

GOVERNEMENT DU QUÉBEC
MINISTÈRE DES TRANSPORTS
SERVICE DU SUPPORT TECHNIQUE
Direction générale de Québec et de l'Est



INVENTAIRES ARCHÉOLOGIQUES
DE DIFFÉRENTS PROJETS D'INFRASTRUCTURE ROUTIÈRE
EN GASPÉSIE, BAS SAINT-LAURENT, MAURICIE, À QUÉBEC
ET AU LAC SAINT-JEAN

Juin- septembre 1996

(3000-96-AD01)

ROBERT BILODEAU, ARCHÉOLOGUE CONSULTANT
JUILLET 1997

CANQ
TR
QUE
101

TABLE DES MATIÈRES

LISTE DES FIGURES

LISTE DES TABLEAUX

LÉGENDE

LISTE DES PARTICIPANTS

INTRODUCTION

1. PROJETS D'INFRASTRUCTURES ROUTIÈRES DU BAS SAINT-LAURENT

- 1.1 Route St-Paul / route 132, L'Isle Verte (3373-9250)
 - 1.1.1 Sites archéologiques connus
 - 1.1.2 Inventaire archéologique
- 1.2 Pont de la Route du Cinquième Rang, Saint-Mathieu-de-Rioux (3373-99320)
 - 1.2.1 Sites archéologiques connus
 - 1.2.2 Inventaire archéologique
- 1.3 Pont de la Route du Petit-Moulin, Saint-Bruno-de-Kamouraska (3374-9403)
 - 1.3.1 Sites archéologiques connus
 - 1.3.2 Inventaire archéologique
- 1.4 Autoroute 20, Rimouski / Pointe-au-Père (3371-7201)
 - 1.4.1 Sites archéologiques connus
 - 1.4.2 Inventaire archéologique

2. PROJETS D'INFRASTRUCTURES ROUTIÈRES DE LA GASPÉSIE

- 2.1 Pont de la Route Patrickton, Saint-Jules 3174-9249A)
 - 2.1.1 Sites archéologiques connus
 - 2.1.2 Inventaire archéologique
- 2.2 Route 132, Carleton (3174-8765)
 - 2.2.1 Sites archéologiques connus
 - 2.2.2 Inventaire archéologique
- 2.3 Pont du Septième Rang, Les Méchins (3375-9502)
 - 2.3.1 Sites archéologiques connus
 - 2.3.2 Inventaire archéologique
- 2.4 Ponceau de la route 132, Jersey Cove (3172-8804)
 - 2.4.1 Sites archéologiques connus
 - 2.4.2 Inventaire archéologique
- 2.5 Pont de la Route de la Rivière, Saint-Maxime-du-Mont-Louis (3173-9407)
 - 2.5.1 Sites archéologiques connus
 - 2.5.2 Inventaire archéologique
- 2.6 Pont de la Route du Lac de L'Amadou, Saint-Edmond (3371-9336)
 - 2.6.1 Sites archéologiques connus
 - 2.6.2 Inventaire archéologique
- 2.7 Route 132, Pabos (3172-7801-A)
 - 2.7.1 Sites archéologiques connus
 - 2.7.2 Inventaire archéologique

MINISTÈRE DES TRANSPORTS
CENTRE DE DOCUMENTATION
700, BOUL. RENÉ-LÉVESQUE EST,
21^e ÉTAGE
QUÉBEC (QUÉBEC) - CANADA
G1R 5H1

REÇU
CENTRE DE DOCUMENTATION
19 SEP 1997
TRANSPORTS QUÉBEC

CANQ
TR
QUE
101

3. PROJETS D'INFRASTRUCTURES ROUTIÈRES DE LA MAURICIE

- 3.1 Route 155, Grande-Anse / Rivière-aux-Rats (3873-8203)
 - 3.1.1 Sites archéologiques connus
 - 3.1.2 Inventaire archéologique
- 3.2 Pont du Chemin de la Côte Saint-Paul, Saint-Séverin (3872-9501)
 - 3.2.1 Sites archéologiques connus
 - 3.2.2 Inventaire archéologique
- 3.3 Pont de la route 359, Saint-Luc (3873-9112)
 - 3.3.1 Sites archéologiques connus
 - 3.3.2 Inventaire archéologique
- 3.4 Route 349 / 350, Saint-Paulin (3872-9337)
 - 3.4.1 Sites archéologiques connus
 - 3.4.2 Inventaire archéologique
- 3.5 Boulevard Foucault, Saint-Charles-de-Drummond (3875-8706)
 - 3.5.1 Sites archéologiques connus
 - 3.5.2 Inventaire archéologique

4. PROJETS D'INFRASTRUCTURE ROUTIÈRE DU LAC SAINT-JEAN

- 4.1 Route 175, Parc des Laurentides, Lac Pikauba (3671-8922 / 9511)
 - 4.1.1 Sites archéologiques connus
 - 4.1.2 Inventaire archéologique
- 4.2 Route 169, Parc des Laurentides, Côte Sawine Nord (3672-8707)
 - 4.2.1 Sites archéologiques connus
 - 4.2.3 Inventaire archéologique
- 4.3 Ponceaux de la route 169, Métabetchouan / Desbiens (3679-8811 / 3672-9125A)
 - 4.3.1 Sites archéologiques connus
 - 4.3.2 Inventaire archéologique
- 4.4 Route 169, Péribonka (3730-0903)
 - 4.4.1 Sites archéologiques connus.
 - 4.4.2 Inventaire archéologique
- 4.5 Route 170, Larouche (3671-7009)
 - 4.5.1 Sites archéologiques connus
 - 4.5.2 Inventaire archéologique

CONCLUSION ET RECOMMANDATIONS

LISTE DES FIGURES

Figure 1: Localisation du projet (3373-9250), L'Isle Verte, et des sites archéologiques répertoriés à proximité. Carte topographique 22C/3, échelle 1: 50 000

Figure 2: Localisation du projet (3373-9250), L'Isle Verte. Photographie aérienne Q81321-78, échelle 1: 5 000

Figure 3: Vue vers le sud de la route Saint-Paul, l'Isle Verte; les travaux prévus ne débordent pas de l'emprise existante

Figure 4: Vue générale vers l'est de la route 132, l'Isle Verte, qui sera touchée par les travaux d'aménagement

Figure 5: Localisation du projet (3373-9320), Saint-Mathias-de-Rioux. Carte topographique 22C/2, échelle 1: 50 000

Figure 6: Localisation du projet (3373-9320), Saint-Mathias--de-Rioux. Photographie aérienne, échelle 1: 15 840

Figure 7: Vue vers l'ouest du pont de la Route du Cinquième Rang (3373-9320), Saint-Mathias-de-Rioux. On aperçoit nettement l'infrastructure (massif de pierres et béton) supportant le pont ainsi que la forte déclivité des berges

Figure 8: Vue générale vers l'est du pont de la Route du Cinquième Rang (3373-9320), Saint-Mathias-de-Rioux

Figure 9: Localisation du projet (3374-9403), Saint-Bruno-de-Kamouraska. Carte topographique 21N/5, (East Half) échelle 1: 50 000

Figure 10: Localisation du projet (3374-9403), Saint-Bruno-de-Kamouraska. Photographie aérienne, Q80117-54, échelle 1: 15 000

Figure 11: Vue de la section sud-ouest du pont de la Route du Petit Moulin (3374-9403), Saint-Bruno-de-Kamouraska

Figure 12: Réalisation d'un sondage archéologique, pont de la Route du Petit Moulin (3374-9403), Saint-Bruno-de-Kamouraska

Figure 13: Configuration stratigraphique du sondage archéologique: matrice limo-sableuse sur fond de galets

Figure 14: Localisation du projet (3371-7201), Rimouski / Pointe-au-Père, et des sites archéologiques répertoriés à proximité. Cartes topographiques 22C/7 et 22C/8, échelle 1: 50 000

Figure 15: Localisation du projet (3371-7201), Rimouski / Pointe-au-Père. Photographie aérienne Q79842-133, échelle 1: 40 000

Figure 16: Utilisation de la méthode du labour lors de l'inventaire du tronçon de l'autoroute 20, Rimouski / Pointe-au-Père. Vue générale vers le sud du secteur I

Figure 17: Inspection visuelle des sillons de labou afin d'identifier d'éventuels vestiges culturels. Secteur I du tronçon de l'autoroute 20, Rimouski / Pointe-au-Père. Vue générale vers le sud

Figure 18: Localisation du projet (3174-9249A), Saint-Jules, et du site archéologique répertorié à proximité. Carte topographique 2A/4, échelle 1: 50 000

Figure 19: Localisation du projet (3174-92349A), Saint-Jules. Photographie aérienne, échelle 1: 20 000

Figure 20: Vue générale vers le nord-ouest du pont de la Route Patrickton, Saint-Jules

Figure 21: Vue générale vers le sud-est du pont de la Route Patrickton, Saint-Jules. On aperçoit nettement le tuyau du fossé se terminant dans le ruisseau, le remblai e blocs de pierres ainsi que l'entrée de la résidence privée

Figure 22: Localisation du projet (3174-8765), Carleton. Carte topographique 22B/1, échelle 1: 50 000

Figure 23: Localisation du projet (3174-8765), Carleton. Photographie aérienne, échelle 1: 5 000

Figure 24: Vue générale vers l'ouest du secteur I représenté par une bande médiane gazonnée située entre la route 132 et une rue parallèle; réalisation d'un sondage archéologique

Figure 25: Vue générale du secteur II représenté par une bande longeant le terrain de golf; réalisation de sondages archéologiques

Figure 26: Localisation du projet (3375-9502), Les Méchins. Carte topographique 22B/15, échelle 1: 50 000

Figure 27: Localisation du projet (3375-9502), Les Méchins. Photographie aérienne Q75337-99, échelle 1: 15 000

Figure 28: Vue vers le nord fr la rivière des Grands Méchins prise du pont du Septième Rang

Figure 29: Localisation du projet (3172-8804), Jersey Cove. Ccarte topographique 22B/16, échelle 1: 50 000

Figure 30: Localisation du projet (3172-8804), Jersey Cove. Photographie aérienne, échelle 1: 15 000

Figure 31: Vue générale vers l'ouest de lla section nord du ponceau de la route 132, Jersey Cove

Figure 32: Vue générale vers l'est de la section sud du ponceau de la route 132, Jersey Cove

Figure 33: Localisation du projet (3173-9407), Saint-Maxime-du-Mont-Louis. Carte topographique 22H/4, échelle 1: 50 000

Figure 34: Localisatin du projet (3173-9407), Saint-Maxime-du-Mont-Louis. Photographie aérienne Q86110-27, échelle 1: 15 000

Figure 35: Vue générale vers le nord du pont de la Route de la Rivière, Saint-Maxime-du-Mont-Louis. On aperçoit nettement l'escarpement des berges au niveau du pont et les galets formant le rivage

Figure 36: Vue générale vers l'ouest du pont de la Route de la Rivière, Saint-Maxime-du-Mont-Louis

Figure 37: Localisation du projet (3371-9336), Saint-Edmond. Carte topographique 22B/6, échelle 1: 50 000

Figure 38: Localisation du projet (3371-9336), Saint-Edmond. Photographie aérienne Q74345-40, échelle 1: 15 870

Figure 39: Vue générale vers le nord-est du pont de la Route du Lac de l'Amadou, Saint-Edmond

Figure 40: Vue vers l'est du pont de la Route du Lac de l'Amadou; réalisation de sondages archéologiques

Figure 41: Localisation du projet (3172-7801-A), Pabos. Carte topographique 22A/7, échelle 1: 50 000

Figure 42: Localisation du projet (3172-7801-A), Pabos. Photographies aériennes Q80839-25, 26, échelle 1: 15 000

Figure 43: Route 132, Pabos; vue générale vers l'est; on aperçoit nettement le caractère abrupt de la côte et l'environnement semi-urbanisé que traverse la route 132

Figure 44: Route 132, Pabos; vue générale vers l'ouest; l'emprise se localise sur des surfaces déjà aménagées

Figure 45: Localisation du projet (3873-8203), Grande Anse / Rivière-aux-Rats.. Carte topographique 31P/2, échelle 1: 50 000

Figure 46: Localisation du projet (3873-8203), Grande Anse / Rivière-aux-Rats. Photographies aériennes Q75913-417, Q80839-26, Q75880-38, Q75872-108, Q75913-195, Q75873-56, 151; échelle 1: 15 000

Figure 46A: Localisation du projet (3873-8203), Grande Anse / Rivière-aux-Rats. Photographies aériennes Q75913-417, Q80839-26, Q75880-38, Q75872-108, Q75913-195, Q75873-56, 151; échelle 1: 15 000.

Figure 46B: Localisation du projet (3873-8203), Grande Anse / Rivière-aux-Rats. Photographies aériennes Q75913-417, Q80839-26, Q75880-38, Q75872-108, Q75913-195, Q75873-56, 151; échelle 1: 15 000.

Figure 46C: Localisation du projet (3873-8203), Grande Anse / Rivière-aux-Rats. Photographies aériennes Q75913-417, Q80839-26, Q75880-38, Q75872-108, Q75913-195, Q75873-56, 151; échelle 1: 15 000

Figure 47: Vue générale vers le sud, route 155, KM 12 + 740; réalisation de sondages dans l'emprise est de la route

Figure 48: Vue générale vers le sud, route 155, KM 12 + 280; on devine le fort escarpement vers la rivière Saint-Maurice

Figure 49: Localisation du projet (3872-9501), Saint-Séverin. Carte topographique 31I/9, échelle 1: 50 000

Figure 50: Localisation du projet (3872-9501), Saint-Séverin. Photographie aérienne Q75903-218, échelle 1: 15 000

Figure 51: Vue générale vers le nord-ouest du pont du Chemin de la Côte Saint-Paul

Figure 52: Localisation du projet (3873-9112), Saint-Luc. Carte topographique 31I/8, échelle 1: 50 000

Figure 53: Localisation du projet (3873-9112), Saint-Luc. Photographie aérienne Q77396-8, échelle 1: 10 000

Figure 54: Localisation du projet (3872-9337), Saint-Paulin. Carte topographique 31I/6, échelle 1:15 000

Figure 55: Localisation du projet (3872-9337), Saint-Paulin. Photographie aérienne Q85841-140, échelle 1: 15 000

Figure 58: Vue générale de la rue Laflèche (route 349) vers le sud, Saint-Paulin

Figure 59: Vue générale vers l'ouest de la rue Lottinville (route 350), Saint-Paulin

Figure 60: Localisation du projet (3875-8706), Saint-Charles-de-Drummond. Carte topographique 31H/6, échelle 1: 50 000

Figure 61: Localisation du projet (3875-8706), Saint-Charles-de-Drummond. Photographie aérienne Q79863-100, échelle 1: 15 000

Figure 62: Vue générale vers le nord-ouest du boulevard Foucault, Saint-Charles-de-Drummond; on aperçoit l'aménagement résidentiel caractéristique de cette section du boulevard

Figure 63: Vue générale vers le nord-ouest prise de l'intersection du boulevard Foucault et de la rue Hould, Saint-Charles-de-Drummond. On aperçoit le secteur d'inventaire I à gauche de la photographie

Figure 64: Localisation du projet (3671-8922 / 9511), Lac Pikauba. Carte topographique 21M/4, échelle 1: 50 000

Figure 65: Localisation du projet (3671-8922 / 9511), Lac Pikauba. Photographies aériennes, échelle 1: 15 000

Figure 66: Vue générale vers le sud, route 175, cliché pris près de l'entrée du lac Davenport, Parc des Laurentides

Figure 67: Vue générale vers le sud, cliché pris à proximité du lac Grelon, route 175, Parc des Laurentides

Figure 68: Localisation du projet (3672-8707), Côte Sawine Nord. Carte topographique 22D/4, échelle 1: 50 000

Figure 69: Localisation du projet (3672-8707), Côte Sawine Nord. Photographies aériennes Q69843-175 et Q69836-196, échelle 1: 15 840

Figure 70: Vue générale vers le nord prise du KM 43 + 620, route 169, Parc des Laurentides, Côte Sawine Nord.

Figure 71: Vue générale vers le nord prise du belvédère (KM 44 + 800), route 169, Parc des Laurentides, Côte Sawine Nord

Figure 72: Localisation du projet (3679-8811 et 3672-9125A), Desbiens / Métabetchouan et des sites archéologiques DcEx-1 à 8. Carte topographique 22D/5, échelle 1: 50 000

Figure 73: Localisation du projet (3679-8811 et 3672-9125A), Desbiens / Métabetchouan. Photographie aérienne, échelle 1: 15 000

Figure 74: Vue vers le sud de la terrasse (champs agricole) longeant le ruisseau, ponceau 3672-9125A, Métabetchouan. Réalisation d'un sondage archéologique et inspection visuelle de la terrasse

Figure 75: Vue générale vers le nord-est du ponceau 3679-8811, Desbiens

Figure 76: Localisation du projet (3730-0903), Péribonka. Carte topographique 32A/16, échelle 1: 50 000

Figure 77: Vue générale vers le sud-ouest de la route 169, Péribonka. On aperçoit nettement l'épaisseur des remblais

Figure 78: Localisation du projet (3730-0903), Péribonka. Photographie aérienne Q72829-36, échelle 1: 15 000

Figure 79: Localisation du projet (3671-7009), Larouche. Carte topographique 22D/6, échelle 1: 50 000

Figure 80: Localisation du projet (3671-7009), Larouche. Photographies aériennes Q85502-45, 46, échelle 1: 40 000

Figure 81: Vue générale vers l'est de l'emprise de la route 170 au KM 13 + 340

Figure 82: Vue générale vers l'ouest de l'emprise de la route 170 au KM 14 + 220

LISTE DES TABLEAUX

Tableau I: Sites archéologiques localisés à proximité du projet d'infrastructure routière (3373-9250), L'Isle Verte

Tableau II: Sites archéologiques localisés à proximité du projet d'infrastructure routière (3371-7201), Rimouski / Pointe-au-Père

Tableau III: Inventaire archéologique - Synthèse des activités. Autoroute 20, Rimouski / Pointe-au-Père (3371-7201)

Tableau IV: Sites archéologiques localisés à proximité du projet d'infrastructure routière (3174-9249A), Saint-Jules

Tableau V: Inventaire archéologique - Synthèse des activités., route 132, Carleton (3174-8765)

Tableau VI: Sites archéologiques localisés à proximité du projet d'infrastructure routière (3172-7801-A), Pabos

Tableau VII: Inventaire archéologique - Synthèse des activités., route 155, Grande Anse / Rivière-aux-Rats (3873-8203)

Tableau VIII: Inventaire archéologique - Synthèse des activités., boulevard Foucault, Saint-Charles-de-Drummond (3875-8706)

Tableau IX: Inventaire archéologique - Synthèse des activités., route 169, Parc des Laurentides, Côte Sawine Nord (3672-8707)

Tableau X: Sites archéologiques localisés à proximité du projet d'infrastructure routière (3672-8811 / 3672-9125A), Métabetchouan / Desbiens

Tableau XI: Inventaire archéologique - Synthèse des activités.. Ponceaux de la route 169, Desbiens / Métabetchouan (3672-8811 / 3672-9125A)

Tableau XII: Inventaire archéologique - Synthèse des activités. Route 170, Larouche (3671-7009)

LISTE DES PARTICIPANTS

Robert Bilodeau,
Archéologue chargé de projet, terrain, analyse et rédaction

Pierre-Jacques Ratio,
Technicien de terrain

Luc Coudé,
technicien de terrain

Phillipe Péléja,
technicien de terrain

Christian Sauvageau,
technicien de terrain

Johanne Johnson,
Secrétariat

Denis Roy,
Responsable du projet, ministère des Transports du Québec

Page couverture

Réalisation de sondages archéologiques, route 132, Carleton, Gaspésie

LÉGENDE

Tableau Inventaire archéologique - synthèse des activités

SECTEUR: Numéro du secteur d'inventaire (la localisation précise des secteurs figure sur les plans de construction).

LOCALISATION

Début: Identification du KM de départ du secteur d'inventaire

Fin: Identification du KM de fin du secteur d'inventaire

Long.: Longueur du secteur d'inventaire en mètres

Largeur: Largeur moyenne de l'emprise dans le secteur d'inventaire

Superf.: Superficie de l'emprise dans le secteur d'inventaire en mètres carrés

TECHN. INV.: Code d'identification de la ou les techniques utilisées dans le secteur d'inventaire

L (Labour), Sa (Sondages alternés), Sq (Sondages en quinconce), IV (Inspection visuelle)

NOMBRE LIGNES SONDAGES: Nombre de lignes de sondages réalisées dans le secteur d'inventaire

NOMBRE SONDAGES: + Nombre de sondages positifs / - Nombre de sondages négatifs

TOPOGRAPHIE: Terme(s) décrivant l'élément topographique dominant dans le secteur d'inventaire

STRATIGRAPHIE: Description générale de la stratigraphie rencontrée dans le secteur

REMARQUES Mots clefs caractérisant toute autre information pertinente relative à l'activité d'inventaire dans le secteur

RÉFÉRENCES: Référence à tout plan de construction, photographie aérienne, photographie de terrain, croquis, etc. Le système de classification pour les clichés photographiques s'organise de la façon suivante: 96 (Année) C (Film couleur) D (Diapositive) NB (Film noir et blanc) R (Numéro de rouleau) 1 (Numéro de cliché)

TOTAL: Addition verticale des longueurs, superficie, nombre de sondages + et - pour tous les secteurs inventoriés du projet d'infrastructure routière

INTRODUCTION

Dans le cadre des études d'impact sur l'environnement concernant plusieurs projets d'infrastructures routières dans diverses régions de l'Est du Québec (Bas St-Laurent, Gaspésie, Mauricie et Lac St-Jean), le service du Support technique (*Direction générale de l'Est*) du ministère des Transports du Québec nous confiait le mandat (Contrat 3000-96-AD01) d'effectuer des inventaires archéologiques à l'intérieur des limites d'emprise de chaque projet de construction retenu pour cette fin.

Les inventaires archéologiques avaient pour objectif la recherche, l'identification, la localisation, la délimitation et l'évaluation de sites archéologiques dont l'intégrité contextuelle aurait pu être éventuellement menacée par les travaux de construction.

Pour chaque projet, les inventaires ont été réalisés sur les secteurs dont la configuration topographique (C'est-à-dire les secteurs présentant une surface relativement horizontale) et l'intégrité (C'est-à-dire l'absence d'aménagements anthropiques ou d'éléments naturels contraignants tels les marécages, les affleurements rocheux, les fortes déclivités, etc.) se prêtaient à la réalisation de sondages archéologiques. Ainsi, chaque projet faisait l'objet sur les lieux mêmes d'une évaluation en vue de sélectionner les secteurs d'inventaire.

Cette évaluation préliminaire s'avérait une étape importante dans le cadre de la réalisation du présent mandat. En effet, plusieurs projets (9) consistaient en la réfection de ponts dont les limites d'emprise débordaient peu des limites existantes ou correspondaient à l'emprise existante. De plus, certains projets (5) se situaient en milieu urbanisé où la trame urbaine réduisait considérablement ou complètement la possibilité de réaliser des sondages archéologiques.

Lorsque les conditions du sol le permettaient, les sondages, dont la superficie était d'environ 2 500 cm², se pratiquait à l'aide d'une pelle et le contenu était soigneusement examiné avec une truelle en vue d'identifier d'éventuels vestiges culturels, indicateurs d'une occupation humaine ancienne. La profondeur de chaque sondage était dictée par l'identification du niveau naturel ne conservant aucune trace d'activités humaines anciennes.

Selon la largeur d'emprise disponible, les lignes de sondages étaient espacées l'une de l'autre de quinze mètres. Les sondages étaient également distants l'un de l'autre généralement de quinze mètres. Les résultats obtenus sur chaque secteur étaient consignés. Parallèlement aux sondages manuels, tous les projets d'infrastructures routières ont fait l'objet d'une inspection visuelle rigoureuse afin d'identifier d'éventuels vestiges archéologiques en surface ou à demi enfouis.

Les vingt et un (21) projets d'infrastructures routières qui ont été inventoriés dans le cadre de ce mandat se situaient dans la région du Bas Saint-Laurent:

- Route Saint-Paul et route 1322, L'Isle Verte (3373-9250)
- Pont de la route du Cinquième Rang, Saint-Mathias-de-Rioux (3373-9320)
- Pont de la route du Petit Moulin, Saint-Bruno-de-Kamouraska (3374-9403)
- Autoroute 20, Échangeur Léonidas / Échangeur Saint-Anaclet (3371-7201);

dans la péninsule gaspésienne:

- Pont de la route Patrickton, Saint-Jules (3174-9249-A)
- Route 132, Carleton (3174-8765) et Chandler (3172-7801-A)
- Route du Septième Rang, Les Méchins (3375-9502)
- Ponceau du ruisseau Desjean, Jersey Cove (3172-8804)
- Route de la Rivière, Saint-Maxime-du-Mont-Louis (3173-9407)
- Pont de la route du Lac-de-l'Amadou, Saint-Edmond (3371-9336);

en Mauricie / Coeur-du-Québec:

- Route 155, Grande Anse / Rivière-aux-Rats (3873-8203)
- Pont du Chemin de la Côte Saint-Paul, Saint-Séverin (3872-9501)
- Pont de la route 159, Saint-Luc de Vincennes (3873-9112)
- Routes 349 / 350, Saint-Paulin (3872-9337)
- Boulevard Foucault, Saint-Charles-de-Drummond (3875-8706);

et, finalement, dans la région du lac Saint-Jean / Parc des Laurentides:

- Route 170, Larouche (3672-7009)
- Route 169, Péribonka (3771-9510)
- Ponceaux route 169, Métabetchouan (3679-8811 / 3672-9125A)

- Route 169, Côte Sawine Nord (3672-8707)
- Route 175, Lac Pikauba (3671-8922 / 3671-9511)

L'équipe chargée des sondages était composée d'un archéologue chargé de projet, ainsi que de deux techniciens. Certains inventaires (Route 155 en Mauricie et l'Autoroute 20 dans le Bas St-Laurent) ont toutefois nécessité la présence d'un troisième technicien de terrain. Les travaux se sont déroulés en deux phases distinctes et complémentaires, soit inclusivement du 25 juin au 4 juillet 1996 (Bas St-Laurent / Gaspésie / Mauricie / Lac St-Jean) et du 26 août au 16 septembre 1996 (Lac St-Jean / Mauricie / Gaspésie).

La structure du rapport s'inscrit dans la présentation usuelle qu'adopte maintenant le ministère des Transports du Québec pour la rédaction de rapports d'inventaire archéologique. Ainsi, l'ensemble de l'information (Sites archéologiques localisés à proximité du projet d'infrastructure routière / Inventaire archéologique - synthèse des activités) est présentée sous forme de tableaux-synthèse. Cette structure allège considérablement la configuration du rapport et permet une lecture rapide des principaux résultats. De plus, dans le cas de résultats négatifs (i.e. absence de sites archéologiques), la localisation des secteurs d'inventaire sur le plan de construction ne sera pas réalisée. Toutefois, selon les spécifications de la réglementation de la *Loi sur les Biens culturels*, la localisation du projet d'infrastructure routière sera indiquée sur une photographie aérienne ainsi que sur une carte topographique.

Le chapitre 1 présente les principaux résultats de l'inventaire archéologique réalisé dans le Bas Saint-Laurent pour quatre (4) projets d'infrastructures routières. Les résultats de l'inventaire réalisé dans la péninsule gaspésienne sur sept (7) projets d'infrastructures routières sont décrits au second chapitre. Le chapitre 3 rend compte des résultats obtenus sur cinq (5) projets d'infrastructures routières localisés en Mauricie / Coeur-du-Québec. Les résultats des cinq (5) inventaires réalisés dans la région du lac Saint-Jean / Parc des Laurentides sont présentés au quatrième chapitre. La conclusion et les recommandations figurent dans le dernier chapitre.

1. PROJETS D'INFRASTRUCTURES ROUTIÈRES DU BAS SAINT-LAURENT

1.1 Route Saint-Paul / route 132, L'Isle Verte (3373-9250)

Les travaux prévus consisteront essentiellement en des travaux d'aqueduc, d'égoûts, de voirie et d'assainissement en milieu urbanisé. Un tronçon long d'environ 150 m de la route 132 sera également touché par ces travaux.

1.1.1 Sites archéologiques connus

Selon l'*Inventaire des sites archéologiques du Québec (ISAQ)*, quatre (4) sites sont actuellement répertoriés à moins de 4 km du projet d'infrastructure routière. Deux sites (DaEi-5 et 11), localisés près de l'embouchure de la rivière Verte, témoignent d'une occupation amérindienne préhistorique et l'un d'eux (DaEi-11) remonte à la période archaïque. L'occupation euro-qubécoise est matérialisée par deux sites (DaEi-12 et 14). Le site DaEi-12, datant de la première moitié du 20^e siècle, est caractérisé par une fonction technologique alors que le site DaEi-14 date du 19^e siècle. Ainsi, dans le secteur environnant, les vestiges culturels associés à une occupation humaine ancienne peuvent remonter jusqu'à plus de quatre millénaires avant aujourd'hui.

1.1.2 Inventaire archéologique

Ce vaste projet d'infrastructure publique (aqueduc, égoûts, voirie et assainissement) s'inscrit totalement en milieu urbanisé. Les travaux prévus ne débordent pas l'emprise existante et n'auront un impact (travaux d'excavation) que sur des portions de sol ayant déjà été aménagés antérieurement. De plus, en l'absence de données historiques ponctuelles sur les ressources patrimoniales situées sur le tracé des travaux d'aménagement, le rôle de l'archéologue dans le cadre de cet inventaire est d'exercer une inspection visuelle. Cet exercice demeure sans réelle portée puisque l'archéologue ne dispose pas de vues sur la configuration stratigraphique des tranchées d'excavation (Lors de notre arrivée sur le terrain en juin 1996, aucun travail d'excavation n'avait encore été réalisé).

Selon les données historico-culturelles (étude de potentiel archéologique) recueillies sur le développement de ce secteur de l'Isle Verte, ce projet pourrait faire éventuellement l'objet d'une surveillance archéologique planifiée. À l'intérieur d'un rayon de moins de 4 km, des sites archéologiques sont actuellement répertoriés et témoignent de diverses occupations humaines s'échelonnant de la préhistoire à nos jours.

Une concertation entre les différents intervenants impliqués dans la mise en oeuvre du projet d'infrastructure pourrait aider à porter une attention privilégiée sur la protection des ressources archéologiques.

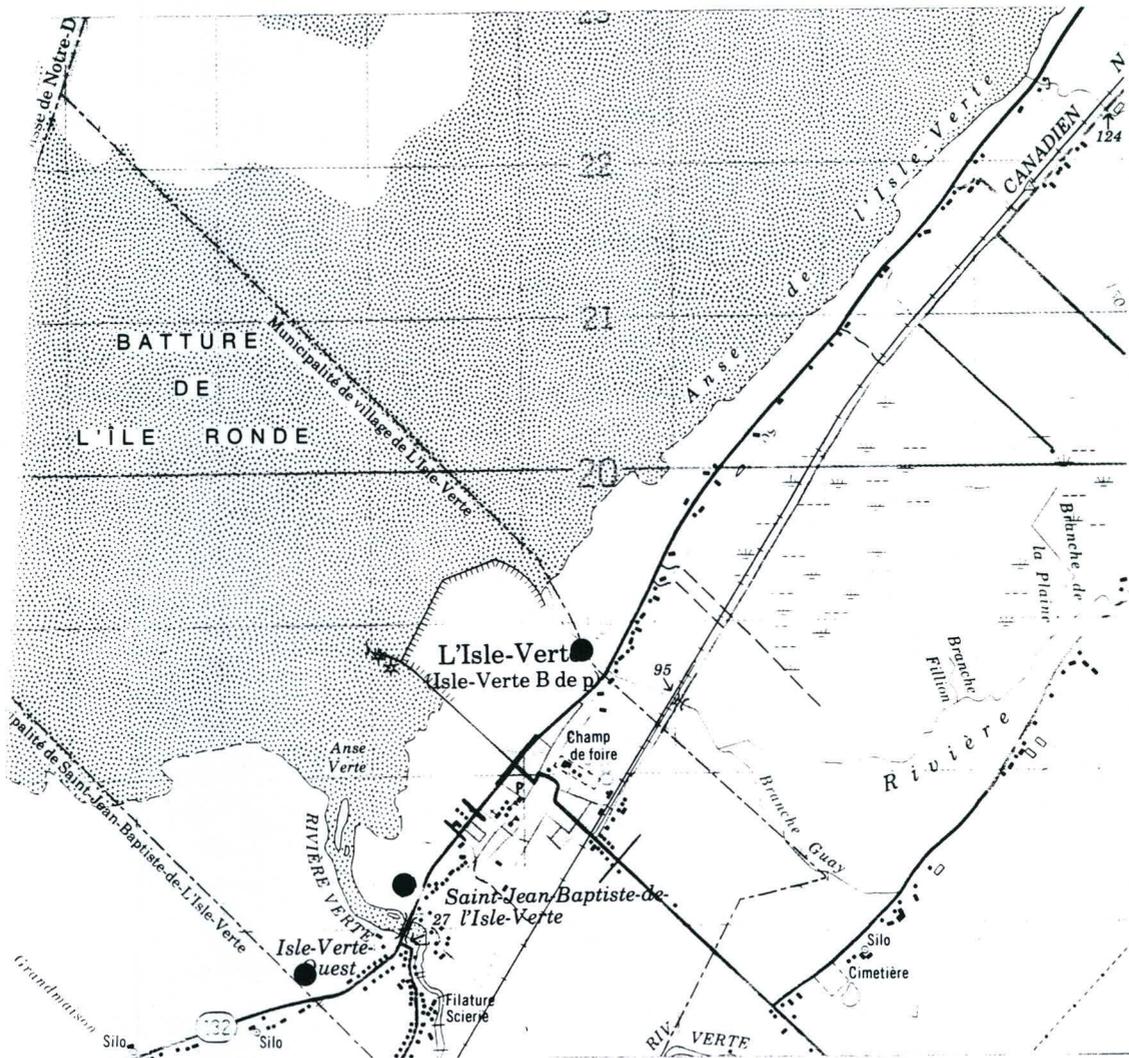


FIGURE 1:
 Localisation du projet (3373-9250), L'Isle-Verte, et des sites archéologiques répertoriés à proximité.
 Carte topographique 22C/3, échelle 1: 50 000

TABLEAU I:
Sites archéologiques localisés à proximité du projet d'infrastructure routière (3373-9250), l'Isle Verte

Source: *Inventaire des sites archéologiques du Québec, Ministère de la Culture et des Communications*

SITE	DISTANCE DU PROJET	IDENTIFICATION CULTURELLE	FONCTION(S) DU SITE	LOCALISATION INFORMELLE	BASSIN HYDROGRAPHIQUE	ALTITUDE	RÉFÉRENCE
DaEi-5	1 km	Amérindien préhistorique	Indéterminée	Au nord de l'embouchure de la rivière Verte, au sud de la route 132	Rivière des Trois-Pistoles	45 m	Martijn, C., 1964
DaEi-11	0,9 km	Amérindien préhistorique archaïque	Indéterminée	Du côté nord, à l'embouchure de la rivière Verte	Rivière des Trois-Pistoles	6 m	Rousseau, G., 1972
DaEi-12	1,7 km	Euro-québécois (1900 - 1950);	Technologique	À l'embouchure de la rivière Verte, rive ouest	Rivière des Trois-Pistoles		Proulx, A., 1973
DaEi-14	4 km	Euro-québécois (1800 - 1899)	Indéterminée	Au sud de l'îlet Habenaria	Rivière du Loup		Bélangier, R., 1987

RÉFÉRENCES:

- BÉLANGIER, R., 1987: *Rivière des Vases*, inventaire archéologique. MAC, rapport inédit, 90 p.
- MARTIJN, C., 1964: *Preliminary report. An archaeological reconnaissance in the Temiscouata region of South-East, Quebec, Canada*. MAC, rapport inédit, 45 p.
- PROULX, A., 1973: *Rapport de reconnaissances archéologiques et ethnologiques du comté de Rivière-du-Loup, du 15 septembre au 1^{er} 1973*. Musée d'archéologie de l'Est du Québec (Rivière-du-Loup), rapport inédit, 99 p.
- ROUSSEAU, G., 1972: *Rapport de reconnaissances archéologiques du tronçon de la route Trans-Gaspésienne entre l'Isle-Verte*

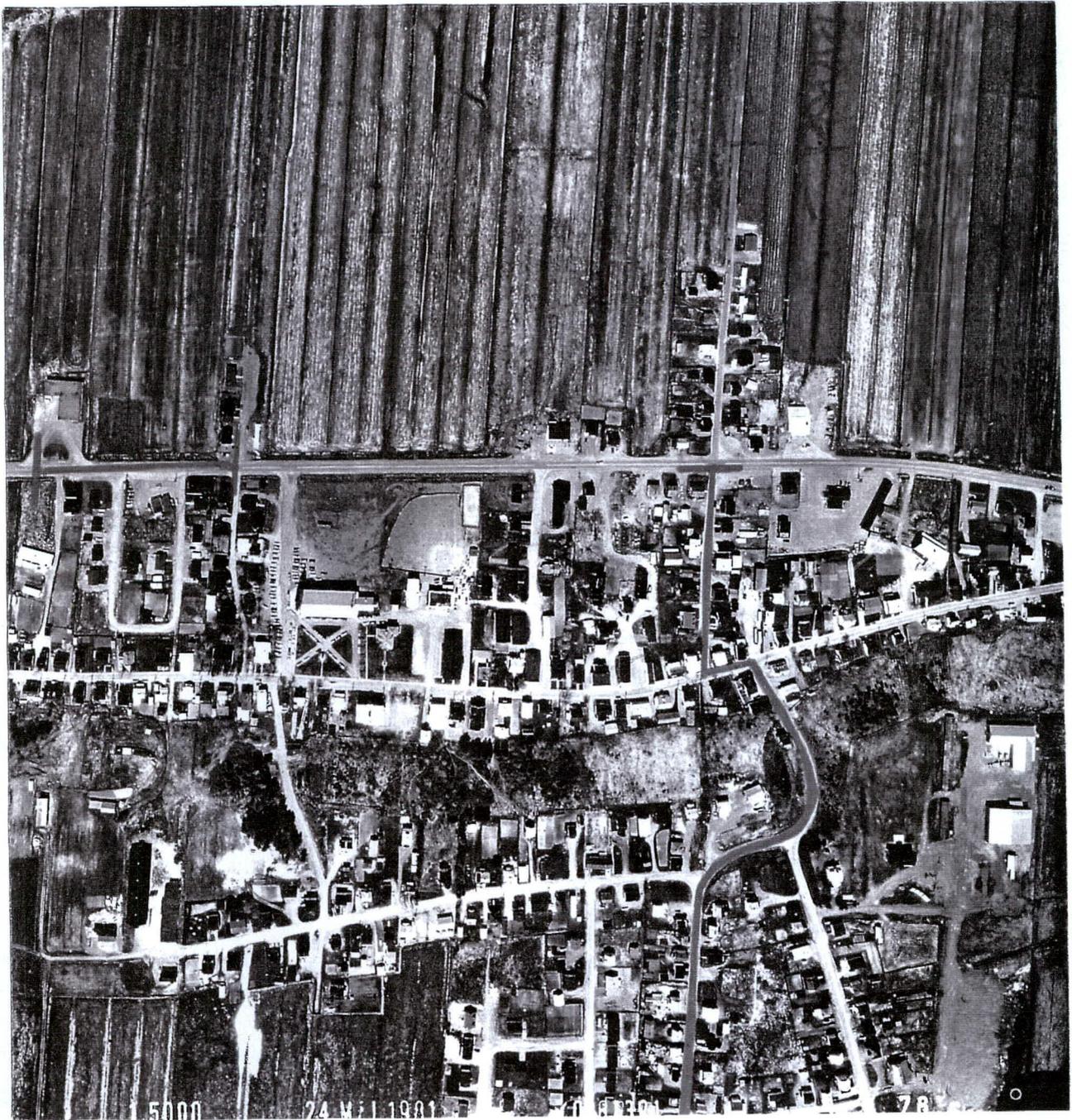


FIGURE 2:

Localisation du projet (3373-9250), L'Isle Verte. Photographie aérienne Q 81321-78, échelle 1: 5 000



FIGURE 3:

Vue vers le sud de la route Saint-Paul, L'Isle Verte;
les travaux prévus ne débordent pas de l'emprise existante



FIGURE 4:

Vue générale vers l'est de la route 132, L'Isle Verte, qui sera touchée par les travaux d'aménagement

1.2 Pont de la Route du Cinquième Rang, Saint-Mathias^{sa}-de-Rioux (3373-9320)

Ce projet, situé au sud-est du Petit Lac Saint-Mathieu, consiste en la reconstruction du pont (acier / bois) de la Route du Cinquième Rang. Le pont surplombe un ruisseau qui se déverse au nord, dans la rivière du Sud-Ouest.

1.2.1 Sites archéologiques connus

L'examen du fichier de l'*Inventaire des sites archéologiques du Québec* (ISAQ) du ministère de la Culture et des Communications indique l'absence de sites archéologiques connus dans un rayon de 10 km du projet d'infrastructure routière.

1.2.2 Inventaire archéologique

L'emprise associée au pont était complètement aménagée (notamment par un muret de soutènement situé aux extrémités du pont) et la dénivellation vers le ruisseau était relativement abrupte. Les contraintes anthropiques et naturelles de l'environnement immédiat du pont n'ont pas permis la réalisation de sondages archéologiques. Une inspection visuelle des lieux a été réalisée et aucun vestige culturel témoignant d'une occupation humaine ancienne n'a été identifié.

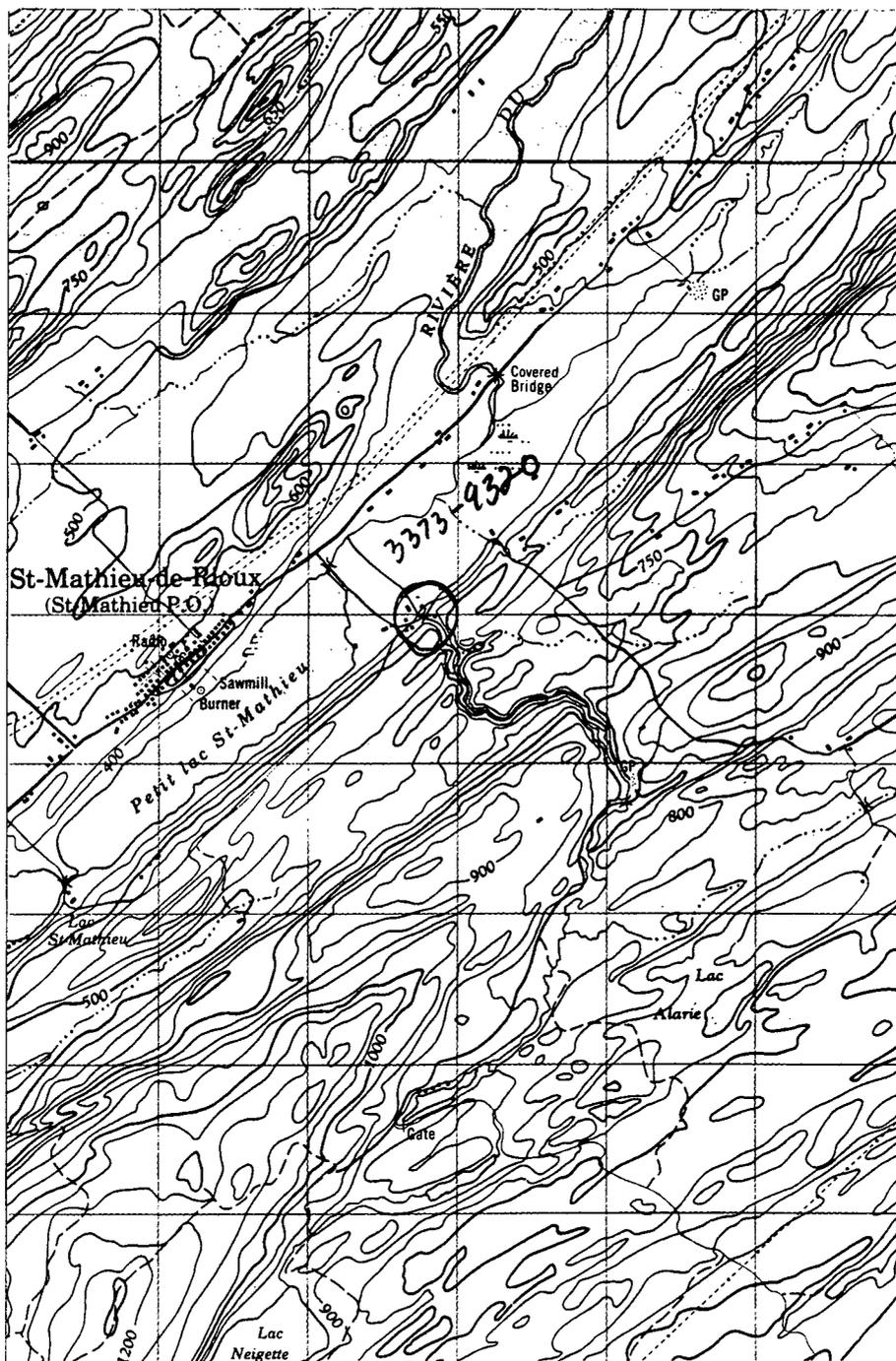


FIGURE 5:
Localisation du projet (3373-9320), Saint-Mathias-de-Rieux. Carte topographique 22CC/2, échelle 1: 50 000



FIGURE 6:
Localisation du projet (3373-9320), Saint-Mathias-de-Rioux. Photographie aérienne, échelle 1: 15 840



FIGURE 7:

Vue vers l'ouest du pont de la Route du Cinquième Rang (3373-99320), Saint-Mathias-de-Rioux. On aperçoit nettement l'infrastructure (massif de pierres et béton) supportant le pont ainsi que la forte déclivité des berges.

FIGURE 8:
Vue générale vers l'est du pont de la Route du Cinquième Rang (3373-9320), Saint-Mathias-de-Rioux



1.3 Pont de la Route du Petit-Moulin, Saint-Bruno-de-Kamouraska (3374-9403)

1.3.1 Sites archéologiques connus

Selon le fichier de l'*Inventaire des sites archéologiques du Québec* (ISAQ), aucun site n'est actuellement répertorié dans un rayon de 10 km du pont.

1.3.2 Inventaire archéologique

Ce pont (acier / bois), surplombant la Rivière du Loup, sera reconstruit. Il possède à chacune de ses extrémités (nord et sud), un pilier composite qui déborde largement l'emprise de la route, formé de poutres de bois superposées, de béton et de pierres noyées dans le mortier. Le dénivelé est relativement abrupt de part et d'autre de la rivière.

Sur le côté sud, un petit replat (correspondant vraisemblablement au lit de crue de la rivière) a permis la réalisation de trois (3) sondages. La stratigraphie était caractérisée par une matrice limono-sableuse sur un lit de galets. Aucun vestige archéologique n'a été identifié à l'intérieur des sondages et lors de l'inspection visuelle.

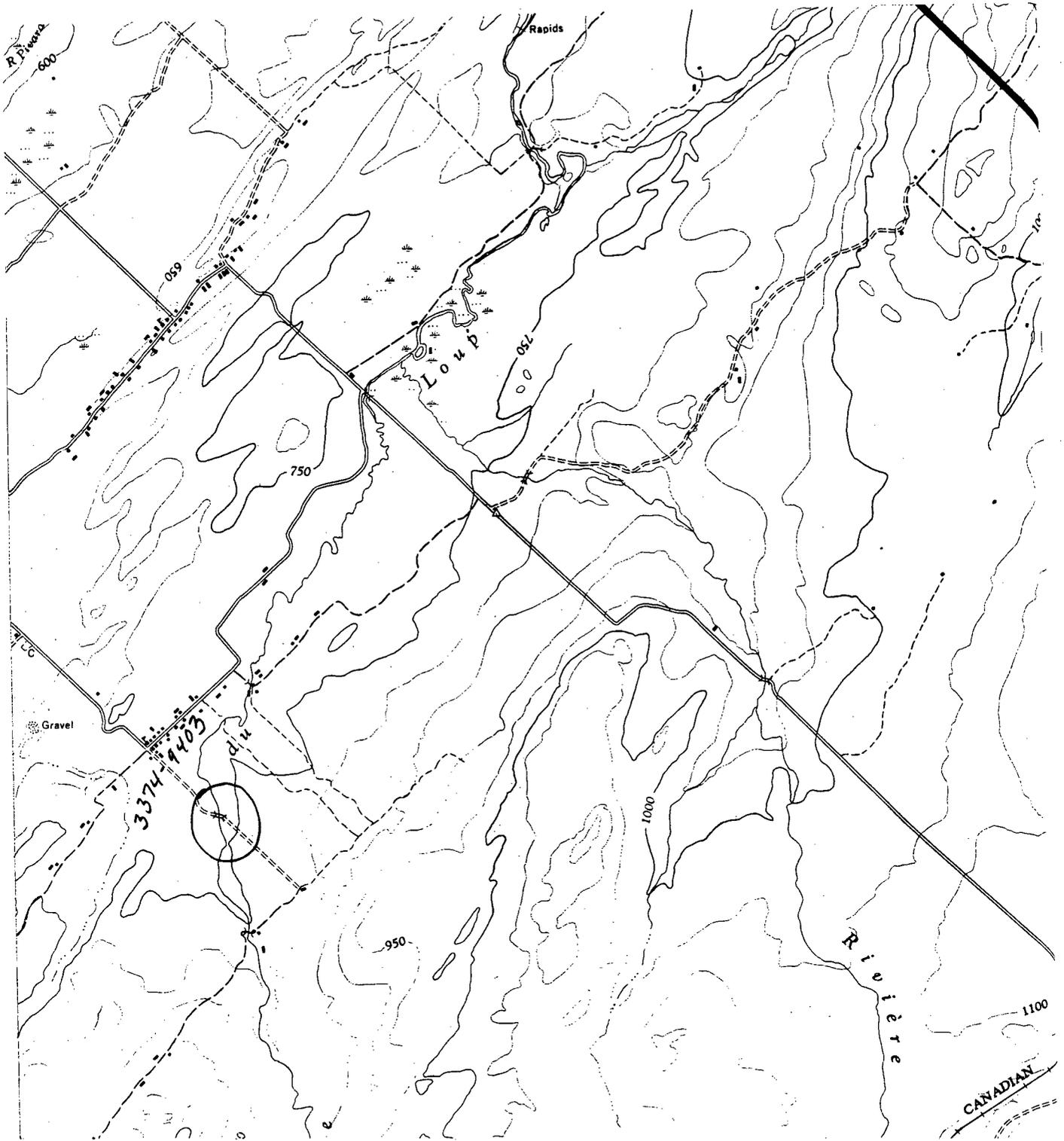


FIGURE 9:
Localisation du projet (3374-9403), Saint-Bruno-de-Kamouraska.
Carte topographique 21N/5 (East Half), échelle 1: 50 000



FIGURE 10:

Localisation du projet (3374-9403), Saint-Bruno-de-Kamouraska.
Photographie aérienne Q80117-54, échelle 1: 15 000



FIGURE 11:
Vue de la section sud-ouest du pont de la Route du Petit Moulin (3374-9403), Saint-Bruno-de-Kamouraska



FIGURE 12:
Réalisation d'un sondage archéologique, pont de la
Route du Petit Moulin (3374-9403),
Saint-Bruno-de-Kamouraska

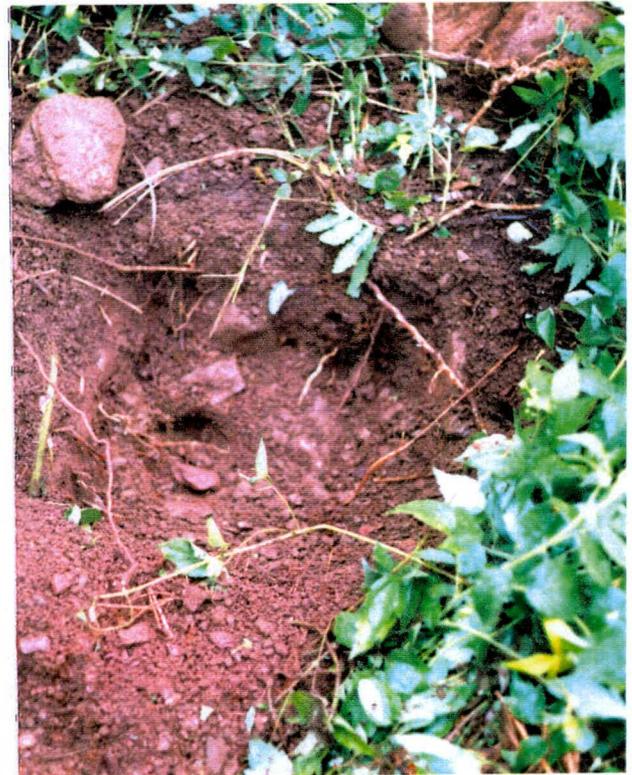


FIGURE 13:
Configuration stratigraphique du sondage archéologique:
matrice limono-sableuse sur fond de galets

1.4 Autoroute 20, Rimouski / Pointe-au-Père (3371-7201)

Ce projet représente la continuation, vers Pointe-au-Père, du tronçon de l'autoroute 20 dont l'extrémité orientale se situe actuellement dans le secteur de l'échangeur Léonidas à Rimouski. La largeur d'emprise de la chaussée est d'environ 90 m et la longueur du tronçon se chiffre à 7,2 km. Plusieurs échangeurs s'intègrent au tracé de l'Autoroute 20. Le tronçon traverse d'anciens champs cultivés ainsi que de nombreuses enclaves boisées.

1.4.1 Sites archéologiques connus

À l'intérieur d'un rayon de 10 km du projet, trois sites archéologiques sont actuellement répertoriés. Un site amérindien préhistorique (DcEd-1) associé à la période paléoindienne (*ce site a été daté au C 14 à 8 150 + / - 130 AA*) a été identifié lors de l'inventaire de 1990 et il fut fouillé en 1992 par l'université de Montréal. Ce site représente l'une des plus anciennes manifestations de l'occupation humaine sur le territoire québécois. Il se situe à l'ouest du projet d'infrastructure routière près de l'intersection de l'actuelle autoroute 20 et de la route 232. Dans l'emprise du tronçon de l'actuelle autoroute 20, d'autres indices culturels (*sans matériel diagnostique*) témoignent d'une occupation amérindienne préhistorique (site DcEd-2). Dans la ville de Rimouski, le site de la *Maison Lamontagne* (DcEc-1) témoigne d'une occupation euro-québécoise domestique datant du 18^e siècle. Les ressources archéologiques locales documentent plus de huit millénaires d'occupations humaines.

1.4.2 Inventaire archéologique

L'inventaire a combiné l'utilisation de trois méthodes: les sondages manuels, l'inspection visuelle et le labourage. Cette dernière méthode (utilisée antérieurement dans le cadre d'inventaires archéologiques pour le compte du ministère des Transports) implique l'utilisation d'un tracteur équipé d'une charrue munie de trois socs qui crée des sillons (larges d'environ 1,30 m et profonds de 20 à 25 cm). Les lignes de labour, réalisées sur des surfaces ayant déjà été historiquement labourées (minimisant ainsi les perturbations sur la distribution spatiale d'éventuels sites archéologiques), étaient distantes l'une de l'autre de 15 m et, à la différence des sondages manuels, permettaient d'assurer une inspection visuelle du sol sur un axe continu.

Les secteurs I et II ont été inventoriés par la technique du labour. Aucun vestige archéologique n'a été identifié. Le secteur III a fait l'objet de 82 sondages manuels implantés aux endroits jugés propices. La stratigraphie de ce secteur était essentiellement caractérisée par un sol organique noirâtre (reliquats d'anciens marécages). Le

secteur IV a reçu 54 sondages archéologiques, disposés aux endroits dont les conditions étaient jugées propices à la réalisation de sondages.

De plus, l'ensemble du tracé a reçu une inspection visuelle rigoureuse. Aucune trace d'une occupation humaine ancienne n'a été identifiée lors des travaux d'inventaire.

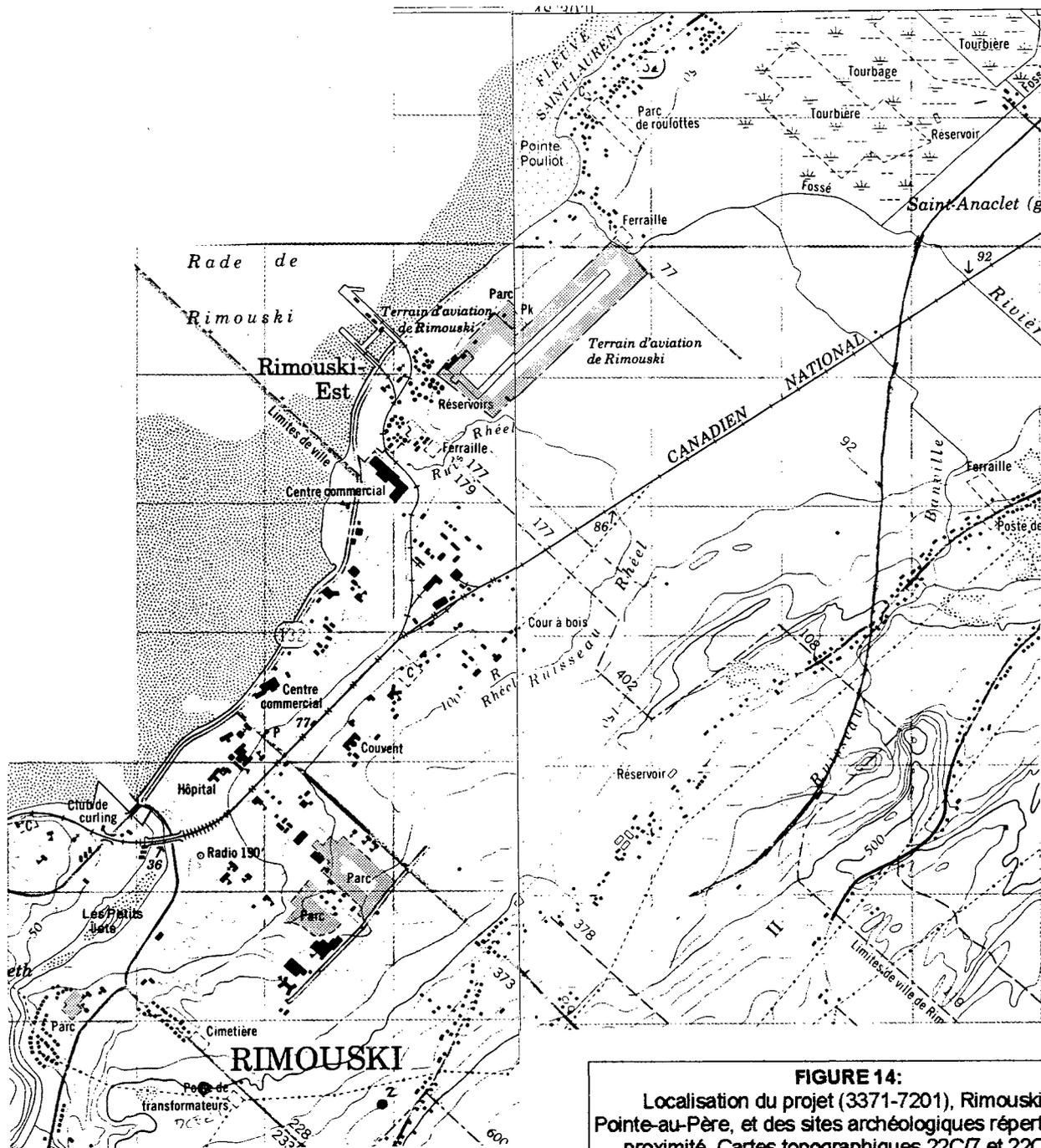


FIGURE 14:
Localisation du projet (3371-7201), Rimouski /
Pointe-au-Père, et des sites archéologiques répertoriés à
proximité. Cartes topographiques 22C/7 et 22C/8,
échelle 1: 50 000

TABLEAU II:**Sites archéologiques localisés à proximité du projet d'infrastructure routière (3371-7201),
Rimouski / Pointe-au-Père,**Source: *Inventaire des sites archéologiques du Québec, Ministère de la Culture et des Communications*

SITE	DISTANCE DU PROJET	IDENTIFICATION CULTURELLE	FONCTION(S) DU SITE	LOCALISATION INFORMELLE	BASSIN HYDROGRAPHIQUE	ALTITUDE	RÉFÉRENCE
DcEd-1	5 km	Paléoindien	Indéterminée	À 2,5 km au sud-est de l'embouchure de la rivière Rimouski à l'intérieur des terres près de la route 232	Rivière Rimouski	86 m	Bilodeau, R., 1991, 1992; Chapdelaine et al., 1992
DcEd-2	3 km	Amérindien préhistorique	Indéterminée	À environ 700 m au SE de la route 232 et à environ 200 m au SO du boulevard du Sommet	Rivière Rimouski	122 m	Bilodeau, R., 1993, 1993a
DcEc-1	3 km	Euro-québécois	Domestique	705 boulevard Saint-Germain Est	Fleuve Saint-Laurent		Lapointe, C., 1983; Mousseau, C. et Lamontagne, M., 1982

RÉFÉRENCES:

- BILODEAU, R., 1991: Inventaire archéologique du tronçon rue Tessier - route 232 de l'Autoroute 20, Rimouski, 1990. MTQ, rapport inédit, 76 p.
- BILODEAU, R., 1993: Inventaires archéologiques: Route 132, Pointe-à-la-Garde; Autoroute 20, Rimouski (...). MTQ, rapport inédit, 81 p.
- BILODEAU, R., 1993a: Autoroute 20, Rimouski: Évaluation archéologique complémentaire du site DcEd-2, juillet 1993. MTQ, rapport inédit, 7 p.
- CHAPDELAINE, C. et al., 1992: Fouille du site amérindien DcEd-1 à Rimouski. Inventaire archéologique du secteur route 232, boulevard Arthur-Buies. MTQ, rapport inédit, 106 p.
- LAPOINTE, C., 1983: La maison Lamontagne à Rimouski-Est. DcEc-1. Complexe agricole du 18^e et 19^e siècles. Recherche archéologique. 1983. MAC, rapport inédit, 40 p.
- MOUSSEAU, C. et LAMONTAGNE, M., 1982: DcEc-1, site de la maison Lamontagne de Rimouski-Est. Recherche archéologique 1981, rapport d'activité. MAC, rapport inédit, 17 p.

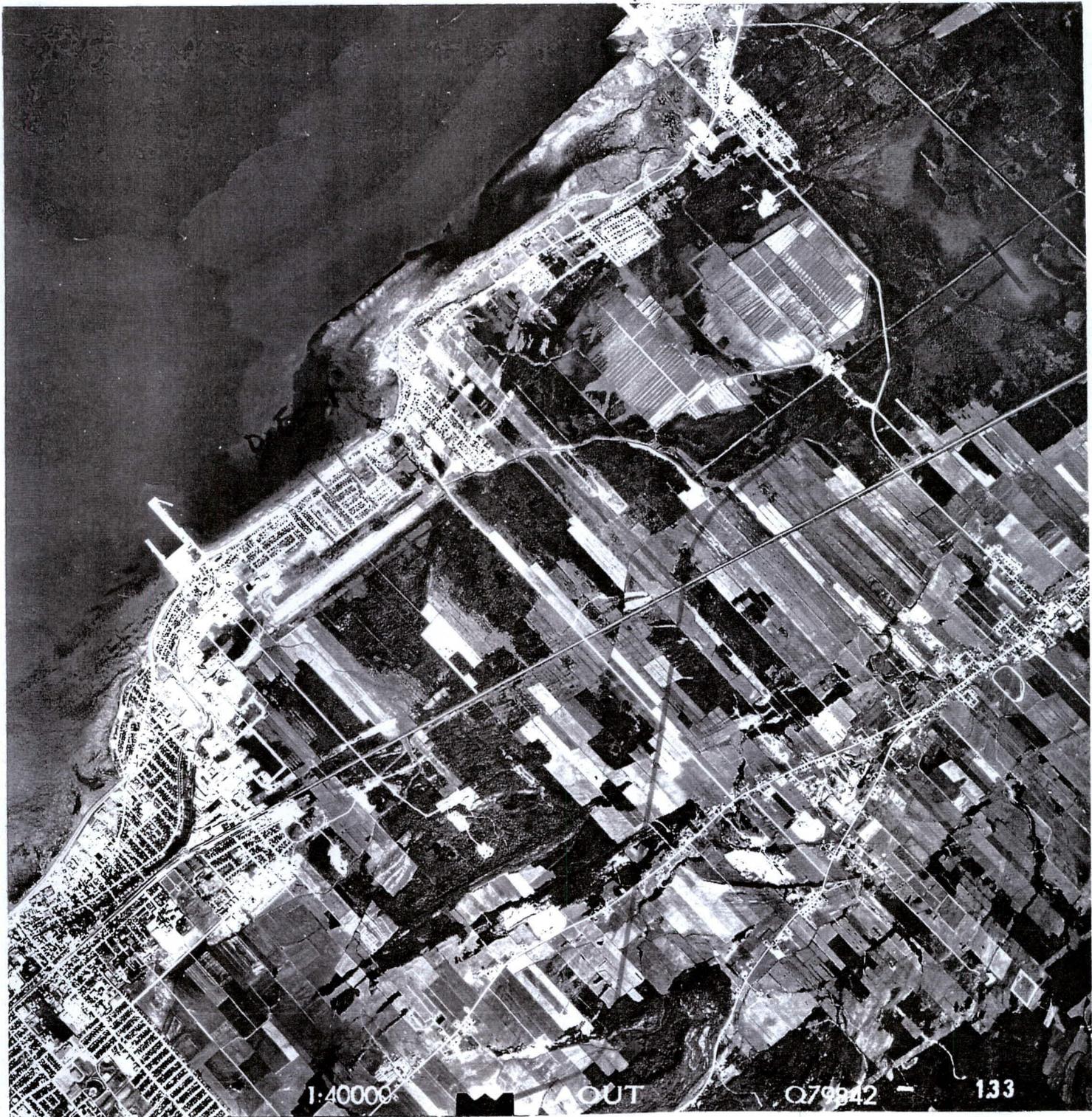


FIGURE 15:
Localisation du projet (3371-7201), Rimouski / Pointe-au-Père. Photographie aérienne Q79842-133, échelle 1: 40 000

TABLEAU III:
INVENTAIRE ARCHÉOLOGIQUE - SYNTHÈSE DES ACTIVITÉS
Autoroute 20, Rimouski / Pointe-au-Père (3371-7201)

SECTEUR	LOCALISATION					TECHN. INVEN.	NOMBRE LIGNES SONDAGES	NOMBRE SONDAGES		TOPOGRAPHIE	STRATIGRAPHIE	REMARQUES	RÉFÉRENCES (PLANS, PHOTOS, ETC.)
	Début (KM)	Fin (KM)	Long. (M)	Larg. (M)	Superf.			+	-				
I	9 + 600	10 + 320	720	90	64 800	LA / IV	6	NA		Relativement horizontal avec pente vers le sud	Matrice argileuse	Anciens champs cultivés	
II	10 + 900	11 + 100	200	90	18 000	LA / IV	6			Relativement horizontal	Matrice argileuse	Anciens champs cultivés	
III	11 + 100	13 + 200	2 100	90	189 000	SA / IV	4	0	82	Relativement horizontal	Sol organique noirâtre / limon organique	Anciens champs cultivés avec enclaves boisées	
IV	13 + 200	14 + 600	1 400	90	126 000	SA / IV	4	0	54	Relativement horizontal	Matrice limoneuse	Anciens champs cultivés avec enclaves boisées	
TOTAL			4 420		397 800			0	136				

E



FIGURE 16:

Utilisation de la méthode du labour lors de l'inventaire du tronçon de l'autoroute 20, Rimouski / Pointe-au-Père. Vue générale vers le sud du secteur I.



FIGURE 17:

Inspection visuelle des sillons de labour afin d'identifier d'éventuels vestiges culturels. Secteur I du tronçon de l'autoroute 20, Rimouski / Pointe-au-Père. Vue générale vers le sud.

2. PROJETS D'INFRASTRUCTURES ROUTIÈRES EN GASPÉSIE

2.1 Pont de la Route Patrickton, Saint-Jules (3174-9249A)

L'actuel pont de la Route Patrickton, surplombant le ruisseau Kilmore (profondeur inférieure à 0,5 m), sera remplacé par un ponceau intégré à la route.

2.1.1 Sites archéologiques connus

Selon l'*Inventaire des sites archéologiques du Québec*, le site DbDI-1, localisé à environ 4 km au sud-est du projet dans la réserve amérindienne de Maria, face à la baie de Cascapédia, témoigne d'une occupation amérindienne préhistorique et euro-québécoise.

2.1.2 Inventaire archéologique

Les abords immédiats du pont sont fortement perturbés: à l'est, au nord du ruisseau, une large superficie a été décapée et une végétation herbacée consitue la seconde repousse. La section sud a également été décapée, exposant une matrice de gravier fin. À l'ouest, la berge sud du ruisseau a été consolidée par des blocs de pierre pour freiner l'érosion. On remarque également un fossé d'origine anthropique (orientation nord / sud) qui se déverse dans le ruisseau ainsi qu'une entrée de résidence privée.

L'inventaire archéologique a donc pris la forme d'une inspection visuelle, notamment au niveau des surfaces décapées et des berges, qui n'a pas permis d'identifier de vestiges culturels

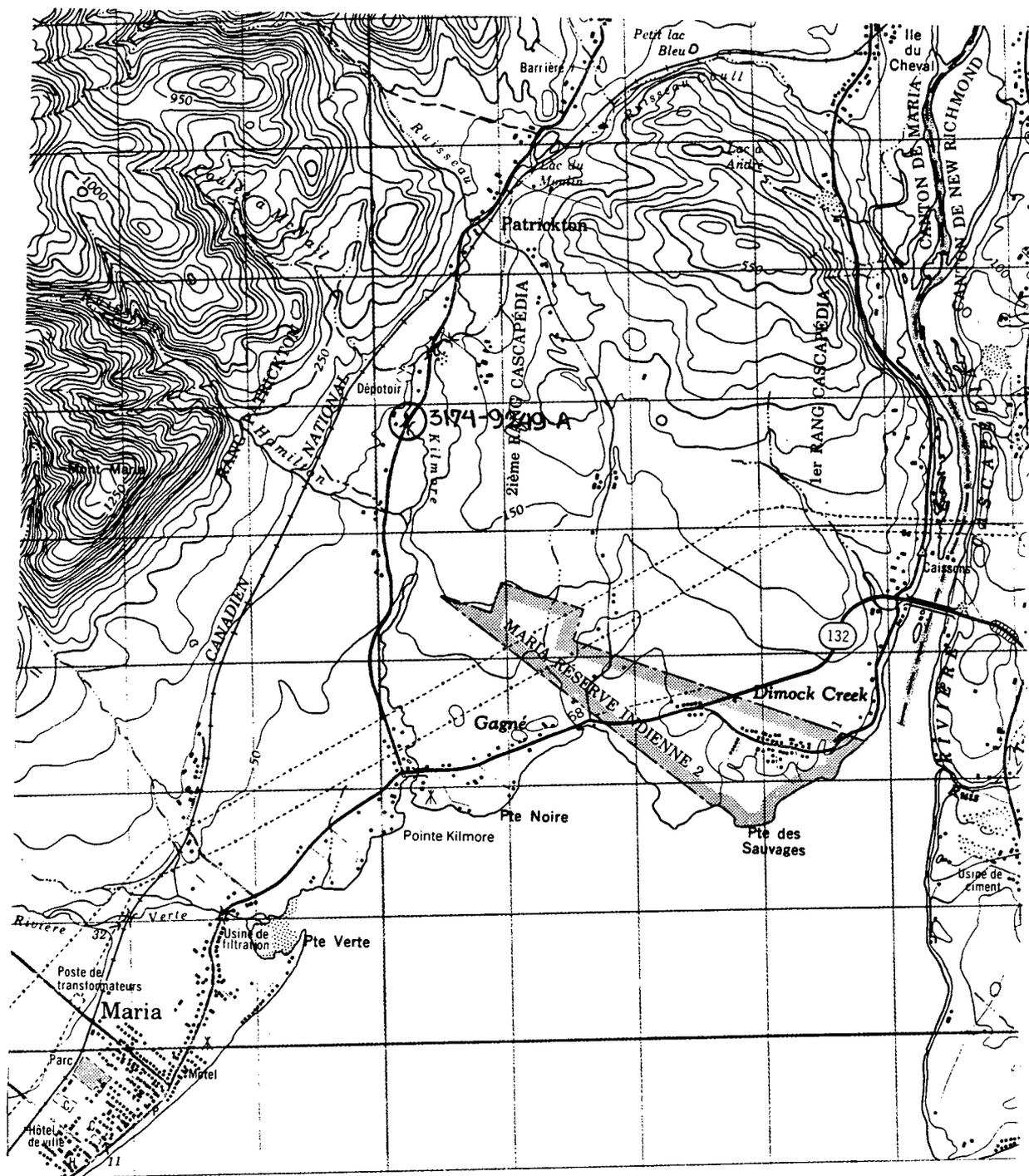


FIGURE 18:
Localisation du projet (3174-9249A), Saint-Jules, et du site archéologique répertorié à proximité.
Carte topographique 22A/4, échelle 1: 50 000

TABLEAU IV:**Sites archéologiques localisés à proximité du projet d'infrastructure routière (3174-9249A), Saint-Jules**

Source: *Inventaire des sites archéologiques du Québec, Ministère de la Culture et des Communications*

SITE	DISTANCE DU PROJET	IDENTIFICATION CULTURELLE	FONCTION(S) DU SITE	LOCALISATION INFORMELLE	BASSIN HYDROGRAPHIQUE	ALTITUDE	RÉFÉRENCE
DbDI-1	4 km	Amérindien préhistorique et euro-québécois	Indéterminée	Sur la réserve amérindienne de Maria	Rivière Grande Cascapédia	1 m	Provost, R., 1972

RÉFÉRENCE:

PROVOST, R., 1972: *Prospection archéologique en Gaspésie*. Société d'archéologie de la Gaspésie, rapport inédit, 78 p.



FIGURE 19:

Localisation du projet (3174-9249A), Saint-Jules. Photographie aérienne, échelle 1: 20 000



FIGURE 20:
Vue générale vers le nord-ouest du pont de la Route Patrickton, Saint-Jules



FIGURE 21:
Vue générale vers le sud-est du pont de la Route Patrickton, Saint-Jules. On aperçoit nettement le tuyau du fossé se terminant dans le ruisseau, le remblai de blocs de pierres ainsi que l'entrée de la résidence privée.

2.2 Route 132, Carleton (3174-8765)

2.2.1 Sites archéologiques connus

Selon les données de l'*Inventaire des sites archéologiques du Québec*, aucun site archéologique n'est actuellement connu à l'intérieur d'un rayon de 10 km du projet.

2.2.2 Inventaire archéologique

Ce tronçon, d'une longueur de 1,7 km, est localisé en milieu urbain et offre peu d'espaces permettant la réalisation de sondages archéologiques.

Le secteur I s'inscrit à l'intérieur d'une bande médiane gazonnée (située au nord de l'actuelle route 132 et au sud d'une rue parallèle) possédant une surface légèrement concave entre le KM 0 + 465 et 0 + 520. Quatre (4) sondages ont été effectués et aucun vestige culturel ne fut identifié. La stratigraphie était composée d'une matrice sableuse avec traces de limon et inclusion de cailloutis ainsi que de pierres et de galets (des morceaux d'asphalte furent retrouvés dans cette couche, suggérant ainsi un remblai) surplombant une couche de matière organique noirâtre (correspondant vraisemblablement à l'ancienne surface gazonnée qui fut remblayée).

Le secteur II, situé au sud de l'actuelle route 132, débutait au KM 1 + 140 et se terminait au KM 1 + 200, il longe un terrain de golf. Cinq (5) sondages ont été réalisés et aucune trace d'occupation humaine ancienne n'a été identifiée. La stratigraphie était caractérisée par une matrice sableuse (couleur brun rougeâtre) contenant une inclusion de cailloutis.

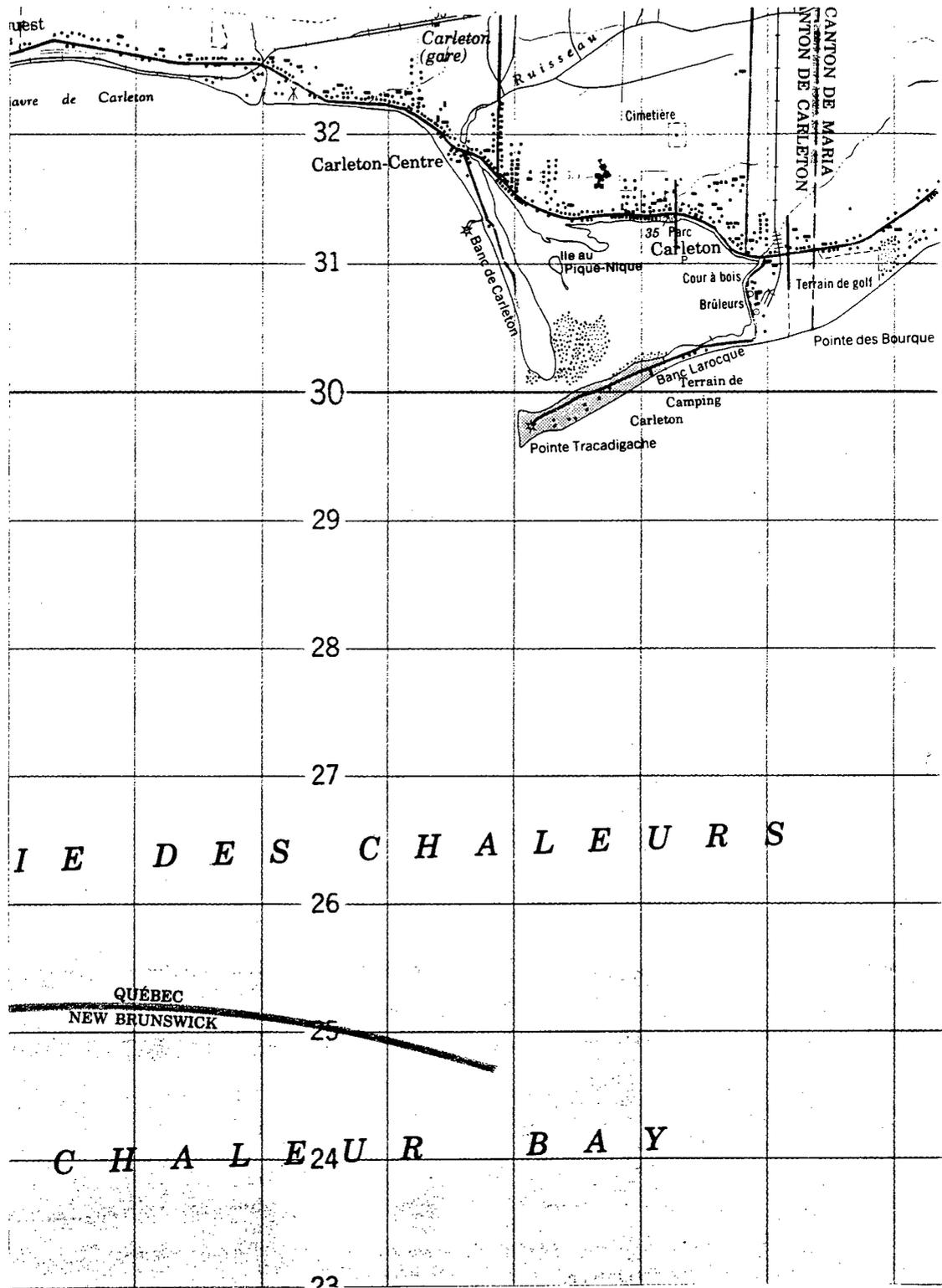


FIGURE 22:
Localisation du projet (3174-8765), Carleton. Carte topographique 22B/1, échelle 1: 50 000

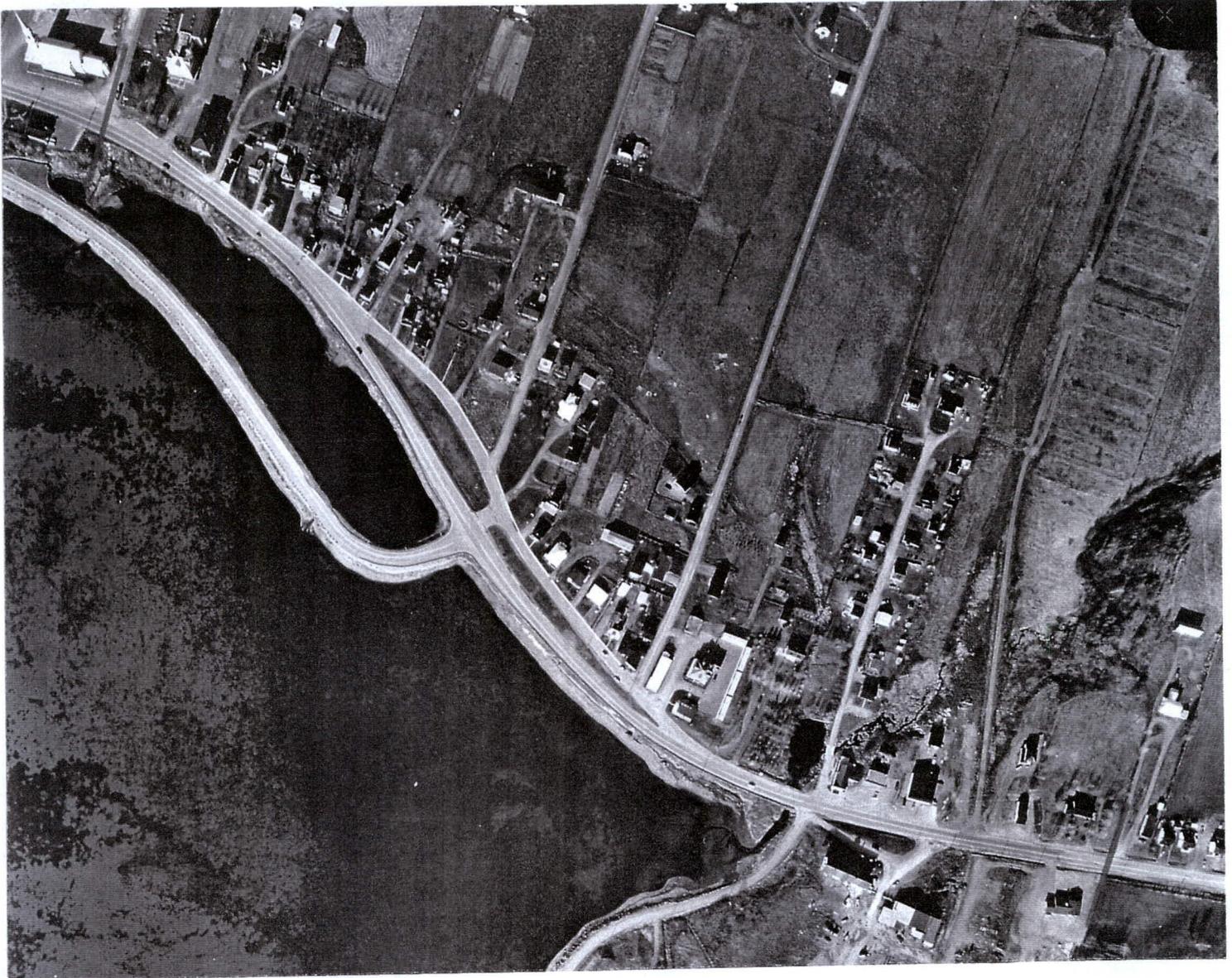


FIGURE 23:

Localisation du projet (3174-8765), Carleton. Photographie aérienne, échelle 1: 5 000

TABLEAU V:
INVENTAIRE ARCHÉOLOGIQUE - SYNTHÈSE DES ACTIVITÉS
Route 132, Carleton (3174-8765)

SECTEUR	LOCALISATION					TECHN. INVEN.	NOMBRE LIGNES SONDAGES	NOMBRE SONDAGES		TOPOGRAPHIE	STRATIGRAPHIE	REMARQUES	RÉFÉRENCES (PLANS, PHOTOS, ETC.)
	Début (KM)	Fin (KM)	Long. (M)	Larg. (M)	Superf.			+	-				
I	0 + 465	0 + 520	55	15	825	SA / IV		0	4	Relativement horizontal avec une concavité au centre	Matrice sableuse avec limon / matière organique	Bande médiane gazonnée située entre la route 132 et une rue parallèle; le sol est probablement un remblai	
II	1 + 140	1 + 200	60	5	300	SA / IV		0	5	Relativement horizontal	Matrice sableuse avec inclusion dde cailloutis	Situé au sud de l'actuelle route 132	
TOTAL			115		1 125			0	9				



FIGURE 24:

Vue générale vers l'ouest du secteur I représenté par une bande médiane gazonnée située entre la route 132 et une rue parallèle; réalisation d'un sondage archéologique



FIGURE 25:

Vue générale du secteur II représenté par une bande longeant le terrain de golf; réalisation de sondages archéologiques

2.3 Pont du Septième Rang, Les Méchins (3375-9502)

2.3.1 Sites archéologiques connus

Aucun site archéologique n'est actuellement connu à l'intérieur d'un rayon de 10 km du projet.

2.3.2 Inventaire archéologique

Ce pont, enjambant la rivière des Grands Méchins, est situé à environ 10 km au sud-est de Les Méchins à l'intérieur des terres. Dans ce secteur, la rivière s'inscrit dans une faille rocheuse aux berges abruptes.

Une inspection visuelle a été effectuée et aucun vestige d'occupation humaine ancienne ne fut identifié.

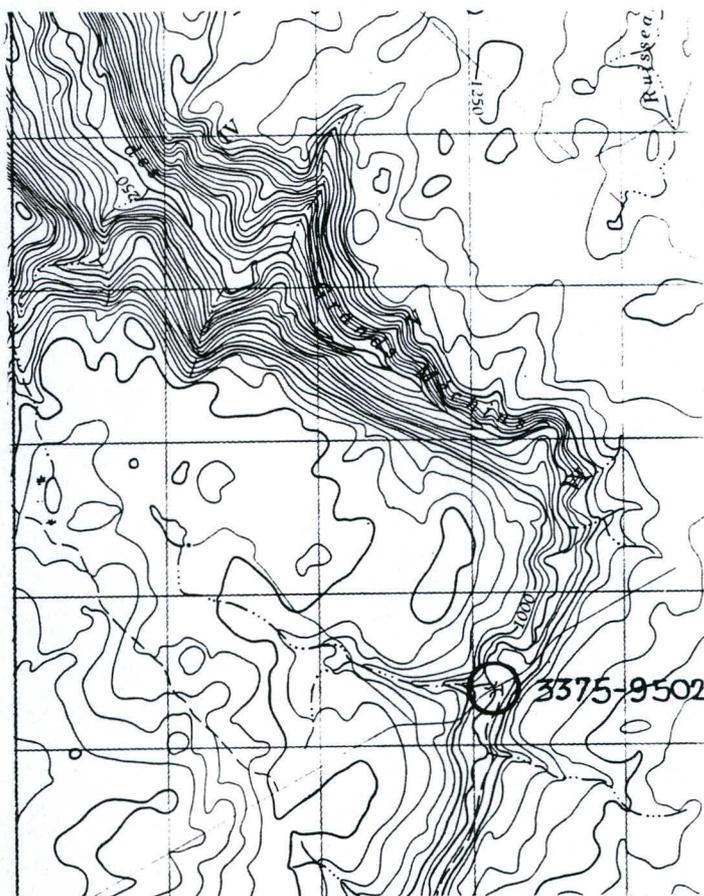


FIGURE 26:

Localisation du projet (3375-9502), Les Méchins. Carte topographique 22B/15, échelle 1: 50 000

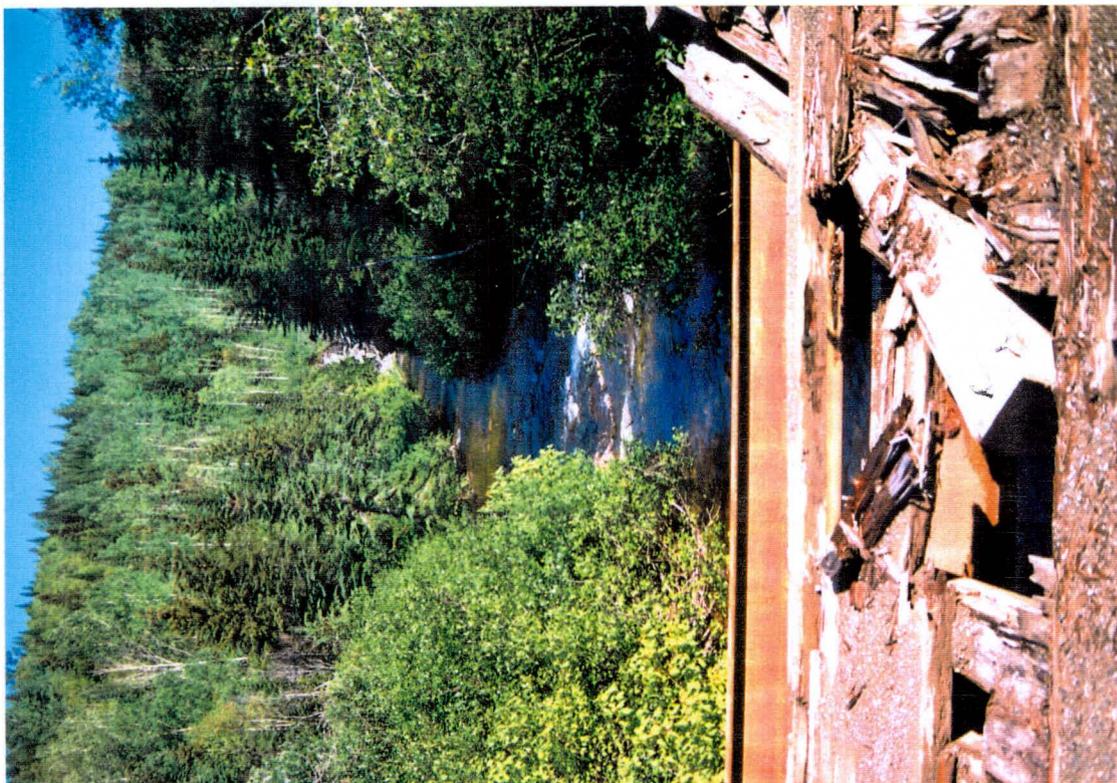


Figure 28:
Vue vers le nord de la rivière des Grands Méchins prise du pont du Septième Rang

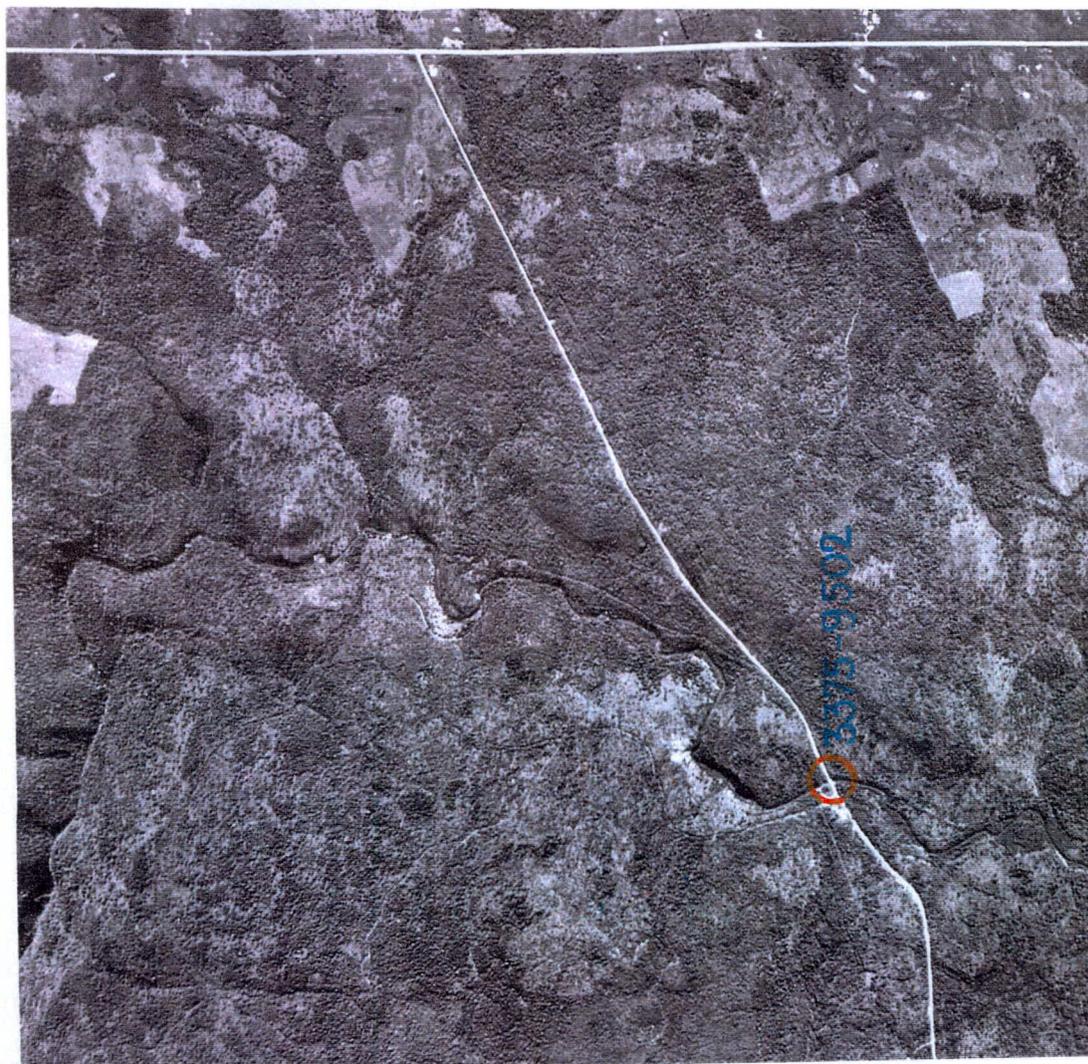


FIGURE 27:
Localisation du projet (3375-9502), Les Méchins.
Photographie aérienne Q75337-99, échelle 1: 15 000

2.4 Ponceau de la route 132, Jersey Cove (3172-8804)

2.4.1 Sites archéologiques connus

Selon l'*Inventaire des sites archéologiques du Québec*, aucun site archéologique n'est actuellement connu à l'intérieur d'un rayon de 10 km du projet.

2.4.2 Inventaire archéologique

L'emprise du ponceau, canalisant le ruisseau à Martin, est fortement perturbé: épais remblais de part et d'autre de la route et fossé de drainage parallèle à la route se déversant dans le ruisseau.

Selon nos observations sur le terrain, le ponceau actuel semble avoir été installé depuis peu: il est recouvert d'un remblai de galettes de schiste, les glissières et les poteaux le surplombant sont de facture récente et une membrane géotextile était présente.

Une inspection visuelle a été effectuée et aucun vestige culturel n'a été identifié.

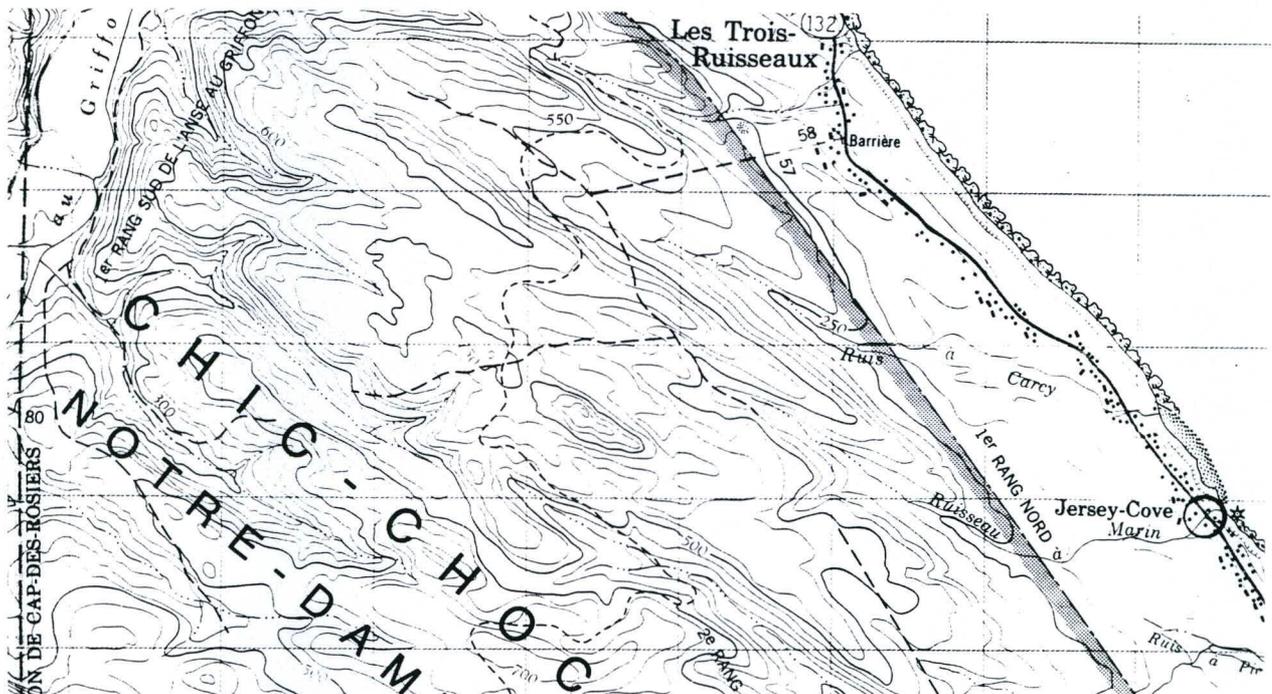


FIGURE 29:

Localisation du projet (3172-8804), Jersey Cove. Carte topographique 22B/16, échelle 1: 50 000



FIGURE 30:

Localisation du projet (3172-8804), Jersey Cove. Photographie aérienne, échelle 1: 15 000



FIGURE 31:

Vue générale vers l'ouest de la section nord du ponteau de la route 132,, Jersey Cove



FIGURE 32:

Vue générale vers l'est de la section sud du ponteau de la route 132, Jersey Cove

2.5 Pont de la Route de la Rivière, Saint-Maxime du Mont Louis (3173-9407)

2.5.1 Sites archéologiques connus

Aucun site archéologique n'est actuellement connu à l'intérieur d'un rayon de 10 km du projet.

2.5.2 Inventaire archéologique

Le pont traversant la rivière de Mont-Louis se situe dans la vallée, à environ 4 km au sud de l'Anse à Mont-Louis.

Les berges de la rivière sont abruptes et formées de pierres. Au sud-ouest du pont, une surface est relativement horizontale, mais elle est partiellement occupée par une habitation. Un seul sondage a été réalisé et aucun vestige culturel n'a été identifié. La stratigraphie était représentée par une matrice sablo-limoneuse avec inclusion de cailloutis. Une inspection visuelle méticuleuse fut également effectuée aux abords du pont sans toutefois identifier des vestiges culturels.

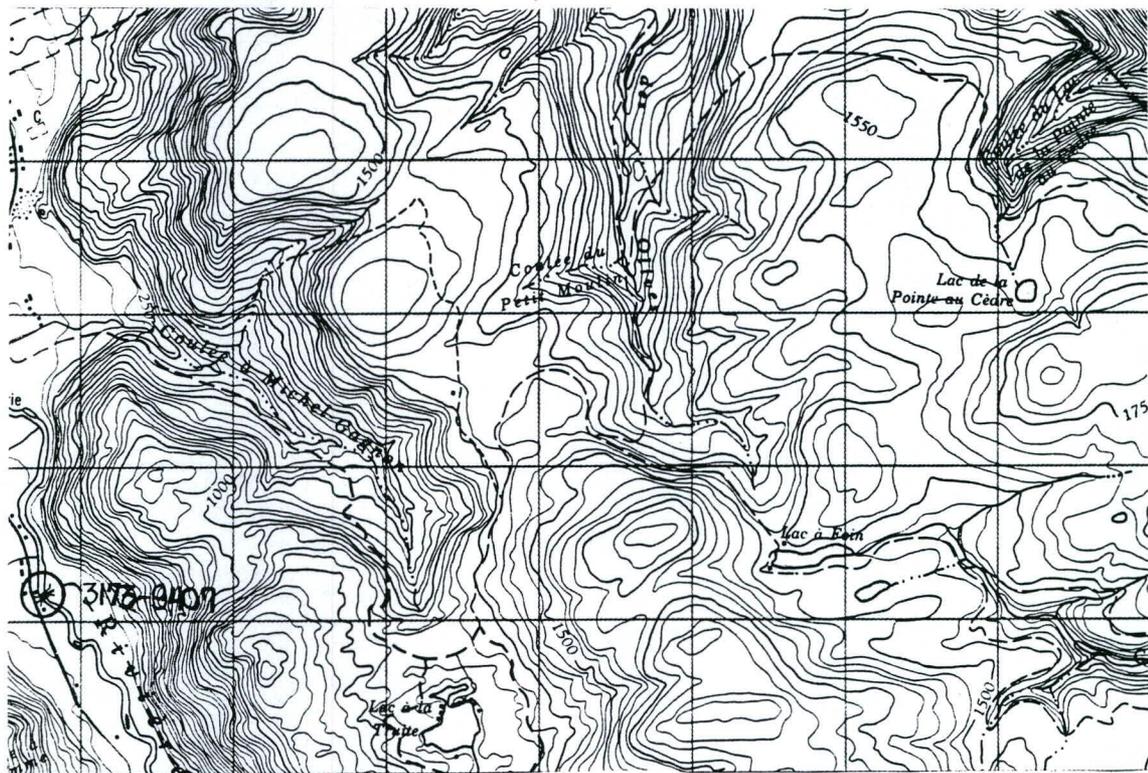


FIGURE 33:
Localisation du projet (3173-9407), Saint-Maxime-du-Mont-Louis.
Carte topographique 22H/4, échelle 1:50 000

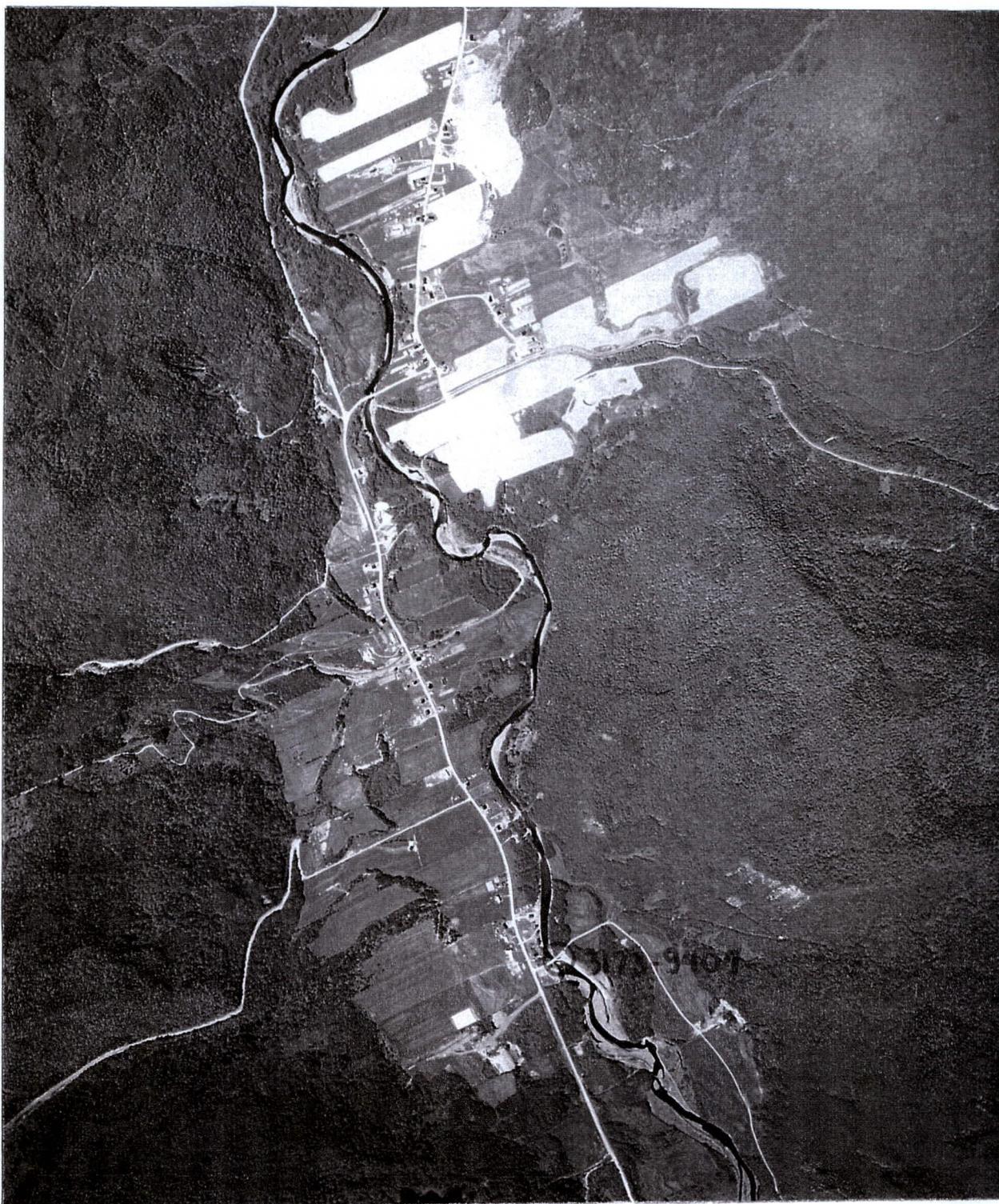


FIGURE 34:

Localisation du projet (3173-9407), Saint-Maxime-du-Mont-Louis.
Photographie aérienne Q86110-27, échelle 1: 15 000



FIGURE 35:

Vue générale vers le nord du pont de la Route de la Rivière, Saint-Maxime-du-Mont-Louis. On aperçoit nettement l'escarpement des berges au niveau du pont et les galets formant le rivage.



FIGURE 36:

Vue générale vers l'ouest du pont de la Route de la Rivière, Saint-Maxime-du-Mont-Louis

2.6 Pont de la Route du Lac de l'Amadou, Saint-Edmond (3371-9336)

2.6.1 Sites archéologiques connus

Selon l'*Inventaire des sites archéologiques du Québec*, aucun site archéologique n'est actuellement répertorié à l'intérieur d'un rayon de 10 km du projet.

2.6.2 Inventaire archéologique

Ce pont, situé dans une zone marécageuse, enjambe la rivière des Sauvages, légèrement au nord du Lac de l'Amadou. Les berges sont relativement abruptes et seul l'espace situé au sud du pont comportait une surface relativement horizontale. Deux (2) sondages ont été réalisés, l'un sur la rive est et l'autre sur la rive ouest. La stratigraphie était représentée par un sol organique noirâtre gorgé d'eau. Aucune trace d'une occupation humaine ancienne n'a été identifiée. Une inspection visuelle a été effectuée aux abords du pont.

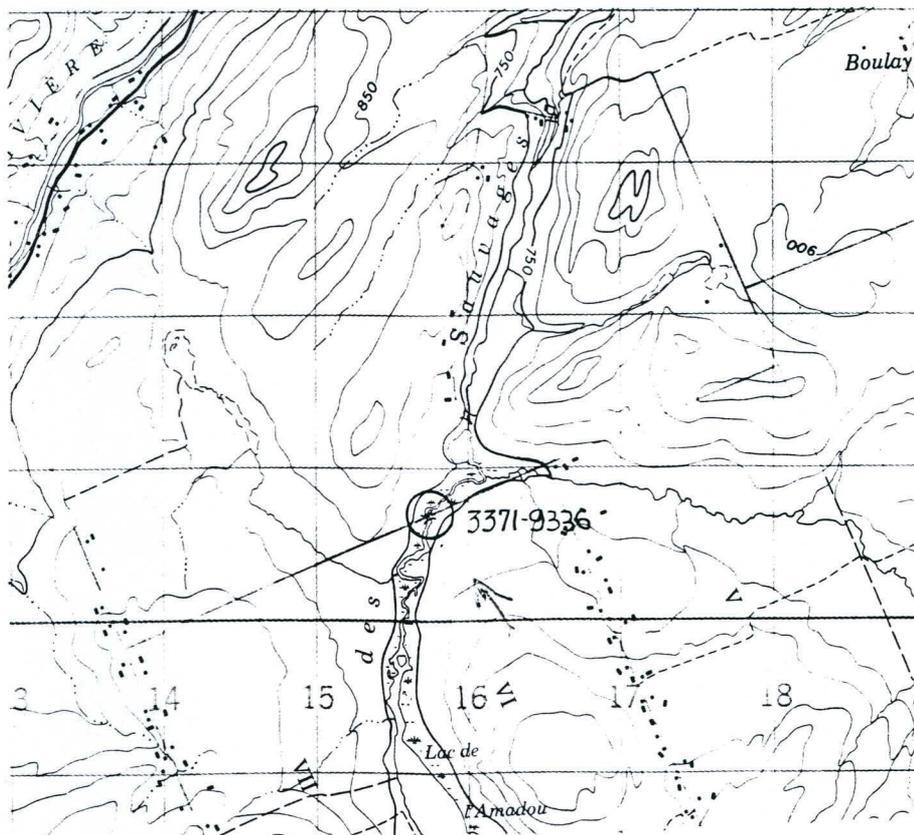


FIGURE 37:

Localisation du projet (3371-9336), Saint-Edmond. Carte topographique 22B/6, échelle 1: 50 000



FIGURE 38:

Localisation du projet (3371-9336), Saint-Edmond. Photographie aérienne Q74345-40, échelle 1: 15 870



FIGURE 39:
Vue générale vers le nord-est du pont de la Route du Lac de l'Amadou, Saint-Edmond



FIGURE 40:
Vue vers l'est du pont de la Route du Lac de l'Amadou; réalisation de sondages archéologiques

2.7 Route 132, Pabos (3172-7801-A)

2.7.1 Sites archéologiques connus

Un site amérindien préhistorique, DcDe-1, est répertorié à environ 4,3 km à l'ouest du projet. Il est localisé à l'ouest de la rivière du Grand Pabos.

2.7.2 Inventaire archéologique

Ce tronçon, long de 4,7 km, s'inscrit dans un milieu semi-urbanisé (habitations de part et d'autre de la route 132) et longe la côte abrupte. La largeur d'emprise variait de 5 à 10 m. Devant l'impossibilité d'effectuer des sondages, une inspection visuelle a été réalisée sur l'emprise du tracé et aucun vestige culturel n'a été identifié.

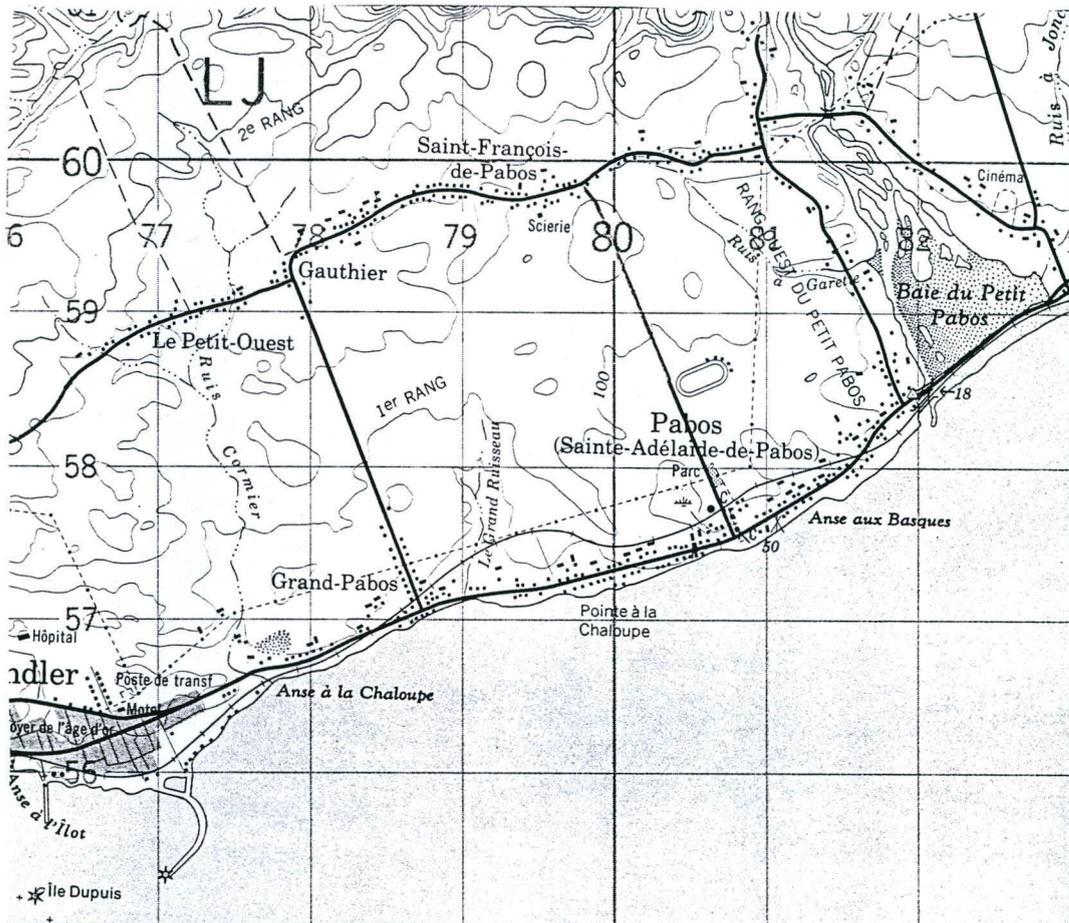


FIGURE 41:

Localisation du projet (3172-7801-A), Pabos. Carte topographique 22A/7, échelle 1: 50 000

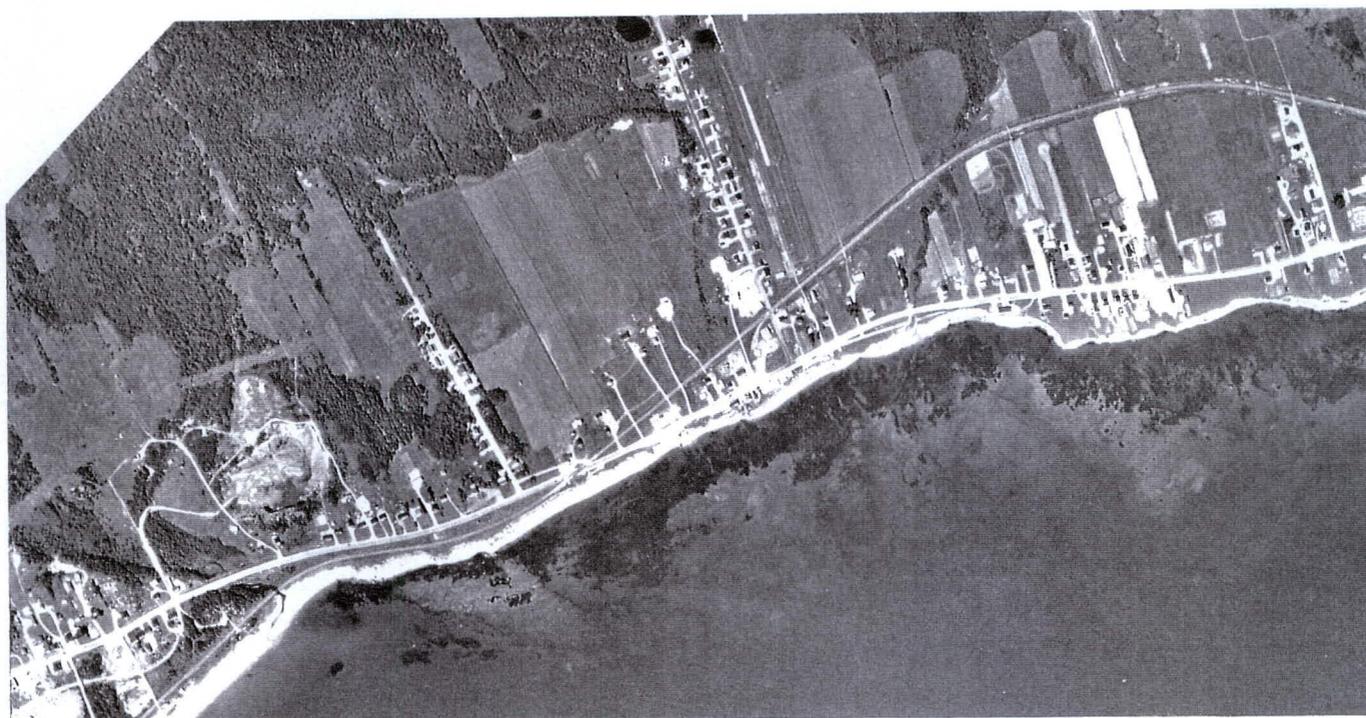


FIGURE 42:

Localisation du projet (3172-7801-A), Pabos. Photographies aériennes Q80839-25, 26, échelle 1: 15 000

TABLEAU VI:**Sites archéologiques localisés à proximité du projet d'infrastructure routière (3172-7801-A), Pabos**

Source: *Inventaire des sites archéologiques du Québec, Ministère de la Culture et des Communications*

SITE	DISTANCE DU PROJET	IDENTIFICATION CULTURELLE	FONCTION(S) DU SITE	LOCALISATION INFORMELLE	BASSIN HYDROGRAPHIQUE	ALTITUDE	RÉFÉRENCE
DcDe-1	4,3 km	Amérindien préhistorique	Indéterminée	Dans une clairière sur la rive droite de la rivière du Grand Pabos, à 50 m de la rive actuelle de la rivière	Rivière Grand Pabos	1 m	Proulx, A., 1981; Ethnoscop, 1989

RÉFÉRENCES:

ETHNOSCOPI, 1989: **Chandler, Pabos, Pabos Mills: Inventaire archéologique**. Ministère de l'Environnement du Québec, rapport inédit, 12 p.
PROULX, A., 1981: **Reconnaissance archéologique autour de la baie du Grand-Pabos, DbDe-1 à 6 et DcDe-1, été 1980**. MAC, ms., 166 p.



FIGURE 43:

Route 132, Pabos; vue générale vers l'est; on aperçoit nettement le caractère abrupt de la côte et l'environnement semi-urbanisé que traverse la route 132



FIGURE 44:

Route 132, Pabos; vue générale vers l'ouest; l'emprise se localise sur des surfaces déjà aménagées

3. PROJETS D'INFRASTRUCTURES ROUTIÈRES DE LA MAURICIE

3.1 Route 155, Grande Anse / Rivière-aux-Rats (3873-8203)

3.1.1 Sites archéologiques connus

Selon l'*Inventaire des sites archéologiques du Québec*, aucun site témoignant d'une occupation humaine ancienne n'est actuellement répertorié dans un rayon de 10 km du projet.

3.1.2 Inventaire archéologique

Ce tronçon de la route 155, situé sur la rive est du Saint-Maurice à environ 25 km au sud de La Tuque, se déploie sur une distance de 13 km. La route est aménagée sur sa plus grande partie sur la pente d'une forte dénivellation se dirigeant vers la rivière Saint-Maurice. La route a été implantée en entaillant cette pente. La différence altitudinale entre la route et la rivière est généralement d'environ 30 mètres.

Cinq (5) secteurs, totalisant une distance de 5,26 km ont été inventoriés, soit 40,4% du projet routier, avec la réalisation de 525 sondages. La stratigraphie variait d'une matrice limono-sableuse à une matrice sableuse. Tout le tracé de la route a fait l'objet d'une inspection visuelle.

Aucun vestige culturel n'a été identifié.

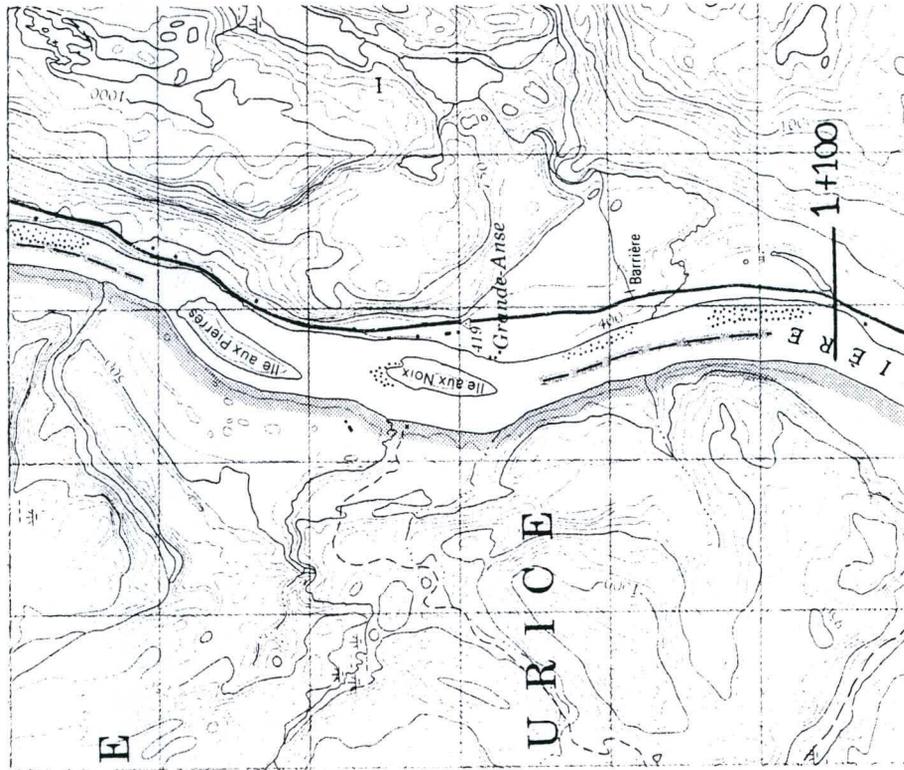
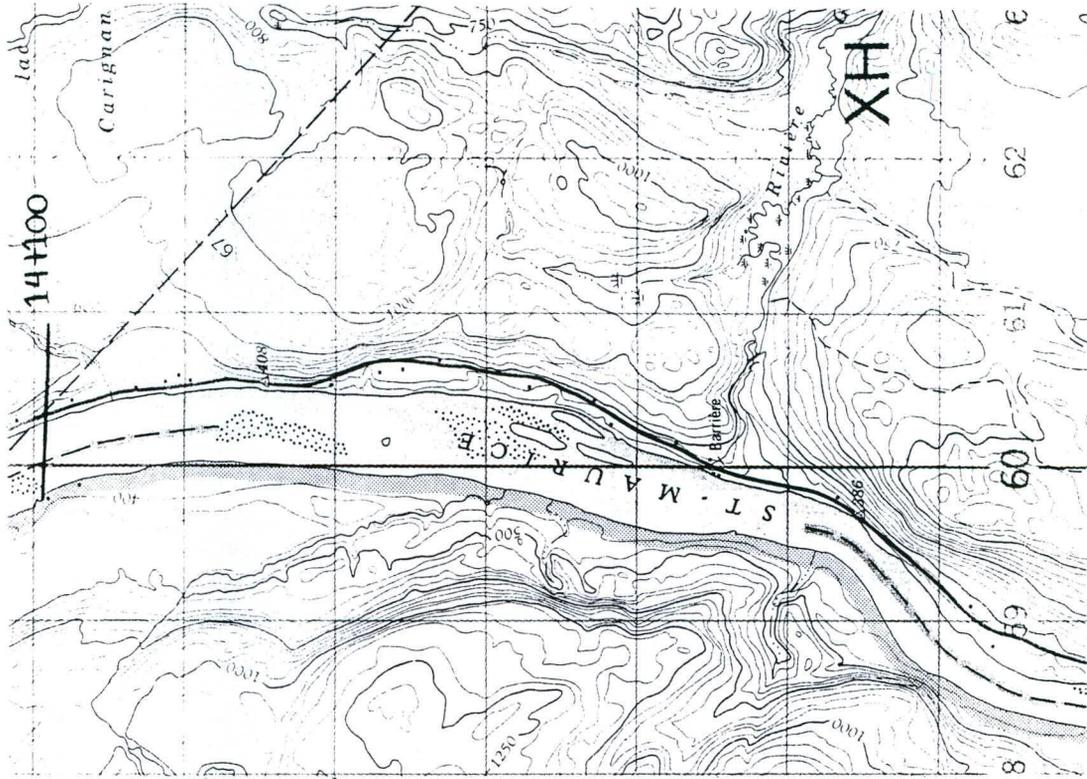


FIGURE 45:
Localisation du projet (3873-8203),
Grande Anse / Rivière aux Rats.
Carte topographique 31P/2, échelle 1: 50 000



FIGURE 46:

Localisation du projet (3873-8203), Grande-Anse / Rivière-aux-Rats.
Photographies aériennes Q75913-417, Q80839-26, Q75880-38, Q75872-108, Q75913-195, Q75873-56, 151;
échelle 1: 15 000

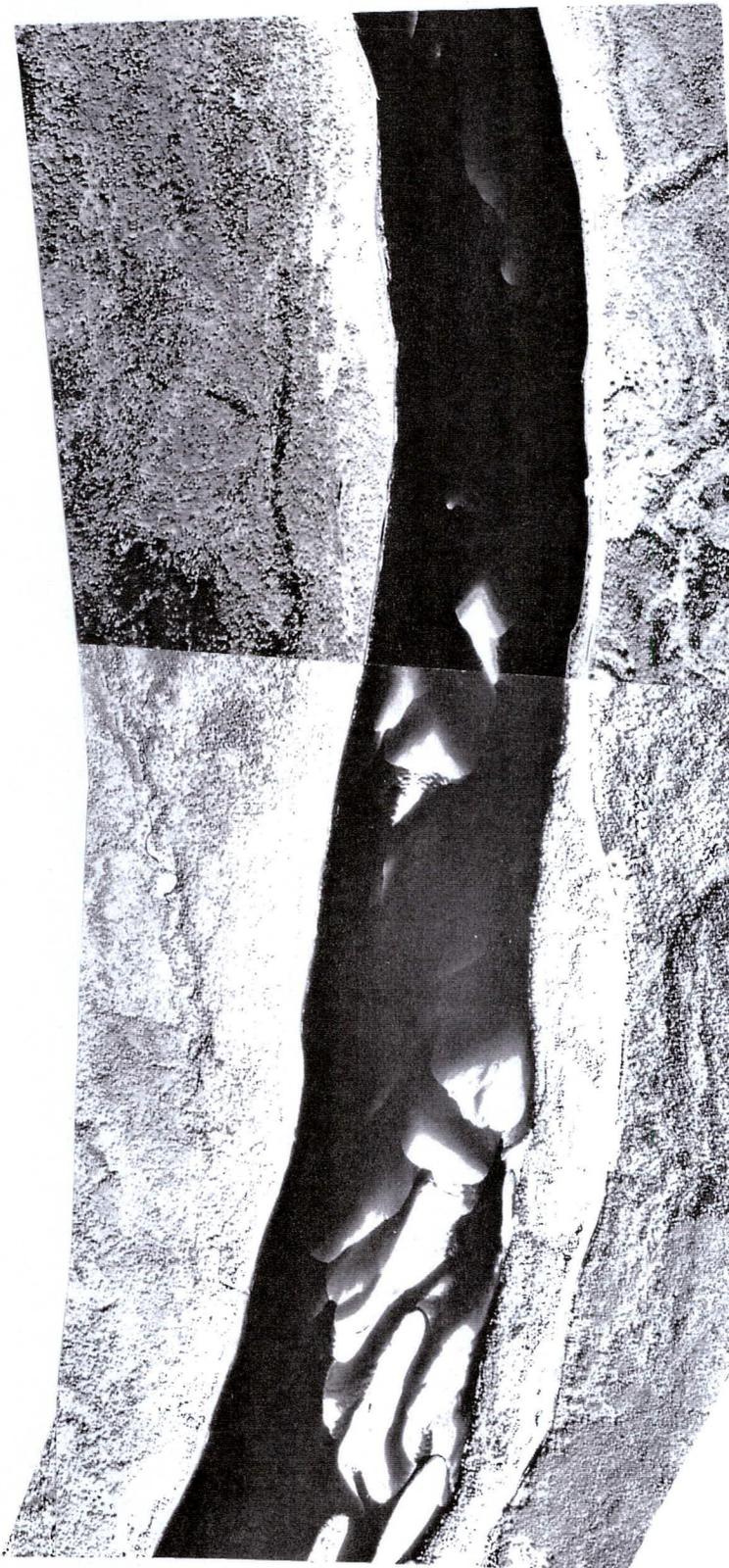


FIGURE 46A:

Localisation du projet (3873-8203), Grande-Anse / Rivière-aux-Rats.
Photographies aériennes Q75913-417, Q80839-26, Q75880-38, Q75872-108, Q75913-195, Q75873-56, 151;
échelle 1: 15 000



FIGURE 46B:

Localisation du projet (3873-8203), Grande-Anse / Rivière-aux-Rats.
Photographies aériennes Q75913-417, Q80839-26, Q75880-38, Q75872-108, Q75913-195, Q75873-56, 151;
échelle 1: 15 000



FIGURE 46C:

Localisation du projet (3873-8203), Grande-Anse / Rivière-aux-Rats.
Photographies aériennes Q75913-417, Q80839-26, Q75880-38, Q75872-108, Q75913-195, Q75873-56, 151;
échelle 1: 15 000



TABLEAU VII:
INVENTAIRE ARCHÉOLOGIQUE - SYNTHÈSE DES ACTIVITÉS
Route 155, Grande Anse / Rivière aux Rats (3873-8203)

SECTEUR	LOCALISATION					TECHN. INVEN.	NOMBRE LIGNES SONDAGES	NOMBRE SONDAGES		TOPOGRAPHIE	STRATIGRAPHIE	REMARQUES	RÉFÉRENCES (PLANS, PHOTOS, ETC.)
	Début (KM)	Fin (KM)	Long. (M)	Larg. (M)	Superf.			+	-				
I	1 + 100	1 + 800	700	30	21 000	SA / IV	2	0	90	Relativement horizontal	Limono-sablonneux et sableux	Emprise située à l'est et à l'ouest de l'actuelle route 155 / Végétation très dense	
II	2 + 100	4 + 020	1 920	30	57 600	SA / IV	2	0	221	Relativement horizontal	Limono-sablonneux et sableux	Emprise située à l'est et à l'ouest de l'actuelle route 155	
III	8 + 600	9 + 400	800	30	24 000	SA / IV	2	0	90	Relativement horizontal	Limono-sablonneux et sableux	Emprise située à l'est et à l'ouest de l'actuelle route 155	
IV	11 + 200	11 + 740	540	15	8 100	SA / IV	1	0	36	Relativement horizontal	Limono-sablonneux et sableux	Emprise située à l'ouest de l'actuelle route 155	
V	12 + 800	14 + 100	1 300	15	19 500	SA / IV	1	0	89	Relativement horizontal	Limono-sablonneux et sableux	Emprise située à l'est de l'actuelle route 155	
TOTAL			5 260		130 200			0	526				



FIGURE 47:

Vue générale vers le sud, route 155, KM 12 + 740; réalisation de sondages dans l'emprise est de la route.



FIGURE 48:

Vue générale vers le sud, route 155, KM 12 + 280; on devine le fort escarpement vers la rivière Saint-Maurice

3.2 Pont du Chemin de la Côte Saint-Paul, Saint-Séverin (3872-9501)

3.2.1 Sites archéologiques connus

Selon l'*Inventaire des sites archéologiques du Québec*, aucun site archéologique n'est actuellement répertorié à l'intérieur d'un rayon de 10 km du projet.

3.2.2 Inventaire archéologique

Ce pont (acier / bois), situé en milieu agricole, enjambe la rivière à la Tortue. Les travaux consistent en une réfection partielle du pont.

L'examen des lieux permet de constater que la section du Chemin de la Côte Saint-Paul traversant la rivière est formée de remblais (les terres agricoles voisines sont situées à un niveau altitudinal beaucoup plus bas). Une inspection visuelle a été réalisée et aucun vestige culturel n'a été identifié.

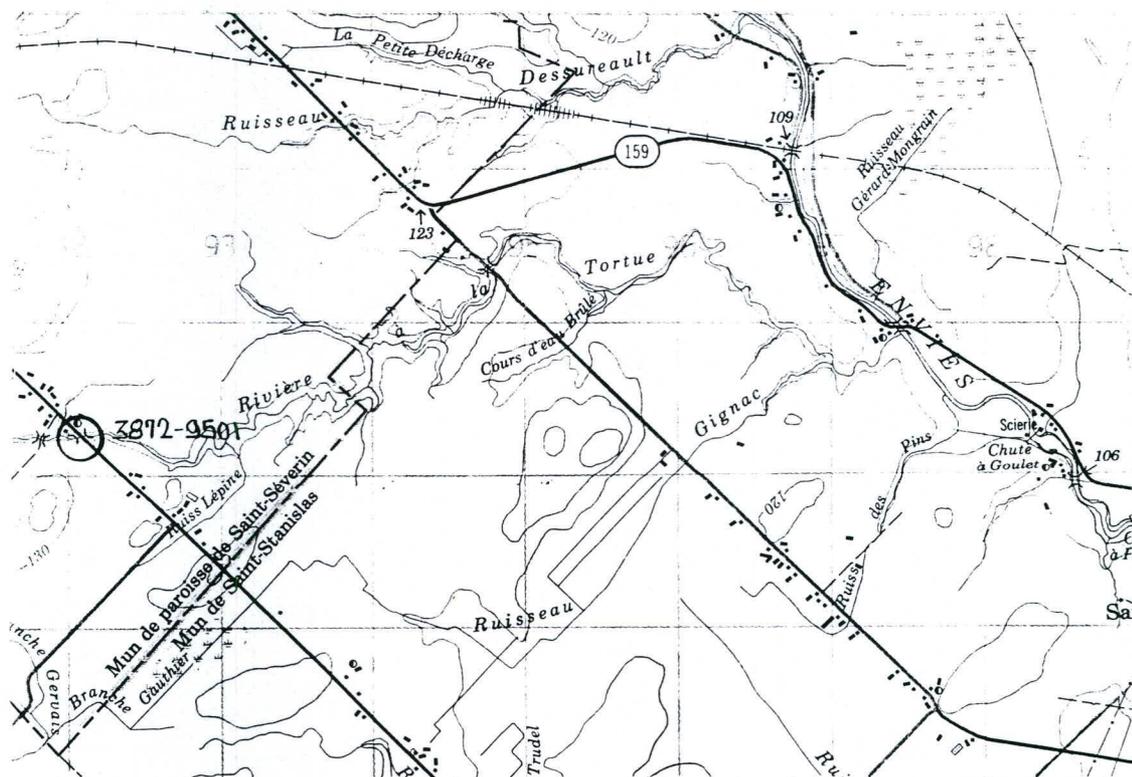


FIGURE 49:

Localisation du projet (3872-9501), Saint-Séverin. Carte topographique 311/9, échelle 1: 50 000



FIGURE 50:

Localisation du projet (3872-9501), Saint-Séverin. Photographie aérienne Q75903-218, échelle 1: 15 000



FIGURE 51:

Vue générale vers le nord-ouest du pont du Chemin de la Côte Saint-Paul.

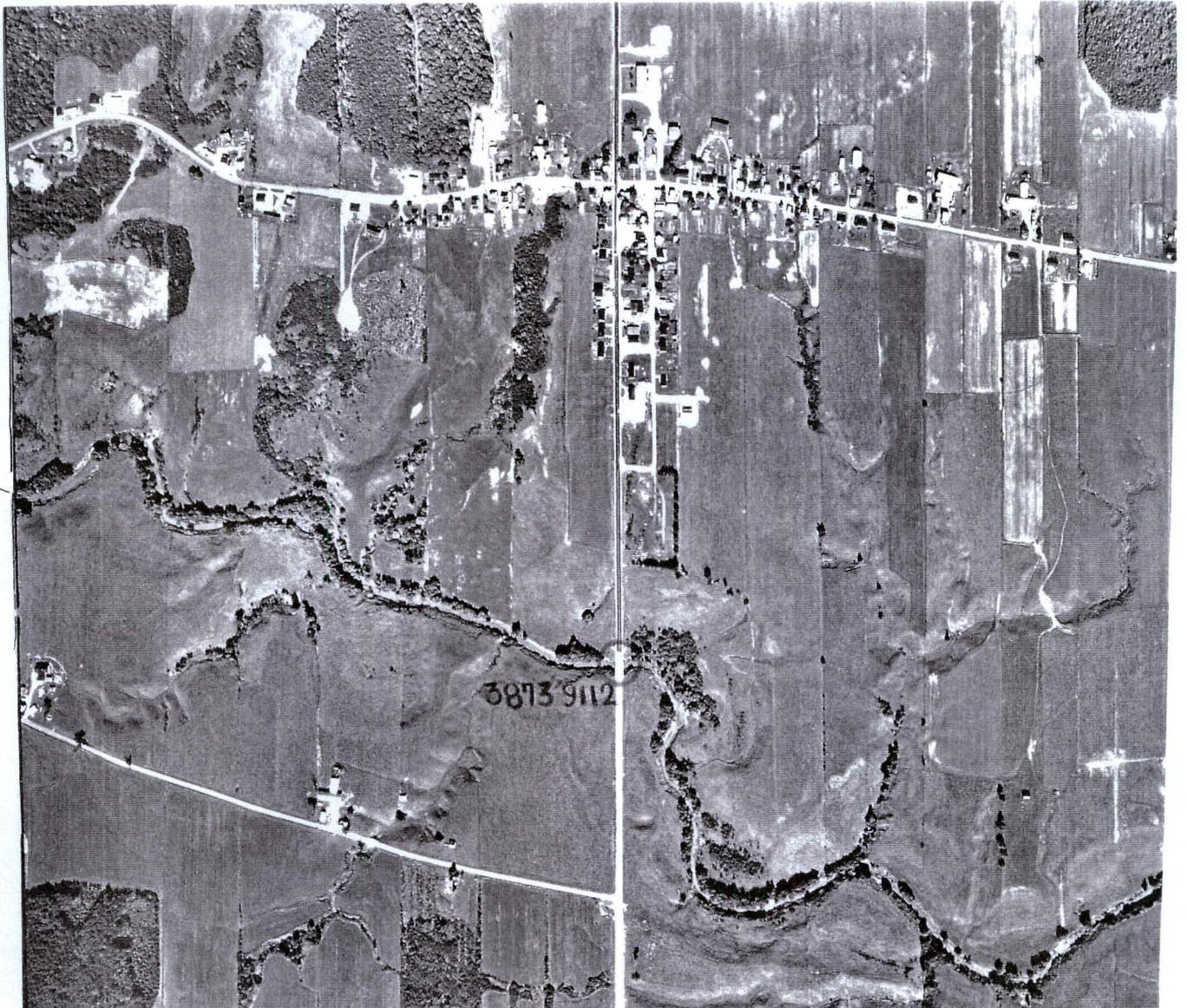


FIGURE 53:

Localisation du projet (3873-9112), Saint-Luc. Photographie aérienne Q77396-8, échelle 1: 10 000

3.4 Routes 349 et 350, Saint-Paulin (3872-9337)

3.4.1 Sites archéologiques connus

Selon l'*Inventaire des sites archéologiques du Québec*, aucun site archéologique n'est actuellement répertorié à l'intérieur d'un rayon de 10 km du projet.

3.4.2 Inventaire archéologique

Ce projet consiste en la réfection d'une section des routes 349 (rue Laflèche) et 350 (rue Lottinville) dans le village de Saint-Paulin. Il s'inscrit entièrement dans un paysage urbanisé.

Dans un contexte d'inventaire en milieu urbain, l'archéologue ne peut exercer pleinement son rôle (surveillance archéologique) que lorsqu'il y a des travaux d'excavation, lui permettant ainsi de vérifier le tissu archéologique, de prélever des objets-témoins associés à une couche de sol, de dresser des coupes stratigraphiques et d'effectuer, au besoin, des interventions ponctuelles (sondages et/ou fouille). De plus, une étude de potentiel archéologique doit nécessairement précéder l'intervention sur le terrain.

Ces conditions n'étaient évidemment pas réunies dans le cadre de ce projet. Notre intervention sur le terrain s'est limitée par une simple inspection visuelle.

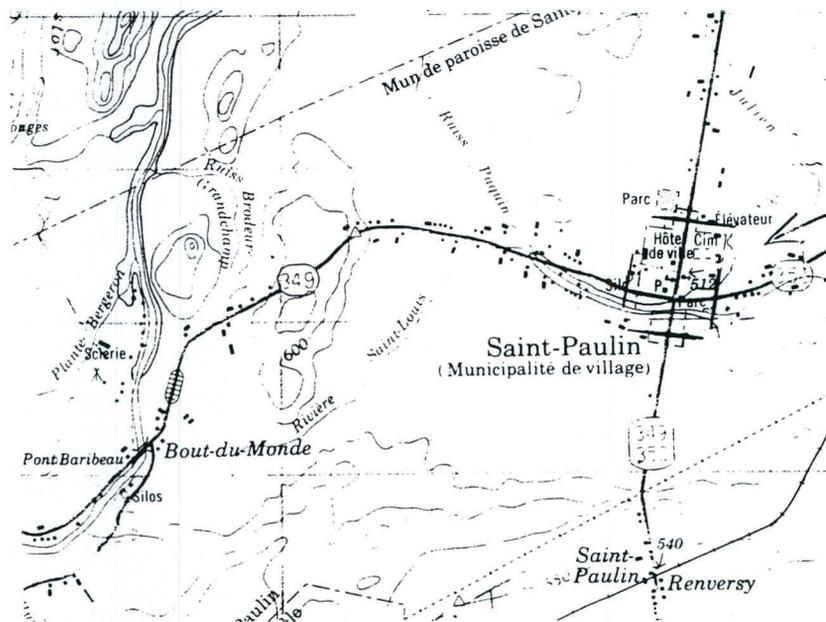


FIGURE 54:

Localisation du projet (3872-9337), Saint-Paulin. Carte topographique 311/6, échelle 1: 50 000

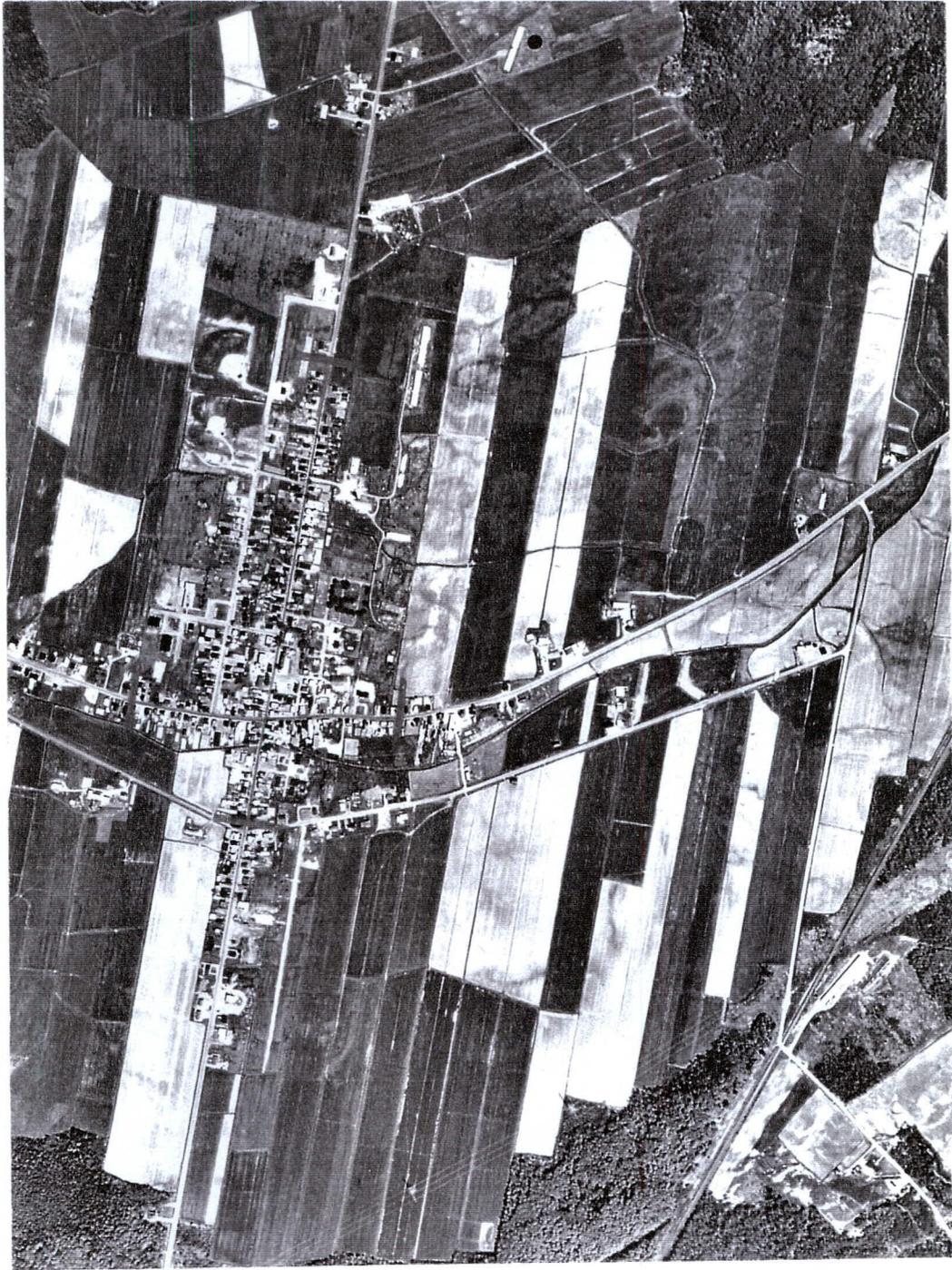


FIGURE 55:

Localisation du projet (3872-9337), Saint-Paulin. Photographie aérienne Q85841-140, échelle 1: 15 000



FIGURE 58:

Vue générale de la rue Lafèche (route 349) vers le sud, Saint-Paulin.



FIGURE 59:

Vue générale vers l'ouest de la rue Lottinville (route 350), Saint-Paulin.

3.5 Boulevard Foucault, Saint-Charles de Drummond (3875-8706)

3.5.1 Sites archéologiques connus

Selon l'*Inventaire des sites archéologiques du Québec*, aucun site archéologique n'est actuellement répertorié à l'intérieur d'un rayon de 10 km du projet.

3.5.2 Inventaire archéologique

Ce boulevard, situé à environ 1,5 km à l'est de la rivière Saint-François, s'inscrit en grande partie dans un milieu urbanisé (aménagements résidentiels). Un secteur du tracé (terre agricole), localisé à l'ouest de la rue Hould, a permis la réalisation de six (6) sondages archéologiques. La stratigraphie était illustrée par une matrice limono-argileuse compacte. Aucune trace d'une occupation humaine ancienne n'a été identifiée.

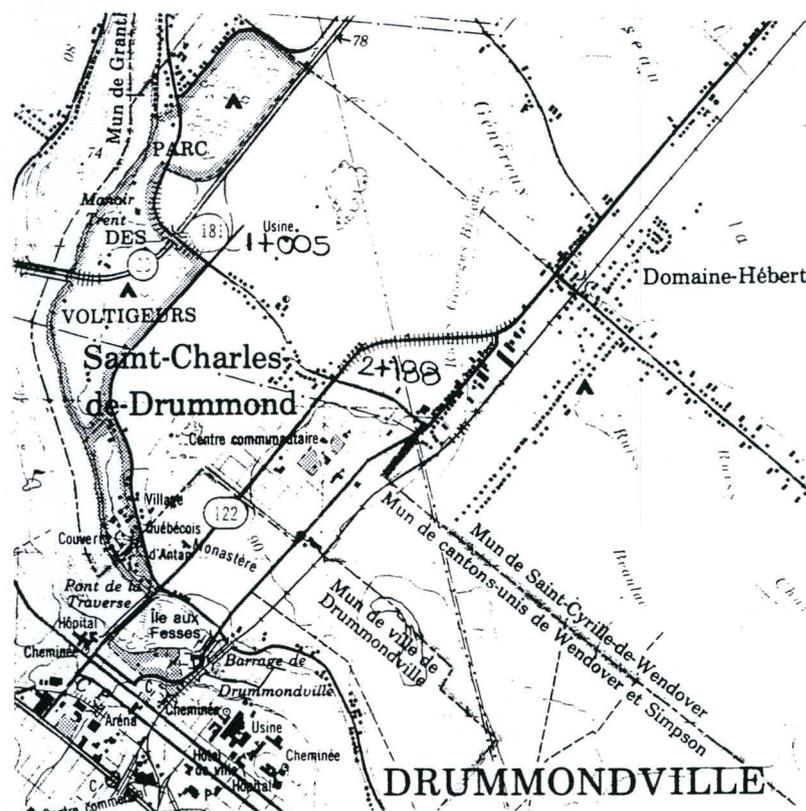


FIGURE 60:

Localisation du projet (3875-8706), Saint-Charles-de-Drummond. Carte topographique 31H/16, échelle 1: 50 000

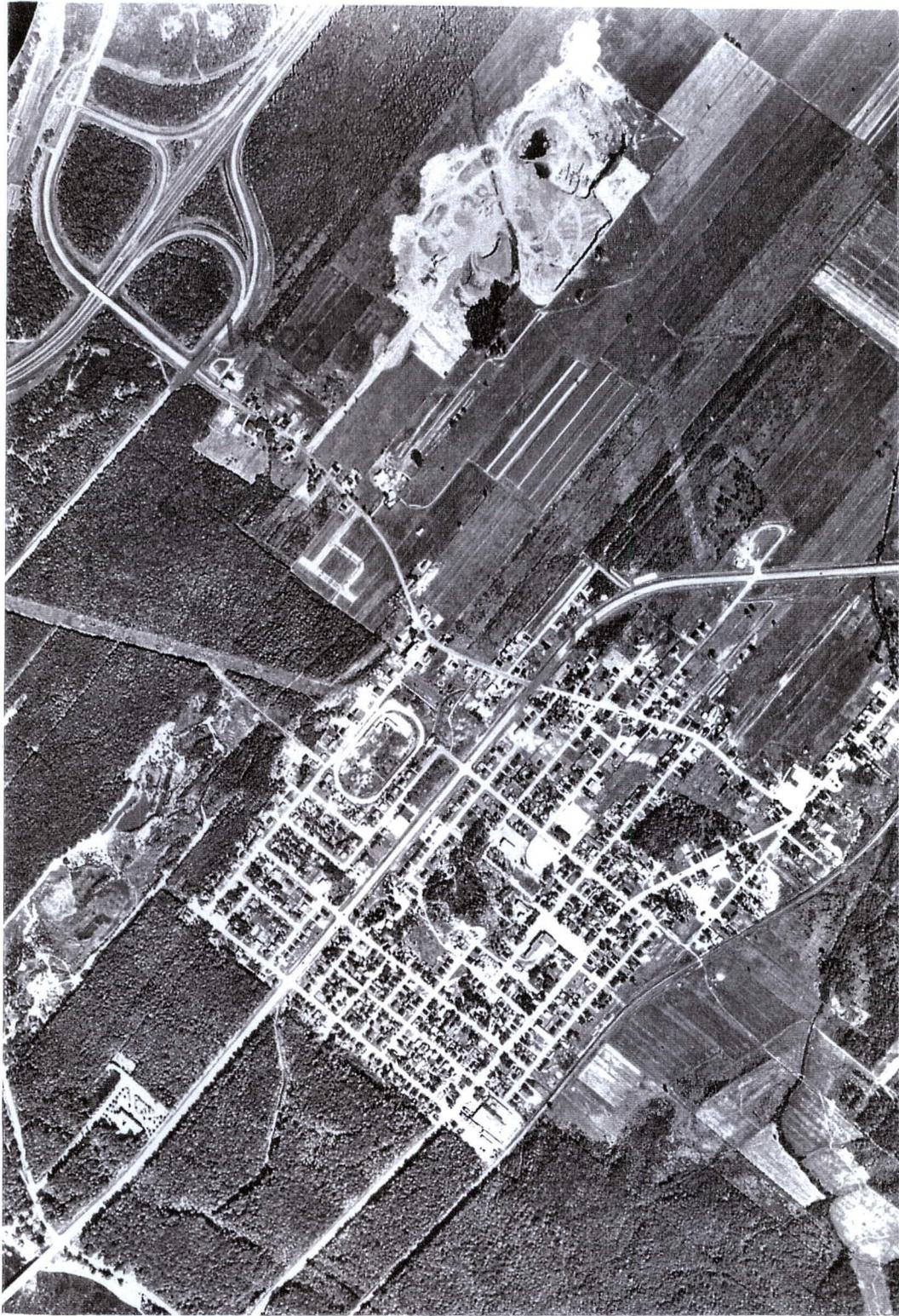


FIGURE 61:

Localisation du projet (3875-8706), Saint-Charles-de-Drummond.

Photographie aérienne Q79863-100, échelle 1: 15 000

TABLEAU VIII:
 INVENTAIRE ARCHÉOLOGIQUE - SYNTHÈSE DES ACTIVITÉS
 Boulevard Foucault, Saint-Charles-de-Drummond (3875-8706)

SECTEUR	LOCALISATION					TECHN. INVEN.	NOMBRE LIGNES SONDAGES	NOMBRE SONDAGES		TOPOGRAPHIE	STRATIGRAPHIE	REMARQUES	RÉFÉRENCES (PLANS, PHOTOS, ETC.)
	Début (KM)	Fin (KM)	Long. (M)	Larg. (M)	Superf.			+	-				
I	1 + 580	1 + 700	120	10	1 200	SA / IV	1	0	6	Relativement horizontal	Matrice limono-argileuse compacte	Terre agricole située en périphérie d'un milieu résidentiel; situé au sud du boulevard Foucault	
TOTAL			120		1 200			0	6				



FIGURE 62:

Vue générale vers le nord-ouest du boulevard Foucault, Saint-Charles-de-Drummond; on aperçoit l'aménagement résidentiel caractéristique de cette section du boulevard.



FIGURE 63:

Vue générale vers le nord-ouest prise de l'intersection du boulevard Foucault et de la rue Hould, Saint-Charles-de-Drummond. On aperçoit le secteur d'inventaire I à gauche de la photographie.

4. PROJETS D'INFRASTRUCTURE ROUTIÈRE DU LAC SAINT-JEAN

4.1 Route 175, Parc des Laurentides, Lac Pikauba (3671-8922 / 9511)

4.1.1 Sites archéologiques connus

Selon l'*Inventaire des sites archéologiques du Québec*, aucun site archéologique n'est actuellement répertorié à l'intérieur d'un rayon de 10 km du projet.

4.1.2 Inventaire archéologique

Ce projet consiste en la construction d'une voie auxiliaire sur une distance de 4,66 km entre le KM 161 + 600 et le KM 166 + 260 de la route 175. La largeur d'emprise (ne dépassant pas 10 m) prévue n'excède pas au-delà du fossé existant de la route. L'intervention sur le terrain s'est bornée à une inspection visuelle du tracé. Aucun vestige archéologique n'a été identifié.

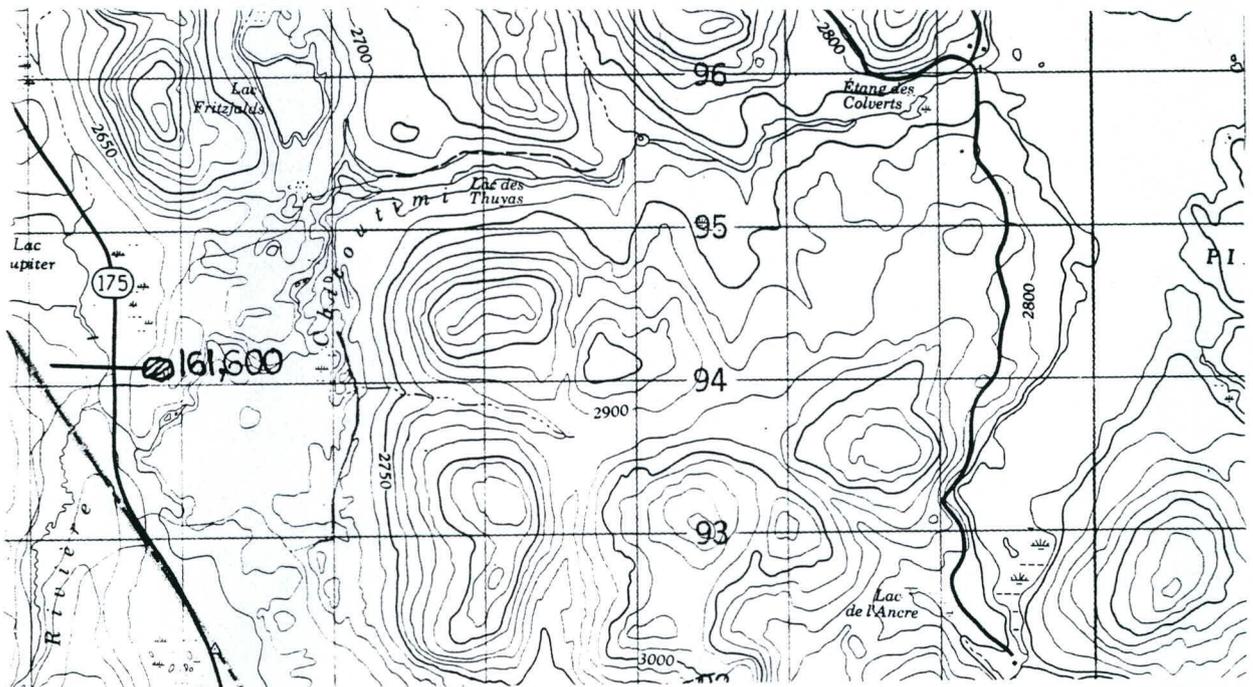


FIGURE 64:
Localisation du projet (3671-8922 / 9511), Lac Pikauba. Carte topographique 21M/4, échelle 1: 50 000

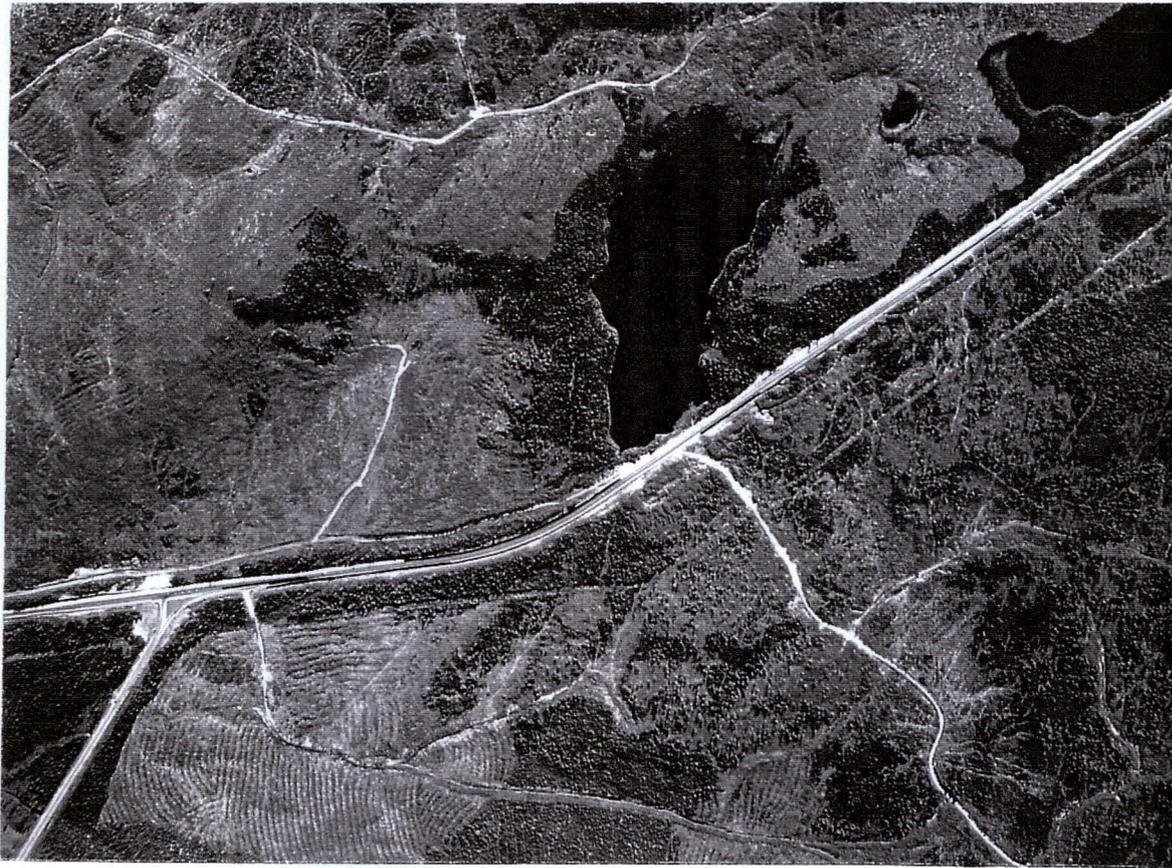


FIGURE 65:
Localisation du projet (3671-8922 / 9511), Lac Pikauba.
Photographies aériennes, échelle 1: 15 000



FIGURE 66:

Vue générale vers le sud, route 175, cliché pris près de l'entrée du lac Davenport, Parc des Laurentides



FIGURE 67:

Vue générale vers le sud, cliché pris à proximité du lac Grelon, route 175, Parc des Laurentides

4.2 Route 169, Parc des Laurentides, Côte Sawine Nord (3672-8707)

4.2.1 Sites archéologiques connus

Aucun site archéologique n'est actuellement répertorié à l'intérieur d'un rayon de 10 km du projet selon les données de *l'Inventaire des sites archéologiques du Québec*.

4.2.2 Inventaire archéologique

Les travaux d'infrastructure routière consistent en l'élargissement de la chaussée ainsi que de l'addition d'une voie lente. Le tracé du projet totalise 4,25 km et la largeur d'emprise est variable, se déployant de 15 à 36 m. De façon générale, le terrain est accidenté et on observe d'importants écarts altitudinaux. De plus, sur la plus grande partie du tracé, la route se situe sur un versant de pente.

Malgré ces contraintes topographiques, trois (3) secteurs, totalisant une distance linéaire de 1,04 km ont été inventoriés. Cent trente deux (132) sondages archéologiques ont été effectués et aucun vestige culturel n'a été identifié. La stratigraphie se présentait généralement sous l'aspect d'une matrice limoneuse avec inclusion de cailloutis ou quelquefois sous l'aspect d'une matrice sableuse.

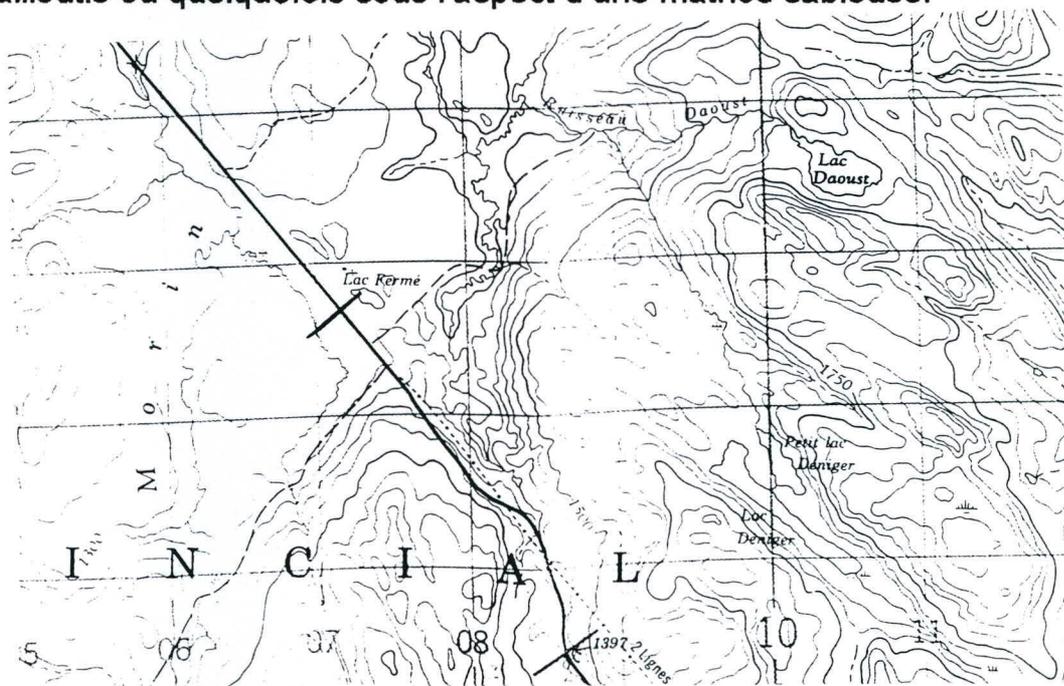


FIGURE 68:

Localisation du projet (3672-8707), Côte Sawine Nord. Carte topographique 22D/4, échelle 1: 50 000

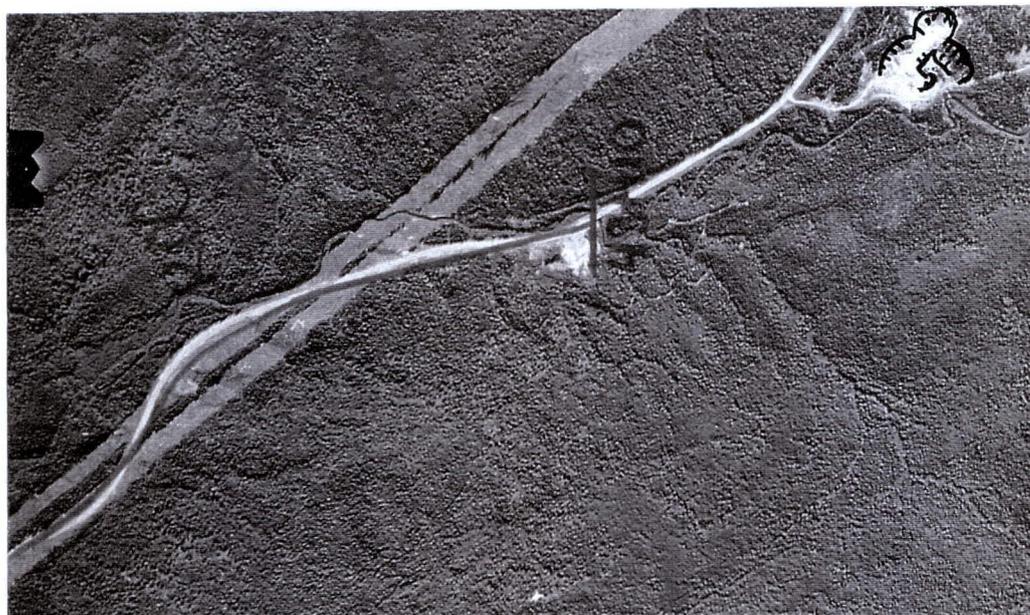
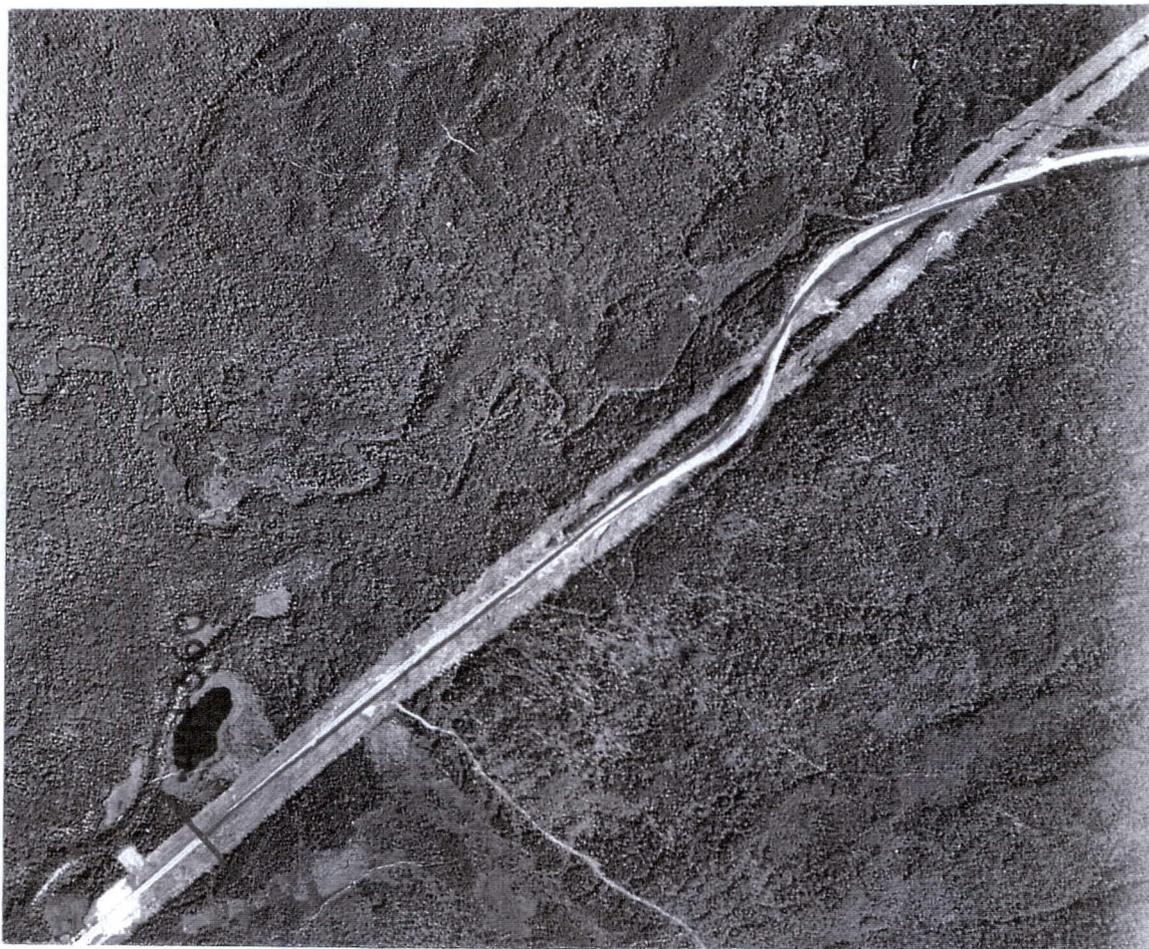


FIGURE 69:

Localisation du projet (3672-8707), Côte Sawine Nord.
Photographies aériennes Q69843-175 et Q69836-196, échelle 1: 15 840

TABLEAU IX:
 INVENTAIRE ARCHÉOLOGIQUE - SYNTHÈSE DES ACTIVITÉS
 Route 169, Parc des Laurentides, Côte Sawine Nord (3672-8707)

SECTEUR	LOCALISATION					TECHN. INVEN.	NOMBRE LIGNES SONDAGES	NOMBRE SONDAGES		TOPOGRAPHIE	STRATIGRAPHIE	REMARQUES	RÉFÉRENCES (PLANS, PHOTOS, ETC.)
	Début (KM)	Fin (KM)	Long. (M)	Larg. (M)	Superf.			+	-				
I	43 + 270	43 + 540	270	20	5 400	SA / IV	1 et/ou 2	0	36	Relativement horizontal	Matrice li- moneuse avec in- clusion cailloutis ou matrice sableuse	Pente vers le NE	
II	43 + 730	43 + 920	190	15	2 850	SA / IV	1	0	20	Relativement horizontal	Matrice li- moneuse avec in- clusion cailloutis ou matrice sableuse		
III	45 + 220	45 + 800	580	15	8 700	SA / IV	1	0	76	Relativement horizontal	Matrice li- moneuse avec in- clusion cailloutis ou matrice sableuse		
TOTAL			1 040		16 950			0	132				



FIGURE 70:

Vue générale vers le nord prise du KM 43 + 620, route 169, Parc des Laurentides, Côte Sawine Nord



FIGURE 71:

Vue générale vers le nord prise du belvédère (KM 44 + 800), route 169, Parc des Laurentides, Côte Sawine Nord

4.3 Ponceaux de la route 169, Desbiens / Métabetchouan (3679-8811 et 3672-9125A)

4.3.1 Sites archéologiques connus

Huit (8) sites archéologiques (DcEx-1 à 8) sont actuellement répertoriés et localisés dans le bassin de la rivière Métabetchouane, à moins de 6 km à l'ouest du projet. Cet ensemble de sites documente divers aspects de l'occupation humaine ancienne locale, de l'épisode archaïque de la préhistoire jusqu'à une occupation euro-québécoise du début du 20^e siècle. Cette concentration s'explique en partie par la présence d'un poste de traite localisé à l'embouchure de la rivière Métabetchouane.

4.3.2 Inventaire archéologique

L'emprise du ponceau 3672-8811 s'étendait de part et d'autre de la route 169 avec une pente abrupte vers le ruisseau. La section sud fut inventoriée avec trois (3) sondages. La stratigraphie était représentée par une argile compacte contenant des cailloux ainsi que des fragments de déchets contemporains. Selon un résident, cette section aurait déjà été remblayée. La section nord est dominée par un uisseau, aux berges abruptes, drainant les terres agricoles. Quelques surfaces relativement horizontales furent inventoriées (4 sondages), révélant la même configuration stratigraphique que la section sud. Aucune trace d'occupation humaine ancienne n'a été identifiée dans les deux sections.

L'emprise du ponceau 3672-9125A s'étendait également de part et d'autre de la route 169. La topographie inégale de la section nord n'a pas permis la réalisation de sondages archéologiques. La section sud est caractérisée par une terrasse située à l'ouest du cours d'eau de la savanne de Saint-Jérôme. (ruisseau se déversant dans le lac Saint-Jean). Cette terrasse, possédant une légère pente vers le ruisseau, était labourée. Une inspection visuelle a été effectuée et un fragment de pierre à fusil (silex noir) a été retrouvé à l'extérieur, toutefois, des limites d'emprise du projet d'infrastructure routière. Six (6) sondages ont été réalisés dans une matrice limono-argileuse et aucun autre vestige culturel n'a été identifié.

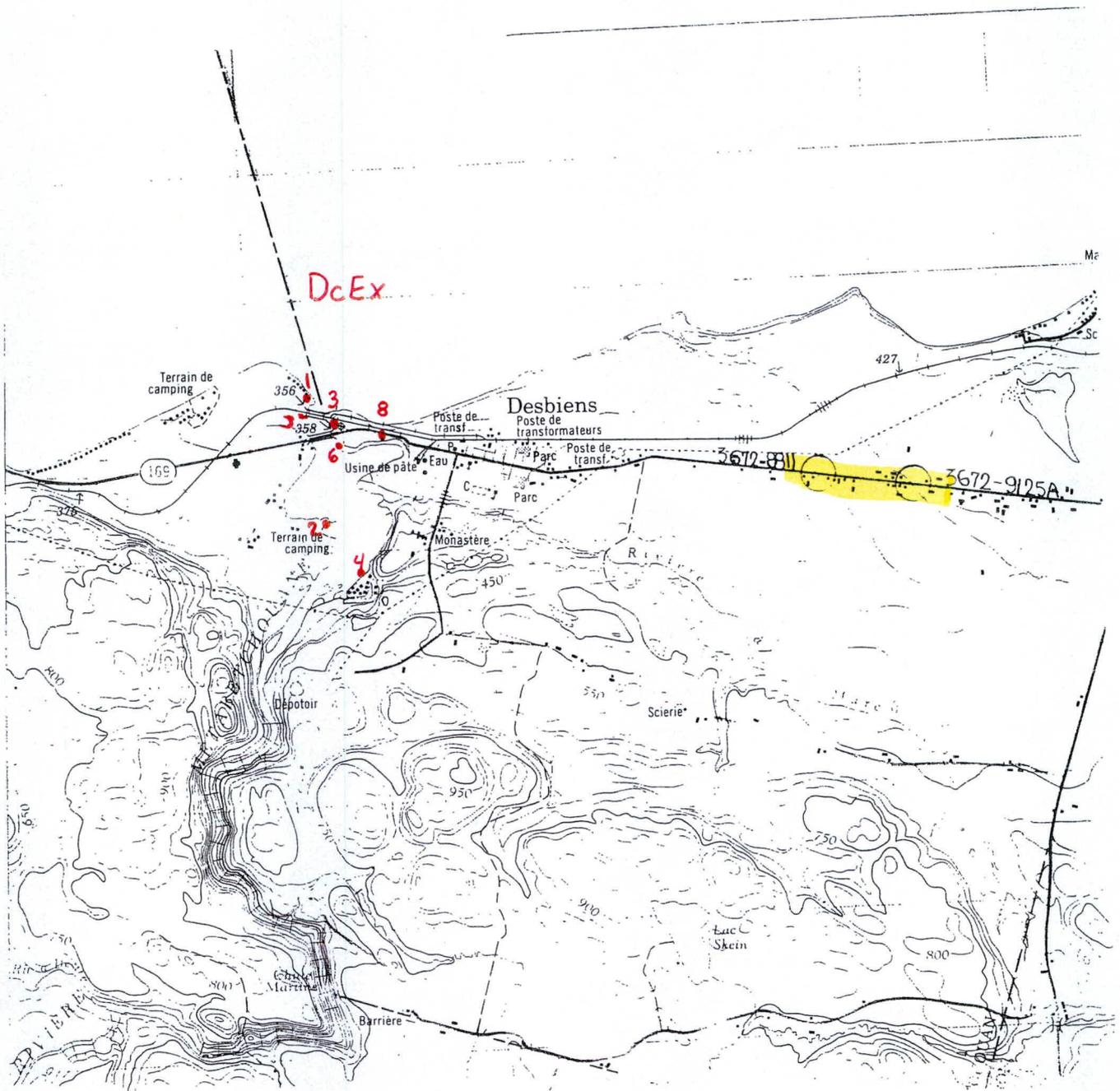


FIGURE 72:
Localisation du projet (3679-8811 et 3672-9125A), Desbiens / Métabetchouan
et des sites archéologiques DcEx-1 à 8. Carte topographique 22D/5, échelle 1: 50 000

TABLEAU X:

Sites archéologiques localisés à proximité du projet d'infrastructure routière (3679-8811 / 3672-9125A) Métabetchouan / Desbiens

Source: Inventaire des sites archéologiques du Québec, Ministère de la Culture et des Communications

SITE	DISTANCE DU PROJET	IDENTIFICATION CULTURELLE	FONCTION(S) DU SITE	LOCALISATION INFORMELLE	BASSIN HYDROGRAPHIQUE	ALTITUDE	RÉFÉRENCE
DcEx-1	3,8 km	Amérindien préhistorique archaïque et sylvicole; euro-québécois	Indéterminée	Rive ouest de l'embouchure de la rivière Métabetchouane	Rivière Métabetchouane		Fortin, J.-H., 1964, 1967, 1968, 1969, 1970, 1972; Laliberté, M. et C. Lapointe, 1985; Langevin, E., 1993
DcEx-2	3,63 km	Amérindien préhistorique archaïque et sylvicole; euro-québécois	Indéterminée	Rive ouest de l'embouchure de la rivière Métabetchouane	Rivière Métabetchouane	2 m	Fortin, J.-H., 1964, 1967, 1968, 1969, 1970, 1972; Laliberté, M. et C. Lapointe, 1985; Langevin, E., 1993
DcEx-3	3,6 km	Euro-québécois (1900 - 1950);	Commerciale	Rive est de l'embouchure de la rivière Métabetchouane	Rivière Métabetchouane	2 m	Fortin, J.-H., 1964, 1967, 1968, 1970, 1972; Gaumont, M., s.d.; Lueger, R., 1983; Larouche, C., 1987; Quesnel, A., 1990; Langevin, E., 1993
DcEx-4	3,5 km	Amérindien préhistorique; euro-québécois (1608 - 1899)	Indéterminée	Rive est de l'embouchure de la rivière Métabetchouane	Rivière Métabetchouane		Fortin, J.-H., 1964, 1967, 1968, 1969, 1970, 1972; Langevin, E., 1993
DcEx-5	3,8 km	Amérindien préhistorique; euro-québécois (1800 - 1950);	Agricole et technologique	Rive est de l'embouchure de la rivière Métabetchouane, au sud du pont	Rivière Métabetchouane		Quesnel, A., 1990; Langevin, E., 1993; Laliberté, M. et C. Lapointe, 1985
DcEx-6	3,5 km	Euro-québécois (1800 - 1899)	Indéterminée	Rive est de l'embouchure de la rivière Métabetchouane, au sud du pont	Rivière Métabetchouane		Quesnel, A., 1990; Langevin, E., 1993; Laliberté, M. et C. Lapointe, 1985

DcEx-8	3,25 km	Amérindien préhistorique; euro-québécois	Religieuse	Sur la pointe de Desbiens au sud de la route 169	Rivière Métabetchouane		Quesnel, A., 1990
--------	---------	--	------------	--	------------------------	--	-------------------

RÉFÉRENCES:

- FORTIN, J.H., 1964: **Les sites indiens du Lac Saint-Jean délimités en 1964**. MAC, rapport inédit, 130 p.
- FORTIN, J.H., 1967: **Sites du Lac Saint-Jean. 1964-1967. Rapport d'activités**. Archéologie au royaume du Saguenay, Société d'archéologie du Saguenay, Chicoutimi, 153 p.
- FORTIN, J.H., 1968: **Sites du Peok8agamy, 1968. Rapport d'activités**. Archéologie au royaume du Saguenay, Société d'archéologie du Saguenay, Lac-à-la-Croix, 88 p.
- FORTIN, J.H., 1969: **Sites du Peok8agamy, 1969. Rapport d'activités**. Archéologie au royaume du Saguenay, Société d'archéologie du Saguenay, Lac-à-la-Croix, 36 p.
- FORTIN, J.H., 1970: **Sites du Peok8agamy, 1970. Rapport d'activités**. Archéologie au royaume du Saguenay, Société d'archéologie du Saguenay, Lac-à-la-Croix, 23 p.
- FORTIN, J.H., 1972: **Le site M. Série: Les sites du Peok8agamy, vol. 4**. Archéologie du Haut Saguenay, Société d'archéologie du Saguenay, mai, 88 p.
- GAUMOND, M., s.d.: **Documentation sur le site du Poste de Métabetchouan. DcEx-3**. MAC, documentation inédite, n.p.
- LALIBERTÉ, M. et C. LAPOINTE, 1985: **Inventaire archéologique des berges de la rivière Métabetchouan, Lac Saint-Jean**. MAC, rapport inédit, 99 p.
- LANGÉVIN, E., 1993: **L'archéologie au Saguenay - Lac Saint-Jean: Rétrospective et prospectives**. MC, rapport inédit, 44 p.
- LAROUCHE, C., 1988: **Intervention archéologique de surface sur les berges du Lac Saint-Jean et du Grand Marais de Saint-Gédéon, printemps 1987**. Université du Québec à Chicoutimi, rapport inédit 44 p.
- LUEGER, R., 1983: **Évaluation du potentiel archéologique historique au site Métabetchouan (DcEx-3)**. MAC, rapport inédit, 37 p.
- QUESNEL, A., 1990: **Inventaire archéologique des sites DcEx-3, 5, 6 et 8, lac St-Jean**. MAC, rapport inédit, 28 p.

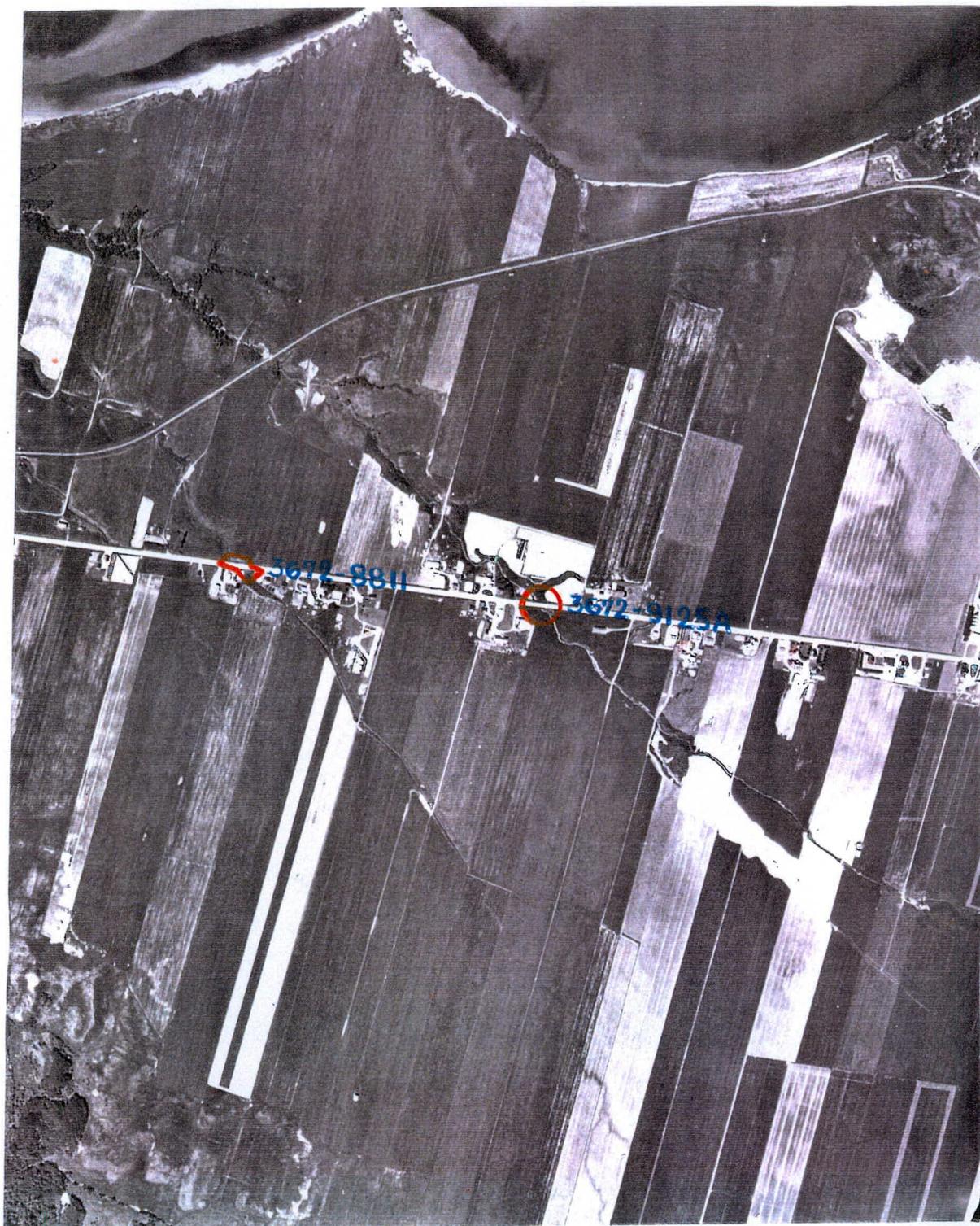


FIGURE 73:

Localisation du projet (3679-8811 et 3672-9125A), Desbiens / Métabetchouan.
Photographie aérienne, échelle 1: 15 000

TABLEAU XI:
INVENTAIRE ARCHÉOLOGIQUE - SYNTHÈSE DES ACTIVITÉS
Ponceaux de la route 169, Desbiens / Métabetchouan (3672-8811 / 3672-9125A)

SECTEUR	LOCALISATION					TECHN. INVEN.	NOMBRE LIGNES SONDAGES	NOMBRE SONDAGES		TOPOGRAPHIE	STRATIGRAPHIE	REMARQUES	RÉFÉRENCES (PLANS, PHOTOS, ETC.)
	Début (KM)	Fin (KM)	Long. (M)	Larg. (M)	Superf.			+	-				
	PONCEAU 3672-8811 Section nord					500	SA / IV	1	0	4	Relativement horizontal	Argile compacte avec cailloux	Forte pente vers le ruisseau; quelques surfaces horizontales; selon un résident, remblai
	Section sud					290	SA / IV	1	0	3	Relativement horizontal	Argile compacte avec cailloux	
	PONCEAU 3672-9125A Section nord					150	IV	1	0	0	Topographie irrégulière; berges fortement abruptes	NA	Trop abrupt; impropre à la réalisation de sondages
	Section sud					460	SA / IV	1	0	6	Relativement horizontal	Matrice limono-argileuse	Terrasse située à l'ouest du ruisseau; mise au jour d'un fragment de pierre à fusil en dehors des limites d'emprise
TOTAL					1 400			0	13				



FIGURE 74:

Vue vers le sud de la terrasse (champs agricole) longeant le ruisseau, ponceau 3672-9125A, Métabetchouan.
Réalisation d'un sondage archéologique et inspection visuelle de la terrasse.



FIGURE 75:

Vue générale vers le nord-est du ponceau 3679-8811, Desbiens

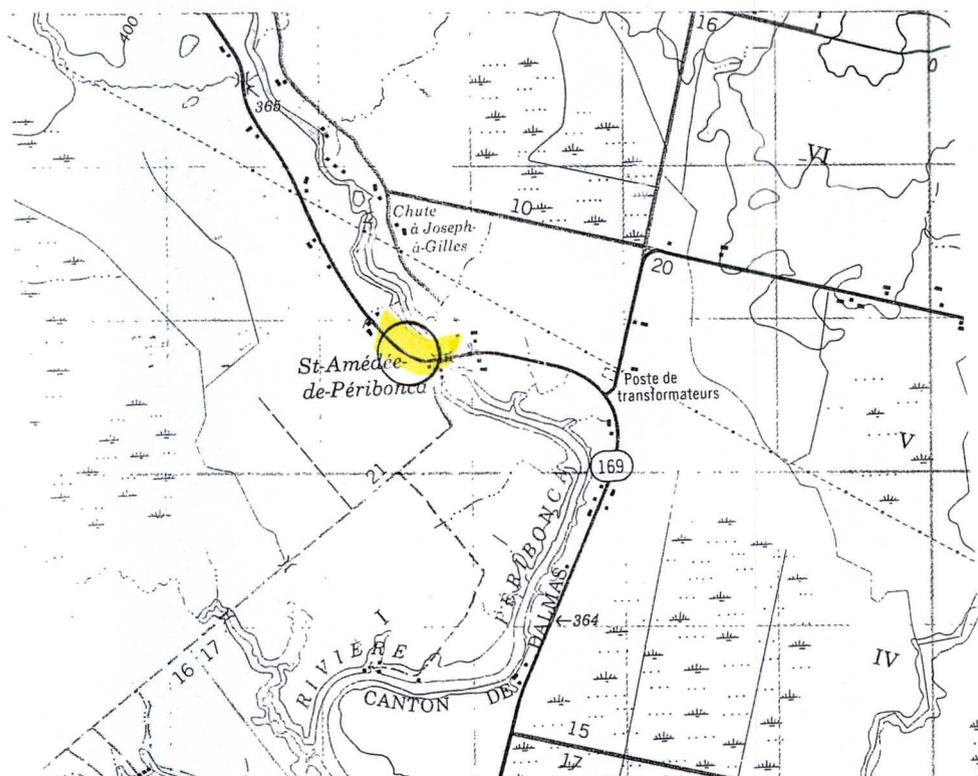
3771-9510

4.4 Route 169, Péribonka (3730-0903)**4.4.1 Sites archéologiques connus**

Selon l'*Inventaire des sites archéologiques du Québec*, aucun site archéologique n'est actuellement répertorié à l'intérieur d'un rayon de 10 km du projet.

4.4.2 Inventaire archéologique

Les travaux consistent en un élargissement de la chaussée ainsi que d'une correction de courbe. La longueur du projet est de 0,4 km et la largeur d'emprise varie de 10 à 12 m. L'actuelle route est implantée sur d'épais remblais avec une dénivellation importante vers la surface originelle. Aucune surface de l'emprise des travaux ne se prêtait à la réalisation de sondages archéologiques. Une inspection visuelle a été effectuée et aucun vestige culturel n'a été identifié.



3771-9510

FIGURE 76:

Localisation du projet (3730-0903), Péribonka. Carte topographique 32A/16, échelle 1: 50 000



FIGURE 77:

Vue générale vers le sud-ouest de la route 169, Péribonka. On aperçoit nettement l'épaisseur des remblais.

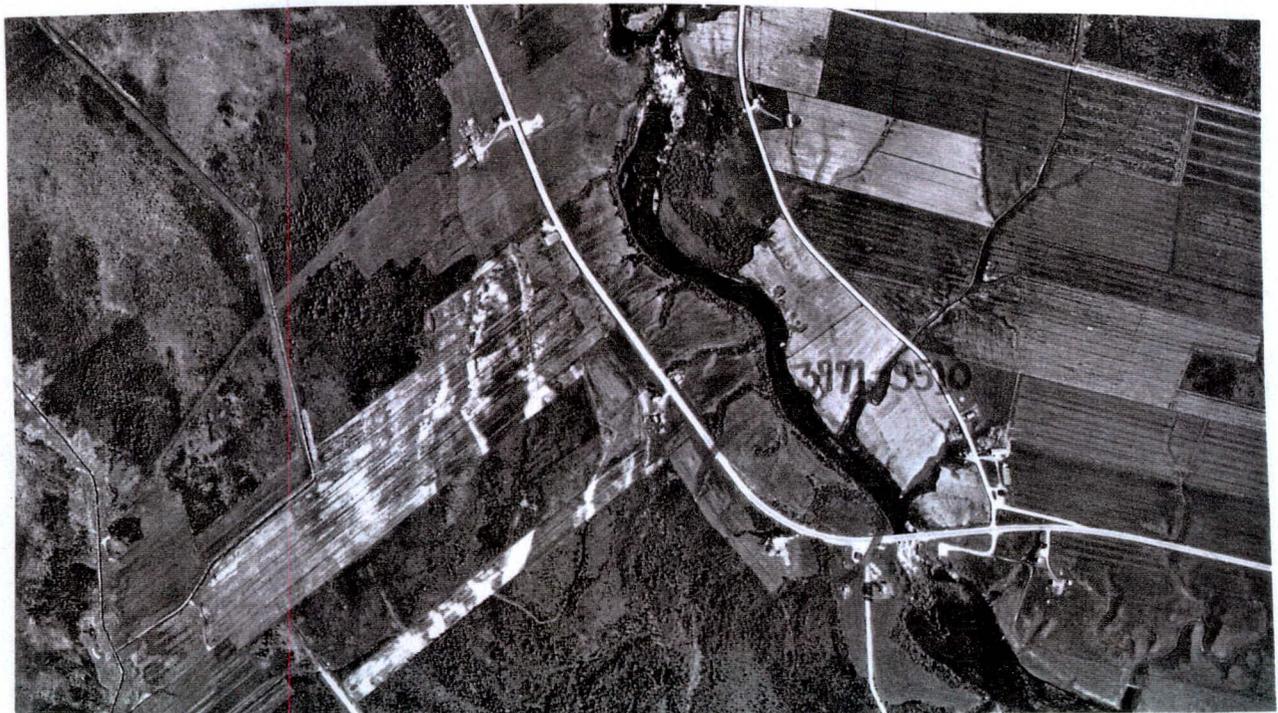


FIGURE 78:

Localisation du projet (3673-0903), Péribonka. Photographie aérienne Q72829-36, échelle 1: 15 000

4.5 Route 170, Larouche (3671-7009)

4.5.1 Sites archéologiques connus

Selon l'*Inventaire des sites archéologiques du Québec*, aucun site archéologique n'est actuellement répertorié à l'intérieur d'un rayon de 10 km du projet.

4.5.2 Inventaire archéologique

Ce projet consiste au réaménagement de l'actuelle route qui est à 2 voies à une route à 4 voies sur une section longue de 6,4 km. De façon générale, l'emprise située au nord est caractérisée par une topographie irrégulière, une forte pente vers le sud, de nombreux affleurements rocheux ainsi que par des étendues marécageuses. L'emprise située au sud est occupée par une voie ferrée et par des marécages. Les secteurs jugés propices étaient généralement occupés par des habitations.

Cinq (5) secteurs, totalisant linéairement 840 m, ont été inventoriés par 87 sondages archéologiques. La stratigraphie était généralement représentée par un limon argileux et aucun vestige culturel n'a été identifié.

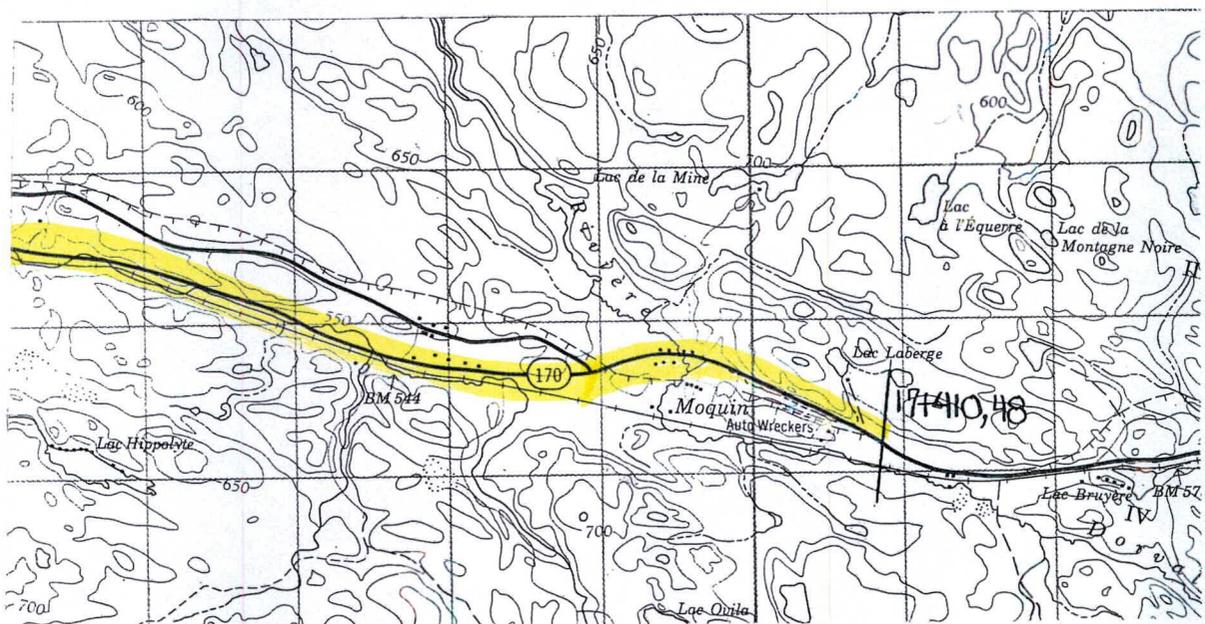


FIGURE 79:

Localisation du projet (3671-7009), Larouche. Carte topographique 22D/6, échelle 1: 50 000

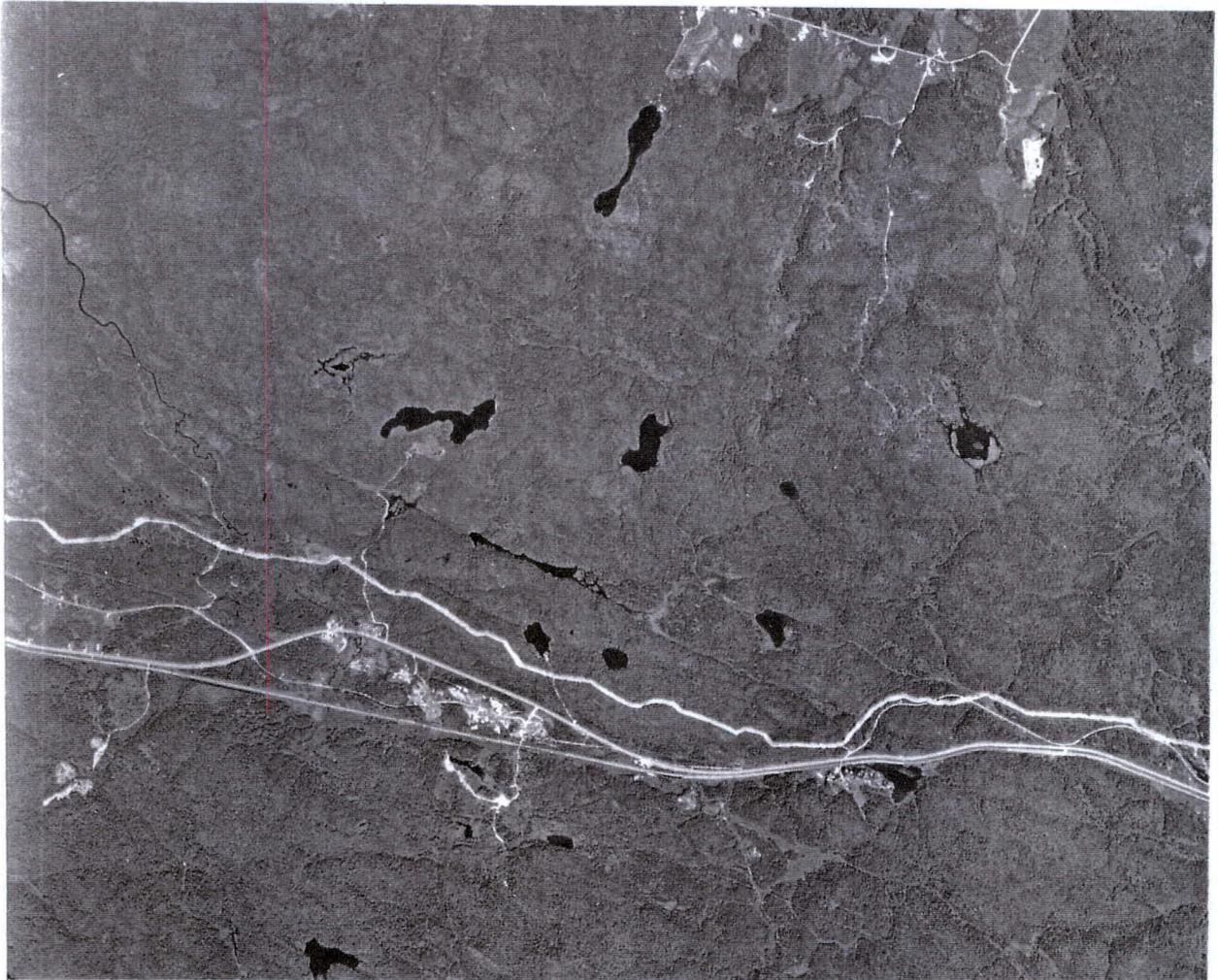


FIGURE 80:
Localisation du projet (3671-7009), Larouche. Photographies aériennes Q85502-45, 46, échelle 1: 40 000

TABLEAU XII:
INVENTAIRE ARCHÉOLOGIQUE - SYNTHÈSE DES ACTIVITÉS
Route 170, Larouche (3671-7009)

SECTEUR	LOCALISATION					TECHN. INVEN.	NOMBRE LIGNES SONDAGES	NOMBRE SONDAGES		TOPOGRAPHIE	STRATIGRAPHIE	REMARQUES	RÉFÉRENCES (PLANS, PHOTOS, ETC.)
	Début (KM)	Fin (KM)	Long. (M)	Larg. (M)	Superf.			+	-				
I	12 + 040	12 + 080	40	30	1 200	SA / IV	2	0	18	Relativement horizontal	Limon argileux		
II	13 + 060	13 + 360	300	25	7 500	SA / IV	2	0	50	Relativement horizontal	Limon argileux		
III	13 + 440	13 + 620	180	25	4 500	SA / IV	2	0	30	Relativement horizontal	Limon argileux		
IV	14 + 240	14 + 340	100	25	2 500	SA / IV	2	0	18	Relativement horizontal	Limon argileux		
V	14 + 980	15 + 2700	220	25	5 500	SA / IV	2	0	40	Relativement horizontal	Limon argileux		
TOTAL			840		21 200			0	156				



FIGURE 81:
Vue générale vers l'est de l'emprise de la route 170 au KM 13 + 340



FIGURE 82:
Vue générale vers l'ouest de l'emprise de la route 170 au KM 14 + 220

CONCLUSION ET RECOMMANDATIONS

Les inventaires archéologiques réalisés dans les emprises de divers projets d'infrastructures routières sur le territoire de la direction générale de l'Est du Québec du ministère des Transports ont permis de vérifier la présence ou l'absence de sites archéologiques préhistoriques et/ou historiques à l'intérieur des limites d'emprise de chaque projet.

Aucune trace d'une occupation humaine ancienne (amérindienne et/ou euro-canadienne) n'a été identifiée à l'intérieur des vingt-et-un (21) projets d'infrastructures routières.

La réalisation de ce mandat permet également l'amorce d'une réflexion sur l'approche méthodologique à adopter lors de futurs inventaires archéologiques ayant pour objet des ponts où l'emprise des travaux prévus ne déborde généralement pas de l'emprise existante (emprise qui s'avère relativement perturbée). Dans la plupart des cas, notre intervention s'est résumée à une inspection visuelle. Il faudrait éventuellement élaborer une fiche visant à recueillir l'information découlant d'un tel contexte d'intervention.

De plus, il faudrait préciser le rôle de l'inventaire archéologique lorsque le projet se situe à l'intérieur d'un environnement urbain où toute excavation manuelle s'avère impossible. À notre avis, il devrait y avoir une concertation entre les différents promoteurs sur le rôle que doit jouer l'archéologie dans un tel contexte d'aménagement d'infrastructure routière afin que l'inventaire archéologique permette de statuer effectivement sur le potentiel des secteurs touchés.

Les résultats générés par les inventaires suggèrent l'absence de vestiges significatifs associés à une occupation préhistorique et/ou historique (exception faite des projets 3373-9250, L'Isle Verte et 3872-9337, Saint-Paulin où l'environnement urbain a empêché la réalisation d'un inventaire ou d'une surveillance archéologiques). Les travaux d'aménagement prévus pour chacun des projets d'infrastructure routière ne devraient pas avoir d'impacts négatifs sur les ressources archéologiques.

Cependant, à l'intérieur de chaque projet routier, le personnel responsable du chantier de construction devra être informé de la possibilité de découvertes fortuites de vestiges d'occupation humaine ancienne enfouis qui pourraient être mis au jour lors des travaux d'excavation.

Toute identification de telles traces (fondations de pierre, fragments de poterie ou de vaisselle, objets façonnés en pierre ou autres matériaux, etc.) devra être communiquée sans délai à l'archéologue responsable au ministère des Transports du Québec et les travaux, à l'endroit de la découverte, devront être immédiatement interrompus jusqu'à l'évaluation et l'importance de celle-ci.

MINISTÈRE DES TRANSPORTS



QTR A 100 787