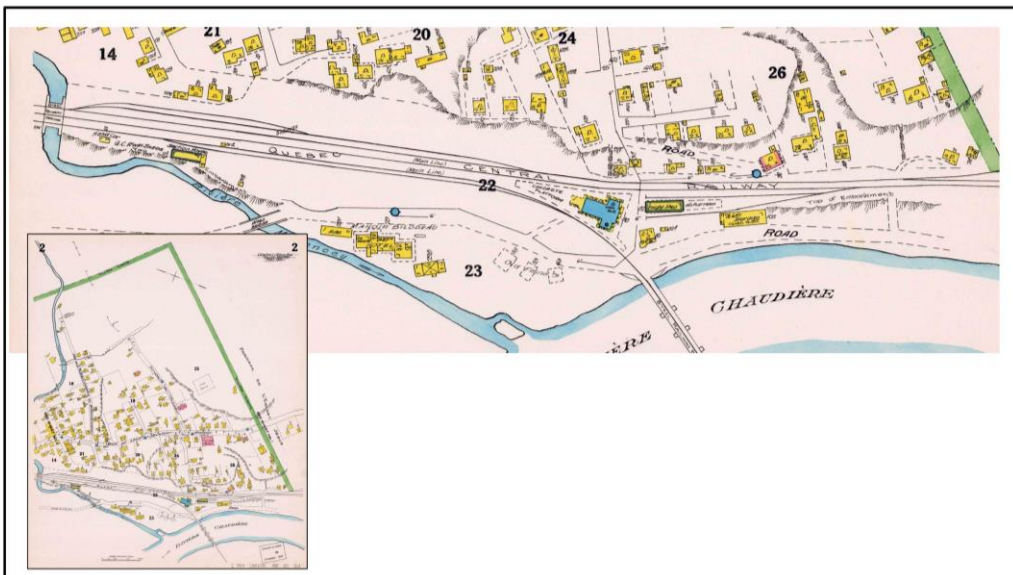
BAnQ numérique : Montréal :Granger Frères, La [sic] Manoir, Valley Jct, Que.
Sceau postal 1928
<https://collections.banq.qc.ca/ark:/52327/2436360>



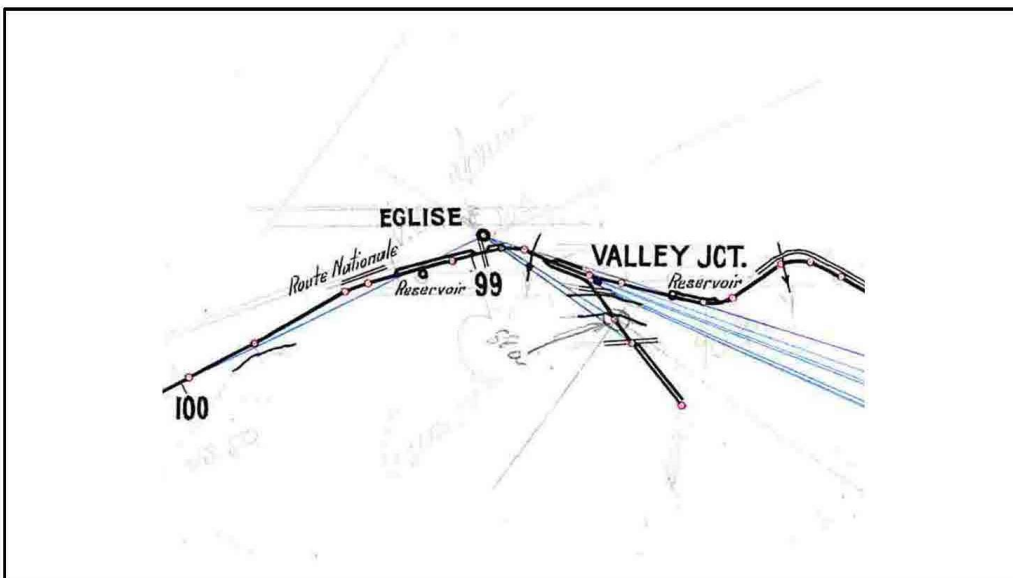
BAnQ numérique : [Carte postale] Hôtel Manoir Bilodeau, Vallée Jonction, P.Q. J.A. Rousseau, prop. Ottawa :Photogelatine Engraving Co. Limited,[entre 1920 et 1940]
Vers 1920-1940
<https://collections.banq.qc.ca/ark:/52327/2436357>



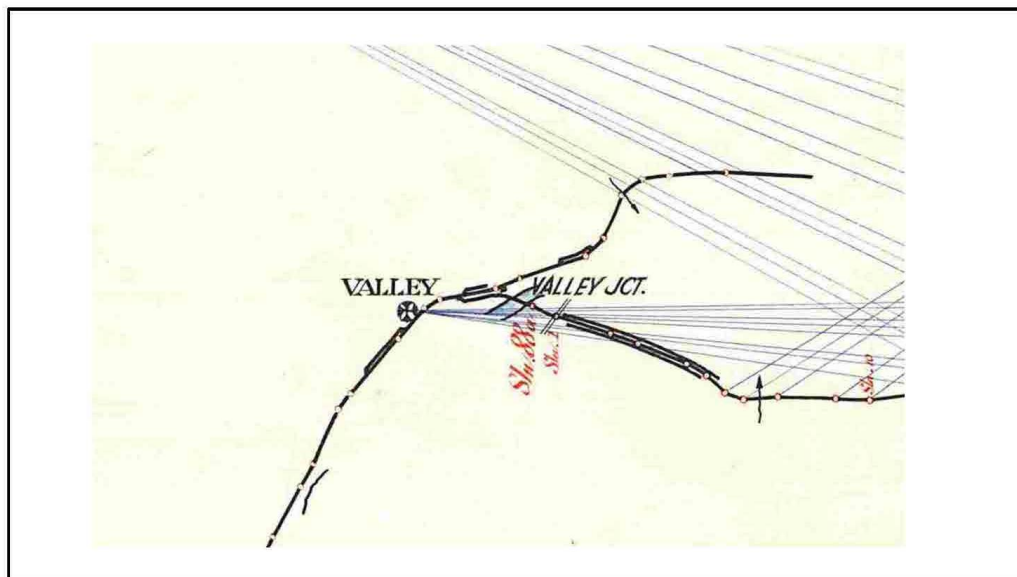
BAnQ numérique : Underwriters' Survey Bureau, Village of L'Enfant Jésus [Valley Junction] Que., Toronto ; Montréal :the Bureau,1929, page 1
1929
<https://collections.banq.qc.ca/ark:/52327/2244407>



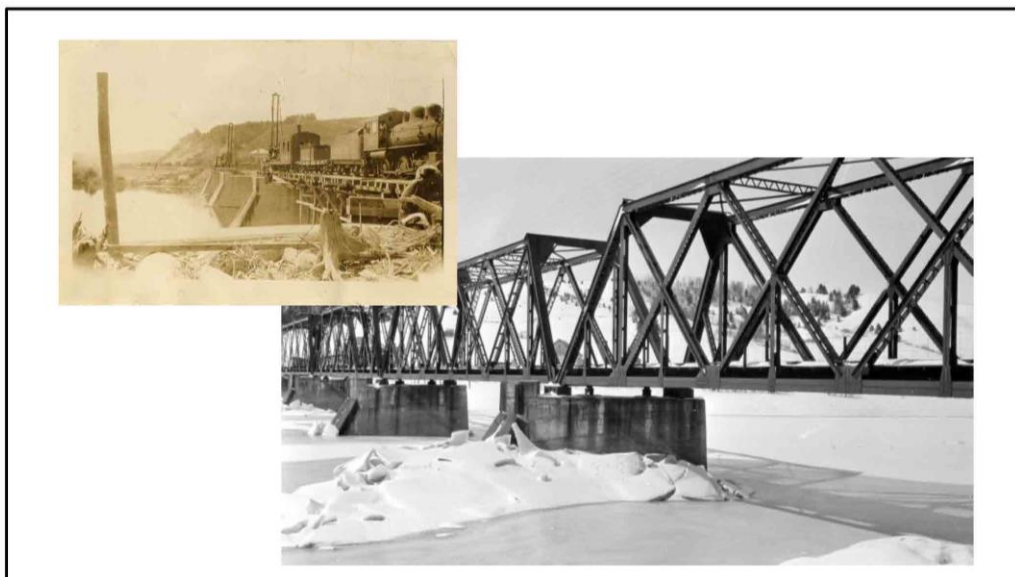
BAnQ numérique : Underwriters' Survey Bureau, Village of L'Enfant Jésus [Valley Junction]
Que., Toronto ; Montréal :the Bureau,1929, page 2
1929
<https://collections.banq.qc.ca/ark:/52327/2244407>



GAGQ : PL2015_K, Polydor (J.P) Dutil, Chemin de Fer "Québec Central". De Saint-Anselme à
Morisset, comtés de Dorchester et Beauce. Seigneuries de Lauzon, Jolliet, Sainte-Marie,
Saint-Joseph-de-Beauce, Rigaud-De Vaudreuil et Aubin-De L'Isle.
1929-06-28

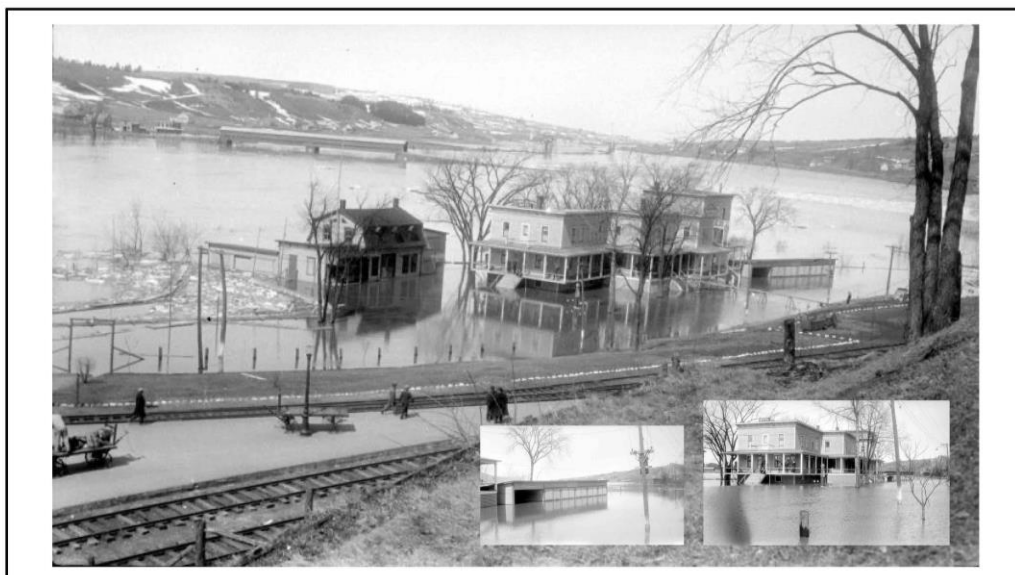


GAGQ : PL2015_N, Polydor (J.P) Dutil, Chemin de Fer "Québec Central", de Valley Jonction à Sainte-Cécile (près du lac Mégantic). Routes Nationales dans les Comtés de Beauce et Frontenac. Cantons de Broughton, Tring, Shenley, Forsyth, Aylmer et Whitton, et seigneurie de Saint-Joseph-de-Beauce.
1931-06-08



BAnQ Numérique: Rivière Chaudière: glace à Vallée-Jonction
1932 : de l'amont vers l'aval. Berge sud-ouest en arrière plan
<https://numerique.banq.qc.ca/patrimoine/details/52327/3326724>

Et Journal En bauce (Archives musée ferrovaire de Beauce) : Reconstruction du pont des
chars
Août 1917
<https://www.enbeauce.com/actualites/chroniques/453517/nos-ponts-des-chars-de-1881-a-aujourd'hui1-de-2>



BAnQ numérique : Rivière Chaudière à Vallée-Jonction

1933

<https://numerique.banq.qc.ca/patrimoine/details/52327/3327283>

<https://numerique.banq.qc.ca/patrimoine/details/52327/3327284>

<https://numerique.banq.qc.ca/patrimoine/details/52327/3327285>



BAnQ numérique : Rivière Chaudière - Inondation à Vallée-Jonction et débâcle

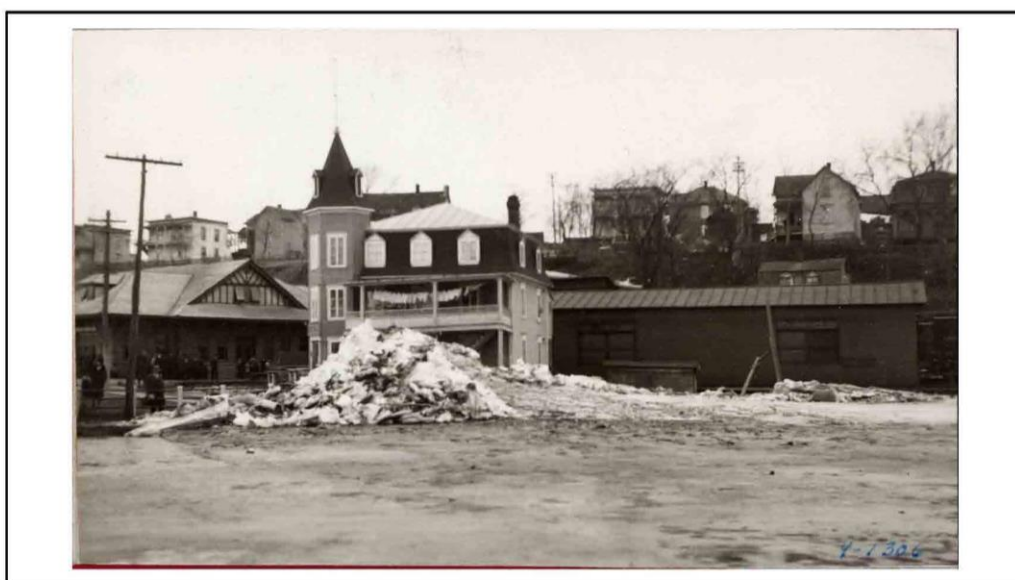
19 mars 1936

<https://numerique.banq.qc.ca/patrimoine/details/52327/3332167>



BAnQ numérique : Rivière Chaudière - Inondation à Vallée-Jonction et débâcle
19 mars 1936

<https://numerique.banq.qc.ca/patrimoine/details/52327/3332163>

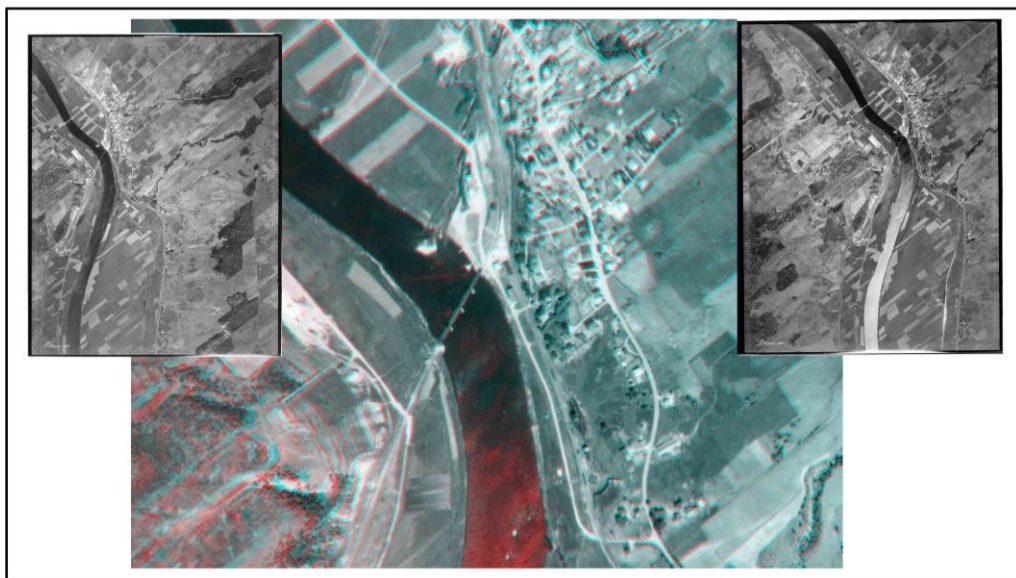


BAnQ numérique : Rivière Chaudière - Inondation à Vallée-Jonction et débâcle
19 mars 1936

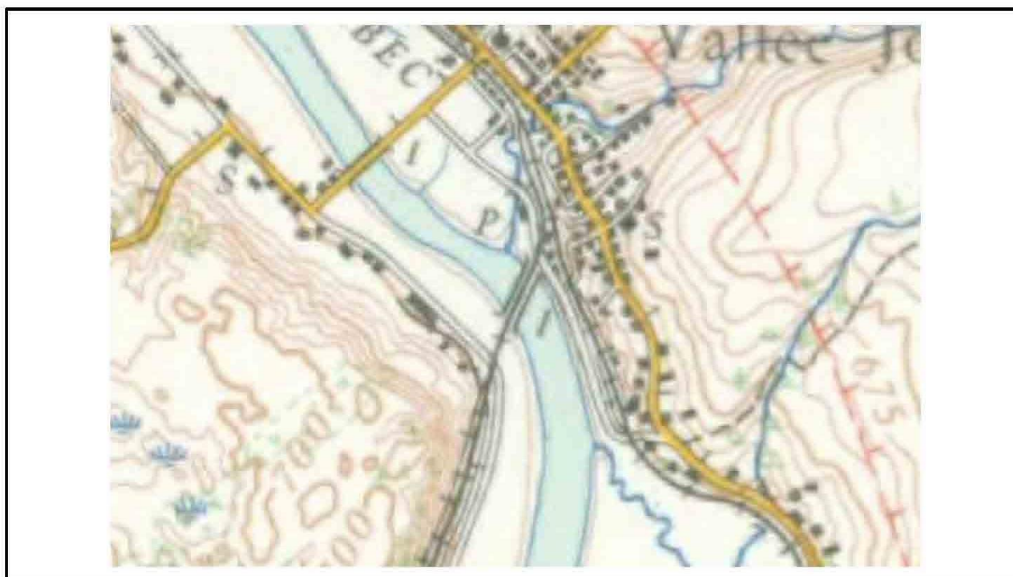
<https://numerique.banq.qc.ca/patrimoine/details/52327/3332161>



BAnQ numérique : Rivière Chaudière - Inondation à Vallée-Jonction et débâcle
 19 mars 1936
<https://numerique.banq.qc.ca/patrimoine/details/52327/3332160>



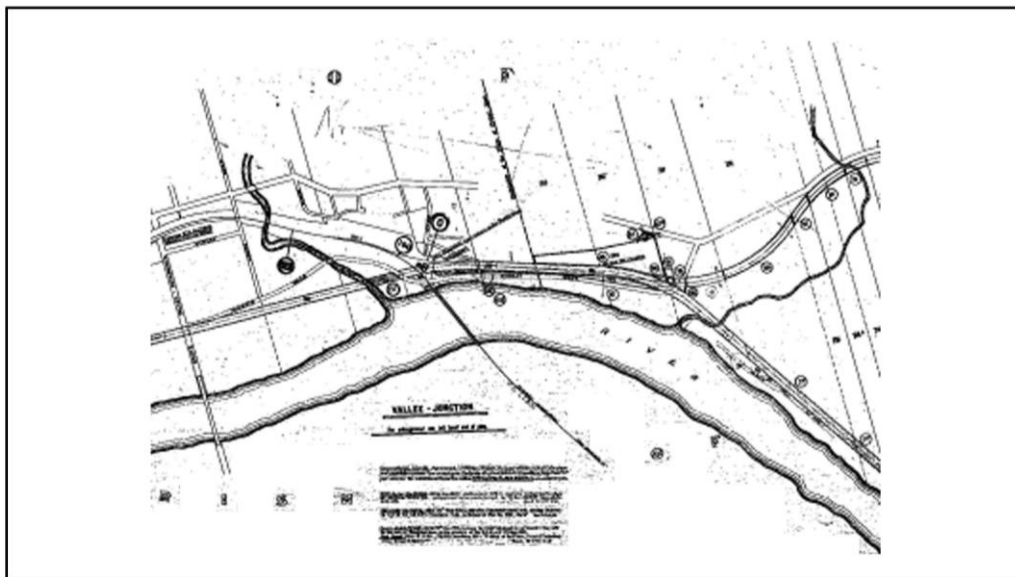
Photothèque Nationale de l'Air : Photos A5341 045 et 046, échelle 1:12000
 1936-06-12
 Dossier de projet GID : <http://gid.mtq.min.intra/otcs/lisapi.dll/open/457152043>



BAnQ Numérique: [Carte topographique du Canada à l'échelle de 1:63 360]. 21-L-07, St. Joseph
 1940 : Relevé en 1938 à partir de photographies aérienne de la RCAF
<https://collections.banq.qc.ca/ark:/52327/2244906>



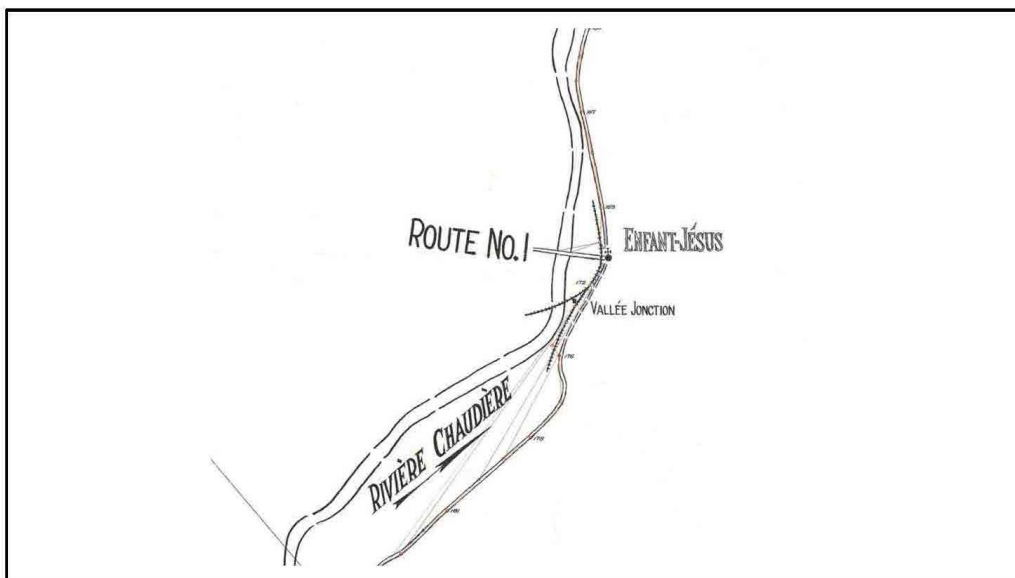
BAnQ Numérique: Benoît Brouillette, Village de Vallée-Jonction, Beauce
 1941 : Vue de l'embouchure du ruisseau
<https://numerique.banq.qc.ca/patrimoine/details/52327/3019328>



Grefte MTQ : CP-98A102 F01, Québec Central Railway et son preneur à bail Canadian Pacifique Railway - Chemin de fer, Municipalités de St-Joseph-de-Beauce, Vallée-Jonction et Ste-Marie
1942-02-12

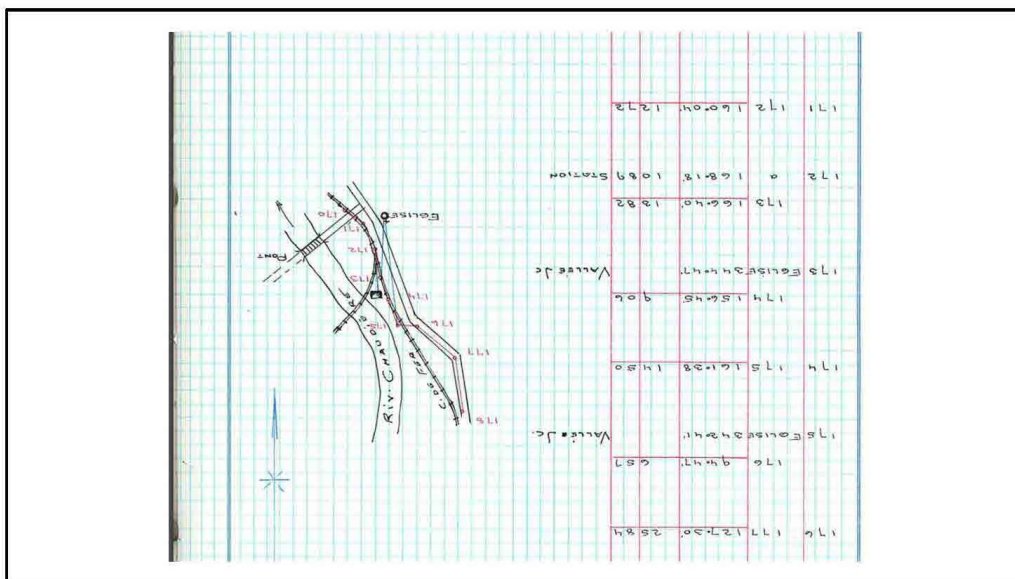


BAnQ Numérique: J.W. Michaud, Le pont de chemin de fer sur la rivière Chaudière, Vallée-Jonction
1950
<https://numerique.banq.qc.ca/patrimoine/details/52327/3051665>



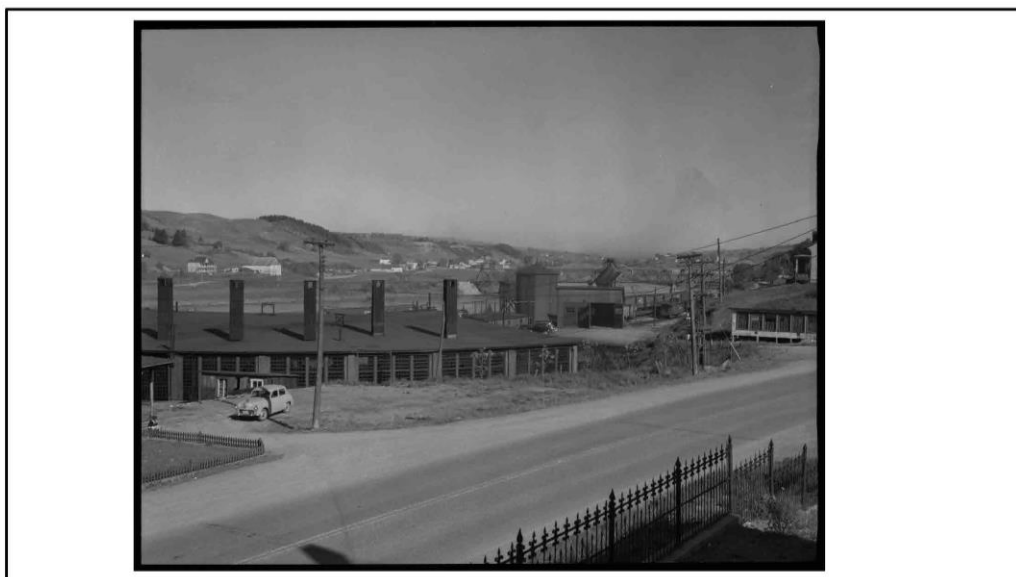
GAGQ : PL2372_A, Jules-Pierre Castonguay, Chemins dans les Comtés de Lévis, Beauce et Dorchester (partie des routes # 1, 23, 24 et 53). Seigneuries de Lauzon, Jolliet, St-Étienne, Ste-Marie, St-Joseph, Rigaud-Vaudreuil, Aubin de l'Isle, et cantons de Watford, Langevin, Ware, Frampton et Standon.

1952-07-02

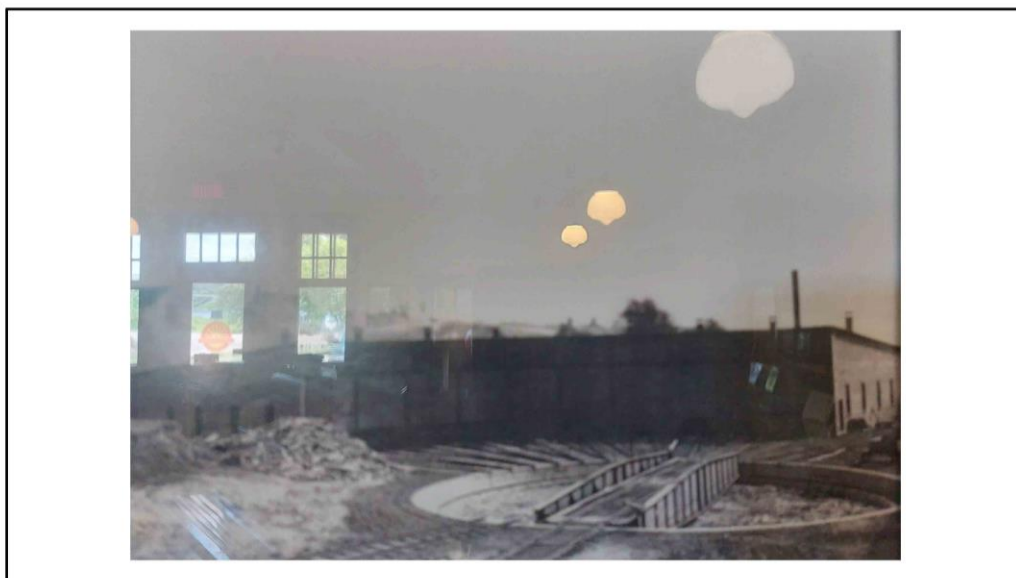


GAGQ : CA03134, Jules-Pierre Castonguay Chemins dans les Comtés de Lévis, Beauce et Dorchester (partie des routes # 1, 23, 24 et 53). Seigneuries de Lauzon, Jolliet, St-Étienne, Ste-Marie, St-Joseph, Rigaud-Vaudreuil, Aubin de l'Isle, et cantons de Watford, Langevin, Ware, Frampton et Standon.

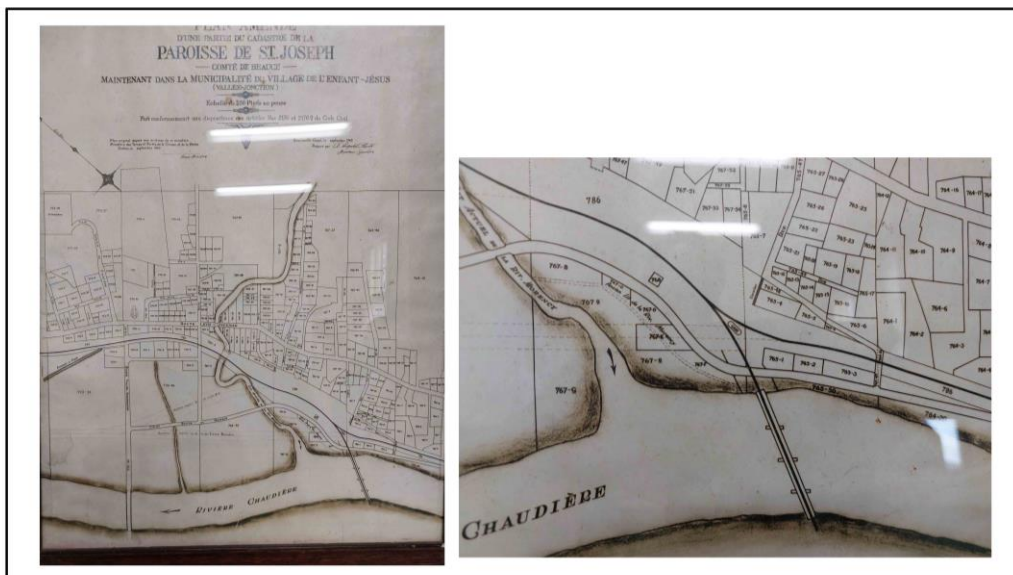
1952-07-02



BAnQ numérique : J.W.Michaud, Ateliers et remises du chemin de fer Québec Central,
Valley Junction, comté Beauce
1954
<https://numerique.banq.qc.ca/patrimoine/details/52327/4018336>

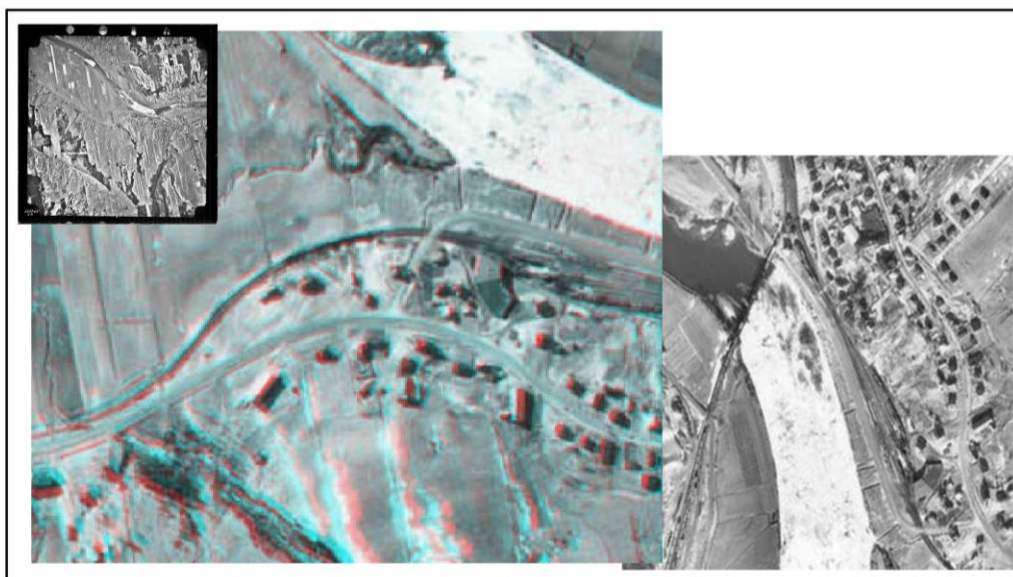


Musée ferroviaire de Beauce, image exposée
Table tournante actuelle



Musée ferroviaire de Beauce : Plan amandé d'une partie du cadastre de la paroisse de St. Joseph, Comté de Beauce, Maintenant dans la municipalité du village de l'Enfant-Jésus (Vallée Jonction), échelle de 200 pieds au pouce, fait conformément aux disposition des articles nos 2176 et 2176a du Code Civil

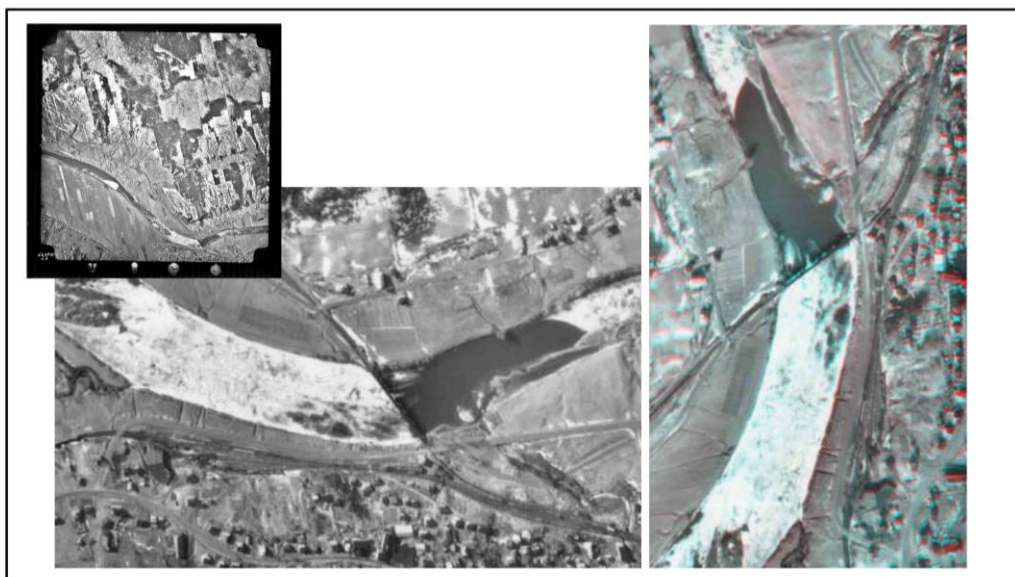
1956-05-26 : Amélioration Route de la Station



MTQ, Portail géotechnique : Photos R6239 065 et 066, échelle 1: 36000

1962-11-28

[R6239_065.jpg \(2000x2000\) \(gouv.qc.ca\)](#) et [R6239_066.jpg \(1997x2000\) \(gouv.qc.ca\)](#)



MTQ, Portail géotechnique : Photos R6239 065 et 066, échelle 1: 36000

1962-11-28

[R6239_091.jpg \(2000×1998\) \(gouv.qc.ca\)](#) et [R6239_092.jpg \(1993×2000\) \(gouv.qc.ca\)](#)



BAnQ Numérique: Neuville Bazin, Vue aérienne de la rivière Chaudière à Vallée-Jonction
1962

<https://numerique.banq.qc.ca/patrimoine/details/52327/3623689>



BAnQ Numérique: Neuville Bazin, Vue aérienne de la rivière Chaudière à Vallée-Jonction
1962
<https://numerique.banq.qc.ca/patrimoine/details/52327/3623704>



BAnQ Numérique: Neuville Bazin, Vue aérienne de la rivière Chaudière à Vallée-Jonction
1962
<https://numerique.banq.qc.ca/patrimoine/details/52327/3623684>



ANNEXE 2. CATALOGUE PHOTOGRAPHIQUE

	<u>Registre des photographies</u>			
	Projet: Vallée-Jonction			
	Archéologue responsable: Benoit Proulx			
	No d'appareil : BP1 (Olympus)			
No de cliché	Zone	Description	Vue	Date
VJS1-BP1-001	2	Vue générale	SE	2024-03-13
VJS1-BP1-002	2	Vue générale	NE	2024-03-13
VJS1-BP1-003	2	Vue générale	N	2024-03-13
VJS1-BP1-004	2	Vue générale	S	2024-03-13
VJS1-BP1-005	2A	Zone humide	E	2024-03-13
VJS1-BP1-006	3A	Paroi nord et est	NE	2024-03-13
VJS1-BP1-007	3A	Paroi nord et est	NE	2024-03-13
VJS1-BP1-008	3A	Grosses pierres arrondies	E	2024-03-13
VJS1-BP1-009	3A	Paroi nord	N	2024-03-13
VJS1-BP1-010	3A	Déroulement des travaux	E	2024-03-13
VJS1-BP1-011	3B	Paroi nord	N	2024-03-13
VJS1-BP1-012	3B	Paroi nord	N	2024-03-13
VJS1-BP1-013	3B	Paroi nord	N	2024-03-13
VJS1-BP1-014	3B	Paroi nord	N	2024-03-13
VJS1-BP1-015	3B	Paroi nord	N	2024-03-13
VJS1-BP1-016	3A	Couche 3, paroi est	E	2024-03-13
VJS1-BP1-017	2D	2D100, section C	NE	2024-03-14
VJS1-BP1-018	2D	2D100, section B	NE	2024-03-14
VJS1-BP1-019	2D	2D100, section B	NE	2024-03-14
VJS1-BP1-020	2D	2D100, section A	SE	2024-03-14
VJS1-BP1-021	2D	2D100, section A	NE-E	2024-03-14
VJS1-BP1-022	2D	2D100, section A, détails	NE-E	2024-03-14
VJS1-BP1-023	2D	2D100, section A, détails	NE-E	2024-03-14
VJS1-BP1-024	2D	2D100, section A, détails	NE-E	2024-03-14
VJS1-BP1-025	2D	2D100, section A, détails	NE-E	2024-03-14
VJS1-BP1-026	2D	2D100, section A, vue d'ensemble	N	2024-03-14
VJS1-BP1-027	2D	2D100, section D, segment nord	NE	2024-03-14
VJS1-BP1-028	2D	2D100, section D, segment nord	NE	2024-03-14
VJS1-BP1-029	2D	2D100, section D, segment nord, face intérieur	NE	2024-03-14
VJS1-BP1-030	2D	2D100, section D, segment nord	NE	2024-03-14
VJS1-BP1-031	2D	2D100, section D, segment nord, grosses pierres	NE	2024-03-14
VJS1-BP1-032	2D	2D100, section D, segment sud, face extérieur	W	2024-03-14
VJS1-BP1-033	2D	2D100, section D, segment sud, face extérieur	W	2024-03-14
VJS1-BP1-034	2D	2D100, section D, segment sud, face extérieur	W	2024-03-14
VJS1-BP1-035	2D	2D100, section D, segment sud	Plan	2024-03-14
VJS1-BP1-036	2D	2D100, section D, vue d'ensemble	N	2024-03-14
VJS1-BP1-037	2D	2D100, section D, vue d'ensemble	NW	2024-03-14
VJS1-BP1-038	2D	2D100, section E	W	2024-03-14

No de cliché	Zone	Description	Vue	Date
VJS1-BP1-039	2D	2D100, section E, vue d'ensemble avec section D	S	2024-03-14
VJS1-BP1-040	2D	2D100, section E, vue d'ensemble avec section D	S	2024-03-14
VJS1-BP1-041	2D	2A, profil 1, paroi E	E	2024-03-14
VJS1-BP1-042	2D	2A, vue générale vers le nord	N	2024-03-14
VJS1-BP1-043	2H	2H100, vestige circulaire	E	2024-03-18
VJS1-BP1-044	2H	2H100, vestige circulaire	SE	2024-03-18
VJS1-BP1-045	2H	2H100, vestige circulaire	NE	2024-03-18
VJS1-BP1-046	2H	2h100, vestige circulaire, détails, face intérieur	NE	2024-03-18
VJS1-BP1-047	2H	2H100, vestige circulaire	N	2024-03-18
VJS1-BP1-048	2H	2H100, vestige circulaire, détails	Plan	2024-03-18
VJS1-BP1-049	2H	2h100, portion manquante	SW	2024-03-18
VJS1-BP1-050	2H	2h100, vestige circulaire, détails, face extérieur	S	2024-03-18
VJS1-BP1-051	2H	2H100, vestige circulaire	N	2024-03-18
VJS1-BP1-052	2H	2H100, vestige circulaire	NW	2024-03-18
VJS1-BP1-053	2H	2H100, vestige circulaire	W	2024-03-18
VJS1-BP1-054	2E	2E100, vestige n-s	N	2024-03-18
VJS1-BP1-055	2E	2E100, vestige n-s	NE	2024-03-18
VJS1-BP1-056	2E	2E100, vestige n-s, détails madrier de bois	Plan	2024-03-18
VJS1-BP1-057	2E	2E100, vestige n-s, détails madrier de bois	Plan	2024-03-18
VJS1-BP1-058	2E	2E100, vestige n-s	E	2024-03-18
VJS1-BP1-059	2E	2E100, vestige n-s	NE	2024-03-18
VJS1-BP1-060	2E	2E100, vestige n-s, détails	Plan	2024-03-18
VJS1-BP1-061	2E	2E100, vestige n-s	E	2024-03-18
VJS1-BP1-062	2E	2E100, vestige n-s, face extérieure peinte	E	2024-03-18
VJS1-BP1-063	2E	2E100, vestige n-s, face extérieure peinte	N	2024-03-18
VJS1-BP1-064	2E	2E100 + 2E101, murs mitoyens	E	2024-03-18
VJS1-BP1-065	2E	2E100, détails madrier de bois (nord)	Plan	2024-03-18
VJS1-BP1-066	2E	2E100, détails madrier de bois (nord)	Plan	2024-03-18
VJS1-BP1-067	2E	2E101, dalle de béton (plateforme sud)	Plan	2024-03-18
VJS1-BP1-068	2E	2E101, dalle de béton (plateforme sud)	N	2024-03-18
VJS1-BP1-069	2E	2E101, vestige n-s (2)	NE	2024-03-18
VJS1-BP1-070	2E	2E101, vestige n-s (2)	E	2024-03-18
VJS1-BP1-071	2E	2E101, vestige n-s (2), détails	E	2024-03-18
VJS1-BP1-072	2E	2E101, vestige n-s (2)	E	2024-03-18
VJS1-BP1-073	2E	2E101, vestige n-s (2)	NE	2024-03-18
VJS1-BP1-074	2E	2E101, vestige n-s (2)	E	2024-03-18
VJS1-BP1-075	2E	2E101, vestige n-s (2), détails	E	2024-03-18
VJS1-BP1-076	2E	2E101, vestige n-s (2)	SE	2024-03-18
VJS1-BP1-077	2F	2F100, vestige n-s	Plan	2024-03-18
VJS1-BP1-078	2F	2F100, vestige n-s	NW	2024-03-18
VJS1-BP1-079	2F	2F100, vestige n-s, détails	Plan	2024-03-18
VJS1-BP1-080	2F	2F100, vestige n-s	N	2024-03-18
VJS1-BP1-081	2F	2F100, vestige n-s, extrémité sud	E	2024-03-18
VJS1-BP1-082	2F	2F100, vestige n-s, extrémité nord	N	2024-03-18
VJS1-BP1-083	2F	2F100, vestige n-s, partie sud	S	2024-03-18

No de cliché	Zone	Description	Vue	Date
VJS1-BP1-084	2A	Tranchée n-s, paroi est	E	2024-03-18
VJS1-BP1-085	2E	Début du vidage de la terre contaminée	SE	2024-03-19
VJS1-BP1-086	2E	Lentille rougeâtre	Plan	2024-03-19
VJS1-BP1-087	2E	Clou de chemin de fer	Plan	2024-03-19
VJS1-BP1-088	2E	Clou de chemin de fer	Plan	2024-03-19
VJS1-BP1-089	2D	2D100, face est	NW	2024-03-19
VJS1-BP1-090	2E	2E101, vue avant dégagement	N	2024-03-20
VJS1-BP1-091	2E	2E101, plateforme sud	E	2024-03-20
VJS1-BP1-092	2E	2E101, plateforme sud	SE	2024-03-20
VJS1-BP1-093	2E	2E101, vue générale	NW	2024-03-20
VJS1-BP1-094	2E	2E101, mur est	N	2024-03-20
VJS1-BP1-095	2E	2E101, vue depuis plateforme sud	NW	2024-03-20
VJS1-BP1-096	2E	2E101, mur est	NW	2024-03-20
VJS1-BP1-097	2E	2E101, mur est, détails	NE	2024-03-20
VJS1-BP1-098	2E	2E101, mur est, détails	NE	2024-03-20
VJS1-BP1-099	2E	2E101, mur est, détails	NE	2024-03-20
VJS1-BP1-100	2E	2E101, mur est, détails	NE	2024-03-20
VJS1-BP1-101	2E	2E101, mur est, détails	NE	2024-03-20
VJS1-BP1-102	2E	2E101, mur est, détails	NE	2024-03-20
VJS1-BP1-103	2E	2E101, mur est, détails	NE	2024-03-20
VJS1-BP1-104	2E	2E101, mur est, détails	NE	2024-03-20
VJS1-BP1-105	2E	2E101, plateforme nord	N	2024-03-20
VJS1-BP1-106	2E	2E101, vue vers le sud	S	2024-03-20
VJS1-BP1-107	2E	2E101, vue vers le sud	SE	2024-03-20
VJS1-BP1-108	2E	2E101, mur est, face est	SW	2024-03-20
VJS1-BP1-109	2E	2E101, mur est, face est	SW	2024-03-20
VJS1-BP1-110	2E	2E101, plateforme nord	W	2024-03-20
VJS1-BP1-111	2E	2E101, plateforme nord	W	2024-03-20
VJS1-BP1-112	2E	2E101, plateforme nord	NE	2024-03-20
VJS1-BP1-113	2E	2E101, plateforme nord	E	2024-03-20
VJS1-BP1-114	2E	2E101, plateforme nord	SE	2024-03-20
VJS1-BP1-115	2E	2E101, mur ouest	SE	2024-03-20
VJS1-BP1-116	2E	2E101, extension mur ouest	E	2024-03-20
VJS1-BP1-117	2E	2E101, jonction entre la plateforme sud et le mur est	Plan	2024-03-20
VJS1-BP1-118	2E	2E101, jonction entre la plateforme sud et le mur est	S	2024-03-20
VJS1-BP1-119	2E	2E101, madrier de bois	N	2024-03-20
VJS1-BP1-120	2E	2E101, madrier de bois, détails (madrier scié, mur est)	E	2024-03-20
VJS1-BP1-121	2E	2E101, jonction avec la plateforme nord	Plan	2024-03-20
VJS1-BP1-122	2E	2E101, jonction avec la plateforme nord	N	2024-03-20
VJS1-BP1-123	2E	2E100, panneau de radio (couche contaminé noir)	Plan	2024-03-20
VJS1-BP1-124	2E	2E100, jonction avec la plateforme nord		2024-03-20
VJS1-BP1-125	2E	2E101, plateforme nord	E	2024-03-20
VJS1-BP1-126	2E	2E101, plateforme nord et mur ouest	NE	2024-03-20
VJS1-BP1-127	2E	2E101, plateforme nord et mur ouest	SE	2024-03-20
VJS1-BP1-128	2E	2E101, coin NW et jonction avec 2E100	Plan	2024-03-20

No de cliché	Zone	Description	Vue	Date
VJS1-BP1-129	2E	2E101, coin NW et jonction avec 2E101	E	2024-03-20
VJS1-BP1-130	2E	2E101, vue générale, finale avant démolition	N	2024-03-20
VJS1-BP1-131	2E	2E101, vue générale, finale avant démolition	N	2024-03-20
VJS1-BP1-132	2E	2E100, extension mur ouest	W	2024-03-20
VJS1-BP1-133	2E	2E100, extension mur ouest	W	2024-03-20
VJS1-BP1-134	2E	2E100, extension mur ouest	E	2024-03-20
VJS1-BP1-135	2E	2E100, extension mur ouest	S	2024-03-20
VJS1-BP1-136	2E	2E100, mur ouest, section nord	E	2024-03-20
VJS1-BP1-137	2E	2E100, mur ouest, section nord	E	2024-03-20
VJS1-BP1-138	2E	2E100, mur ouest, section nord, madrier de bois	Plan	2024-03-20
VJS1-BP1-139	2E	2E100, mur ouest, section nord	Plan	2024-03-20
VJS1-BP1-140	2E	2E100, mur ouest, section nord, petit madrier ext.	E	2024-03-20
VJS1-BP1-141	2E	2E100, mur ouest, section nord, détails	Plan	2024-03-20
VJS1-BP1-142	2E	2E100, mur ouest, section nord	NW	2024-03-20
VJS1-BP1-143	2E	2E100, mur ouest, section nord, plaque de métal	Plan	2024-03-20
VJS1-BP1-144	2E	2E100, coin NW	E	2024-03-20
VJS1-BP1-145	2E	2E100, mur nord	NE	2024-03-20
VJS1-BP1-146	2E	2E100, mur nord	NE	2024-03-20
VJS1-BP1-147	2E	2E100, mur est, section nord	E	2024-03-20
VJS1-BP1-148	2E	2E100, mur est, section nord	N	2024-03-20
VJS1-BP1-149	2E	2E100, mur est, section nord, détails	NE	2024-03-20
VJS1-BP1-150	2E	2E100, vue générale	SE	2024-03-20
VJS1-BP1-151	2E	2E100, mur est, section sud	SE	2024-03-20
VJS1-BP1-152	2E	2E100, mur est, section sud	E	2024-03-20
VJS1-BP1-153	2E	2E100, mur est, section sud	N	2024-03-20
VJS1-BP1-154	2E	2E100, coin intérieur SE de l'extension	SE	2024-03-20
VJS1-BP1-155	2E	2E100, coin intérieur SE de l'extension	W	2024-03-20
VJS1-BP1-156	2E	2E100, coin intérieur SE de l'extension	Plan	2024-03-20
VJS1-BP1-157	2E	2E100, extérieur mur ouest, détails mur nord	Plan	2024-03-20
VJS1-BP1-158	2E	2E100, extérieur mur ouest, détails mur nord	S	2024-03-20
VJS1-BP1-159	2E	2E100, extérieur mur ouest, détails mur sud	Plan	2024-03-20
VJS1-BP1-160	2E	2E100, extérieur mur ouest, détails mur sud	S	2024-03-20
VJS1-BP1-161	2D	2D100, partie est excavée	SE	2024-03-20
VJS1-BP1-162	2D	2D100, lit de grosses pierres (ou dépôt naturel)	S	2024-03-20
VJS1-BP1-163	2D	2D100, lit de grosses pierres (ou dépôt naturel)	SE	2024-03-20
VJS1-BP1-164	2D	2D100, lit de grosses pierres (ou dépôt naturel)	NE	2024-03-20
VJS1-BP1-165	2D	2D100, lit de grosses pierres (ou dépôt naturel)	NE	2024-03-20
VJS1-BP1-166	2E	2E100, extrémité sud dégagé	SE	2024-03-20
VJS1-BP1-167	2E	2E100, extrémité sud dégagé	SE	2024-03-20
VJS1-BP1-168	2E	2E100, extrémité sud dégagé	Plan	2024-03-20
VJS1-BP1-169	2E	2E100, extrémité sud dégagé	W	2024-03-20
VJS1-BP1-170	2E	2E100, vue générale	NW	2024-03-20
VJS1-BP1-171	2E	2E100, vue générale	NW	2024-03-20
VJS1-BP1-172	2D	2D100, lit de grosses pierres (ou dépôt naturel)	E	2024-03-20
VJS1-BP1-173	2D	2D100, lit de grosses pierres (ou dépôt naturel)	E	2024-03-20

No de cliché	Zone	Description	Vue	Date
VJS1-BP1-174	2D	2D100, lit de grosses pierres (ou dépôt naturel)	NE	2024-03-20
VJS1-BP1-175	2D	2D100, vue vers le nord-ouest	NE	2024-03-20
VJS1-BP1-176	2E	2E100, extrémité sud, plateformes	SE	2024-03-20
VJS1-BP1-177	2E	2E100, extrémité sud, plateformes	W	2024-03-20
VJS1-BP1-178	2E	2E100, vue générale	NW	2024-03-20
VJS1-BP1-179	2E	2E100, plateformes sud	SW	2024-03-20
VJS1-BP1-180	2E	2E100, plateformes sud	N	2024-03-20
VJS1-BP1-181	2E	2E100, artefacts	Plan	2024-03-20
VJS1-BP1-182	2E	2E100, artefacts	Plan	2024-03-20
VJS1-BP1-183	2F	Paroi ouest du fossé	NW	2024-03-21
VJS1-BP1-184	2F	Vue générale vers le nord	N	2024-03-21
VJS1-BP1-185	2D	2D100 partiellement remblayé	SE	2024-03-21
VJS1-BP1-186	2D	2D100 partiellement remblayé	SE	2024-03-21
VJS1-BP1-187	2F	2F100, démolition	N	2024-03-21
VJS1-BP1-188	2F	2F100, démolition	S	2024-03-21
VJS1-BP1-189	2E	2E100, plateforme sud, hauteur réelle	SE	2024-03-22
VJS1-BP1-190	2E	2E100, plateforme sud, hauteur réelle	SW	2024-03-22
VJS1-BP1-191	2E	Démolition 2E100	SE	2024-03-22
VJS1-BP1-192	2E	Démolition 2E101	SE	2024-03-22
VJS1-BP1-193	2E	Démolition 2E102	S	2024-03-22
VJS1-BP1-194	2E	Démolition 2E103	E	2024-03-22
VJS1-BP1-195	2E	Paroi est (profil 2)	E	2024-03-25
VJS1-BP1-196	2E	Paroi est (profil 2)	E	2024-03-25
VJS1-BP1-197	2E	Paroi est (profil 2)	E	2024-03-25
VJS1-BP1-198	2E	2E100 et 2E101 démolis	N	2024-03-25
VJS1-BP1-199	2E	2E100 et 2E101 démolis	S	2024-03-25
VJS1-BP1-200	2E	Paroi est (profil 3)	E	2024-03-26
VJS1-BP1-201	2E	Paroi est (profil 3)	E	2024-03-26
VJS1-BP1-202	2E	Paroi est (profil 3)	E	2024-03-26
VJS1-BP1-203	2E	2E101, détails béton	Plan	2024-03-26
VJS1-BP1-204	2E	2E100, détails béton	Plan	2024-03-26
VJS1-BP1-205	2E	erreur		2024-03-26
VJS1-BP1-206	2E	2E100, détails béton	Plan	2024-03-26
VJS1-BP1-207	2E	2E100, détails béton	Plan	2024-03-26
VJS1-BP1-208	2A	Couche de grosses pierres	NE	2024-03-26
VJS1-BP1-209	2H	Paroi sud, intérieur de 2H100 (profil 4)	S	2024-03-27
VJS1-BP1-210	2H	Paroi sud, intérieur de 2H100 (profil 4)	S	2024-03-27
VJS1-BP1-211	2H	2H100, section nord avec plateforme du rail	N	2024-03-27
VJS1-BP1-212	2H	2H100, section nord avec plateforme du rail	NW	2024-03-27
VJS1-BP1-213	2H	2H100, section nord avec plateforme du rail	S	2024-03-27
VJS1-BP1-214	2H	Paroi ouest, extérieur de 2H100 (profil 5)	W	2024-03-27
VJS1-BP1-215	2H	Paroi ouest, extérieur de 2H100 (profil 5)	W	2024-03-27
VJS1-BP1-216	2F	Fossé ouest, section entre la rivière et 2H100	N	2024-03-28
VJS1-BP1-217	Hors-zone	Vue générale depuis le sud, vers la gare	N	2024-03-28
VJS1-BP1-218	Hors-zone	Vue générale des travaux sur la rivière Chaudière	W	2024-03-28

No de cliché	Zone	Description	Vue	Date
VJS1-BP1-219	Hors-zone	Vue générale depuis le sud, vers la gare	NW	2024-03-28
VJS1-BP1-220	Hors-zone	Aiguillage no.1, entre la gare et la plaque tournante	SW	2024-03-28
VJS1-BP1-221	Hors-zone	Aiguillage no.2, entre la gare et la plaque tournante	E	2024-03-28
VJS1-BP1-222	Hors-zone	Plaque tournant et garage-atelier au sud de la zone	S	2024-03-28
VJS1-BP1-223	Hors-zone	Wagons "CP"	NW	2024-03-28
VJS1-BP1-224	Hors-zone	Station d'alimentation (?) 1	SE	2024-03-28
VJS1-BP1-225	Hors-zone	Station d'alimentation (?) 2	NE	2024-03-28
VJS1-BP1-226	Hors-zone	Plaque tournante intacte au sud de la zone des travaux	SW	2024-03-28
VJS1-BP1-227	Hors-zone	Plaque tournante intacte au sud de la zone des travaux	SW	2024-03-28
VJS1-BP1-228	Hors-zone	Plaque tournante intacte au sud de la zone des travaux	SW	2024-03-28
VJS1-BP1-229	Hors-zone	Plaque tournante intacte au sud de la zone des travaux	S	2024-03-28
VJS1-BP1-230	Hors-zone	Garage-atelier au sud de la zone	SW	2024-03-28
VJS1-BP1-231	Hors-zone	Plaque tournante, détails	N	2024-03-28
VJS1-BP1-232	Hors-zone	Garage-atelier au sud de la zone	S	2024-03-28
VJS1-BP1-233	2H	Démolition 2H100	E	2024-03-28
VJS1-BP1-234	2H	Démolition 2H101, détails de la partie déjà arrachée	Plan	2024-03-28
VJS1-BP1-235	2H	Démolition 2H101, détails de la partie déjà arrachée	NE	2024-03-28
VJS1-BP1-236	2E	Creusement du fossé est	N	2024-04-02
VJS1-BP1-237	2	Vue générale des travaux	S	2024-04-02
VJS1-BP1-238	2	Vue générale des travaux	S	2024-04-02
VJS1-BP1-239	2H	Démolition 2H100	N	2024-04-02
VJS1-BP1-240	2H	Démolition 2H100	SW	2024-04-02
VJS1-BP1-241	2H	Démolition 2H101	SW	2024-04-02
VJS1-BP1-242	2	Vue générale des travaux	NW	2024-04-02
VJS1-BP1-243	2	Vue générale des travaux	NW	2024-04-02
VJS1-BP1-244	2F	Fossé ouest, section entre la rivière et 2H100	N	2024-04-04
VJS1-BP1-245	2E	Fossé est	NW	2024-04-04
VJS1-BP1-246	2E	Fossé est	N	2024-04-04
VJS1-BP1-247	2K	Fossé ouest	W	2024-04-04
VJS1-BP1-248	2K	Fossé ouest	NW	2024-04-04
VJS1-BP1-249	2K	Fossé ouest	S	2024-04-05
VJS1-BP1-250	2K	2K100, vue générale	Plan	2024-04-05
VJS1-BP1-251	2K	2K100, localisation	N	2024-04-05
VJS1-BP1-252	2K	2K100, vue générale	Plan	2024-04-05
VJS1-BP1-253	2K	Sondage près de 2K100 (profondeur couche noire)	SW	2024-04-05
VJS1-BP1-254	2K	Sondage près de 2K100 (tranchée du tuyau)	SE	2024-04-05
VJS1-BP1-255	2K	Sondage près de 2K100 (profondeur couche noire)	NW	2024-04-05
VJS1-BP1-256	2K	2K2, artefacts	Plan	2024-04-05
VJS1-BP1-257	2K	Fin du fossé ouest	N	2024-04-08
VJS1-BP1-258	2K	Fin du fossé ouest	N	2024-04-08
VJS1-BP1-259	2	Boîte électrique	SW	2024-04-08
VJS1-BP1-260	2B	Décapage du couvert végétal	NE	2024-04-08
VJS1-BP1-261	2B	Décapage du couvert végétal	NW	2024-04-08
VJS1-BP1-262	2B	Décapage du couvert végétal	N	2024-04-08
VJS1-BP1-263	2	Chaîne et cadenas "CP"	Plan	2024-04-08

No de cliché	Zone	Description	Vue	Date
VJS1-BP1-264	2B	Décapage du couvert végétal	E	2024-04-08
VJS1-BP1-265	2B	Décapage du couvert végétal	SE	2024-04-08
VJS1-BP1-266	2B	Sondage 1	Plan	2024-04-09
VJS1-BP1-267	2B	Sondage 2	W	2024-04-09
VJS1-BP1-268	2B	Sondage 3	Plan	2024-04-09
VJS1-BP1-269	2C	Paroi nord, extrémité nord des travaux (profil 6)	N	2024-04-15
VJS1-BP1-270	2C	Vestiges 2C100 et 2C101	SE	2024-04-15
VJS1-BP1-271	2C	Vestiges 2C100 et 2C102	E	2024-04-15
VJS1-BP1-272	2C	2C100, partiellement dégagé	N	2024-04-15
VJS1-BP1-273	2C	2C100, partiellement dégagé	SE	2024-04-15
VJS1-BP1-274	2C	Vestiges 2C100 et 2C102	SW	2024-04-15
VJS1-BP1-275	2C	Vestiges 2C100 et 2C102, paroi SW	SW	2024-04-15
VJS1-BP1-276	2C	2C101, dégagé	SW	2024-04-15
VJS1-BP1-277	2C	2C101, dégagé	Plan	2024-04-15
VJS1-BP1-278	2C	2C101, dégagé	Plan	2024-04-15
VJS1-BP1-279	2C	2C101, paroi SE	SE	2024-04-15
VJS1-BP1-280	2C	2C101, paroi SE	SE	2024-04-15
VJS1-BP1-281	2C	2C101, détail de sa construction	SE	2024-04-15
VJS1-BP1-282	2C	2C101, détail de sa construction	SE	2024-04-15
VJS1-BP1-283	2C	2C100, dégagé sur toute sa longueur	E	2024-04-15
VJS1-BP1-284	2C	2C100, dégagé sur toute sa longueur	E	2024-04-15
VJS1-BP1-285	2C	2C100, détails, partie sud	Plan	2024-04-15
VJS1-BP1-286	2C	2C101, détails surface	Plan	2024-04-15