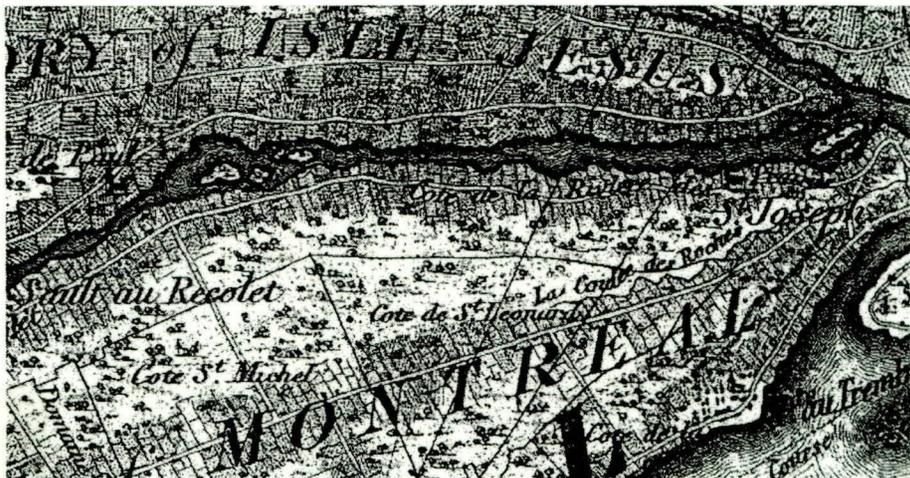


Prolongement de l'autoroute A-25 à Laval et à Montréal Étude de potentiel archéologique

Rapport final présenté à la
Direction générale de Montréal et de l'Ouest
Direction de Laval – Mille-Îles
Service des Inventaires et du Plan



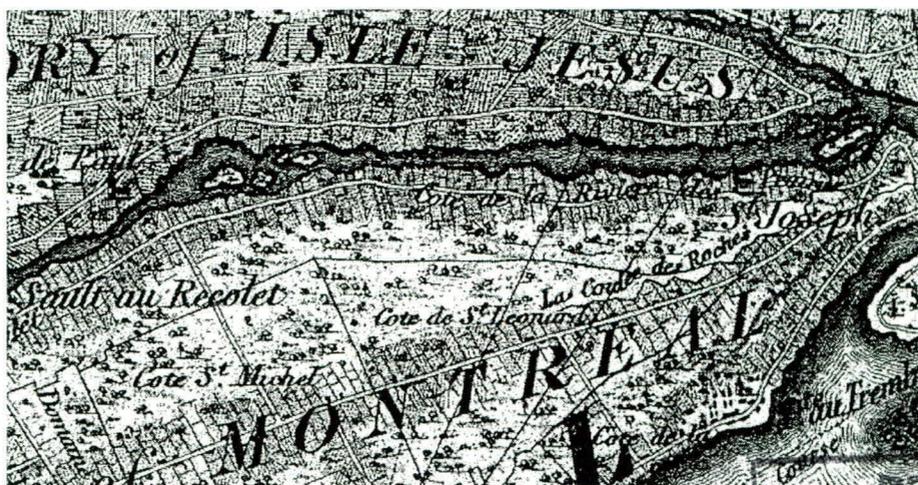
CANQ
TR
1379

Pierre Dumais, archéologue
Gilles Rousseau, archéologue-géographe

Février 2002

Prolongement de l'autoroute A-25 à Laval et à Montréal Étude de potentiel archéologique

Rapport final présenté à la
 Direction générale de Montréal et de l'Ouest
 Direction de Laval – Mille-Îles
 Service des Inventaires et du Plan



CANQ
 TR
 1379

Pierre Dumais, archéologue
 Gilles Rousseau, archéologue-géographe

Février 2002

Table des matières

Table des matières	i
Liste des intervenants	iii
1.0 Description du mandat	1
2.0 Cadre méthodologique de l'étude	2
2.1 Période préhistorique	2
2.2 Période historique	3
3.0 Études archéologiques antérieures	4
4.0 Potentiel archéologique de la période préhistorique	6
4.1 Cadre paléogéographique régional	6
4.2 Résumé de la séquence culturelle régionale	9
4.3 Sites archéologiques connus	10
4.4 Résultats de l'analyse	12
5.0 Potentiel archéologique pour la période historique	13
5.1 Cadre historique des débuts de l'occupation euroquébécoise	13
5.1.1. Île Jésus	13
5.1.2 Nord-est de l'île de Montréal	14
5.2 Sites archéologiques connus	14
5.3 Résultats de l'analyse	15
6.0 Conclusions et recommandations	22
Ouvrages cités	24

Liste des tableaux :

1- Résumé de la séquence paléogéographique de la Plaine de Montréal	8
2- Résumé de la séquence culturelle préhistorique régionale	10
3- Sites archéologiques préhistoriques connus en périphérie de l'aire d'étude	11

Liste des figures :

1- Carte de Bouchette (1815) : position approximative de l'aire d'étude	17
2- Carte de Gore (1839) : position approximative de l'aire d'étude	18
3- Carte de Hopkins (1879) : position de l'aire d'étude	19
4- Carte sans auteur (1896-1899) : position de l'aire d'étude	20
5- Carte du Department of Militia and Defence (1909) : position de l'aire d'étude	21

Annexes :

1- Tableaux descriptif des zones à potentiel archéologique

1.1 Zones à potentiel archéologique préhistorique : île Jésus

1.2 Zones à potentiel archéologique préhistorique : île de Montréal

1.3 Zones à potentiel archéologique historique

2- Cartes de potentiel archéologique : tronçons nord et sud

(En page couverture : détail de la carte de Bouchette (1815) : *Carte topographique de la province du Bas-Canada*)

Liste des intervenants

Ministère des Transports du Québec

Robert Montplaisir, biologiste	Direction de Laval – Mille-Îles Service des Inventaires et du Plan
Denis Roy, archéologue	Direction générale de Québec et de l'Est Direction du Plan, des Programmes, des Ressources et du Soutien technique Service du Soutien technique

Consultants

Pierre Dumais, archéologue

Gilles Rousseau, archéologue-géographe

1.0 Description du mandat

Dans le cadre de l'évaluation des répercussions environnementales du projet de prolongement de l'autoroute 25 entre le boulevard Henri-Bourassa, à Montréal, et l'autoroute 440, à Laval, le ministère des Transports désire connaître l'impact que pourrait avoir ce projet sur des ressources archéologiques connues ou potentielles. Au mois de décembre 2001, le ministère des Transports confiait au consultant le mandat de réaliser une étude du potentiel archéologique du tracé de la future autoroute. Ce mandat prévoyait que soit prise en compte l'occupation humaine ancienne, autant celle de la période préhistorique (occupation amérindienne) que de la période historique (occupation euroquébécoise). Cette étude a pour objectif principal de déterminer s'il existe, le long du tracé routier, des zones sensibles du point de vue du patrimoine archéologique et, le cas échéant, de proposer des mesures préventives afin que des ressources archéologiques ne soient pas détruites ou perturbées pendant la phase de construction de l'autoroute.

La zone d'étude pour la détermination détaillée du potentiel archéologique coïncide avec le corridor qui avait été fixé pour l'étude des impacts environnementaux du projet du prolongement de l'autoroute 25. À Montréal, ce corridor mesure 1 km de largeur, alors que sur l'île Jésus, sa largeur varie entre 1 km et 1,8 km. A Montréal, la nouvelle infrastructure aura une longueur de 2,5 km, entre le boulevard Henri-Bourassa et le boulevard Gouin, alors qu'à Laval, l'autoroute sera aménagée sur une distance de 2 km, entre la rivière des Prairies et l'autoroute 440. Un nouveau pont enjambant la rivière des Prairies sera construit.

Cette étude est divisée en cinq parties principales. Le chapitre 2.0 fait un bref inventaire des études archéologiques antérieures qui ont touché en tout ou en partie le corridor à l'intérieur duquel sera aménagé le prolongement de l'autoroute 25. Le chapitre suivant expose de façon succincte le cadre méthodologique à partir duquel a été réalisée l'étude de potentiel archéologique. C'est au chapitre 4.0 qu'est évalué le potentiel archéologique associé à l'occupation humaine préhistorique (occupation amérindienne). Dans ce chapitre, le cadre paléogéographique régional est esquissé afin de déterminer comment ont évolué les conditions d'habitabilité du secteur étudié à travers le temps. À des fins analogiques, les sites archéologiques connus dans un rayon de quelques kilomètres autour de l'aire étudiée sont inventoriés. Enfin, l'analyse des formes de terrain à partir de photographies aériennes permet de cibler et d'individualiser des surfaces qui auraient pu servir de lieux d'établissements pour des groupes préhistoriques. Le chapitre 5.0 est consacré au potentiel archéologique de la période historique. C'est essentiellement grâce aux documents cartographiques anciens que la structure du paysage culturel est déterminée pour différentes époques et qu'il est possible de cibler des aires à l'intérieur desquelles se trouvaient autrefois des installations domestiques ou reliées à d'autres fonctions. Le dernier chapitre fait la synthèse sur les résultats de l'étude de potentiel et contient les recommandations concernant les mesures d'atténuation d'impacts applicables à des ressources archéologiques menacées.

2.0 Cadre méthodologique de l'étude

2.1 Période préhistorique

La période préhistorique fait référence à l'époque qui a précédé l'arrivée des Européens sur le territoire du Québec. Il s'agit donc d'une période de plusieurs millénaires pendant laquelle le territoire a été occupé par des populations amérindiennes. Dans l'état actuel des connaissances, le peuplement du sud du Québec remonterait à la période dite paléoindienne récente, il y a entre 9 000 et 10 000 ans. Pour la vallée du Saint-Laurent, la préhistoire prend fin lorsque le navigateur français Jacques Cartier remonte le fleuve jusqu'à l'île de Montréal en 1535 de notre ère.

Les sites archéologiques préhistoriques ne sont le plus souvent pas détectables à la surface du sol. Il s'ensuit que, pour déterminer le potentiel archéologique d'une zone d'étude donnée, il faut obligatoirement développer une démarche qui permet de «prédire» où se trouvent les vestiges matériels reliés à ces anciennes occupations humaines. Il s'agit donc d'une approche probabiliste et sélective qui, en fonction de différents principes et critères, découpera le paysage en zones de forte probabilité ou de faible probabilité de présence de traces archéologiques. L'évaluation du potentiel archéologique se fonde alors sur des critères d'ordre géomorphologique (qualité d'habitabilité des formes traversées par le projet routier), en tenant compte de l'évolution qu'a connue le paysage depuis qu'il a été libéré des glaciers, il y a environ onze mille ans. L'étude détaillée de la topographie de l'aire étudiée est réalisée au moyen de l'examen stéréoscopique des photographies aériennes. Celles couvrant la portion de l'aire étudiée située dans l'île Jésus sont à l'échelle de 1:8 000 et datent de l'année 2000; celles concernant la portion montréalaise du projet ont été prises en 2001 et sont à l'échelle de 1:5 000. Cette analyse permet de reconnaître et de particulariser les formes de détail du terrain. Par l'identification de la nature des dépôts, des pentes, du drainage, elle permet en somme de catégoriser des espaces en fonction d'une habitabilité par l'homme. Les qualités d'habitabilité sont habituellement dérivées d'un corpus de sites archéologiques connus. Dans une perspective analogique, les données archéologiques connues et documentées dans la région immédiate de l'aire étudiée sont mises à contribution car celles-ci constituent des exemples concrets de *situations* pour lesquelles il peut y avoir de proches analogues dans l'emprise étudiée. Le produit de cette analyse est une délimitation de zones précises comportant un potentiel archéologique élevé. Le reste du territoire est considéré comme ayant un potentiel très faible ou nul.

L'interprétation des photographies aériennes permet d'étudier en détail les formes de terrain, mais permet aussi de distinguer le potentiel archéologique *effectif* du potentiel *résiduel*. Toute perturbation majeure du sol (bancs d'emprunt, décapage extensifs, excavations, etc.) détruit les ressources archéologiques de façon irréversible. Le potentiel archéologique *résiduel* correspond à la partie peu ou pas altérée d'une zone à potentiel. Afin de valider les résultats de la photointerprétation, une visite sur le terrain est effectuée afin de se faire une idée plus concrète du paysage et de mieux percevoir les modifications anthropiques qu'a pu subir le milieu.

2.2 Période historique

La détermination du potentiel archéologique pour la période historique s'établit principalement à partir de documents anciens. À une échelle un peu plus grande que celle de l'emprise étudiée, il importe principalement de reconnaître le contexte de l'occupation humaine durant la période historique. À partir des informations contenues dans des synthèses historiques et sur des documents cartographiques anciens, il s'agit d'établir la séquence et les modalités de l'occupation du territoire, principalement durant la période située entre la fin du XVII^e siècle et le début du XX^e siècle. On traite alors des étapes de la reconnaissance initiale du territoire et les modalités des premiers établissements, de l'organisation de l'établissement humain quant à la forme du cadastre, à la structuration de l'espace habité et au déploiement des voies de circulation.

À l'échelle de l'emprise routière, il est important de mesurer l'impact du nouvel équipement sur des phénomènes culturels connus et potentiels, compris dans ce corridor. À ce niveau d'analyse, c'est la cartographie ancienne qui se révèle la plus utile et la plus précise car, en plus de révéler la structure de l'habitat, elle permet parfois d'identifier des éléments ponctuels qui peuvent coïncider avec l'emprise. En plus de l'utilisation de ces documents anciens, l'examen des photos aériennes peut à l'occasion permettre de déceler des indices de sites d'occupations (sites domestiques, lieux de culte, moulins, etc.).

3.0 Études archéologiques antérieures

Il existe quelques études archéologiques d'échelle et d'envergure variées qui couvrent en partie ou avoisinent le corridor considéré pour l'implantation du prolongement de l'autoroute 25.

En 1983, une étude de potentiel d'échelle régionale, focalisée exclusivement sur la période préhistorique, était réalisée dans le cadre du projet Archipel (Ethnoscop 1983). Ce mandat prévoyait de caractériser les rives associées au réseau hydrographique de l'archipel de Montréal, sur une profondeur très réduite correspondant à la limite des plus hautes eaux enregistrées depuis un siècle. À l'extrémité nord de la partie montréalaise du corridor étudié pour le projet de l'autoroute 25, une petite zone (classée à potentiel moyen) avait été retenue entre la rivière des Prairies et le boulevard Gouin.

En 1991, une étude de potentiel archéologique préhistorique d'échelle régionale, commandée par le ministère de la Culture et des Communications, était produite pour l'ensemble de l'île Jésus (Hébert 1991). Pour traiter de l'époque de l'occupation amérindienne préhistorique, l'auteur s'est appuyé sur les données archéologiques connues de la région de Montréal afin de déterminer les principaux critères d'habitabilité du milieu en termes biophysiques (relief, hydrographie, flore, faune, etc.) et cela à différentes échelles géographiques (Hébert 1991:3, 22). Cette étude extensive a permis d'associer un potentiel archéologique aux berges des rivières des Prairies et des Mille-Iles. L'auteur soulignait notamment que certaines associations ponctuelles telles que la présence de seuils hydrographiques et d'archipels représentaient une probabilité plus forte de présence d'établissements humains préhistoriques. Enfin, cette étude a aussi retenu les paléoformes riveraines associées au stade Saint-Barthélemi de l'évolution hydrographique de la Plaine de Montréal.

L'année suivante, en 1992, une étude de potentiel archéologique était réalisée dans le cadre d'une évaluation de l'impact environnemental du projet de prolongement de l'autoroute 25 (Option Aménagement et TecSult 1992). Seul le potentiel archéologique de l'époque préhistorique y avait été traité. Sur la base de critères géomorphologiques, pédologiques et hydrographiques, des sections des terrasses de 15 et de 30 mètres d'altitude avaient été retenues comme zones de potentiel archéologique, tant pour la section montréalaise de l'emprise routière que pour le tronçon de l'île Jésus.

Également en 1992, Hydro-Québec commandait une évaluation du potentiel archéologique d'un nouveau corridor de ligne de transport d'énergie (projet poste Anjou à 315-25 kV) (Hydro-Québec 1992). Une partie de ce tracé de ligne qui forme une boucle, avoisine ou se superpose au corridor de la future autoroute dans la section de tracé comprise entre l'autoroute 440 sur l'île Jésus, et le poste Anjou, sur l'île de Montréal. En ce qui concerne la période préhistorique, cette étude s'est essentiellement appuyée sur les évaluations faites antérieurement par Ethnoscop (1983) et par Hébert (1991). Pour ce qui est de la période historique, un examen de quelques cartes anciennes a permis de saisir la structure de l'habitat rural initial et de déterminer que les traces d'occupations

domestiques antérieures au XX^e siècles étaient susceptibles d'être étroitement associées aux deux voies de communication riveraines: le boulevard Lévesque sur l'île Jésus et le boulevard Gouin, sur l'île de Montréal.

Enfin, dans le cadre du même projet de transport d'énergie, la firme Archéotec effectuait en 1998 un inventaire archéologique du tracé de ligne situé entre le Poste Duvernay, sur l'île Jésus, et le point Anjou, sur l'île de Montréal (Archéotec 1998). Le potentiel archéologique de ce tracé d'une longueur de 9 km avait été inféré des études mentionnées précédemment, donnant lieu à la délimitation de sept zones à potentiel à l'intérieur d'un corridor d'une largeur variant entre 1.05 km et 1.2 km qui englobe la propriété du ministère des Transport prévue pour l'implantation de l'autoroute 25. Cinq de ces zones se trouvent sur l'île Jésus, entre la rivière des Prairies et la Montée Masson, alors que les deux autres sont sur l'île de Montréal. L'inventaire archéologique réalisé à l'intérieur de l'emprise de la ligne projetée, d'une largeur de 30 mètres, dans les sept zones à potentiel, a permis de mettre au jour, dans trois de ces zones, quelques vestiges appartenant à la période historique. Les emplacements qui sont datés de la fin du XIX^e siècle sont tous associés à une fonction agricole, alors que les vestiges du XX^e siècle sont attribuables à des structures de fonction industrielle ou de service. En raison de l'âge récent de ces vestiges et de leur caractère fragmentaire, on ne les a pas officiellement considéré comme sites archéologiques et ils n'ont pas été consignés dans la banque des sites archéologiques du Québec (ISAQ).

4.0 Potentiel archéologique de la période préhistorique

4.1 Cadre paléogéographique régional

Comme le paysage physique a subi des transformations très significatives depuis la fin du Pléistocène et que ces changements ont été déterminants sur l'habitabilité de l'espace par des groupes humains, il est essentiel de reconstituer son évolution. À partir de la littérature récente en études quaternaires, les grandes étapes d'évolution du paysage physique sont donc précisées afin de déterminer à partir de quand la zone d'étude est devenue habitable et quelles étaient les conditions naturelles dans lesquelles vivaient les populations préhistoriques de ce secteur.

La partie de l'étude de potentiel archéologique qui se penche sur l'occupation amérindienne du territoire doit tenir compte des transformations qu'a connu le paysage physique et biologique au cours des derniers millénaires. Dans un premier temps, cet exercice permet de fixer à quelle époque le territoire étudié est devenu habitable pour des groupes humains. Dans un second temps, cette reconstitution diachronique permet de suivre la trame des événements qui ont marqué l'évolution du paysage et qui ont été déterminants sur l'occupation humaine : glaciation, invasions lacustre et marines des basses terres, évolution du réseau hydrographique.

L'apogée de la dernière ère glaciaire se situe vers 18 000 ans avant aujourd'hui (AA) lorsqu'un immense inlandsis recouvre la totalité du territoire du Canada et s'étend, dans l'est, jusqu'à la latitude de la ville de New York. En réponse à un réchauffement climatique, l'inlandsis commence à fondre et son front retraite progressivement vers le nord en générant beaucoup d'eau de fonte et en déposant de grandes quantités de dépôts meubles détritiques. Vers 13 000 ans AA, au droit du golfe du Saint-Laurent, la masse glaciaire laurentidienne se sépare du glacier appalachien pour former une baie de vèlage qui progressera rapidement vers l'amont pour se trouver à la hauteur de la ville de Québec entre 12 100 AA et 12 500 AA (Lasalle et Chapdelaine 1990; Parent *et al.* 1985). À cette époque, la Nouvelle-Angleterre est presque complètement déglacée, mais le sud-est de l'Ontario et le sud-ouest du Québec sont encore recouverts par l'inlandsis. Au sud de ce dernier, de grands lacs proglaciaires se forment dans la cuvette du lac Ontario (lac proglaciaire Iroquois), dans celle du lac Champlain et de la rivière Hudson (lac proglaciaire Vermont) et dans celle du lac Memphrémagog dans les Cantons-de-l'Est (Gilbert 1994; Parent *et al.* 1985).

Suivant le retrait progressif de la nappe glaciaire vers le nord et l'ouverture de la vallée du Saint-Laurent dans la région de Québec, les eaux marines envahissent, entre 11 800 et 11 500 AA, les basses terres du Saint-Laurent, pour former un immense plan d'eau salée appelé mer de Champlain (Gilbert *et al.* 1994; Prichonnet 1977; Richard 1994). Cette transgression marine est notamment favorisée par l'important enfoncement isostatique de la croûte terrestre. La mer de Champlain envahira aussi la basse vallée de l'Outaouais. En raison de l'enfoncement isostatique différentiel, cette mer intérieure aurait atteint le niveau de 240-255 m à la frange sud du Bouclier canadien au nord de Montréal, alors que le niveau marin maximal aurait été de 222 m dans la région de Covey Hill, dans le piedmont des Adirondacks (Prichonnet 1977:337-39). À cette

époque, l'aire étudiée se trouve donc complètement envahie par les eaux marines. Vers 11 000 ans AA, le relèvement isostatique a progressé et le niveau marin atteint désormais 150 m à Montréal et une centaine de mètres dans la haute vallée du Saint-Laurent. À cette époque, la phase marine est en nette régression dans la vallée du lac Champlain, l'eau atteignant la cote de 70 m à la latitude de Burlington (Parent *et al.* 1985). La phase marine champlainienne perdurera encore pendant plus d'un millénaire, mais à mesure que la croûte terrestre se relève, le plan d'eau se rétrécit considérablement d'ouest en est. Vers 10 000 ans AA, le niveau marin atteint par exemple 85 m dans la région de Montréal et 80 m dans la vallée de l'Outaouais. C'est vers 9700 AA que la phase marine tire à sa fin dans la région de Québec (Lasalle et Chapdelaine 1990) et que commence l'épisode du lac à Lampsilis. À partir de ce moment dans cette région, le relèvement isostatique favorise l'érosion qui entame un seuil de matériaux non consolidés, ce qui permettra la régression progressive de l'immense plan d'eau situé en amont.

Le début de la phase du lac à Lampsilis marque une période de relative stabilité de l'émersion des terres (Parent *et al.* 1985) qui correspond au stade de Rigaud de MacPherson (1967) dont les paléorivages sont surtout perceptibles dans le bas Outaouais et au nord de Montréal. Au nord-ouest de l'île de Montréal, le niveau maximal du lac à Lampsilis aurait été d'environ 64 m (MacPherson 1967). Au sud-ouest de l'île, à Saint-Stanislas-de-Kostka, une date radiocarbone de $9\ 750 \pm 150$ AA a été obtenue de coquillages d'eau douce à une altitude de 47 mètres (Richard 1978:26). Aux marges ouest de la Plaine de Montréal, le stade de Rigaud marque le début d'une importante sédimentation fluviale et de grandes nappes alluviales sont formées de part et d'autre de la vallée du Saint-Laurent (Parent *et al.* 1985:31). En amont, les secteurs du lac Saint-François et du lac Champlain forment de larges baies. Les terres qui émergent progressivement sont caractérisées par un pattern de drainage assez semblable à celui d'aujourd'hui se traduisant par la présence de courtes rivières coulant dans le sens de la pente des sédiments marins et serpentant autour des collines de till (MacPherson 1967:352).

Le retrait des eaux lacustres au niveau de 33 m marque le début du stade de Montréal daté vers 7 500 ans AA (ibid.:354). À cette époque, des surfaces considérables des basses terres, notamment dans l'archipel de Montréal, viennent à l'air libre. Par la suite, l'évolution du système hydrographique va progresser assez rapidement. En amont des ressauts de l'archipel de Montréal, les processus alluvionnaires se confinent aux terrasses inférieures, à une altitude d'environ 30 m, et les rivages sont pratiquement ceux que l'on connaît aujourd'hui (Parent *et al.* 1985:34). Dans le secteur de l'archipel de Montréal, vers 7 500 à 8 000 ans AA, le relèvement isostatique est presque achevé et les cours d'eau continuent d'évoluer en creusant leur lit. Plus tard, vers 6 000 ans AA, ils laissent des marques dans le paysage à l'altitude de 15 mètres, (stade de Saint-Barthélémi) (ibid.). Il faut souligner que la chronologie de ces deux derniers stades n'a pas encore été bien confirmée par des dates radiocarbone. L'absence complète de sites archéologiques connus antérieurs à environ 5 500 ans AA dans la région tendrait à appuyer l'hypothèse d'une stabilisation assez tardive du système fluvial.

À partir de ces données, on peut conclure que l'aire d'étude est devenue habitable assez

tardivement, après la phase lacustre et au début de l'installation d'un régime fluvial dans la Plaine de Montréal, soit vers 7 500 années avant aujourd'hui. Au stade de Montréal, on peut penser que la dynamique du régime fluvial était cependant peu propice à la conservation des sites archéologiques riverains, de sorte qu'il est probable que les plus anciens sites trouvés dans la Plaine de Montréal soient associés à l'Archaïque supérieur (env. 6 000 ans AA) même si la région était déjà habitée auparavant.

Tableau 1: Résumé de la séquence paléogéographique de la Plaine de Montréal

Chronologie	Événements paléogéographiques	Habitabilité de la zone étudiée
6 000 AA	Période de stabilisation du réseau hydrographique dans l'archipel de Montréal (stade de Saint-Barthélemi). Les eaux laissent leurs marques à 15m d'altitude	La zone d'étude est émergée et devient en grande partie habitable
7 500 AA	Fin de l'épisode lacustre (stade de Montréal). Phase d'alluvionnement et d'érosion dont les traces atteignent 33m d'altitude dans la région de Montréal	Les points hauts de la zone étudiée émergent des eaux
9 700 AA	Début de l'épisode du lac à Lampsilis (stade de Rigaud). Les eaux atteignent l'altitude de 64m dans la région de Montréal	Recouverte par les eaux lacustres
10 000 AA	La mer de Champlain a régressé jusqu'à l'altitude de 85 m dans la région de Montréal	Recouverte par la mer postglaciaire
11 800 AA	Mer de Champlain. Les basses terres du Saint-Laurent sont ennoyées. La mer atteint 250 m d'altitude dans la région au nord de Montréal	Recouverte par la mer postglaciaire
12 500 AA	Ouverture d'une baie de vèlage dans l'axe du Saint-Laurent	Recouverte par le glacier laurentidien
18 000 AA	L'inlandsis laurentidien recouvre tout le Québec et s'étend vers le sud jusqu'à la latitude de New York	Recouverte par le glacier laurentidien

4.2 Résumé de la séquence culturelle régionale

D'après les données archéologiques disponibles, il semble que l'occupation amérindienne du sud-ouest du Québec pourrait remonter à environ 10 500 ans avant aujourd'hui. Des vestiges archéologiques de cette époque du peuplement initial, que l'on nomme *période paléoindienne ancienne*, n'ont pas encore été mis au jour au Québec, mais quelques sites datés par le carbone 14 témoignant de cet épisode ont été documentés à quelques km au sud de la frontière, notamment dans les États américains du Vermont et du Maine. Cette première incursion par des groupes amérindiens nomades s'est réalisée dans un paysage très différent de l'actuel. Encore marqué par la présence récente de l'inlandsis laurentidien, la moyenne et haute vallée du Saint-Laurent est désormais recouverte par les eaux de la mer de Champlain et la végétation terrestre en est une de type nordique.

Les plus anciens indices archéologiques trouvés dans le sud-ouest québécois proviennent de l'île Thomson située dans le haut Saint-Laurent en face de la ville de Cornwall. Des pointes de javelot en pierre taillée, typiques de la tradition Plano, indiquent que des groupes dits *paléoindiens récents* s'y étaient installés il y a entre 8 500 et 9 500 ans, si l'on se fie aux données géochronologiques régionales. Comme les pointes trouvées à cet endroit ont été fabriquées dans une pierre provenant de Gaspésie, les groupes Plano circulaient probablement tout le long de l'axe laurentien, jusqu'au golfe du Saint-Laurent. À cette époque, les basses terres de la vallée du Saint-Laurent étaient encore partiellement inondées par les eaux du lac à Lampsilis.

Curieusement, il subsiste encore un hiatus culturel de plus de trois millénaires dans la séquence préhistorique régionale après l'occupation paléoindienne récente. Les sites archéologiques les plus anciens de la période dite *Archaïque* appartiennent en effet au sixième millénaire avant aujourd'hui. Pour cette époque, plusieurs sites témoignent d'une appropriation généralisée des forêts décidues de l'intérieur par des groupes de tradition laurentienne. Des changements relativement brusques marqueront ensuite la fin de la période archaïque avec l'arrivée probable de nouvelles populations, d'abord il y a environ 4 500 ans (tradition Lamoka), puis vers 3 800 ans AA (tradition Susquehanna).

Il y a environ 3 000 ans, les groupes archaïques de la vallée du Saint-Laurent vont adopter une nouvelle technologie: la céramique. Les archéologues parlent alors de la période *Sylvicole*. La poterie trouvée sur les sites archéologiques deviendra d'ailleurs un marqueur chronologique commode puisque la forme des contenants et leurs décorations vont évoluer avec le temps. Vers 2 500 ans AA, c'est l'épisode Meadowood qui témoigne d'une diffusion très extensive d'une tradition technique et funéraire qui s'était développée dans la région de l'Ohio. Par la suite, on observe le développement de populations locales dont la production matérielle comporte des traits originaux sans toutefois se démarquer outrageusement de celle des autres groupes sylvicoles du Nord-Est. Dans la Plaine de Montréal, la période Sylvicole sera marquée par une lente évolution culturelle au cours de laquelle il y aura une augmentation démographique, des changements dans les schèmes de mobilité, puis une expérimentation des cultigènes, notamment le maïs. À partir

d'environ 1300 ans de notre ère, les données archéologiques indiquent que la haute vallée du Saint-Laurent, incluant la Plaine de Montréal, est occupée par des groupes villageois semi-sédentaires qui s'adonnent à une horticulture intensive. On peut désormais relier les sites archéologiques à un groupe culturel historiquement documenté : les Iroquoiens du Saint-Laurent.

Tableau 2: résumé de la séquence culturelle préhistorique régionale

Chronologie	Période	Tradition	Présence possible dans l'aire étudiée
1 000 AA	Sylvicole supérieur	Iroquoise	Oui
2 000 AA	Sylvicole moyen	Plusieurs traditions locales	Oui
3 000 AA	Sylvicole inférieur	Meadowood	Oui
3 800 AA	Archaïque	Susquehanna	Oui
4 500 AA		Lamoka	Oui
6 000 AA		Laurentienne	Oui
9 500 AA	Paléoindien récent	Plano	Non
10 500 AA	Paléoindien ancien		Non

4.3 Sites archéologiques connus

La consultation de l'inventaire des sites archéologiques du Québec du ministère de la Culture et des Communications (ISAQ) révèle qu'aucun site préhistorique ne se trouve à l'intérieur de l'aire qui a été retenue pour le projet de prolongement de l'autoroute 25. Afin de disposer de données comparatives concernant la localisation de sites connus pour la période préhistorique, une aire correspondant à un rayon d'environ huit km autour de la zone étudiée a été retenue. Cet exercice a permis de répertorier six sites amérindiens préhistoriques (tableau 3).

À l'exception d'un lieu de sépulture amérindienne qui se trouve loin à l'intérieur de l'île de Montréal, dans le quartier Rosemont, tous les autres sites sont associés à des composantes majeures du réseau hydrographique, soit la rivière des Prairies et la rivière des Milles-Îles. Malgré le très petit échantillon de sites, il est par ailleurs intéressant de constater que trois des six établissements (BjFj-24, 30 et 85), dont un daté de l'Archaïque, sont associés à des seuils causant la formation

Tableau 3: sites archéologiques préhistoriques connus en périphérie de l'aire d'étude.

Code	Nom	UTM	Localisation	Altitude	Période	Référence
BkFj-2	Île Jésus	61.30N 14.50E	Pointe nord-est de l'île Jésus	10-15m	Archaïque et Sylvicole moyen	Gaumond 1963
BjFj-24	Moulin Saint-François-de-Sales	57.75N 11.30E	Île des Guides Laval	10m	Amérindien préhistorique	Lebel 1986 Ethnoscop 1988
BjFj-30	St-François de Laval	57.25N 10.75E	335, Denis Laval	10-15m	Amérindien préhistorique	Hébert 1987
BjFj-85	Église de la Visitation	46.95N 4.40E	Sault au Récollet	19m	Archaïque post-laurentien	Arkéos 1996
BjFj-98	Sépulture de Rosemont	44.85N 10.90E	5653, 7e avenue Montréal	45m	Sylvicole supérieur ou historique	Larocque 1997
BkFj-7	Boulevard Gouin	61.30N 15.80E	Pointe NE de l'île de Montréal	10-15m	Amérindien préhistorique	Arkéos 1990

de rapides sur la rivière des Prairies: d'une part au Saut au Récollet, en amont de la zone étudiée; d'autre part vis-à-vis l'ancien village de Saint-François, sur l'île Jésus. Pour les groupes qui circulaient en embarcations sur les rivières, la présence de seuils hydrographiques nécessitait des arrêts obligés ainsi que des portages. Par ailleurs, les zones de rapides constituaient souvent des lieux de concentration de faune ichtyenne. Ces trois sites ont été localisés sur le premier replat de terrasse surplombant les cours d'eau actuel. Deux autres sites préhistoriques se trouvent sur les pointes nord-est des îles Jésus (BkFj-2) et de Montréal (BkFj-7). Outre les qualités fonctionnelles de ces deux lieux en ce qui concerne, par exemple, l'accessibilité à des ressources animales, ces sites se trouvent dans un espace très ouvert qui permettait à leurs occupants de rayonner dans plusieurs directions: vers le nord, par les rivières l'Assomption et Mascouche, vers l'ouest et le sud-ouest par les rivière des Mille-Îles et des Prairies, et vers le sud par le fleuve Saint-Laurent.

Les informations archéologiques disponibles sont d'une certaine utilité pour l'évaluation du potentiel du corridor de l'autoroute 25. Elles confirment en premier lieu que la rivière des Prairies était effectivement utilisée par des groupes amérindiens de la préhistoire, et cela à partir de l'Archaïque supérieur (vers 4 000 ans AA). Elles indiquent de plus que le premier replat de terrasse constituait une surface d'accueil adéquate dès cette époque. Elles suggèrent enfin que les secteurs associés à des seuils étaient peut-être privilégiés comme lieux d'établissement en raison de la présence de portages et, peut-être, de concentration de faune ichtyenne. Comme on le verra plus loin, les rives de l'aire étudiée comportent de bonnes qualités d'habitabilité, mais elles ne sont pas associées à un seuil hydrographique.

4.4 Résultats de l'analyse

La photointerprétation de l'aire d'étude couplée aux informations archéologiques, géographiques et pédologiques (Lajoie et Baril 1956) disponibles a permis d'identifier et d'individualiser 21 zones de potentiel archéologique qui sont énumérées et décrites en détail dans le tableau de l'annexe 1. Ces zones ont aussi été cartographiées (annexe 2). Quinze des zones se trouvent associées à l'île Jésus, alors que les six autres se trouvent dans la portion montréalaise du projet routier. Le tableau de l'annexe 1 comprend sept rubriques. L'une concerne l'identification de la zone (numéro); trois autres rubriques concernent la localisation spatiale de chaque zone (relativement aux voies de circulation modernes, à la position des zones dans la propriété du ministère des Transports, et à l'altitude); la cinquième rubrique concerne la forme de terrain associée à la zone de potentiel, alors que la sixième livre des détails quant à la nature des sols et à la qualité du drainage; enfin, la dernière rubrique donne un aperçu de l'intégrité du sol de chacune des zones.

5.0 Potentiel archéologique pour la période historique

5.1 Cadre historique des débuts de l'occupation euroquébécoise

5.1.1. Île Jésus

C'est au XVII^e siècle, plus précisément en 1636, que l'île Jésus fut initialement concédée à la Compagnie de Jésus par la Compagnie de la Nouvelle France. En raison notamment des attaques récurrentes de groupes iroquois contre la colonie, les jésuites ne pourront jamais développer leur domaine (SHGIJ 1995). Ce n'est que beaucoup plus tard, en 1672, sous la gouverne du nouveau seigneur François Berthelot, que seront aménagées les premières installations permanentes, notamment un manoir, et que les premières terres seront concédées à des censitaires. En 1680, le Séminaire de Québec hérite de la Seigneurie de l'île Jésus, mais avant que ne soit instaurée la paix avec les Iroquois, le rythme de concession des terres sera très lent. À partir de 1700, les censitaires se font plus nombreux et, en 1732, il y a déjà 110 concessions d'accordées le long des côtes (chemins de rang) nord et sud qui longent les rives de la rivière des Mille Îles et de la rivière des Prairies. À cette époque, il y a un début d'exploitation agricole à l'intérieur de la partie nord-est de l'île, le long de la côte Saint-François. À la fin du XVIII^e siècle, toute l'île est concédée et habitée par près de 5 000 personnes. Encore à cette époque, l'île correspond à un habitat rural dispersé qui ne possède pas encore d'agglomérations villageoises dignes de ce nom. La structure de cet habitat correspond à une trame très simple qui est déterminée par le régime foncier seigneurial : des censives d'environ 120 arpents, en lots longs et étroits, dont le front donne sur la rive ou, à l'intérieur des terres, sur des chemins de rangs parallèles à la rive.

Au début du XIX^e siècle, avec l'augmentation démographique rapide, l'accroissement du commerce et les besoins grandissants de la population locale en biens et en services, des hameaux se développent sur l'île Jésus (ibid.). Le lotissement de terres permettra, à certains endroits stratégiques, un resserrement de l'habitat et une occupation par des citoyens qui ont désormais d'autres occupations que celle de paysan (artisans et ouvriers notamment). Les trois premiers villages à prendre naissance sont Saint-Martin et Sainte-Rose-de-Lima, dans la partie centre-ouest de l'île, et Saint-Vincent-de-Paul, plus proche de la zone étudiée, sur la rive de la rivière des Prairies, à l'est du Saut au Récollet. Le village de Saint-François-de-Sales, qui se trouvait près de la pointe nord-est de l'île, se développera plus tardivement au XIX^e siècle.

Ce bref survol historique révèle que le corridor étudié se trouve inclus dans ce qui a longtemps été une trame d'habitat rural dispersé, essentiellement associé à la côte de la rivière des Prairies (aujourd'hui le boulevard Lévesque) et, dans une moindre mesure, à la côte Saint-François située à l'intérieur des terres. Grâce à des cartes anciennes, il sera possible de voir comment s'insère le nouvel axe routier dans cette trame rurale qui s'est développée surtout entre la fin du XVIII^e siècle et au XIX^e siècle.

5.1.2 Nord-est de l'île de Montréal

L'île de Montréal fut concédée en seigneurie aux Sulpiciens en 1663. Afin d'assurer le développement rapide de la colonisation et de rendre sécuritaires certains secteurs clés de l'île, les nouveaux seigneurs érigèrent en fiefs certaines portions de leur très grand domaine. Au cours des années 1670, dans la partie nord-est de l'île, le fief de la Pointe-aux-Trembles fut ainsi concédé, de même que deux fiefs contigus du côté de la rivière des Prairies, les fiefs Carion et Morel (Marsan 1974:54). L'occupation du sol à des fins agricoles fut probablement rapide au début, puisque la paroisse de Saint-Joseph de Rivière-des-Prairies est fondée dès 1687. Deux ans plus tard cependant, les colons sont attaqués par des guerriers iroquois et des lourdes pertes humaines sont signalées (ibid.:56). À cette époque, le premier réseau routier prend lentement forme sur l'île. Dans sa partie nord-est, les premiers chemins longent les rives du fleuve Saint-Laurent et de la rivière des Prairies, le chemin du côté de ce dernier cours d'eau étant désigné comme côte de la rivière des Prairies. Tout comme sur l'île Jésus à la même époque, le peuplement s'effectue dans le cadre foncier du régime seigneurial, qui impose une structure de censives (lots) allongées ayant front à la rive des cours d'eau majeurs et sur le chemin de rang (la côte). Dans la seconde moitié du XVIII^e siècle, une côte mitoyenne (Saint-Léonard) est tracée dans le nord-est de l'île, entre les deux côtes riveraines déjà existantes. Comme ailleurs, des chemins de traverse ou «montées» permettent la circulation entre les côtes, notamment entre Pointe-aux-Trembles et Rivière-des-Prairies.

Comme en témoignent les cartes anciennes, le secteur de Rivière-des-Prairies fut caractérisé, jusqu'au début du XX^e siècle, par la présence d'un habitat rural dispersé le long du chemin riverain. Au XVIII^e siècle, le village de Rivière-des-Prairies ne correspond en fait qu'à une densification et un resserrement local de l'habitat, grâce au lotissement du front de certains lots, de part et d'autre du chemin riverain. Cette agglomération linéaire prit naissance vis-à-vis les rapides de Saint-François-de-Sales, à quelques km au nord-est de la zone étudiée, alors que dans cette dernière, l'occupation du sol gardera son caractère essentiellement rural jusque dans les premières décennies du XX^e siècle.

5.2 Sites archéologiques connus

La consultation de la banque informatisée de l'Inventaire des sites archéologiques du Québec (ISAQ) a révélé qu'aucun site archéologique historique ne se trouve à l'intérieur de l'aire étudiée. Toutefois, une dizaine de sites euro-qubécois ont été répertoriés dans le secteur du Saut au Récollet et de l'île de la Visitation, à environ 7 km au sud-ouest du tracé de l'autoroute 25. Quelques occupations domestiques, artisanales et industrielles des XVIII^e et XIX^e siècles y ont été documentées dans le cadre de projets de mise en valeur ou de surveillance de travaux d'enfouissement d'infrastructures. À 5 km au nord-est de l'aire étudiée, à la hauteur des rapides de la rivière des Prairies, sur l'île des Guides, les vestiges d'un moulin du XIX^e siècle ont également été mis au jour. Enfin, l'emplacement du premier manoir seigneurial situé à l'extrémité nord-est de

l'île Jésus et datant de la seconde moitié du XVII^e siècle a déjà fait l'objet d'un échantillonnage archéologique.

5.3 Résultats de l'analyse

L'évaluation du potentiel archéologique s'est faite, de façon générale, à partir de la prise en compte du schéma de l'occupation humaine du territoire, tel que présenté dans la section 5.1. Ce schéma nous informe que l'occupation de l'espace traversé par l'aire d'étude se serait réalisée durant le dernier quart du XVII^e siècle, autant sur l'île Jésus que sur l'île de Montréal. Nous savons que cette occupation s'est structurée sur la base d'un système de côtes (rangs) allongées parallèlement aux plans d'eau et que les concessions correspondaient à des bandes étroites disposées perpendiculairement à la ligne de rivage, en l'occurrence les rives nord et sud de la rivière des Prairies. Ce schéma nous informe aussi que les segments de côte traversés par l'aire d'étude se situaient en dehors des concentrations villageoises, dans un contexte d'habitat rural dispersé. Cela signifie que chaque concession devait théoriquement porter un ensemble de bâtiments de ferme, dont une demeure pour la famille du censitaire.

La délimitation des zones a été faite plus particulièrement à partir de l'examen des plans anciens. Les photos aériennes ont été utilisées pour discriminer les formes de terrain propices aux établissements, de celles qui constituaient des obstacles. En aidant au repérage de l'ancien chemin de montée entre le boulevard Lévesque et le chemin de la côte Saint-François, elles ont aussi permis d'établir un point d'ancrage fiable pour la mise en corrélation des plans anciens avec la planimétrie moderne. Enfin, elles ont permis de préciser l'intégrité des axes d'occupation ancienne. Le tableau de l'annexe 1.3 donne la liste des zones à potentiel, avec les caractéristiques de chacune. Ces zones apparaissent sur les cartes de potentiel en annexe 2.

Plusieurs plans anciens ont été consultés pour établir le schéma d'occupation de l'aire d'étude. Cinq plans ont été retenus en raison de la pertinence de l'information qu'ils contenaient.

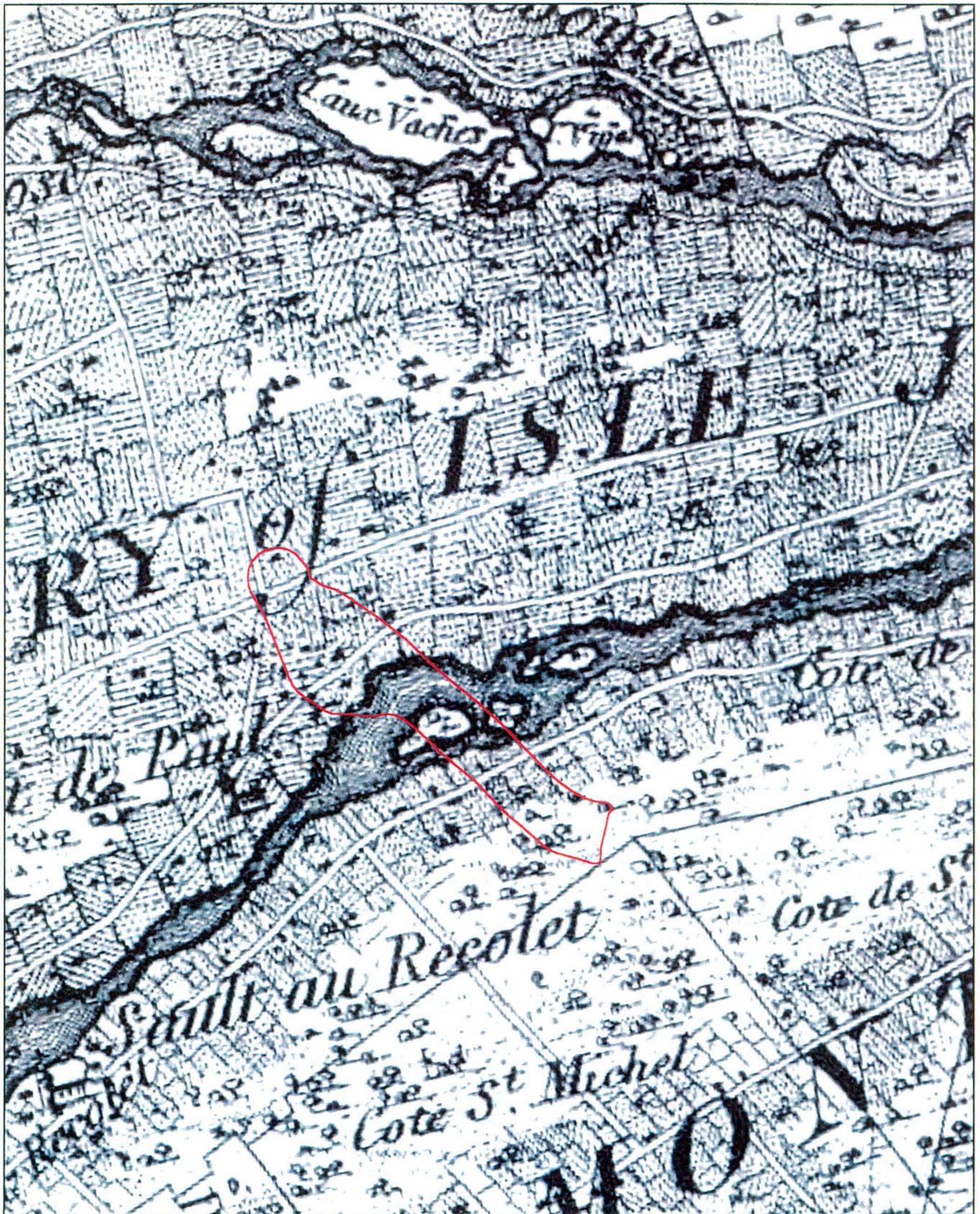
Bouchette 1815 (fig.1) : cette carte n'est pas très précise, mais elle nous renseigne sur la structure d'occupation du territoire, sur l'occupation du sol, sur l'existence des chemins et sur la distribution des bâtiments le long de ceux-ci. En fait, la carte de Bouchette est plus une représentation de l'occupation du territoire qu'une cartographie exacte. La mise en corrélation (approximative en raison des distorsions) de l'aire d'étude avec cette carte permet de faire les observations suivantes : quelques bâtiments sont présents de chaque côté d'un chemin correspondant au boulevard Gouin; des bâtiments sont aussi visibles de chaque côté d'un chemin correspondant au boulevard Lévesque, ainsi que sur le chemin de la côte Saint-François.

Gore 1839 (fig.2) : cette carte offre aussi une représentation du bâti, en contexte rural. Elle nous montre que le bâti est continu le long des chemins correspondant aux boulevards Gouin et Lévesque et qu'il est plus dispersé sur le chemin de la côte Saint-François.

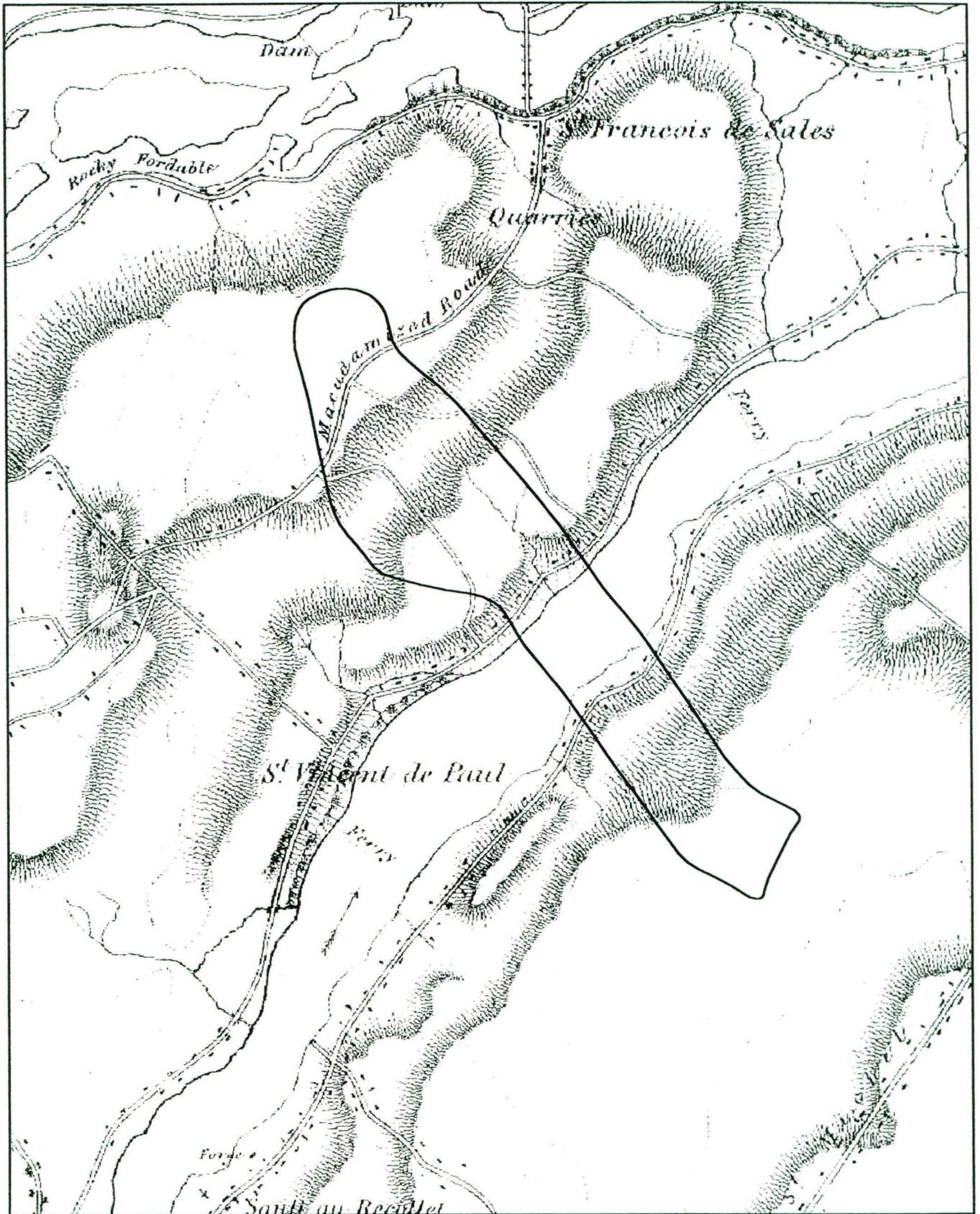
Hopkins 1879 (fig.3) : ce plan cadastral très précis localise des bâtiments au nord du boulevard Gouin, dans l'aire d'étude. On y observe notamment un début de parcellisation des lots, sur le front de la rivière, qui pourrait correspondre à un nouveau type d'habitat qui s'insère dans l'habitat rural traditionnel.

Un plan de 1896-99 (sans auteur) (fig.4) : sur ce plan, plusieurs bâtiments sont représentés sur le côté sud du chemin correspondant au boulevard Gouin. Quelques bâtiments sont présents au nord du chemin correspondant au boulevard Lévesque, ainsi qu'au nord du chemin de la côte Saint-François.

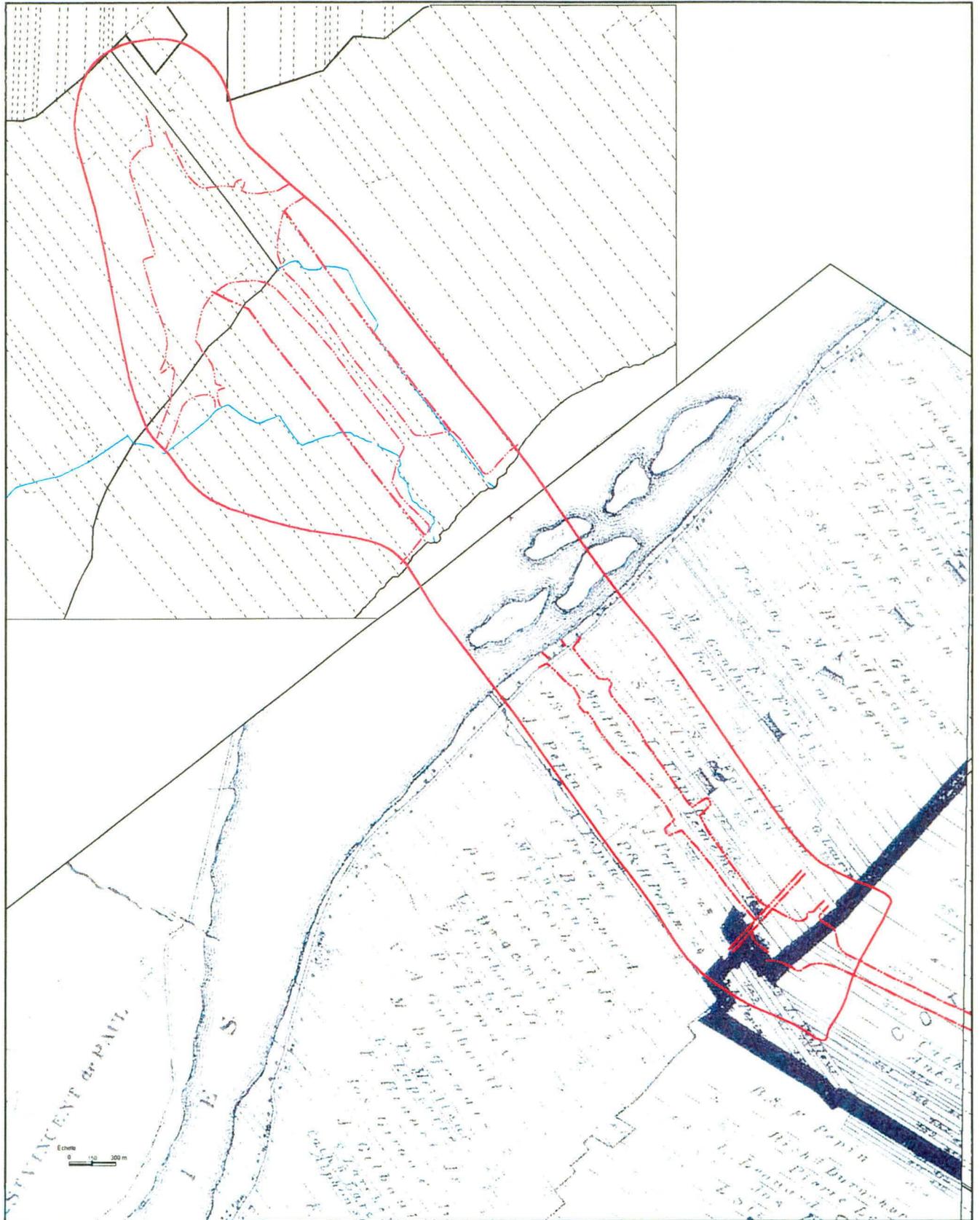
Une carte topographique de 1909 (fig.5) : des bâtiments sont présents de part et d'autre du boulevard Gouin, mais principalement au nord. Des bâtiments sont aussi présents au nord du boulevard Lévesque, ainsi que sur le chemin de la Côte Saint-François.



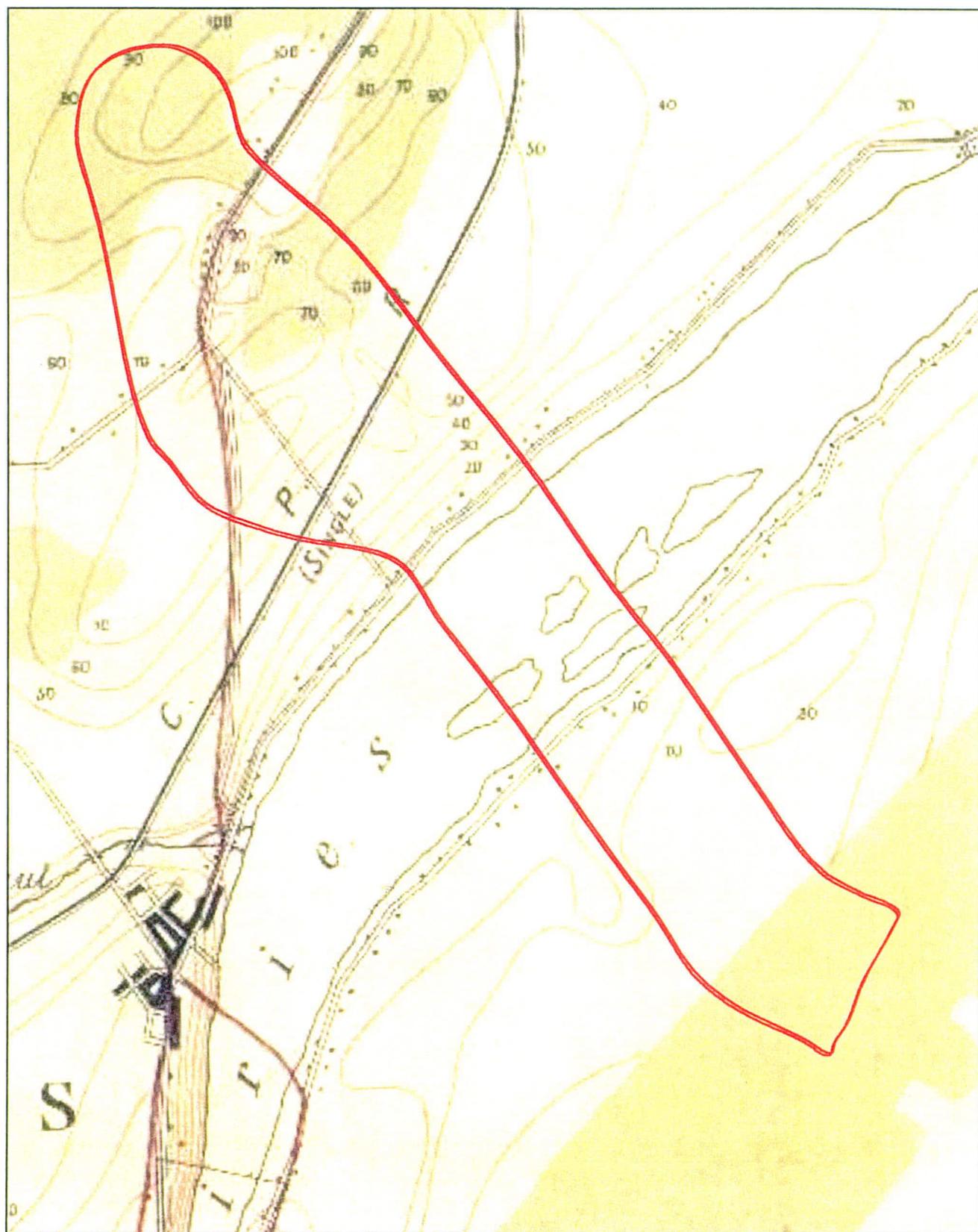
Position approximative de l'aire d'étude
Bouchette 1815



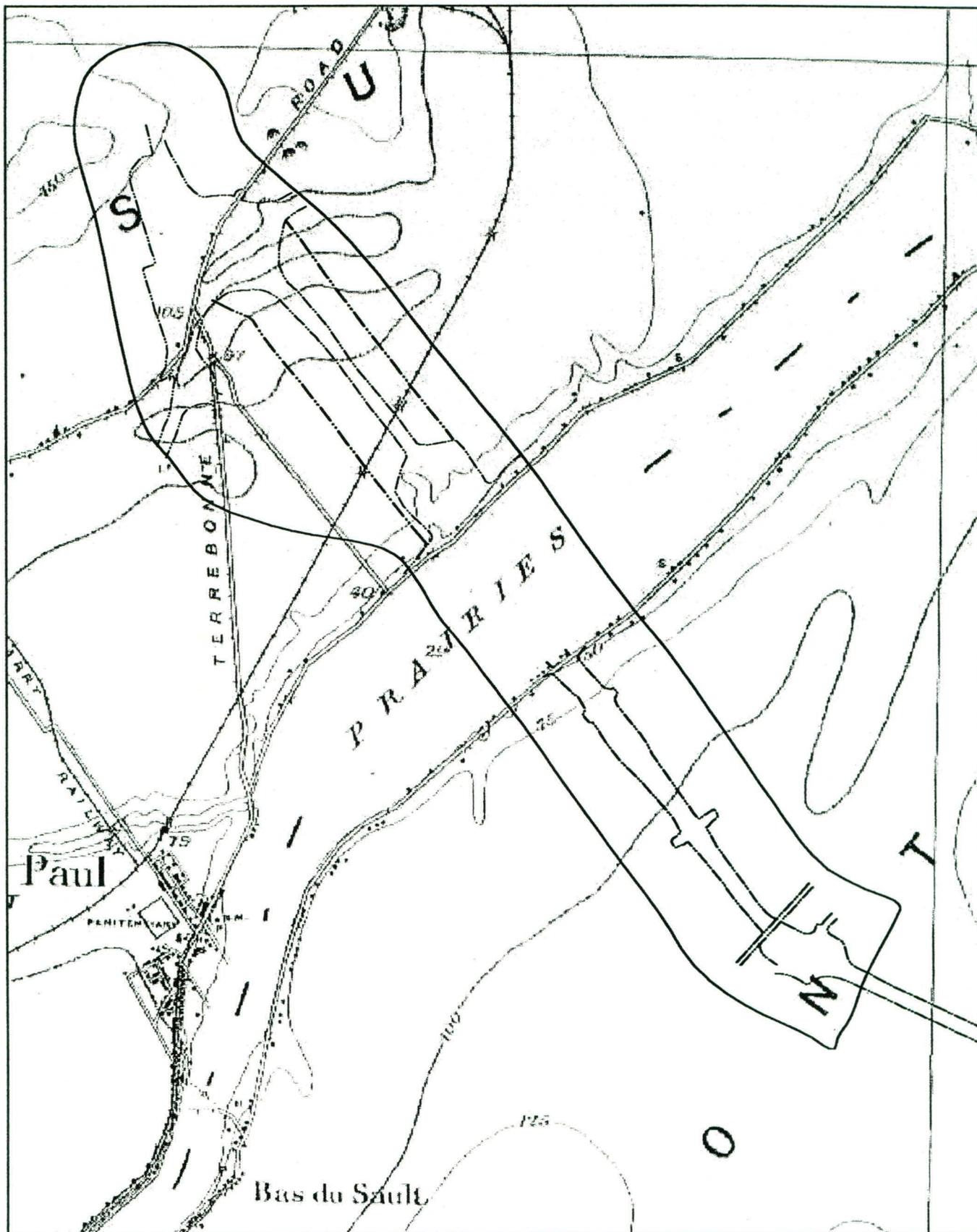
Position approximative de l'aire d'étude
Gore 1839



Position de l'aire d'étude
Hopkins 1879



Position de l'aire d'étude
Sans auteur, 1896-99



Position de l'aire d'étude
Carte topographique de 1909

6.0 Conclusions et recommandations

La construction d'une nouvelle infrastructure de transport comme celle de l'autoroute 25 peut représenter un impact négatif sur la ressource archéologique. Les sites archéologiques sont en effet des espaces géographiques qui ont autrefois été occupés et modifiés par l'homme, et à l'intérieur desquels le sol comporte de nombreux indices d'activités culturelles sous forme d'objets, de structures, de traces d'altération, etc. L'ensemble de ces éléments forme un contexte archéologique inscrit dans un sol, contexte qui est cohérent, structuré et déchiffrable, mais toute altération du sol par des activités anthropiques modernes annihile ou en réduit considérablement la lisibilité et l'intelligibilité. La construction d'une route nécessite la circulation de machinerie lourde, d'importantes excavations et d'autres activités qui peuvent remanier le sol. Il sera donc nécessaire de prévoir, avant le début des travaux, une intervention archéologique qui aura pour but de vérifier s'il y a des sites archéologiques dans l'emprise routière. Le cas échéant, il sera nécessaire d'évaluer ceux-ci afin de connaître leur contenu et le degré d'intégrité de leur contexte. Par la suite, des mesures de protection ou de sauvetage de l'information archéologique pourront être envisagées, si nécessaire.

La présente étude a d'abord permis de vérifier que l'aire étudiée ne contient pas de sites archéologiques officiellement répertoriés dans la banque de données du ministère de la Culture et des Communications. Par ailleurs, afin d'orienter et d'optimiser l'inventaire archéologique sur le terrain, l'étude du potentiel archéologique du corridor dans lequel sera construite l'autoroute a permis d'individualiser 21 zones (15 sur l'île Jésus, 6 sur l'île de Montréal) pour lesquelles il y a une probabilité de présence de sites archéologiques préhistoriques (annexes 1.1 et 1.2, annexe 2). En ce qui concerne la période historique, trois zones ont été retenues sur la base des informations fournies par une série de cartes anciennes : deux zones sur l'île Jésus et une sur l'île de Montréal (annexe 1.3 et annexe 2).

Comme quelques-unes de ces zones se trouvent à la périphérie de la propriété du ministère des Transports, il est vraisemblable que toutes ne seront pas touchées par les travaux de construction. Dans ce contexte, les cartes de potentiel archéologique fournies en annexe pourront servir à planifier de façon serrée le travail d'inventaire à effectuer lorsqu'un tracé routier définitif aura été déterminé.

Recommandations

Il est recommandé qu'un inventaire archéologique sur le terrain soit effectué dans l'emprise de la nouvelle autoroute, avant le début de la construction de celle-ci, afin de vérifier s'il y a des sites archéologiques à l'intérieur des zones de potentiel identifiées dans cette étude. Le cas échéant, tout site archéologique découvert devra faire l'objet d'un échantillonnage au moyen de sondages afin de connaître son étendue spatiale, les particularités de son contenu matériel et de son contexte pédologique, ainsi que son état de conservation. Ces données permettront par la suite

de planifier, si cela est nécessaire, l'application de mesures d'atténuation des impacts telles que des fouilles de sauvetage ou une protection du périmètre d'un site particulier. Les fouilles de sauvetage auraient pour but de recueillir de façon contrôlée toute l'information nécessaire à la compréhension du site avant que ne débutent les travaux de construction.

Ouvrages cités

Archéotec inc.

1998 *Ligne Poste Duvernay - Point Anjou à 315 kV : Inventaire archéologique 1998, rapport de recherche*. Hydro-Québec, Direction Ingénierie, Montréal.

Arkéos inc.

1990 *Études archéologiques et patrimoine bâti, parc régional de la Rivière-des-Prairies*. Communauté urbaine de Montréal, Service de l'Environnement.

1996 *Inventaire et supervision archéologiques, réfection du parvis, site BjFj-85*. Paroisse Visitation de la bienheureuse Vierge Marie du Sault-au-Récollet.

Ethnoscop inc.

1983 *Étude de potentiel archéologique préhistorique, projet Archipel*. Secrétariat Archipel, Montréal.

1988 *Moulin de Saint-François de Sales, sondages archéologiques*. Ville de Laval.

Gaumond, M.

1963 *Rapport sur les recherches effectuées sur la pointe est de l'île Jésus, les 26, 27 et 28 août 1963*. Ministère des Affaires culturelles, Québec.

Hébert, B.

1991 *Étude de potentiel archéologique préhistorique et synthèse historique de Ville de Laval*. Ministère des Affaires culturelles, Ville de Laval et Société d'histoire de l'île Jésus.

Hydro-Québec

1992 *Poste Anjou à 315-25 kV. Rapport d'avant-projet*. 2 volumes, Hydro-Québec, Montréal.

Lajoie, P. et R. Baril

1956 *Les sols de l'île de Montréal, de l'île Jésus et de l'île Bizard, dans la province de Québec*. Ottawa, ministère de l'Agriculture du Canada et ministère de l'Agriculture du Québec, 89 p. et carte des sols.

Larocque, R.

1997 *La sépulture du quartier Rosemont à Montréal, BjFj-98*. Ministère de la Culture et des Communications.

Lebel, Y.

1986 *Moulin de Saint-François-de-Sales, étude historique et archéologique*. Ville de Laval.

Macpherson, J. B.

1967 «Raised Shorelines and Drainage Evolution in the Montreal Lowland.» *Cahiers de Géographie de Québec* 23:343-60.

Marsan, J.-C.

1974 *Montréal en évolution*. Fides.

Option Aménagement et Tecsuit

1992 *Prolongement de l'autoroute 25 entre les autoroutes 40 et 440. Étude d'impact sur l'environnement*. Ministère des Transports du Québec, Québec.

Parent, M., J.-M. M. Dubois, P. Bail, A. Larocque et G. Larocque

1985 «Paléogéographie du Québec méridional entre 12 500 et 8 000 ans BP.» *Recherches amérindiennes au Québec* 15(1-2):17-37.

Richard, S. H.

1978 «Age of Champlain Sea and "Lampsilis Lake" Episode in the Ottawa - St. Lawrence Lowlands.» *Current Research, Part C*, Geological Survey of Canada, Paper 78-1C : 23-28.

Société d'histoire et de généalogie de l'île Jésus (SHGIJ)

1995 *Paroisses et villages anciens de Ville de Laval*. Ville de Laval.

Cartes et plans anciens

Anonyme

1896-99 [Partie nord de l'île de Montréal, l'île Jésus, les environs, feuillet 3]. (Collection numérique de la BNQ).

Bouchette, J.

1815 *Carte topographique de la province du Bas-Canada*. Carte rééditée en 1973, Éditions Élysée, Montréal.

Department of Militia and Defence

1909 *Carte topographique 31H/12*. Bibliothèque nationale du Québec. Échelle de un mille au pouce.

Department of National Defence

1934 *Carte topographique 31H/12*. Bibliothèque nationale du Québec. Échelle de un mille au pouce.

Gore, C.

1839 *Frontier of Canada East*. Publiée en 1865-66. Bibliothèque nationale du Québec.

Hopkins, H. W.

1879 *Atlas of the City and Island of Montreal including the counties of Jacques Cartier and Hochelaga from actual surveys, based upon the cadastral plans deposited in the office of the Department of Crown Lands.* Québec, Provincial Surveying and Pub. Co. Bibliothèque nationale du Québec.

John, A.

1834 *Carte de l'île de Montréal.* (Collection numérique de la BNQ).

Annexe 1

Les zones à potentiel archéologique dans l'aire d'étude
Annexe 1.1 : la période préhistorique : Île Jésus

N° de zone	localisation	Localisation / propriété ou emprise MTQ	Altitude / diachronie	Forme	Nature des sols et drainage	Intégrité
1	Ouest de la 440, nord du rang du Bas St-François	À l'extérieur de l'emprise	35-40 m émerision vers 7 500 AA?	Bombement allongé	Till mince sur roc, peut-être placage argileux sur till. Bon drainage	Forêt, sol non perturbé
2	Entre la Montée Masson et l'avenue Roger-Lortie	Dans l'emprise	30-35 m émerision vers 7 000 AA?	Bombement allongé le long d'une zone humide	Till mince argileux sur roc bon drainage	Zone agricole perturbée par des labours et le bâti
3	Sud de l'avenue Marcel-Villeneuve	Grande partie dans la propriété	30-35 m émerision vers 7 000 AA?	Bombement allongé le long d'une zone humide	Till mince argileux sur roc. Bon drainage	Zone agricole perturbée par des labours et le bâti
4-5-6-7	Ces zones appartiennent à un bombement discontinu allongé dans un axe ouest-est, se rattachant à la colline qui forme le centre de l'île Jésus, à l'ouest. Au moment de l'émerision, ces bombements appartenaient à une pointe qui s'avancait dans un vaste espace lacustre ouvert vers l'est. L'eau léchait les bordures du bombement et s'insérait dans les discontinuités pour former une chaîne d'îlots. Progressivement, le lac a laissé place à des zones humides; certaines sont restées humides, d'autres se sont asséchées au fur et à mesure de l'émerision.					
4	Sur le parcours de la Montée Masson	Dans l'emprise	25-30 m émerision vers 7 000 AA?	Bordure/terrasse d'un bombement allongé	Till mince argileux sur roc. Bon drainage	Boisé sur zone agricole ancienne, perturbée par des labours
5	Entre la Montée Masson et l'avenue Roger-Lortie	En partie dans la propriété	25-30 m émerision vers 7 000 AA?	Bombement	Till mince argileux sur roc. Bon drainage	Partie boisée sur zone agricole ancienne, perturbée par des labours
6	À l'est de l'avenue Roger-Lortie	Dans la propriété	25-30 m émerision vers 7 000 AA?	Bombement	Till mince argileux sur roc. Bon drainage	Boisé dans ancienne zone agricole, perturbée par des labours

N° de zone	localisation	Localisation / propriété ou emprise MTQ	Altitude / diachronie	Forme	Nature des sols et drainage	Intégrité
7	À l'est de l'avenue Roger-Lortie	À l'extérieur de la propriété	25-30 m émerision vers 7 000 AA?	Bombement	Till mince argileux sur roc. Bon drainage	Zone agricole, perturbée par des labours
8-9-10-11-12	Ces zones se localisent sur la bordure de la terrasse de 22 m. Cette terrasse est bordée par un talus assez évasé. La bordure de la terrasse a été disséquée par des petits cours d'eau qui l'ont plus ou moins profondément ravinée ainsi que par des voies de circulation pour passer de la terrasse inférieure à la terrasse supérieure. À au moins un endroit, le profil du rebord a été adouci pour faciliter les cultures.					
8	Nord du boulevard Lévesque et ouest de l'avenue Roger-Lortie	À l'extérieur de la propriété	22 m émerision entre 7 500 et 6 000 AA	Rebord de terrasse	Argile marine. Drainage bon à médiocre	Zone agricole, perturbée par des labours
9	Nord du boulevard Lévesque et ouest de l'avenue Roger-Lortie	En partie dans la propriété	22 m émerision entre 7 500 et 6 000 AA	Rebord de terrasse	Argile marine. Drainage bon à médiocre	Zone agricole, perturbée par des labours
10 et 11	Nord du boulevard Lévesque et ouest de l'avenue Roger-Lortie	Dans la propriété	22 m émerision entre 7 500 et 6 000 AA	Rebord de terrasse	Argile marine. Drainage bon à médiocre	Zone agricole, perturbée par des labours. Enclaves qui semblent intactes dans un espace perturbé lors de la construction de la route et de la ligne électrique
12	Nord du boulevard Lévesque et est de l'avenue Roger-Lortie	À l'extérieur de la propriété	22 m émerision entre 7 500 et 6 000 AA	Rebord de terrasse	Argile marine. Drainage bon à médiocre	Zone agricole, perturbée par des labours
13-14-15	Ces zones appartiennent à la terrasse inférieure de 12 m, qui borde la rivière des Prairies. La terrasse est parcourue par le boulevard Lévesque. Ces zones correspondent aux parties de cette terrasse qui semblent moins perturbées.					

N° de zone	localisation	Localisation / propriété ou emprise MTQ	Altitude / diachronie	Forme	Nature des sols et drainage	Intégrité
13	Nord du boulevard Lévesque et est de l'avenue Roger-Lortie	À l'extérieur de la propriété	12 m émerision vers 6 000 AA	Terrasse inférieure	Argile et alluvions sur argile	Zone agricole, perturbée par des labours et peut-être par le bâti ancien
14	Sud du boulevard Lévesque et ouest de l'avenue Lortie	Dans la propriété	12 m émerision vers 6 000 AA	Terrasse inférieure	Argile et alluvions sur argile	Ancienne zone agricole, perturbée par des labours et peut-être par un bâti ancien
15	Sud du boulevard Lévesque et est de l'avenue Lortie	Dans la propriété	12 m émerision vers 6 000 AA	Terrasse inférieure	Argile et alluvions sur argile	Ancienne zone agricole, perturbée par des labours et peut-être par un bâti ancien. Zone en partie occupée par du bâti moderne

Les zones à potentiel archéologique dans l'aire d'étude
Annexe 1.2 : La période préhistorique : Île de Montréal

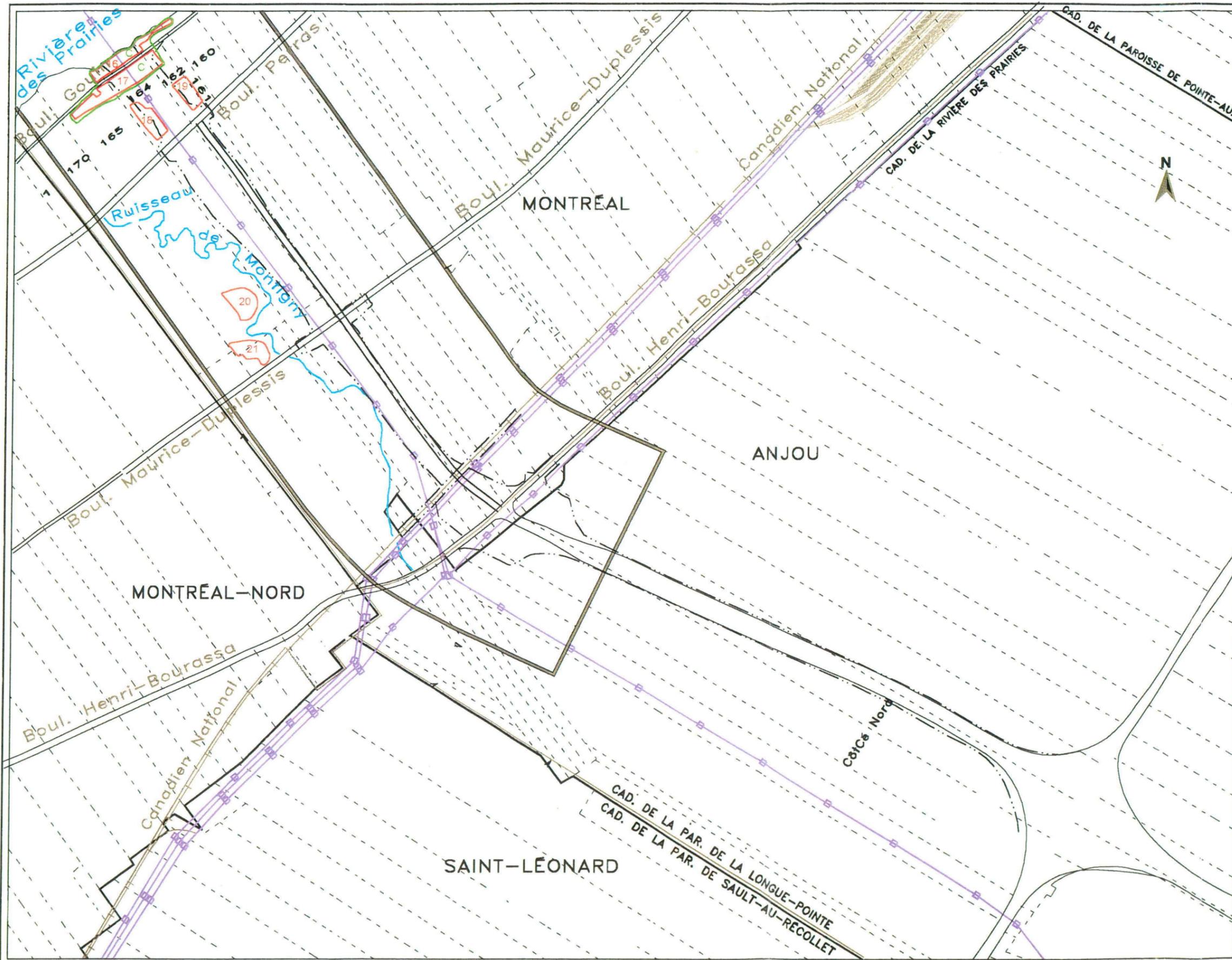
N° de zone	localisation	Localisation / propriété ou emprise MTQ	Altitude / diachronie	Forme	Nature des sols et drainage	Intégrité
16	Nord du boulevard Gouin	En partie dans la propriété	12 m émerision vers 6 000 AA	Terrasse inférieure, rive de la rivière des Prairies	Argile marine, drainage bon à moyen	Parc et terrain privé sur ancien sol cultivé, sol perturbé par labours, bâti ancien et parc
17	Sud du boulevard Gouin	En partie dans la propriété	12 m émerision vers 6 000 AA	Partie arrière de la terrasse inférieure	Argile marine, drainage bon à moyen	Ancienne zone agricole, perturbée par labours, circulation et rejets de débris
18 et 19	Sud du boulevard Gouin	En partie dans la propriété	20 m émerision entre 7 500 et 6 000 AA	Rebord de la terrasse supérieure	Argile marine, drainage bon à moyen	Parcelles d'une ancienne surface agricole perturbée par labours
20 et 21	Ces zones correspondent à des espaces peu perturbés, situés en périphérie est d'un léger bombement ou d'un ressaut, contourné par le ruisseau; ces formes correspondent aussi à la périphérie est d'une surface comprenant des sols sableux sur till.					
20	Nord du boulevard Maurice-Duplessis	Extérieur de propriété	20 m émerision entre 7 500 et 6 000 AA	Extrémité d'un léger bombement	Sols sableux sur till, drainage bon à moyen	Ancienne surface agricole, semble aménagée en jardin, perturbée par labours
21	Bordure nord du boulevard Maurice-Duplessis	Extérieur de propriété	20 m et plus émerision entre 7 500 et 6 000 AA	Petite butte	Sols sableux sur till, ou till, bon drainage	Zone boisée et surface agricole, en partie perturbée par labours et bâti

Les zones à potentiel archéologique dans l'aire d'étude

Annexe 1.3 : La période historique : Île Jésus et Île de Montréal

N° de zone	localisation	Localisation / propriété ou emprise MTQ	Localisation dans la trame cadastrale	Indices d'occupation sur plans anciens	Intégrité
A	Île Jésus sur montée Masson	En partie dans l'emprise	Paroisse de St-Vincent de Paul «Terrebonne Road» (carte de 1909)	Deuxième moitié du XIX ^e siècle, bâtiments sur carte de 1896-99	Zone agricole, peu perturbée
B	Île Jésus boulevard Lévesque	En grande partie dans la propriété	Paroisse de St-Vincent de Paul	Zone en culture et bâtiments sur la carte de Bouchette (1815); bâtiments sur la carte de Gore (1839); indices de densification sur carte de 1909-1934	Zone agricole en partie perturbée par construction de l'avenue Roger-Lortie et de la ligne électrique
C	Île de Montréal boulevard Gouin	En grande partie dans la propriété	Paroisse de la Rivière-des-Prairies, côte de la Rivière-des-Prairies	Présence de bâtiments sur la carte de Murray (1760); zone en culture et bâtiments sur la carte de Bouchette (1815); bâtiments (surtout au nord du chemin sur la carte de Hopkins (1879) et indices (vers l'est) de parcellisation pour établissements non agricoles	Zone urbaine, présence d'un parc, perturbations par aménagement du parc et usage divers (côté nord de la route)

Annexe 2



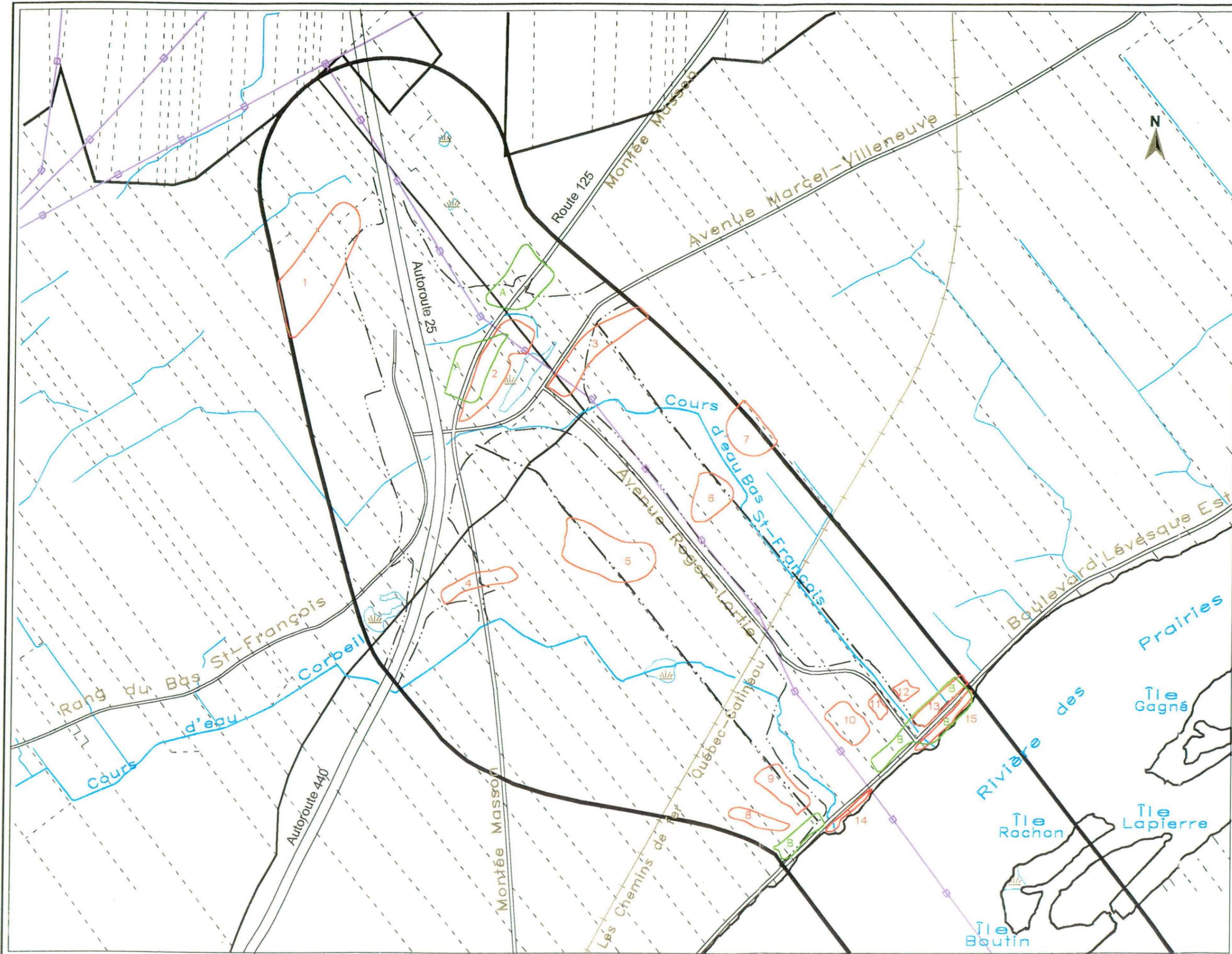
Prolongement de l'autoroute 25
 Potentiel archéologique
 Tronçon sud

- POTENTIEL ARCHÉOLOGIQUE**
- Zones à potentiel, période préhistorique
 - Zones à potentiel, période historique
- INFRASTRUCTURE**
- Voie ferrée
 - Ligne électrique
- LIMITES**
- Zone d'étude
 - Municipalité
 - Emprise du MTQ
 - Propriété du MTQ



Source : Orthophotos numériques (échelle 1:40000), #99800206, Ministère des Ressources naturelles du Québec, 1999. (mise à jour: automne 2000)
 Tecsult-Option Aménagement, avril 1992. Prolongement de l'autoroute 25 entre les autoroutes 40 et 440, Étude d'impact sur l'environnement, résumé.

Titre		Potentiel archéologique	
Projet		Prolongement de l'autoroute 25	
Coordonnateur environnement		R. Montplaisir	
Client	Gouvernement du Québec Ministère des Transports	Consultant	Pierre Dumais Gilles Rousseau
Échelle		0 150 300 m	



**Prolongement de l'autoroute 25
Potentiel archéologique
Tronçon nord**

- POTENTIEL ARCHÉOLOGIQUE**
- Zones à potentiel, période préhistorique
 - Zones à potentiel, période historique
- INFRASTRUCTURE**
- Voie ferrée
 - Ligne électrique
- LIMITES**
- Zone d'étude
 - Municipalité
 - Emprise du MTQ
 - Propriété du MTQ

Source : Orthophotos numériques (échelle 1:40000), #99800206, Ministère des Ressources naturelles du Québec, 1999. (mise à jour: automne 2000)
Tecsult-Option Aménagement, avril 1992. Prolongement de l'autoroute 25 entre les autoroutes 40 et 440, Étude d'impact sur l'environnement, résumé.

Titre Potentiel archéologique	
Projet Prolongement de l'autoroute 25	
Coordonnateur environnement R. Montplaisir	
Client Gouvernement du Québec Ministère des Transports	Consultant Pierre Dumais Gilles Rousseau
Échelle 0 150 300 m	

MINISTÈRE DES TRANSPORTS



QTR A 185 159