

Ministère
des Transports

Québec 

Service du Soutien technique
Direction du Plan, des Programmes,
des Ressources et du Soutien technique
Direction générale de Québec et de l'Est



INVENTAIRE ARCHÉOLOGIQUE (été 2002)

Direction de l'Estrie

Direction générale de Montréal et de l'Ouest

Arkēos inc.
Société d'expertise en recherches anthropologiques

CANQ
TR
QUE
PPRS
150

Juin 2003

299

Ministère
des Transports

Québec 

Service du Soutien technique
Direction du Plan, des Programmes,
des Ressources et du Soutien technique
Direction générale de Québec et de l'Est

INVENTAIRE ARCHÉOLOGIQUE (été 2002)

Direction de l'Estrie

Direction générale de Montréal et de l'Ouest



Société d'expertise en recherches anthropologiques

8232, rue Saint-Denis, Montréal (Québec) H2P 2G6
1453, rue Saint-Thimothée, Montréal (Québec) H2L 3N7
70, rue Saint-Paul, Québec (Québec) G1K 3V9

850-424

747557



MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC
DIRECTION DE L'ESTRIE

INVENTAIRE ARCHÉOLOGIQUE
AUTOROUTE 55, MELBOURNE (PROJET 20-5700-0014)

(Permis de recherche archéologique au Québec : 02-JOYC-01)

(N° de contrat, ministère des Transports : 5015-02-AD01)

Rapport préparé par :

Arkeos inc.

Société d'expertise en recherches anthropologiques
8232, rue Saint-Denis
Montréal (Québec) H2P 2G6
Téléphone : (514) 387-7757
Télécopieur : (514) 382-5659
Courriels : info@arkeos.ca, autocad@arkeos.ca



SAND
TR
QWE
PPRS
150

Montréal, Juin 2003

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

TABLE DES MATIÈRES

		Page
	LISTE DES FIGURES	ii
	LISTE DES PHOTOS.....	iii
	LISTE DES TABLEAUX.....	iv
	LISTE DES PARTICIPANTS.....	v
1	<u>INTRODUCTION</u>	1
	1.1 Cadre et objectifs	1
	1.2 Résultats.....	1
	1.3 Contenu du rapport.....	2
2	<u>MÉTHODOLOGIE GÉNÉRALE</u>	5
	2.1 Préparation de l'inventaire	5
	2.2 Inventaire archéologique.....	6
	2.3 Analyse et rapports	8
3	<u>RÉSULTATS</u>	9
	3.1 AUTOROUTE 55, MELBOURNE (PROJET 20-5700-0014).....	9
	3.1.1 Sites archéologiques connus à proximité.....	9
	3.1.2 Inventaire archéologique.....	12
4	<u>CONCLUSION ET RECOMMANDATIONS</u>	19
	<u>OUVRAGES CITÉS</u>	20

LISTE DES FIGURES

	Page
Figure 1 - Localisation du projet à l'étude et sites archéologiques connus (1:250 000).....	3
Figure 2 - Localisation du projet 20-5700-0014, autoroute 55, Melbourne (31 H/9, 1:50 000).....	10
Figure 3 - Localisation sur photographie aérienne du projet 20-5700-0014, autoroute 55, Melbourne (Q79119-198, 1:15 000)	11
Figure 4 - Autoroute 55, Melbourne — Localisation du projet 20-5700-0014 sur le plan de construction, secteur 1 (1:1 000)	13
Figure 5 - Autoroute 55, Melbourne — Localisation du projet 20-5700-0014 sur le plan de construction, secteur 2 (1:1 000)	15

LISTE DES PHOTOS

	Page
Page couverture - Autoroute 55, Melbourne, projet 20-5700-0014 — Vue générale de l'emprise, km 7+080 — Vue vers le nord (MTQ-2002-D2-22)	—
Photo 1 - Autoroute 55, Melbourne, projet 20-5700-0014 — Vue générale de l'emprise, km 7+080 — Vue vers le nord (MTQ-2002-D2-22)	17
Photo 2 - Autoroute 55, Melbourne, projet 20-5700-0014 — Vue générale de l'emprise, km 7+520 — Vue vers le nord (MTQ-2002-D2-23)	17
Photo 3 - Autoroute 55, Melbourne, projet 20-5700-0014 — Vue générale de l'emprise, km 6+960 — Vue vers le sud (MTQ-2002-D2-26)	18
Photo 4 - Autoroute 55, Melbourne, projet 20-5700-0014 — Vue générale de l'emprise, km 6+300 — Vue vers le nord-est (MTQ-2002-D2-27)	18

LISTE DES TABLEAUX

	Page
Tableau 1 - Résultats de l'inventaire archéologique pour le projet routier de la direction de l'Estrie.....	1
Tableau 2 - Autoroute 55, Melbourne, projet 20-5700-0014 — Sites archéologiques connus localisés à proximité du projet	9
Tableau 3 - Autoroute 55, Melbourne, projet 20-5700-0014 — Synthèse des activités archéologiques	12

LISTE DES PARTICIPANTS

MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC

DIRECTION GÉNÉRALE DE QUÉBEC ET DE L'EST

DIRECTION DU PLAN, DES PROGRAMMES, DES RESSOURCES ET DU SOUTIEN TECHNIQUE
SERVICE DU SOUTIEN TECHNIQUE

Denis Roy Archéologue

Désirée-Emmanuelle Duchaine Archéologue

ARKÉOS INC.

Claude Rocheleau Archéologue / coordonnateur du projet

Claude Joyal Archéologue / chargé de projet
(rédaction du rapport)

Vanessa Oliver-Lloyd Archéologue / chargée de projet
(travaux de terrain)

Caroline Arpin Technicienne de terrain

Marie-Claude Morin Technicienne de terrain

Steve Fillion Infographiste

Louise Beaudoin Secrétaire administrative

1 INTRODUCTION

1.1 **Cadre et objectifs**

En 2002, le ministère des Transports du Québec (MTQ) confiait à Arkéos inc. un mandat pour réaliser une expertise archéologique pour un projet d'aménagement routier situé dans les limites de la direction de l'Estrie. Ces travaux d'expertise archéologique s'inscrivent aussi dans le cadre de l'application de la *Loi sur les biens culturels* du Québec (LRQ, chapitre B-4) et dans l'approche générale mise de l'avant par le MTQ qui favorise la protection et la sauvegarde des vestiges patrimoniaux.

Le présent document rend compte des résultats obtenus par les activités de recherche archéologique concernant un projet d'aménagement de la direction de l'Estrie. Dans le cadre de ce mandat, le projet routier inventorié correspond à la construction d'une deuxième voie de l'autoroute 55 à Melbourne (figure 1).

1.2 **Résultats**

Deux journées de terrain par une équipe composée de trois archéologues, dont une chargée de projet et deux techniciennes en archéologie, ont été nécessaires pour inventorier l'emprise de ce projet. Cette intervention s'est déroulée les 6 et 7 août 2002. Au total, 436 sondages exploratoires de 50 cm par 50 cm ont été réalisés et aucun de ceux-ci n'a livré d'objets-témoins reliés à une occupation ancienne. Le tableau 1 qui suit résume les résultats des travaux archéologiques.

Tableau 1 - Résultats de l'inventaire archéologique pour le projet routier de la direction de l'Estrie

N° de projets Routiers	Localisation et description du projet routier	Activités archéologiques
20-5700-0014	Autoroute 55, Melbourne : construction d'une deuxième voie	436 sondages
TOTAL : 436 sondages		

1.3 Contenu du rapport

Le chapitre 2 présente succinctement les méthodes qui ont été utilisées afin de réaliser le mandat. Le chapitre 3 regroupe, en premier lieu, les données traitant des sites archéologiques déjà connus qui sont localisés à proximité du projet à l'étude, de même que les informations relatives aux activités de terrain. Le chapitre 4 présente la synthèse des résultats obtenus et propose, le cas échéant, des recommandations. La liste des ouvrages cités complète ce rapport.

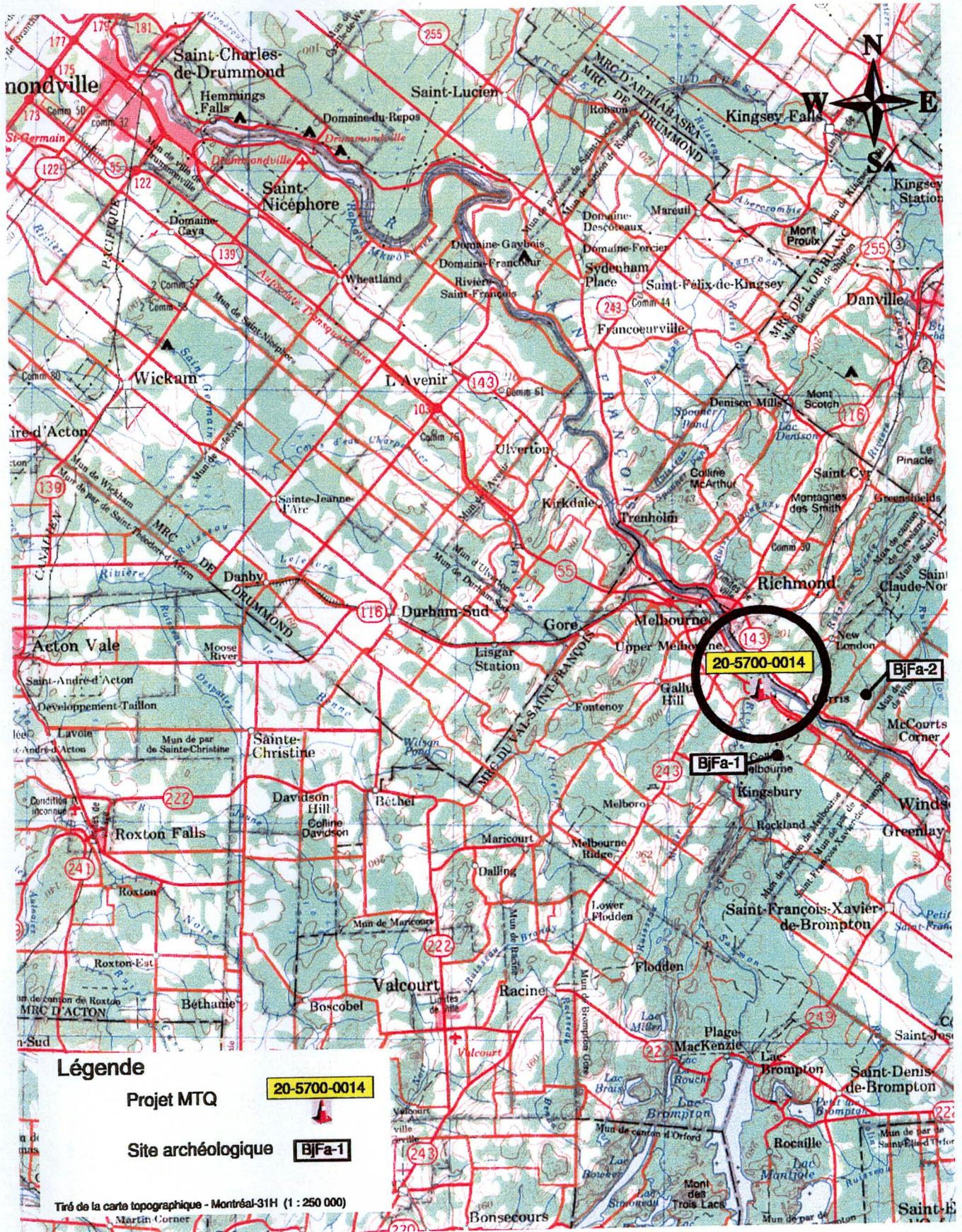
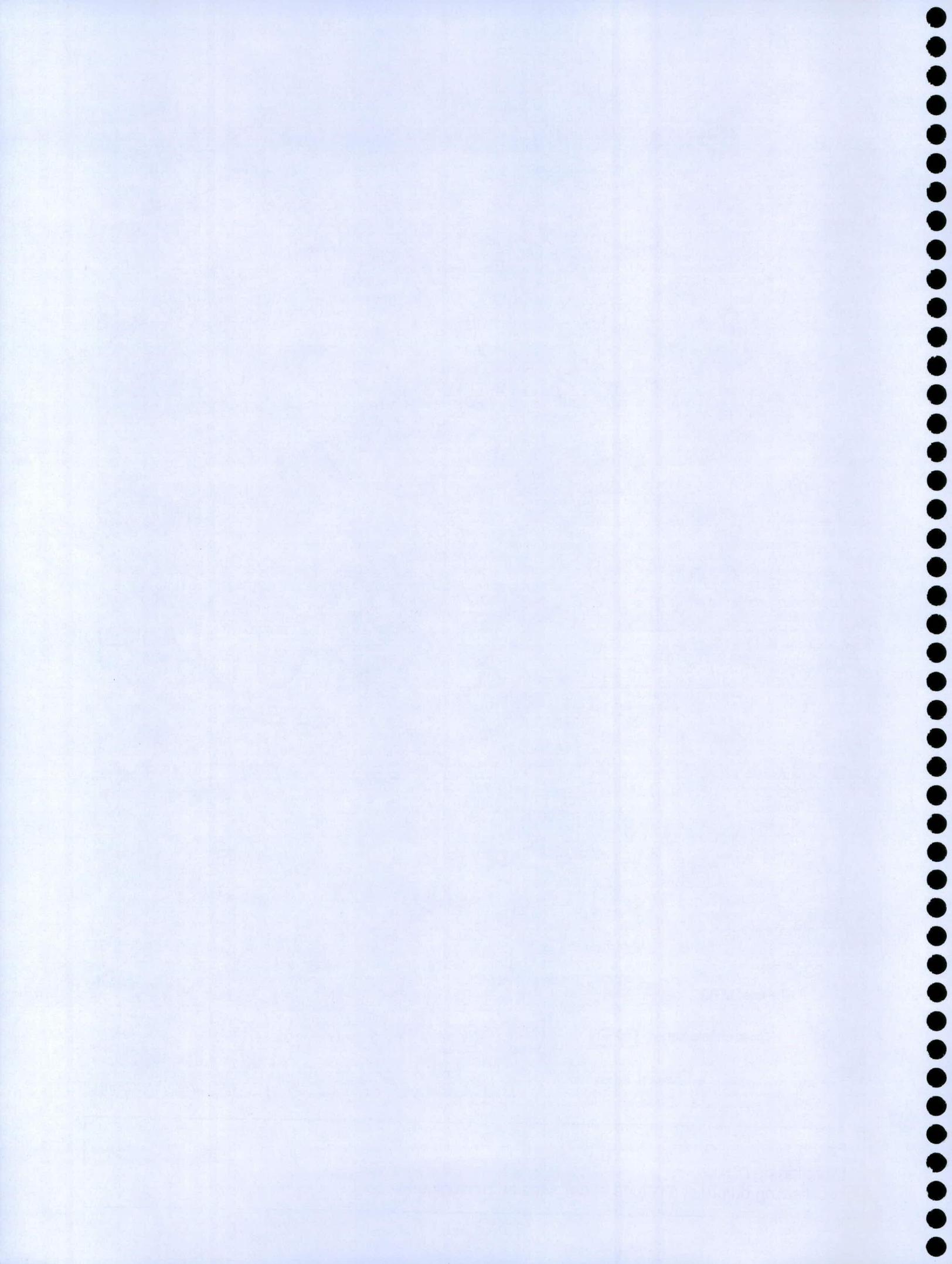


Figure 1
 Direction de l'Estrie
 Localisation du projet à l'étude et des sites archéologiques connus



2 MÉTHODOLOGIE GÉNÉRALE

2.1 Préparation de l'inventaire

- Demande de permis de recherche archéologique

Une demande de permis de recherche archéologique a été présentée auprès du ministère de la Culture et des Communications du Québec (MCCQ). Suite à l'avis favorable de la Commission des biens culturels en date du 19 juin 2002, le permis 02-JOYC-01 a été délivré à Arkéos inc. Ce permis, effectif à partir du 21 juin 2002, pouvait être actualisé par l'envoi au MCCQ de plans de localisation des nouveaux projets, au fur et à mesure de leur réception.

- Consultations technique et documentaire

Pour chaque projet, un dossier technique est préalablement fourni par le MTQ. Celui-ci contient les informations spécifiques à la nature et à la localisation des travaux, par exemple : la direction territoriale, le numéro de projet, la municipalité, un échéancier, la description des travaux, la carte topographique (1:50 000), les photographies aériennes (échelles variables) et les plans de construction (échelles variables). Par accord avec l'archéologue du MTQ, le personnel des bureaux régionaux du Ministère peut être contacté afin d'obtenir des renseignements techniques supplémentaires.

Préalablement à l'inventaire archéologique, des recherches documentaires préparatoires sont effectuées afin de vérifier la présence de sites archéologiques connus dans les limites des emprises ou à proximité. Pour chaque projet, une demande de renseignements illustrant sa localisation, sur une carte 1:50 000 est télécopiée au MCCQ (Inventaire des sites archéologiques du Québec : ISAQ) afin d'identifier les sites répertoriés dans un rayon de 10 km autour du projet d'aménagement. Ces informations confirment, d'une part, la présence ou l'absence de sites connus dans la zone touchée par les travaux de construction du MTQ et, d'autre part, permettent également d'évaluer l'état des connaissances archéologiques locales (schèmes d'établissement, ancienneté, appartenances culturelles, etc.). Les sites connus, le cas échéant, sont décrits (sous forme de tableau) selon la localisation, la distance du projet, leur état de conservation, le contenu archéologique et l'affiliation culturelle.

Les fiches techniques des sites connus, de même que les rapports d'inventaires et d'études de potentiel archéologique déjà réalisés dans un rayon de 10 km du lieu des travaux sont consultés dans les centres régionaux du MCCQ. Ces informations sont recueillies sur les cartes topographiques au 1:50 000 de l'ISAQ, ainsi qu'à travers le Répertoire québécois des études de potentiel archéologique (RQÉPA).

Dans les cas de projets situés en milieu urbanisé où la réalisation de sondages archéologiques manuels apparaît impossible, et lorsque cela s'avère pertinent, l'inventaire des cartes et plans sur microfiches disponibles à la section des cartes de la Bibliothèque nationale du Québec (BNQ) est consulté afin d'y sélectionner divers documents cartographiques anciens ou, le cas échéant, des plans d'expropriation. L'étude de ces documents permet d'évaluer la présence d'anciens bâtiments ou d'axes de circulation à l'intérieur de l'emprise des projets du MTQ. Le cas échéant, une surveillance des travaux peut être recommandée. Cette recherche particulière comprend également la consultation des schémas d'aménagement des MRC concernées ainsi que le document «Les chemins de la mémoire», répertoriant les monuments et sites historiques du Québec.

2.2 Inventaire archéologique

La zone des travaux est repérée sur le terrain à l'aide de photographies aériennes, de cartes topographiques et du plan de construction. Un enregistrement photographique sur diapositives en couleurs est systématiquement effectué sur l'ensemble de la zone. Cette dernière est soumise à une inspection visuelle minutieuse dans le but d'éliminer les secteurs impraticables (marécages, pentes fortes, remblais, substrat rocheux ou autres perturbations importantes) et afin de planifier la localisation des sondages. Toutes les observations et les descriptions de terrain (environnement, déroulement des travaux, stratigraphie, etc.) sont consignées par le chargé de projet.

Lorsque les dépôts de surface sont totalement bouleversés et qu'aucun sondage n'est réalisable, des inspections visuelles ainsi que des enregistrements et descriptions d'usage sont néanmoins effectués.

Généralement, les sondages archéologiques exploratoires peuvent mesurer 50 cm par 50 cm. Les sondages sont implantés à tous les 15 m, sur un ou plusieurs alignements, selon la largeur de l'emprise à inventorier. Les puits sont découpés à la pelle pour y dégager le niveau végétal de surface, puis à la truelle pour y décaper minutieusement les différents niveaux pédologiques. La profondeur maximale est toujours déterminée par les dépôts naturels enfouis jugés

archéologiquement stériles. Suite à tous les relevés d'usage, les sondages sont remblayés avec le même sol.

Pour les champs labourés ou pour toutes autres surfaces dégagées de couvert végétal, une inspection visuelle est pratiquée. De plus, quelques sondages ponctuels permettent d'y enregistrer la stratigraphie. Dans les cas d'anciens terrains labourés et lorsque applicable, l'inventaire peut être facilité par un labourage mécanique préalable. Cette méthode, lorsque appliquée, est suivie d'une inspection visuelle et de sondages manuels.

Lorsqu'un nouveau site archéologique est mis au jour, des mesures d'évaluation et de protection sont alors entreprises. Des sondages supplémentaires réalisés aux 5 m permettent d'évaluer l'état, l'importance et l'étendue du site. Il est prévu de procéder à l'enregistrement de la position des objets (sur fiches standardisées) et à une couverture photographique du contexte pédologique et environnemental. Tous les vestiges archéologiques trouvés doivent être conservés dans des contenants portant le numéro du sondage, l'identification du projet et la date. Le site doit être localisé et identifié sur une carte topographique, sur une photographie aérienne et sur un plan dressé à l'aide d'une boussole ou d'un instrument d'arpentage. L'archéologue/chargé de projet doit alors tenir compte de l'ensemble des données pour déterminer l'importance et l'étendue du site afin de fournir rapidement à l'archéologue du MTQ des recommandations.

Les travaux de surveillance archéologique, lorsqu'ils sont requis, nécessitent une attention particulière puisque les excavations sont effectuées à la pelle mécanique. L'archéologue doit alors enregistrer et consigner rapidement, sur les fiches appropriées, toutes les données pertinentes (sols et vestiges mis au jour). De plus, il doit effectuer les croquis stratigraphiques jugés nécessaires à la compréhension du contexte archéologique. Ces informations sont accompagnées de relevés photographiques et de plans d'arpentage. Quant aux artefacts significatifs, ceux-ci peuvent faire l'objet d'une récolte en paroi et d'un inventaire bien que de manière générale, seuls les artefacts en provenance d'un site identifié par un code Borden sont normalement conservés.

La procédure d'enregistrement des données doit être simple, mais efficace, compte tenu des conditions parfois difficiles et du temps limité dont dispose l'archéologue. Ainsi, chaque projet est identifié par un code temporaire spécifique qui se compose des trois premières lettres de la municipalité visitée, de l'année de l'intervention et d'un numéro séquentiel par projet (ex. : QUE99-01). Ce code temporaire sert à identifier les données relatives à chacun des projets, à moins, bien entendu, qu'un code Borden ait déjà été attribué ou soit éventuellement octroyé.

Quant aux données colligées sur le terrain, le système Tykal est utilisé. Cette méthode préconise la division de l'aire d'intervention en opération, sous-opération et lot, le lot étant la plus petite unité d'enregistrement. Ainsi, la première opération devrait recevoir le numéro 1, à moins qu'une intervention antérieure ait pris place dans ce secteur. Chaque opération peut être subdivisée en sous-opération selon les besoins. À ce stade, une lettre majuscule s'ajoute au numéro de l'opération. Enfin, le numéro de lot identifie une couche de sol, un vestige particulier ou tout autre phénomène jugé pertinent pour la compréhension d'un site archéologique. Ce chiffre s'ajoute à la séquence utilisée pour l'opération et la sous-opération pour ainsi obtenir par exemple, 1A2, qui correspond alors au deuxième lot de la sous-opération 1A.

Finalement, chacun des lots de sol enregistrés est accompagné d'une fiche descriptive faisant état de sa provenance, de sa nature et de sa profondeur. Les profondeurs sont calculées en fonction de la surface du sol environnant. Tous les vestiges mis au jour durant les travaux sont également décrits, localisés et photographiés, même si les ouvrages récents et les infrastructures publiques ne sont pas considérés comme formant un site archéologique selon les critères définis par le MCCQ. De plus, les parois des tranchées excavées ont fait l'objet de relevés stratigraphiques (généralement des croquis lors d'une surveillance) et photographiques selon leur pertinence.

2.3 Analyse et rapports

Tous les objets-témoins recueillis sont nettoyés et classifiés. Le cas échéant, l'identification de certains vestiges peut être effectuée par des spécialistes en culture matérielle. Les coupes stratigraphiques, les plans et les fiches techniques sont mis au propre et les éléments les plus significatifs intégrés au rapport.

La présentation des résultats de l'inventaire archéologique comprend un sommaire décrivant les sites identifiés et la description des interventions archéologiques déjà réalisées à proximité du projet routier. Une description détaillée du projet précise sa localisation géographique et la nature des aménagements routiers prévus. Une description environnementale ainsi que les travaux archéologiques réalisés y sont présentés. Finalement, des conclusions et des recommandations sont proposées.

3 RÉSULTATS

3.1 **AUTOROUTE 55, MELBOURNE (PROJET 20-5700-0014)**

Ce projet correspond à la construction d'une deuxième voie de l'autoroute 55 à Melbourne. La limite ouest du projet est la route 143 alors que la rivière au Saumon (affluent de la rivière Saint-François) marque la limite orientale des travaux. La zone d'intervention, située à 2 km au sud-est de Melbourne et à moins de 250 m de la rive sud de la rivière Saint-François, est représentée sur la carte topographique 31 H/9 (figure 2), sur la photographie aérienne Q79119-198 (figure 3) et sur le plan de construction (figures 4 et 5). L'inventaire archéologique du projet a été réalisé en deux journées de terrain, les 6 et 7 août 2002, par une archéologue / chargée de projet et deux techniciennes en archéologie. Les travaux du MTQ ont débuté le 22 juillet 2002.

3.1.1 **Sites archéologiques connus à proximité**

La consultation du fichier de l'ISAQ a permis de constater que deux sites archéologiques sont localisés dans un rayon de 10 km autour du projet (tableau 2). Il s'agit des sites BjFa-1 (colline Melbourne) et BjFa-2 situés respectivement à 2,5 km au sud-est et à 4 km à l'est du projet. Ces deux sites correspondent à d'anciennes mines d'ardoise exploitées au XIX^e siècle.

Tableau 2 - Autoroute 55, Melbourne, projet 20-5700-0014 — Sites archéologiques connus localisés à proximité du projet

Code Borden	Localisation et nom	Distance du projet (km)	Affiliation culturelle	Références
BjFa-1	Colline Melbourne	2,5	Eurocanadienne (1800-1950)	Ethnoscop inc. (1999a); Arkéos inc., 1996
BjFa-2	Colline Melbourne	4	Eurocanadienne (1800-1950)	Ethnoscop inc. (1999)

Mentionnons par ailleurs la réalisation d'inventaires archéologiques sur l'autoroute 55 (Bilodeau, 1994, 1997) et sur la route 143 (Bilodeau, 1998; Pintal, 1999) à environ 7 km à l'est du projet. Une étude de potentiel archéologique a aussi été produite pour la région (Aménatech inc. et Ethnoscop inc., 1986).

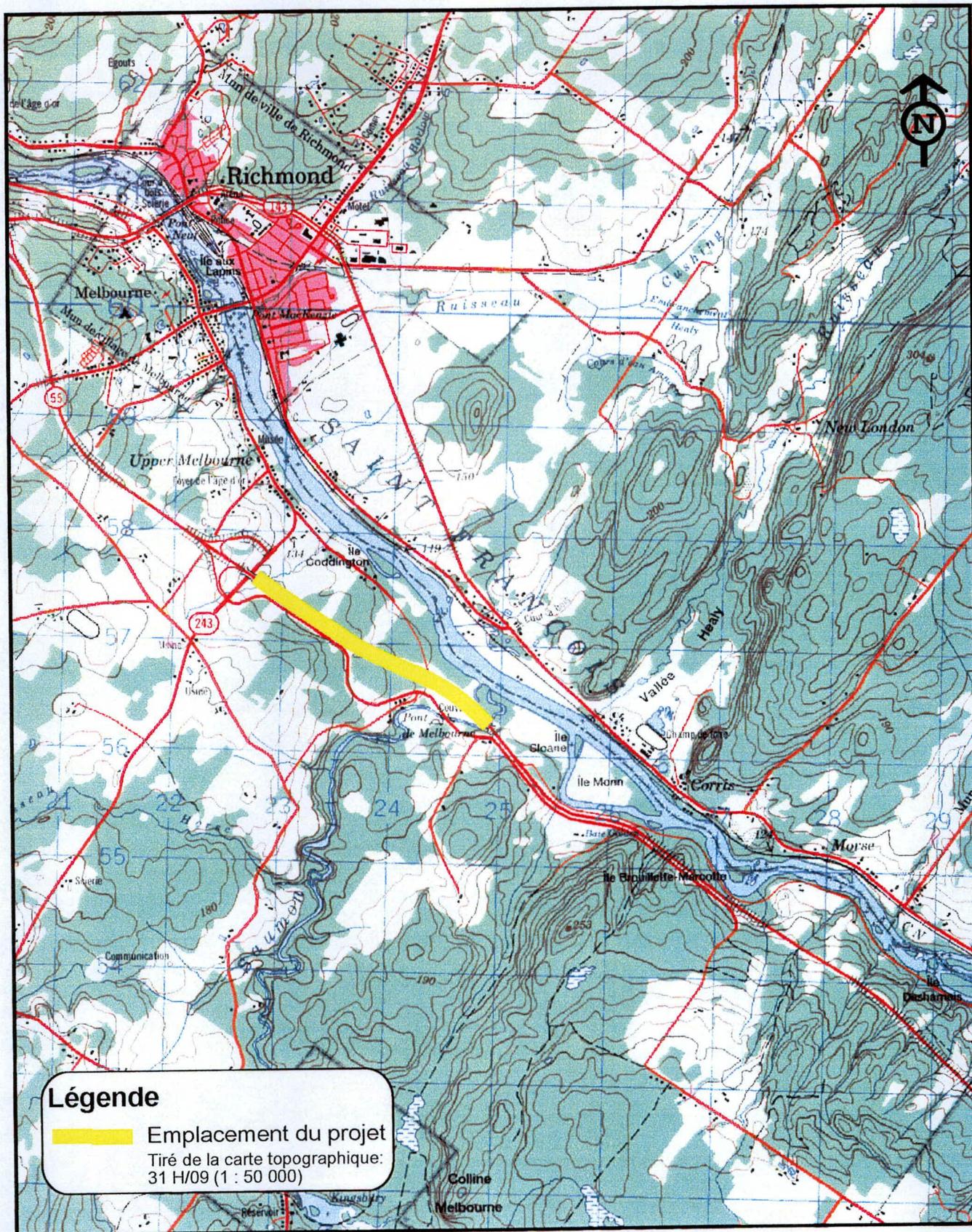


Figure 2 : Localisation du projet 20-5700-0014, autoroute 55, Melbourne



Figure 3 : Localisation sur photo aérienne du projet 20-5700-0014;
(Q79119-198; 9 août 1979; 1 : 15 000), autoroute 55, Melbourne

3.1.2 Inventaire archéologique

L'inventaire archéologique a été réalisé dans les limites d'une emprise de 1 955 m de longueur, entre les km 6+300 et 8+245, du côté nord de la chaussée actuelle de l'autoroute 55 (figures 4 et 5). La largeur est de 60 m, soit 30 m de part et d'autre du centre-ligne identifié sur le terrain par des piquets. En général, l'environnement est faiblement valonneux et ponctué de terrains en friche et de boisés. La plus grande partie de l'emprise était défrichée et déboisée à quelques endroits (photos 1 à 4).

L'ensemble de l'emprise a été inventorié à l'aide de sondages disposés en quinconce, à tous les 15 m, sur cinq lignes de largeur. Ils ont permis d'enregistrer différentes stratigraphies et le profil de sol le plus commun étant un premier niveau de 10 cm à 15 cm de terreau limoneux, brun et graveleux, un second niveau de sable limoneux, gris, graveleux, avec à la base un sable de plage orangé. Parfois, un limon argileux, de gris à brunâtre, hétérogène, d'environ 15 cm, recouvre une argile grise foncée, homogène et non remaniée. Signalons des perturbations locales liées au décapage de certaines portions de l'emprise qui se traduisent par des affleurements de sable orangé et d'argile grise.

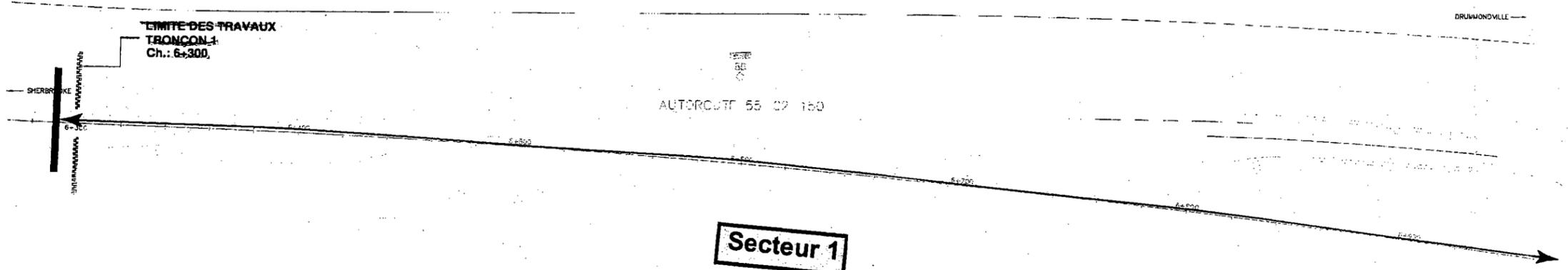
L'inventaire archéologique réalisé dans le cadre du projet de construction d'une deuxième voie de l'autoroute 55 à Melbourne s'est effectué à l'aide d'une inspection visuelle et par la réalisation de 436 sondages exploratoires. Cette intervention n'a permis la découverte d'aucun site archéologique (tableau 3). Le MTQ peut réaliser les travaux sans contrainte pour les ressources archéologiques.

Tableau 3 - Autoroute 55, Melbourne, projet 20-5700-0014 — Synthèse des activités archéologiques

Secteur	Localisation (début-fin / longueur-largeur)	Environnement	Stratigraphie	Technique d'inventaire	Remarque
1 et 2	Km 6+300 à 8+245, longueur 1 955 m, largeur 60 m	Terrains valonneux boisés et en friche	Sol limoneux sur argile ou sable en place	436 sondages	Portions défrichées, déboisées et parfois décapées
TOTAL : 436 sondages					

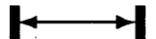
8

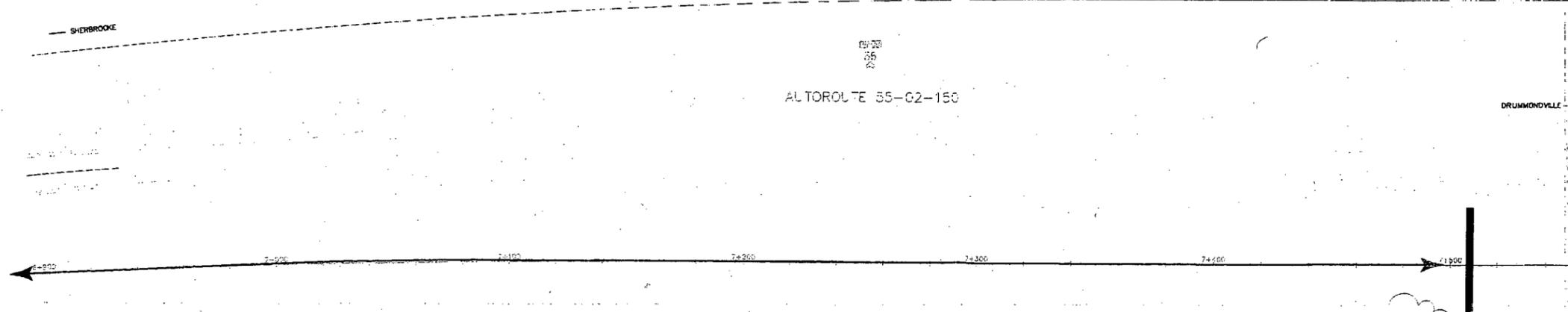
9



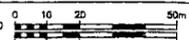
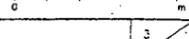
Secteur 1

Figure 4
 Direction de l'Estrie
 Projet 20-5700-0014
 Autoroute 55,
 Melbourne
 Secteur 1 (km 6+300 au km 7+500)

Légende
 Sondages (nb : 268) 
 Limites des travaux : 



Secteur 1

02/04/12	
DENIS RANCLURT, ing.	
DIRECTION GÉNÉRALE DE MONTRÉAL ET DE L'OUEST	
DIRECTION DE L'ESTRIE	
Service des Projets	
ETAT DES LIEUX (F1A 2001)	
AUTOROUTE 55	
TRONÇON 1 Ch.: 6+300 à 7+520	
horizontale 1:1000	
verticale	
CH20-5700-0014	3/40

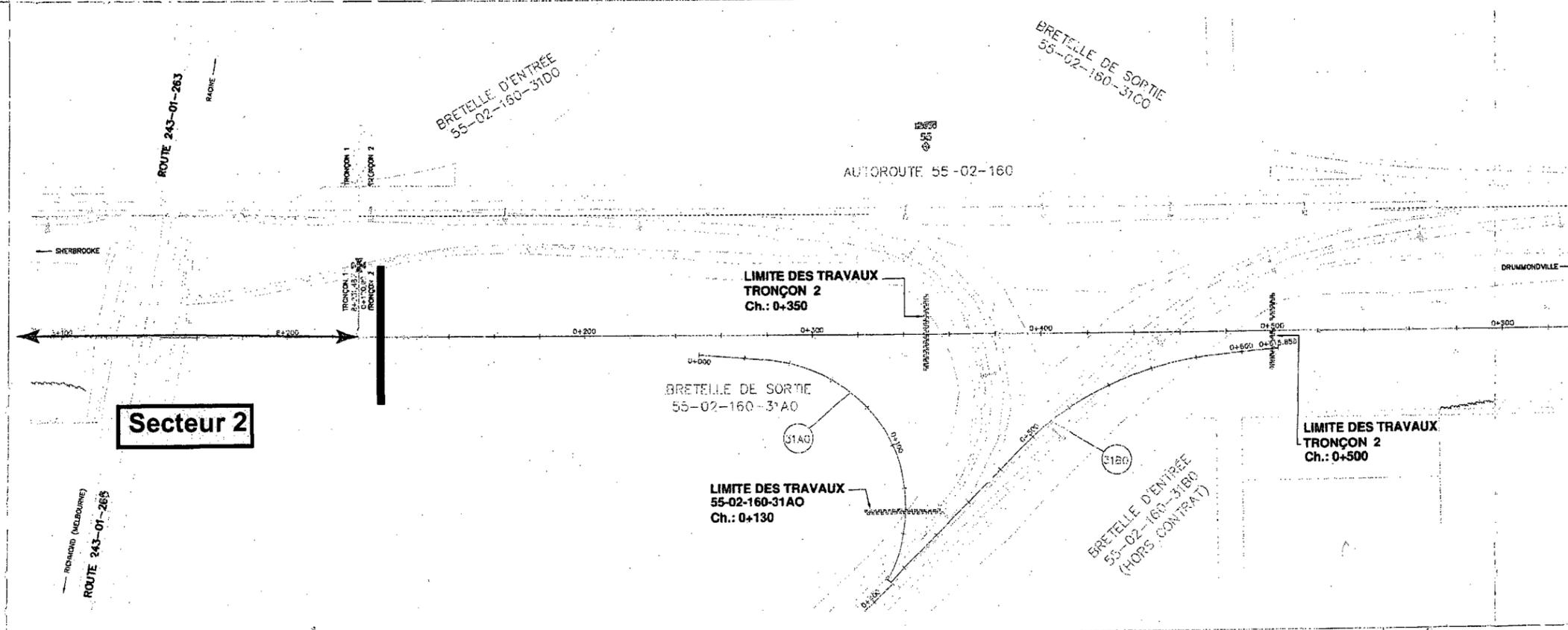
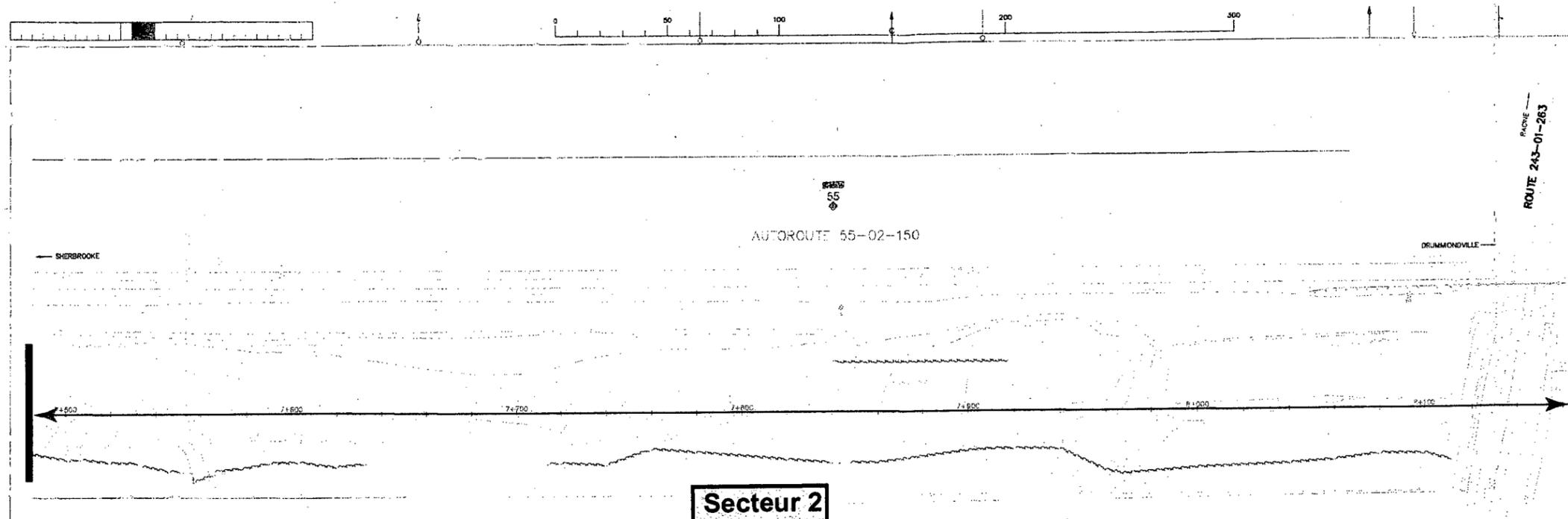


Figure 5
Direction de l'Estrie
Projet 20-5700-0014
Autoroute 55,
Melbourne
Secteur 2 (km 7+500 au km 8+245)
Légende
 Sondages (nb : 168) 
 Limites des travaux : 

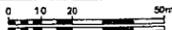
02/04/12	
DENIS RANCOURY, Ing	
Gouvernement du Québec Ministère des Transports	
DIRECTION GÉNÉRALE DE MONTRÉAL ET DE L'OUEST DIRECTION DE L'ESTRIE Service des Projets	
ÉTAT DES LIEUX (Été 2001) AUTOROUTE 55 TRONÇON 1 Ch.: 7+520 à 8+231,487 TRONÇON 2 Ch.: 0+100 à 0+600	
horizontale 1:1000	
verticale	
CH20-5700-0014	40



Photo 1



Photo 2

- Photo 1** - Autoroute 55, Melbourne, projet 20-5700-0014 - Vue générale de l'emprise au km 7+080 - Vue vers le nord (MTQ-2002-D2-22)
- Photo 2** - Autoroute 55, Melbourne, projet 20-5700-0014 - Vue générale de l'emprise au km 7+520 - Vue vers le nord (MTQ-2002-D2-23)

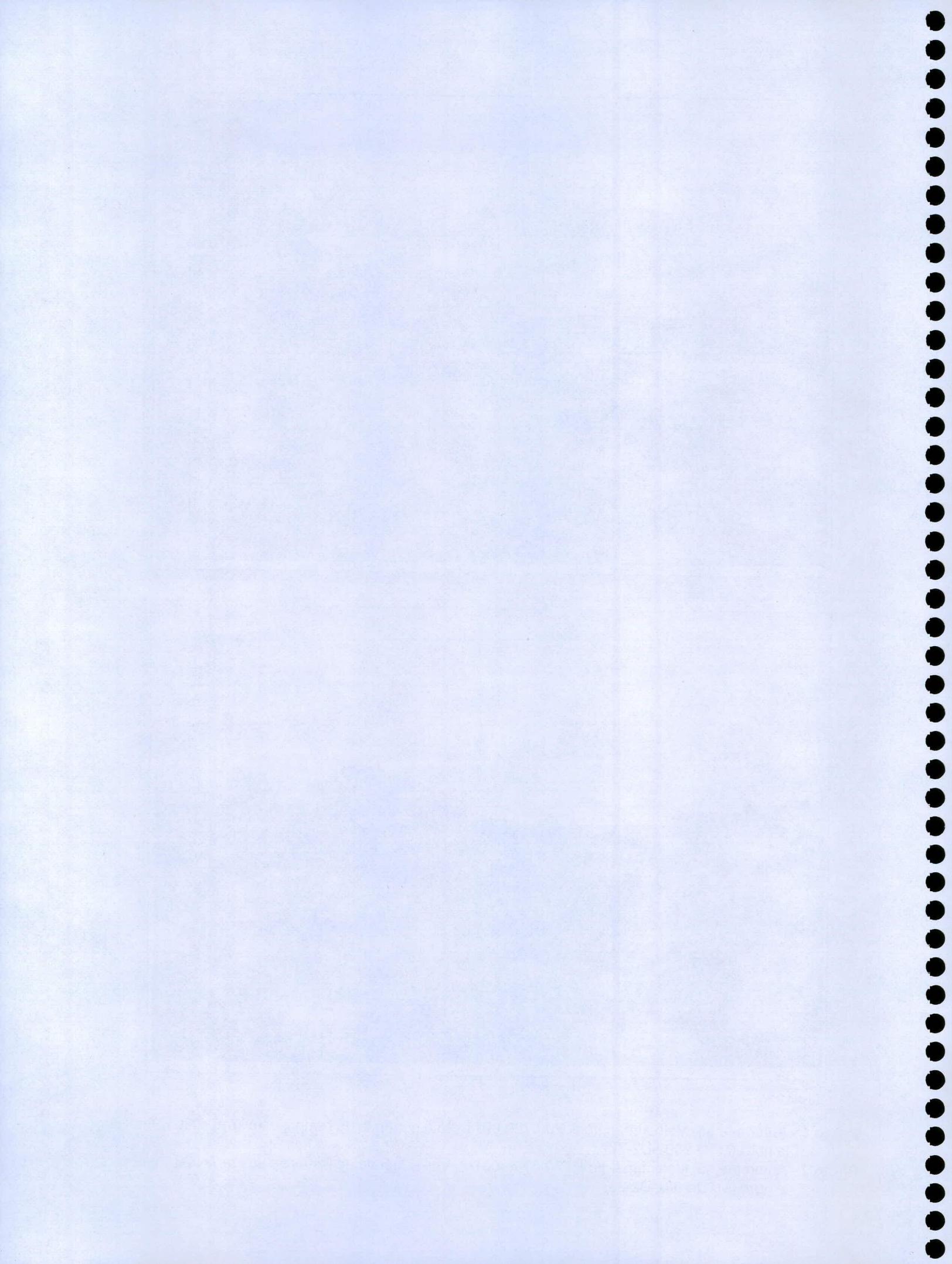




Photo 3



Photo 4

Photo 3 - Autoroute 55, Melbourne, projet 20-5700-0014 - Vue générale de l'emprise au km 6+960 - Vue vers le sud (MTQ-2002-D2-26)

Photo 4 - Autoroute 55, Melbourne, projet 20-5700-0014 - Vue générale de l'emprise au km 6+300 - Vue vers le nord-est (MTQ-2002-D2-27)

4 CONCLUSION ET RECOMMANDATIONS

En conclusion, l'inventaire archéologique, via 436 sondages et une inspection visuelle systématique, n'a pas permis d'identifier de nouveaux sites archéologiques à l'intérieur de l'emprise de ce projet de construction d'une deuxième voie de l'autoroute 55 à Melbourne, localisé dans les limites de la direction de l'Estrie. Le MTQ peut donc réaliser les travaux de construction prévus sans risque pour le patrimoine archéologique.

OUVRAGES CITÉS

- Arkeos inc. (1996)** Relevés archéologiques et topographiques au site de la carrière de Melbourne (Walton, BjFa-1). Canton de Melbourne, Estrie — Canton de Melbourne — Rapport inédit.
- Aménatech inc. et Ethnoscop inc. (1986)** Les zones d'intérêt archéologique des M.R.C. du Haut-Saint-François, de Val-Saint-François et de l'Or-Blanc — Ministère des Affaires culturelles.
- Bilodeau, R. (1994)** Inventaires archéologiques de différents projets routiers en Outaouais, Estrie, Abitibi et Lanaudière, Août-septembre 1993 — Ministère des Transports du Québec, Service de l'environnement — Rapport inédit.
- Bilodeau, R. (1997)** Inventaires archéologiques : projets d'infrastructures routières, Estrie / Abitibi-Témiscamingue / Nord-du-Québec. Juin 1996 (6000-95-AD02) — Ministère des Transports du Québec — Rapport inédit.
- Bilodeau, R. (1996)** Inventaires archéologiques. Projets d'infrastructures routières des directions territoriales Mauricie, Centre-du-Québec, Laurentides-Lanaudière et l'Estrie. Contrat 6000-95-AD02 — Ministère des Transports du Québec — Rapport inédit.
- Ethnoscop inc. (1999a)** Boucle montréalaise, ligne à 735 kV des Cantons / Montérégie / Hertel, tronçon des Cantons / Saint-Césaire, ardoisière de Melbourne (Walton), site BjFa-1, inventaire et surveillance archéologique — Hydro-Québec — Rapport inédit.
- Ethnoscop inc. (1999)** Boucle montréalaise, ligne à 735 kV des Cantons / Montérégie / Hertel, tronçon Saint-Césaire / Hertel, archéologie et patrimoine — Hydro-Québec — Rapport inédit.
- Pintal, J.-Y. (1999)** Interventions archéologiques, Direction de l'Estrie — Ministère des Transports du Québec — Rapport inédit.

MINISTÈRE DES TRANSPORTS



QTR A 194 403