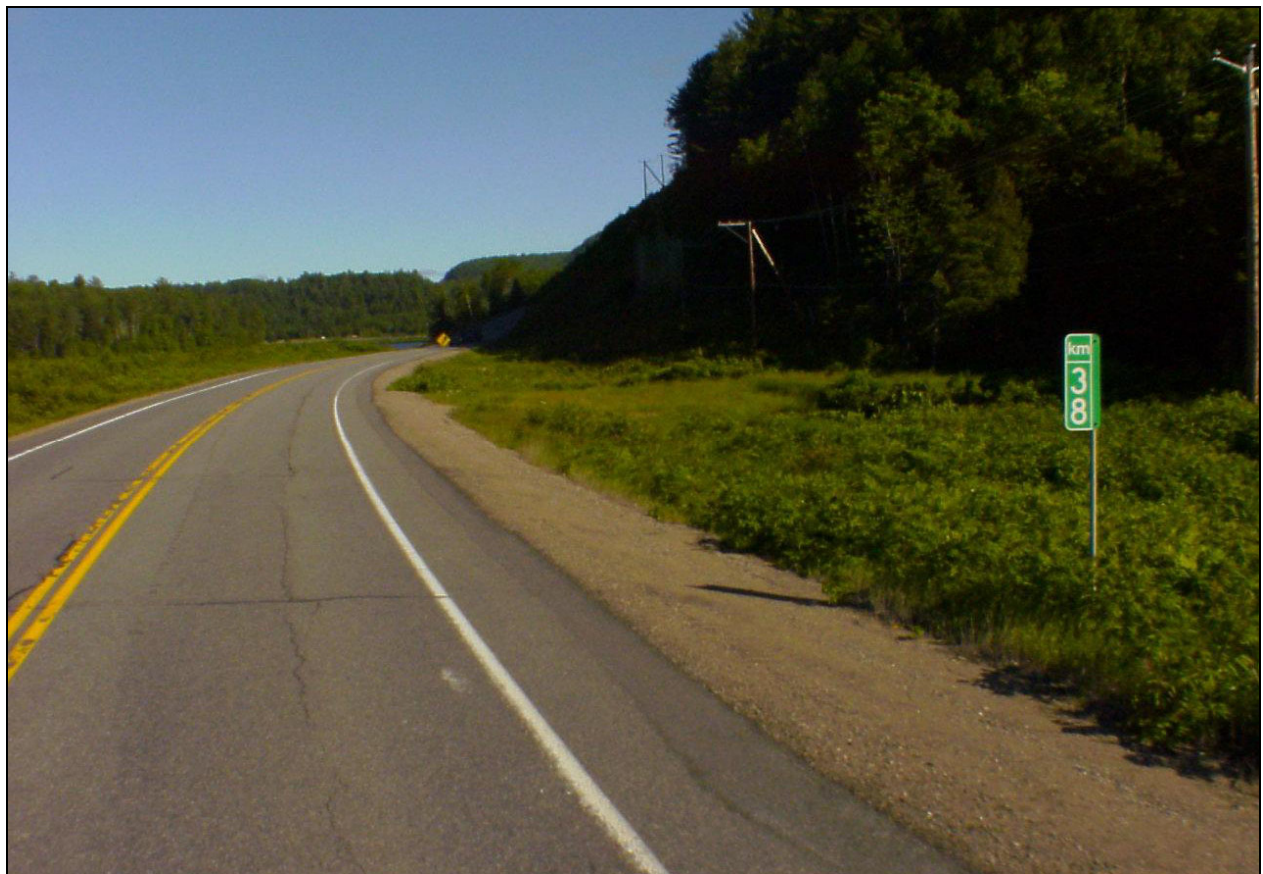




**INVENTAIRES ARCHÉOLOGIQUES (2005)**

**Direction de la Mauricie – Centre-du-Québec**

**Direction général de Québec et de l'Est**



**INVENTAIRES ARCHÉOLOGIQUES (2005)**  
**DIRECTION DE LA MAURICIE – CENTRE-DU-QUÉBEC**

---

**Inventaires archéologiques et  
version préliminaire du rapport réalisés par :**

**Richard Fiset, archéologue consultant**

1465, avenue Anne-Hébert  
Québec (Québec)  
G1P 2B3

Téléphone : (418) 871-1800

Courriel : [rifiset@webnet.qc.ca](mailto:rifiset@webnet.qc.ca)

Permis de recherche archéologique du Québec :  
05-FISR-01

Pour le ministère des Transports du Québec  
contrat n° 3030-05-AD02

**Version finale du rapport réalisée par :**

**Service de la planification et de la programmation  
Direction de la coordination, de la planification et des ressources  
Direction générale de Québec et de l'Est  
Ministère des Transports du Québec**

---

Juillet 2011

## **Note au lecteur**

En juin 2005, le ministère des Transports du Québec (MTQ) confiait à un prestataire de services en archéologie le mandat de réaliser des inventaires archéologiques dans les emprises de divers projet d'aménagements routiers localisés sur le territoire de la direction de la Mauricie – Centre-du-Québec du MTQ et de produire un rapport présentant les résultats de ces recherches archéologiques. Les inventaires ont été réalisés au cours du mois de juin 2005. Le prestataire de services n'a cependant pas complété la rédaction et la production du rapport de recherche. Le MTQ a finalisé la rédaction et la production de ce rapport. La version finale du présent rapport n'engage cependant pas la responsabilité du MTQ quant à la réalisation des inventaires et au contenu de la version préliminaire du rapport. De plus, la version finale de ce rapport ne constitue pas le rapport de recherche archéologique annuel exigible par le ministère de la Culture, des Communications et de la Condition féminine du Québec (MCCCFQ) en vertu de la loi sur les Biens culturels du Québec (L.R.Q., chap. B-4) et ne dégage pas le détenteur du permis de recherche archéologique n° 05-FISR-01 de toutes les obligations pouvant être associées à ce permis de recherche archéologique.

## **ÉQUIPE DE RÉALISATION**

### **MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC**

**Direction générale de Québec et de l'Est**

**Direction de la coordination, de la planification et des ressources**

**Service de la planification et de la programmation**

Denis Roy, archéologue : responsable de projets

Marie-Pier Desjardins, archéologue

Isabelle Bêty, archéologue

### **RICHARD Fiset, ARCHÉOLOGUE CONSULTANT**

Richard Fiset, archéologue chargé de projet : inventaires, rédaction des versions préliminaires du rapport

Dany Hamel, technicien en archéologie

Michel Huot, technicien en archéologie

Caroline Jobin, technicienne en archéologie

François Pelletier, technicien en archéologie, révision et édition du rapport préliminaire

## TABLE DES MATIÈRES

ÉQUIPE DE RÉALISATION.....	iv
TABLE DES MATIÈRES.....	v
LISTE DES TABLEAUX.....	vi
LISTE DES FIGURES .....	vii
LISTE DES PHOTOGRAPHIES.....	ix
1. Introduction .....	1
1.1 Mandat.....	2
1.2 Cadre méthodologique .....	2
2. Résultats des inventaires archéologiques.....	5
2.1 Projet n° 20-6475-9303-F, municipalité de l’Avenir, autoroute 55, construction de la 2 <sup>ème</sup> chaussée d’autoroute.....	5
2.1.1 État des connaissances en archéologie .....	5
2.1.2 Inventaire archéologique.....	5
2.1.3 Conclusion.....	7
2.2 Projet n° 20-6372-8207, municipalité de Trois-Rives, route 155, réfection de la route.....	38
2.2.1 État des connaissances en archéologie .....	38
2.2.2 Inventaire archéologique.....	38
2.2.3 Conclusion.....	39
3. Conclusion.....	50
Bibliographie.....	51
ANNEXE A.....	52

## LISTE DES TABLEAUX

<b>Tableau 1: Identification des projets inventoriés .....</b>	<b>1</b>
<b>Tableau 2: Inventaire archéologique – Synthèse des activités – Projet n° 20-6475-9303-F .....</b>	<b>8</b>
<b>Tableau 3: Inventaire archéologique – Synthèse des activités – Projet n° 20-6372-8207 .....</b>	<b>40</b>

## LISTE DES FIGURES

Figure 1: Localisation des projets inventoriés – Direction de la Mauricie-Centre-du-Québec.....	1
Figure 2: Localisation du projet n° 20-6475-9303-F (MTQ, sans échelle).....	9
Figure 3: Localisation sur photo aérienne du tracé et de l'échangeur de l'autoroute 55, entre les km 24+500 et 31+600, projet n° 20-6475-9303-F, (Ministère de l'Énergie et des Ressources du Québec, Service de la Cartographie, Q78311-155, 1 : 40 000, 1978) .....	10
Figure 4: Localisation du secteur d'inventaire « A » du projet n° 20-6475-9303-F, entre les km 24+616 et 24+950 .....	11
Figure 5: Localisation du secteur d'inventaire « A » du projet n° 20-6475-9303-F, entre les km 24+900 et 25+250 .....	12
Figure 6: Localisation du secteur d'inventaire « A » du projet n° 20-6475-9303-F, entre les km 25+250 et 25+500 .....	13
Figure 7: Localisation du secteur d'inventaire « B-1 » du projet n° 20-6475-9303-F, entre les km 25+500 et 25+850 .....	14
Figure 8: Localisation du secteur d'inventaire « B-1 » du projet n° 20-6475-9303-F, entre les km 25+850 et 26+150 .....	15
Figure 9: Localisation du secteur d'inventaire « B-1 » du projet n° 20-6475-9303-F, entre les km 26+150 et 26+450 .....	16
Figure 10: Localisation des secteurs d'inventaire « B-1 » et « B-2 » du projet n° 20-6475-9303-F, entre les km 26+450 et 26+750.....	17
Figure 11: Localisation du secteur d'inventaire « B-2 » du projet n° 20-6475-9303-F, entre les km 26+750 et 26+950 .....	18
Figure 12: Localisation du secteur d'inventaire « B-2 » du projet n° 20-6475-9303-F, entre les km 126+780 et 127+380 .....	19
Figure 13: Localisation du secteur d'inventaire « B-2 » du projet n° 20-6475-9303-F, entre les km 26+950 et 27+350 .....	20
Figure 14: Localisation des secteurs d'inventaire « B-2 » et « C » du projet n° 20-6475-9303-F, entre les km 27+350 et 27+660.....	21
Figure 15: Localisation du secteur d'inventaire « C » du projet n° 20-6475-9303-F, entre les km 27+660 et 27+970 .....	22
Figure 16: Localisation du secteur d'inventaire « C » du projet n° 20-6475-9303-F, entre les km 27+970 et 28+200 .....	23
Figure 17: Localisation du secteur d'inventaire « C » du projet n° 20-6475-9303-F, entre les km 28+200 et 28+550 .....	24
Figure 18: Localisation du secteur d'inventaire « C » du projet n° 20-6475-9303-F, entre les km 28+550 et 28+860 .....	25
Figure 19: Localisation des secteurs d'inventaire « C » et « D » du projet n° 20-6475-9303-F, entre les km 28+860 et 29+150.....	26
Figure 20: Localisation du secteur d'inventaire « D » du projet n° 20-6475-9303-F, entre les km 29+150 et 29+450 .....	27
Figure 21: Localisation du secteur d'inventaire « D » du projet n° 20-6475-9303-F, entre les km 29+450 et 29+750 .....	28

<b>Figure 22: Localisation des secteurs d'inventaire « D » et « E » du projet n° 20-6475-9303-F, entre les km 29+750 et 30+060 .....</b>	<b>29</b>
<b>Figure 23: Localisation du secteur d'inventaire « E » du projet n° 20-6475-9303-F, entre les km 30+060 et 30+360 .....</b>	<b>30</b>
<b>Figure 24: Localisation du secteur d'inventaire « E » du projet n° 20-6475-9303-F, entre les km 30+360 et 30+660 .....</b>	<b>31</b>
<b>Figure 25: Localisation du secteur d'inventaire « E » du projet n° 20-6475-9303-F, entre les km 30+660 et 30+940 .....</b>	<b>32</b>
<b>Figure 26: Localisation du secteur d'inventaire « E » du projet n° 20-6475-9303-F, entre les km 30+940 et 31+230 .....</b>	<b>33</b>
<b>Figure 27: Localisation du secteur d'inventaire « E » du projet n° 20-6475-9303-F, entre les km 31+230 et 31+540 .....</b>	<b>34</b>
<b>Figure 28: Localisation du secteur d'inventaire « E » du projet n° 20-6475-9303-F, entre les km 31+540 et 31+600 .....</b>	<b>35</b>
<b>Figure 29: Localisation du secteur d'inventaire « F » du projet n° 20-6475-9303-F, entre les km 326+635 et 327+235 .....</b>	<b>36</b>
<b>Figure 30: Localisation du projet n° 20-6372-8207 (Ministère de l'Énergie, des Ressources naturelles et des Mines du Canada, 31/1/15 (extrait), Rivière Mékinac, 1 : 50 000, 1982) .....</b>	<b>41</b>
<b>Figure 31: Localisation sur photo aérienne du projet n° 20-6372-8207 (Ministère de l'Énergie et des Ressources du Québec, Service de la Cartographie, Q75349-58 (extrait), 1 : 15 000, 1975) (1/3).....</b>	<b>42</b>
<b>Figure 32: Localisation sur photo aérienne du projet n° 20-6372-8207, (Ministère de l'Énergie et des Ressources du Québec, Service de la Cartographie, Q75349-58 (extrait), 1 : 15 000, 1975) (2/3).....</b>	<b>44</b>
<b>Figure 33: Localisation sur photo aérienne du projet n° 20-6372-8207, (Ministère de l'Énergie et des Ressources du Québec, Service de la Cartographie, Q75349-58 (extrait), 1 : 15 000, 1975) (3/3).....</b>	<b>45</b>
<b>Figure 34: Localisation du secteur d'inventaire « A » du projet n° 20-6372-8207 ..</b>	<b>45</b>
<b>Figure 35: Localisation du secteur d'inventaire « B » du projet n° 20-6372-8207 ..</b>	<b>46</b>
<b>Figure 36: Localisation du secteur d'inventaire « C » du projet n° 20-6372-8207 ..</b>	<b>47</b>
<b>Figure 37: Localisation du secteur d'inventaire « D » du projet n° 20-6372-8207 ..</b>	<b>48</b>



## **LISTE DES PHOTOGRAPHIES**

**Photo de la page couverture : Projet n° 20-6372-8207 – Route 155 à Trois-Rives**

**(source : SIG Express, Gouvernement du Québec)**

<b>Photo 1: Emprise de la future voie est de l'autoroute 55, à la hauteur de la municipalité de l'Avenir, secteur « A », du km 24+500 au km 24+900, vers le sud (DSCF0138) .....</b>	<b>37</b>
<b>Photo 2: Emprise de la future voie est de l'autoroute 55, à la hauteur de la municipalité de l'Avenir, secteur « E », du km 30+000 au km 31+600, vers le sud (DSCF0140) .....</b>	<b>37</b>
<b>Photo 3: Secteur « B » au km 38 de la route 155, municipalité de Trois-Rives, vers le nord-ouest (DSCF0096).....</b>	<b>49</b>

## 1. Introduction

Ce rapport présente les résultats de deux inventaires archéologiques réalisés dans les emprises de projets d'aménagements routiers localisés sur le territoire de la Direction de la Mauricie-Centre-du-Québec du ministère des Transports du Québec (MTQ) (tableau 1, figure 1). Les objectifs de ces inventaires étaient de vérifier la présence ou l'absence de sites archéologiques dans les emprises des projets visés et, le cas échéant, de localiser et d'évaluer ceux-ci. Cette approche préventive appliquée par le MTQ vise à protéger les ressources patrimoniales du Québec.

Le rapport présente une description du mandat, ainsi que les méthodes et techniques utilisées. Le rapport contient des tableaux, des figures et des photographies qui résument les travaux réalisés.

Les inventaires archéologiques ont été réalisés en six jours, entre le 16 juin et le 5 août 2005, par une équipe composée d'un archéologue chargé de projet et de quatre techniciens en archéologie. Ces travaux d'inventaire s'inscrivent dans le cadre du contrat d'inventaires archéologiques n° 3030-05-AD02.

**Tableau 1: Identification des projets inventoriés**

<b>N° de projet</b>	<b>Localisation et description</b>	<b>Date de l'inventaire</b>	<b>Nbre de puits de sondage</b>	<b>Résultat</b>
20-6475-9303-F	Construction de la 2 <sup>e</sup> Chaussée d'autoroute Municipalité de l'Avenir, autoroute 55	2 au 5 août 2005	1067	Négatif
20-6372-8207	Réfection de route Municipalité de Trois-Rives, route 155	16-17 juin 2005	136	Négatif

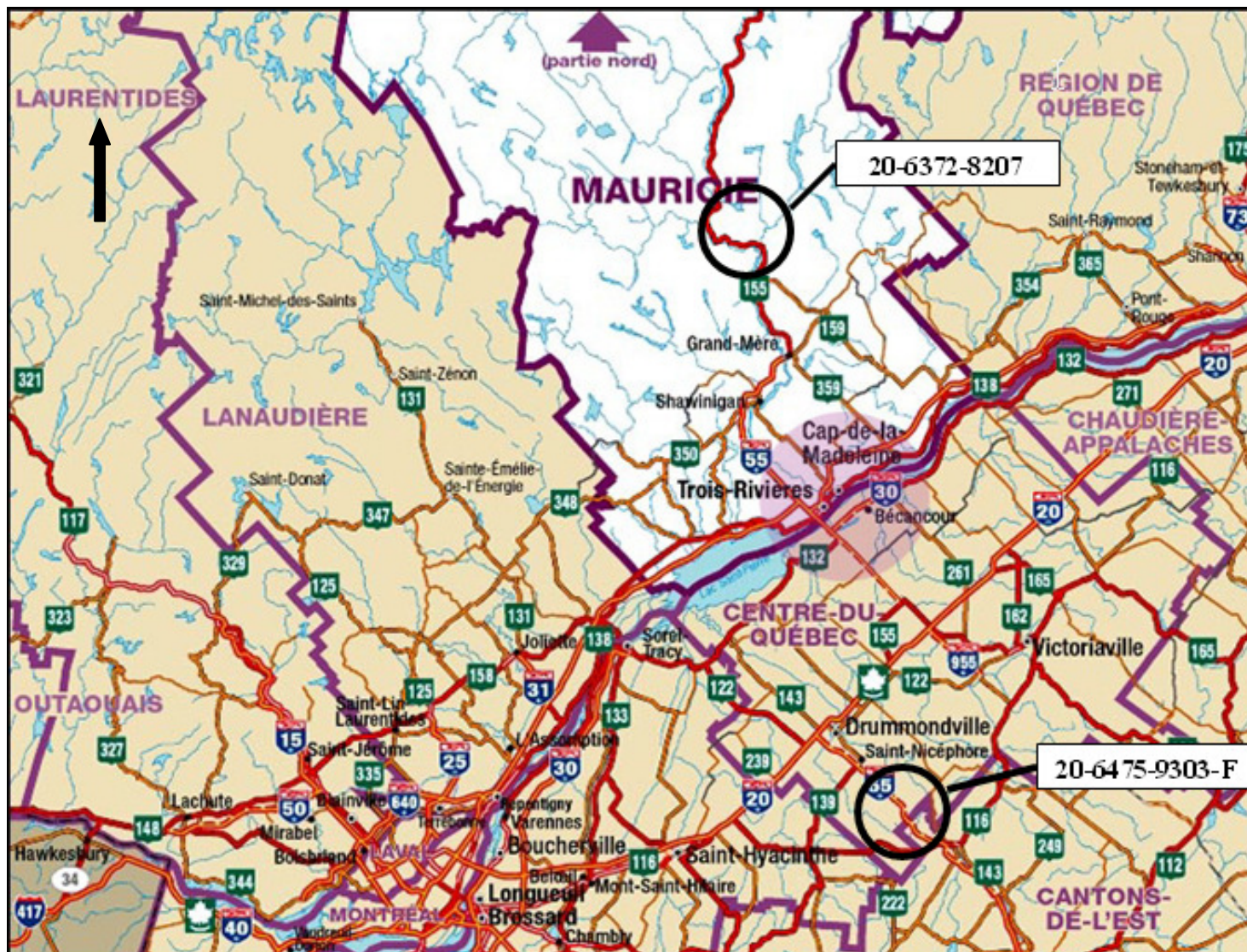


Figure 1: Localisation des projets inventoriés – Direction de la Mauricie-Centre-du-Québec  
[http://www.quebec511.gouv.qc.ca/fr/carte\\_routiere/MauricieS.htm](http://www.quebec511.gouv.qc.ca/fr/carte_routiere/MauricieS.htm)

## **1.1 Mandat**

Le mandat confié au prestataire est:

- De réaliser des inventaires archéologiques dans les emprises de projets de construction localisés sur le territoire de la Direction générale de Québec et de l'Est, sélectionnés par le Ministère dans sa programmation annuelle de travaux pour l'année 2005-2006;
- De documenter, rechercher, identifier, localiser, délimiter, évaluer et fouiller les sites archéologiques pouvant être menacés par des travaux de construction qui sont sous la responsabilité du Ministère;
- De limiter les inventaires ou fouilles archéologiques aux emprises des projets de construction du Ministère;
- De communiquer toute découverte de biens archéologiques mobiliers ou immobiliers dans les plus brefs délais au responsable de projets du MTQ;
- De produire les rapports de recherche archéologique.

## **1.2 Cadre méthodologique**

La méthodologie employée fut conforme à celle prescrite par le MTQ, notamment :

- Effectuer, préalablement à la réalisation d'un inventaire archéologique, les recherches documentaires ayant trait à la présence de sites archéologiques préhistoriques et historiques, tant euro-qubécois qu'amérindiens, connus à proximité ou dans l'emprise d'un projet de construction devant être inventorié, pour fins de compréhension d'éventuelles mises au jour de vestiges d'occupation humaine et d'intégration du contexte culturel devant être inclus dans un rapport de recherche archéologique;
- Rechercher, préalablement à la réalisation d'un inventaire archéologique, les documents permettant la reconstitution théorique de la paléogéographie pertinente à la compréhension de l'occupation humaine ancienne du contexte du projet de construction devant être inventorié;
- Effectuer des inventaires archéologiques visant à vérifier la présence ou l'absence de sites préhistoriques et historiques amérindiens ainsi qu'historiques euro-qubécois;
- Réaliser les inventaires archéologiques selon les techniques, la procédure et les normes d'inventaire établies par le Ministère;
- Réaliser les inventaires archéologiques par l'inspection visuelle et l'excavation de sondages systématiquement disposés à l'intérieur des limites de l'emprise de tout projet de construction devant être inventorié ainsi que, le cas échéant, dans les emplacements des sources de matériaux qui sont susceptibles d'être utilisées pour la réalisation du projet de construction;
- Feront exception aux sondages archéologiques, les affleurements rocheux, les pentes excessives, les zones humides, les cours et les plans d'eau et les aires où des enlèvements de

matériaux meubles ou des bouleversements divers rendent impossible la réalisation de sondages archéologiques;

-Disposer les puits de sondage dans l'emprise d'un projet selon une grille d'échantillonnage élaborée en fonction de l'état des lieux du projet inventorié. Toutes les superficies propices à la pratique de sondages archéologiques doivent être l'objet de sondages systématiquement disposés, en alternance, à tous les quinze ou dix mètres, selon le contexte et chaque puits de sondage archéologique devra couvrir une superficie minimale de 900 cm<sup>2</sup>;

-Réaliser l'excavation de puits de sondage à la pelle en vérifiant minutieusement à la truelle le contenu excavé, en déstructurant le couvert végétal et organique superficiel, en atteignant le niveau de sol considéré stérile. Toutes les informations pertinentes relatives à chaque puits de sondage devront être consignées. Il en va de même pour toute autre technique appliquée aux inventaires archéologiques;

-Localiser, délimiter et évaluer qualitativement et quantitativement tout site archéologique découvert ou identifié au cours d'un inventaire archéologique;

-Réaliser des sondages archéologiques supplémentaires en périphérie d'un sondage archéologique positif, à une distance maximale de cinq mètres les uns des autres afin de déterminer l'étendue du site et procéder à son évaluation; Les sondages supplémentaires réalisés en périphérie d'un sondage positif devront être de 50 cm sur 50 cm et excavés à la truelle;

-Atteindre la couche de sol considérée comme étant stérile et naturelle dans tous les puits de sondage excavés;

-Identifier et localiser les biens archéologiques mis au jour dans les sondages pratiqués à la pelle par rapport à la couche de sol de référence;

-Localiser horizontalement et verticalement par rapport à un point de référence, tous les outils et fragments d'outils préhistoriques identifiés dans les sondages de 50 cm sur 50 cm pratiqués à la truelle;

-Localiser par quadrant, à l'intérieur de chaque sondage et en rapport avec la stratigraphie existante ou arbitraire, les éclats de taille préhistorique;

-Localiser individuellement ou en lots, selon leur nombre et leur importance, les biens archéologiques de la période historique;

-Localiser individuellement les traces d'aménagement et les biens archéologiques leur étant associés;

-Prendre toutes les mesures, réaliser les plans et relevés stratigraphiques et effectuer les relevés photographiques nécessaires à la compréhension des biens archéologiques mis au jour;

-Prélever tous les échantillons de sol, de charbon de bois et autres matériaux organiques, ou toute autre matière nécessaire à la compréhension d'éventuels sites archéologiques;

-Localiser tous les sondages positifs en fonction de l'arpentage existant ou sinon arpentés sur le terrain à partir d'un point de référence identifiable;

- Comptabiliser tous les sondages excavés; sondages archéologiques positifs et négatifs différenciés;
- Reporter l'orientation et l'emplacement des alignements de sondages, à titre illustratif, sur un plan adéquat (plan de construction);
- Localiser les outils et fragments d'outils individuellement, lors de la découverte d'un site archéologique préhistorique;
- Préparer et joindre au rapport un plan de référence lorsqu'il y a implantation d'un quadrillage ou d'alignements de sondages;
- Remblayer tous les sondages archéologiques;
- Effectuer une description détaillée, un relevé cartographique à l'échelle du plan de construction, et réaliser un croquis et un relevé photographique de tout aménagement, structure ou organisation de l'espace de nature anthropique qui serait à l'état de vestige autre qu'archéologique;
- Élaborer et compléter des fiches environnementales afin de qualifier chaque secteur inventorié dans une emprise (hydrologie, pédologie, morpho-sédimentologie, végétation, faune, etc.);
- Évaluer chaque site archéologique découvert en tenant compte de son intégrité physique et décrire son contexte environnemental;
- Réaliser tous les relevés photographiques sous forme de diapositives ou sous forme d'enregistrements électroniquement numérisés;
- Proposer des mesures de protection, de sauvetage, de fouille et de mise en valeur du patrimoine archéologique identifié dans l'emprise d'un projet de construction, en fonction des caractéristiques des sites archéologiques éventuellement identifiés ainsi que de la menace appréhendée par la réalisation des travaux devant être effectués par le Ministère ou pour le compte de celui-ci.

## 2. Résultats des inventaires archéologiques

### 2.1 Projet n° 20-6475-9303-F, municipalité de l'Avenir, autoroute 55, construction de la 2<sup>ième</sup> chaussée d'autoroute

Ce projet vise la construction de la voie est de l'autoroute 55 dans la municipalité de l'Avenir localisée dans la MRC de Drummond (figure 2).

L'inventaire archéologique a été réalisé dans les limites de l'emprise du projet de construction routière. Celle-ci couvrait une distance de 6,9 km, entre les km 24+600 et 31+600, sur une largeur moyenne de 45 m et comprenait de nouvelles bretelles d'accès à l'autoroute (figures 2 et 3).

#### 2.1.1 État des connaissances en archéologie

Selon le registre de l'Inventaire des sites archéologiques du Québec (ISAQ) du ministère de la Culture, des Communications et de la Condition féminine du Québec (MCCCFQ), aucun site archéologique n'est actuellement connu dans une zone d'étude de 10 km de rayon ayant comme centre le projet de construction. Deux inventaires archéologiques ont cependant déjà été réalisés dans les limites de cette même zone (Pintal 1996d et 2004d).

Par ailleurs, les premières implantations agricoles dans la région remontent au début du XX<sup>e</sup> siècle<sup>1</sup> et l'environnement immédiat du projet est occupé par des fermes et des pâturages.

#### 2.1.2 Inventaire archéologique

L'inventaire archéologique a débuté à l'extrémité nord du projet, à la hauteur du km 24+600 et s'est poursuivi en direction sud vers la municipalité d'Ulverton. L'inventaire des bretelles d'accès à l'est a été réalisé en continuité avec l'inventaire du tracé principal, alors que l'inventaire de la bretelle d'accès ouest a été réalisé à la fin de l'inventaire.

La topographie de l'emprise est caractérisée par un relief ondulé (photo 1), avec des pentes plus accentuées dans les secteurs situés entre les km 26+900 et 27+500, et entre les km 28+900 et 29+600. Dans l'axe de l'emprise, des fossés de drainage avaient déjà été excavés dans plusieurs secteurs. Le roc affleurerait à maints endroits.

Divers secteurs de l'emprise avaient été perturbés par le passage de machineries lourdes. D'autres fossés de drainage traversent l'emprise d'est en ouest. De vastes zones humides occupent les secteurs entre les km 26+000 et 27+000, les km 28+500 et 28+900 et les km 30+000 et 30+700. Les secteurs perturbés et trop humides n'étaient pas propices à la réalisation de sondages.

Sur une partie du tracé, les sondages ont été réalisés sur cinq alignements de sondages, distancés les uns des autres de 15 m. Toutefois, les alignements ont généralement été réduits à trois ou quatre en raison des perturbations rencontrées tant à l'est qu'à l'ouest de l'emprise.

---

<sup>1</sup> Noms et lieux du Québec, Commission de toponymie du Québec, Les publications du Québec (version cédérom), 1997 et Histoire des Cantons de l'Est, Les Presses de l'Université Laval, Collection de l'IQRC n°10, 1998, pp.180, 588 et 729.

Compte tenu de la présence de sols perturbés par la machinerie dans une large bande de terrain, entre les km 26+900 et 30+000, seule une inspection visuelle y a été effectuée. Les abords des viaducs déjà construits où d'importants remblais étaient présents, ont également été éliminés des secteurs à inventorier.

L'emprise à inventorier a été subdivisée en six secteurs, de A à F. Le secteur B a été subdivisé en deux parties, B-1 et B-2. Au total, 1057 sondages archéologiques ont été excavés dans l'emprise.

Le secteur « A » (km 24+500 au km 25+500) est situé à l'extrémité sud du projet (figures 4 à 6; photo 1). Le sol y est plutôt compact. Celui-ci est constitué d'un sable loameux grisâtre d'une quinzaine de centimètres d'épaisseur reposant sur un sol graveleux contenant de petites pierres. Cette texture change au sud du ruisseau qui est situé au km 24+700, pour devenir un loam peu sableux brun, de 30 à 40 cm d'épaisseur, reposant sur un sable gris. La séquence stratigraphique décrite précédemment est à nouveau observable quelques centaines de mètres plus loin. En plus de l'inspection visuelle, 164 sondages ont été excavés dans ce secteur. Ils se sont tous révélés négatifs (tableau 2).

Dans le secteur « B-1 » (km 25+500 au km 26+600) (figures 6 à 10), la stratigraphie qui y a été observée a révélé la présence d'un sol constitué d'un loam sableux brun d'environ 25 cm d'épaisseur reposant sur un sable argileux beige. Par endroits, celui-ci se trouve à la surface; ce qui indiquerait que certaines parties de l'emprise dans ce secteur auraient été déblayées. En plus de l'inspection visuelle, 227 sondages ont été excavés dans ce secteur. Ils se sont tous révélés négatifs (tableau 2).

Le secteur « B-2 » (km 26+600 au km 27+500) (figures 10 à 14) s'est avéré particulièrement perturbé et très humide. La surface correspondait à une alternance d'humus et de gravier. Une vaste partie de ce secteur était occupée par une tourbière. En plus de l'inspection visuelle, 90 sondages ont été excavés dans ce secteur. Ils se sont tous révélés négatifs (tableau 2).

Le secteur « C » (km 27+500 au km 28+900) (figures 14 à 19) était caractérisé par la présence d'une colline ayant une pente moyenne. Une grande partie de cette colline était constituée de crans rocheux. Ce secteur était passablement perturbé et une partie de celui-ci est aussi occupé par des tourbières, surtout en contrebas de la colline. L'inventaire a été interrompu à la hauteur d'un canal creusé en bordure d'un ancien chemin abandonné lors de la construction de la voie ouest de l'autoroute 55. La stratigraphie est similaire à celle observée dans le secteur précédent. En plus de l'inspection visuelle, 146 sondages ont été excavés dans ce secteur. Ils se sont tous révélés négatifs (tableau 2).

Dans le secteur « D » (km 28+900 au km 30+000), un large secteur en pente n'a pas fait l'objet de sondages, mais une inspection visuelle y a tout de même été effectuée (figures 19 à 22). Les sondages ont débuté au km 28+100. Il s'y trouve un petit plateau qui domine une pente douce et ondulée en direction sud. Aux environs du km 29+500, une pente moyenne rejoint la zone E. Le sol est généralement mince dans les milieux plus élevés et il y a présence d'un sable graveleux brun jaunâtre de 4 cm d'épaisseur, pouvant aller jusqu'à 40 cm à certains endroits avant d'atteindre le socle rocheux. En direction sud, un second niveau de sol est perceptible, avec la texture d'un sable beige. La partie située la plus au sud a été perturbée par le passage de la machinerie lourde et les sols y sont généralement très humides. Les milieux perturbés ont néanmoins fait l'objet d'une inspection visuelle. Au total, 227 sondages ont été excavés dans ce secteur. Ils se sont tous révélés négatifs (tableau 2).



Dans le secteur « E » (km 30+000 au km 31+600) (figures 22 à 28; photo 2), l'extrémité sud est caractérisée par la présence d'un cran rocheux et le roc affleure à maints endroits. Graduellement, en direction du nord, l'épaisseur du sol augmente alors que la stratigraphie se compose d'un sable fin gris-jaune, sur une épaisseur de 2 à 10 cm, reposant sur un sable gris-beige foncé (brunâtre). Ce sable est plus épais vers le nord, atteignant jusqu'à 40 cm d'épaisseur. À environ 200 m du viaduc du chemin Gillenay, le secteur est plus humide et les sondages y étaient impraticables. Quant à la surface aux abords du viaduc, elle est constituée d'un sol graveleux et l'endroit a été perturbé par des remblais. Une tourbière est présente dans la partie nord et elle a aussi été perturbée par le passage de la machinerie lourde. Celle-ci a fait l'objet d'une inspection visuelle. Au total, 245 sondages ont été excavés dans ce secteur. Ils se sont tous révélés négatifs (tableau 2).

Dans le secteur F (échangeur ouest) (figure 29), la partie centrale avait déjà été perturbée par des travaux. Seul une petite partie du secteur a pu faire l'objet de sondages. La stratigraphie qui y a été observée correspond à un loam sableux brun de 30 à 40 cm d'épaisseur, reposant sur un sable gris. En plus de l'inspection visuelle, 24 sondages ont été réalisés dans ce secteur. Ils se sont tous révélés négatifs (tableau 2).

### **2.1.3 Conclusion**

En plus d'une inspection visuelle, 1067 sondages archéologiques ont été excavés dans l'emprise de ce projet d'aménagement routier, mais tous se sont avérés négatifs. L'inventaire archéologique n'a pas permis de mettre au jour de nouveaux sites archéologiques dans l'emprise de ce projet d'aménagement routier. Les résultats de cet inventaire archéologique permettent de confirmer que le MTQ peut procéder à la réalisation des travaux sans qu'il y ait de restriction du point de vue de l'archéologie.

**Tableau 2: Inventaire archéologique – Synthèse des activités – Projet n° 20-6475-9303-F**

Identification des secteurs	Localisation					Sondages		Observations	
	Début (km)	Fin (km)	Distance (m)	Largeur max. (m)	Superficie approximative (m <sup>2</sup> )	(+)	(-)	Topographie	Commentaires
A	24+500	25+500	900	60	54 000	0	164	Ondulée	Déboisé, arbustes, fossés de drainage, ruisseaux, sentier aménagé et sols perturbés
B-1	25+500	26+600	1 100	60	66 000	0	227	Ondulée à pente moyenne	Déboisé, arbustes, milieux humides, fossés de drainage, ruisseaux, sentier aménagé et sols perturbés
B-2	26+600	27+500	900	60	54 000	0	90	Ondulée à pente moyenne	Échangeur est sur une partie de l'infrastructure en place, déboisé, arbustes, milieux humides, crans rocheux et fossés de drainage
C	27+500	28+900	1 400	60	83 700	0	146	Ondulée	Déboisé, arbustes, secteur très perturbé, milieux humides, crans rocheux et fossés de drainage, ruisseaux et sols perturbés
D	28+900	30+000	1 100	60	66 000	0	161	Ondulée et pente moyenne à raide	Déboisé, arbustes, crans rocheux, milieux humides, fossés de drainage, ruisseaux et sols perturbés
E	30+000	31+600	1 600	60	96 000	0	245	Ondulée	Déboisé, arbustes, crans rocheux, milieux humides, fossés de drainage, ruisseaux et sols perturbés
F	Échangeur ouest		150	45	6 760	0	24	Ondulée	Déboisé, arbustes, grande partie du secteur perturbée ou aménagée
			7 100		426 460	0	1 057		

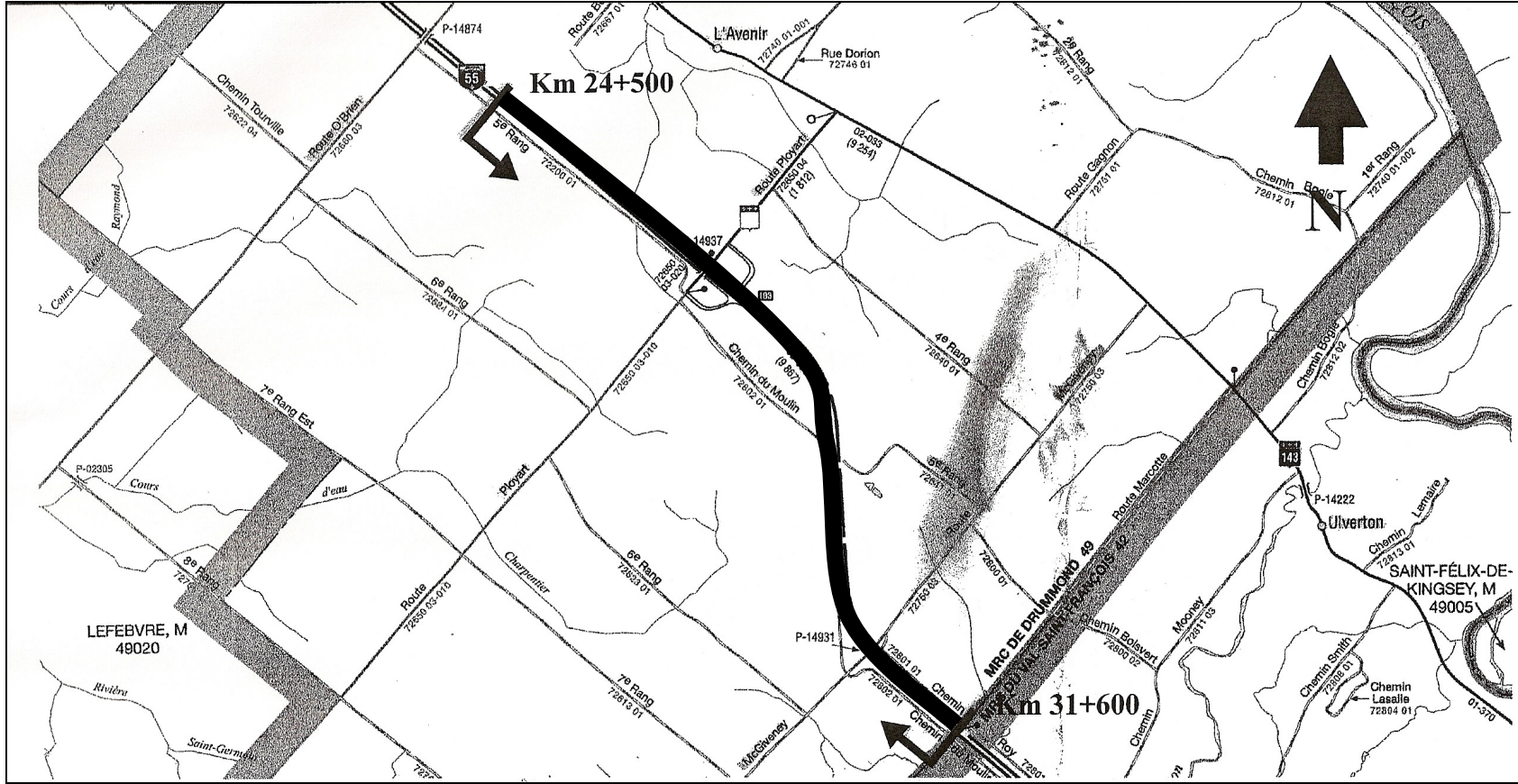
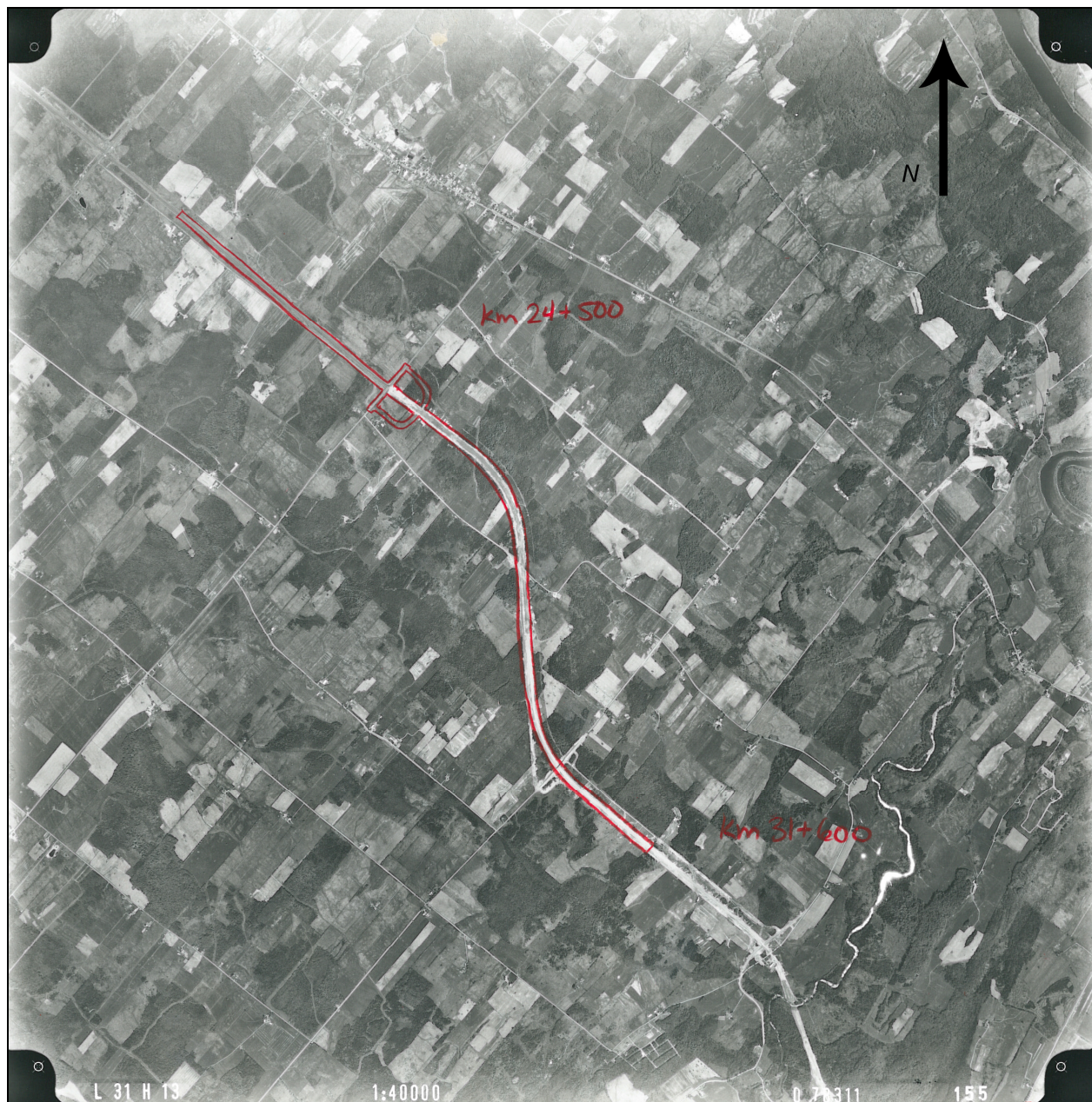


Figure 2: Localisation du projet n° 20-6475-9303-F (MTQ, sans échelle)



**Figure 3: Localisation sur photo aérienne du tracé et de l'échangeur de l'autoroute 55, entre les km 24+500 et 31+600, projet n° 20-6475-9303-F, (Ministère de l'Énergie et des Ressources du Québec, Service de la Cartographie, Q78311-155, 1 : 40 000, 1978)**

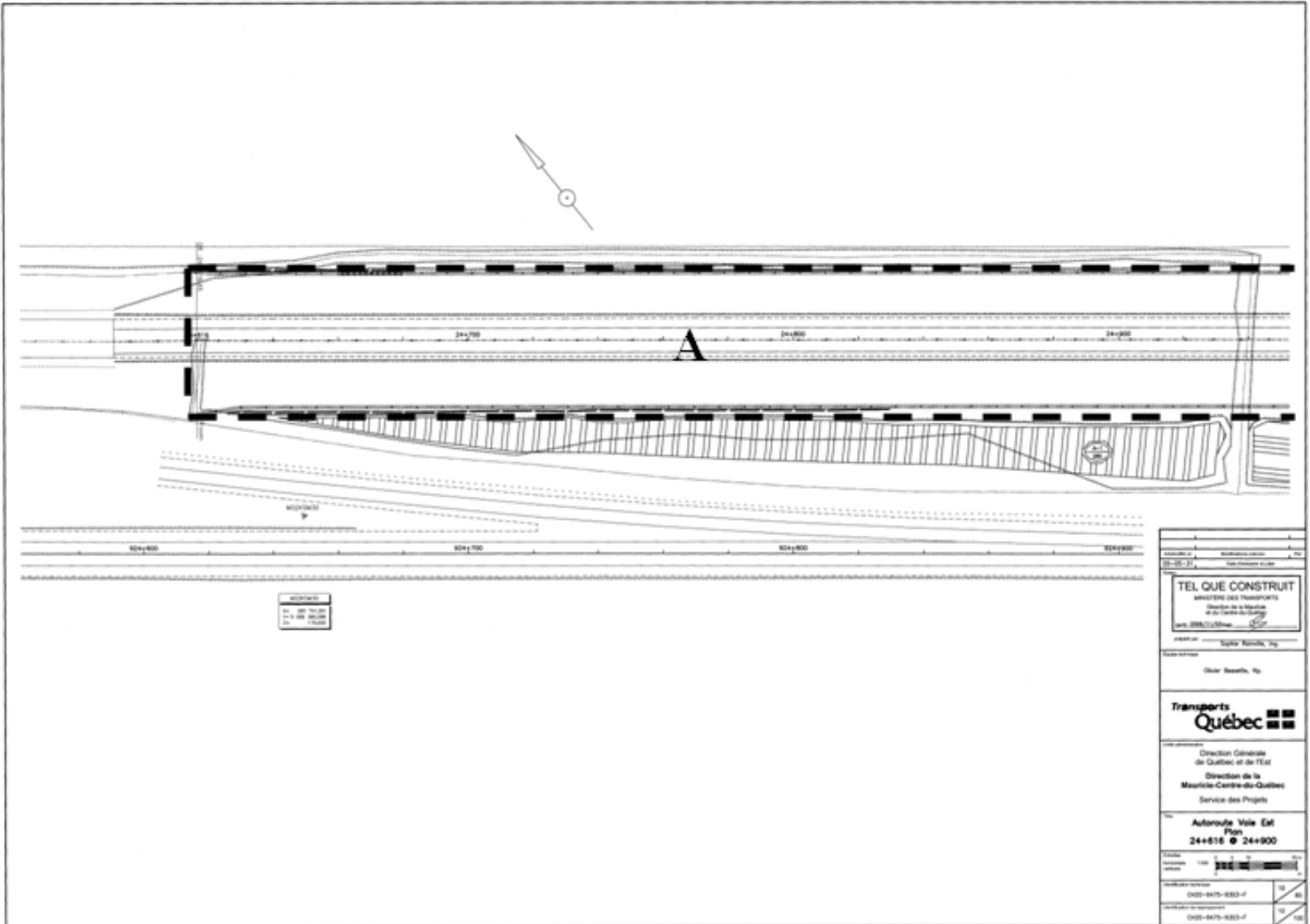


Figure 4: Localisation du secteur d'inventaire « A » du projet n° 20-6475-9303-F, entre les km 24+616 et 24+950

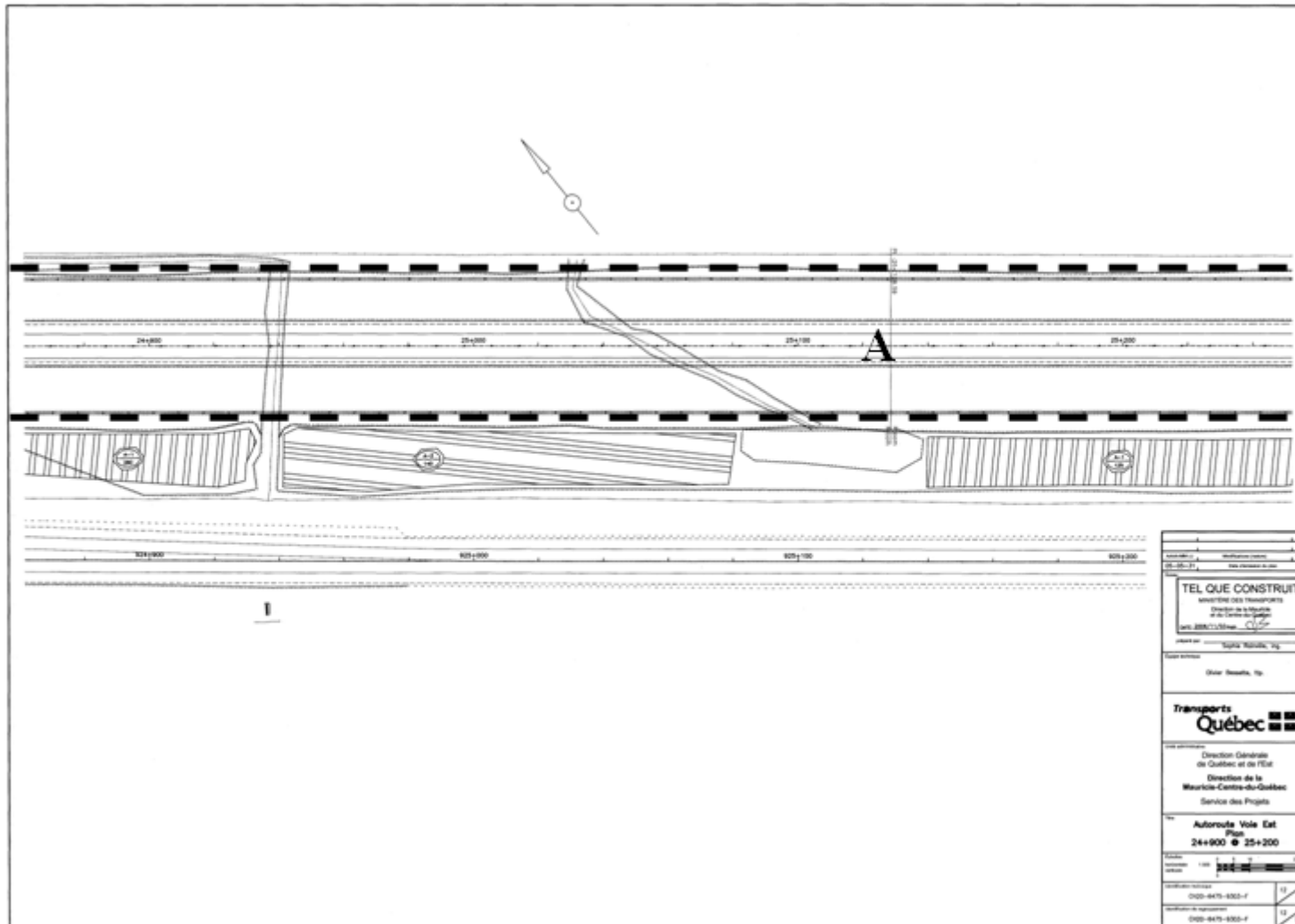


Figure 5: Localisation du secteur d'inventaire « A » du projet n° 20-6475-9303-F, entre les km 24+900 et 25+250

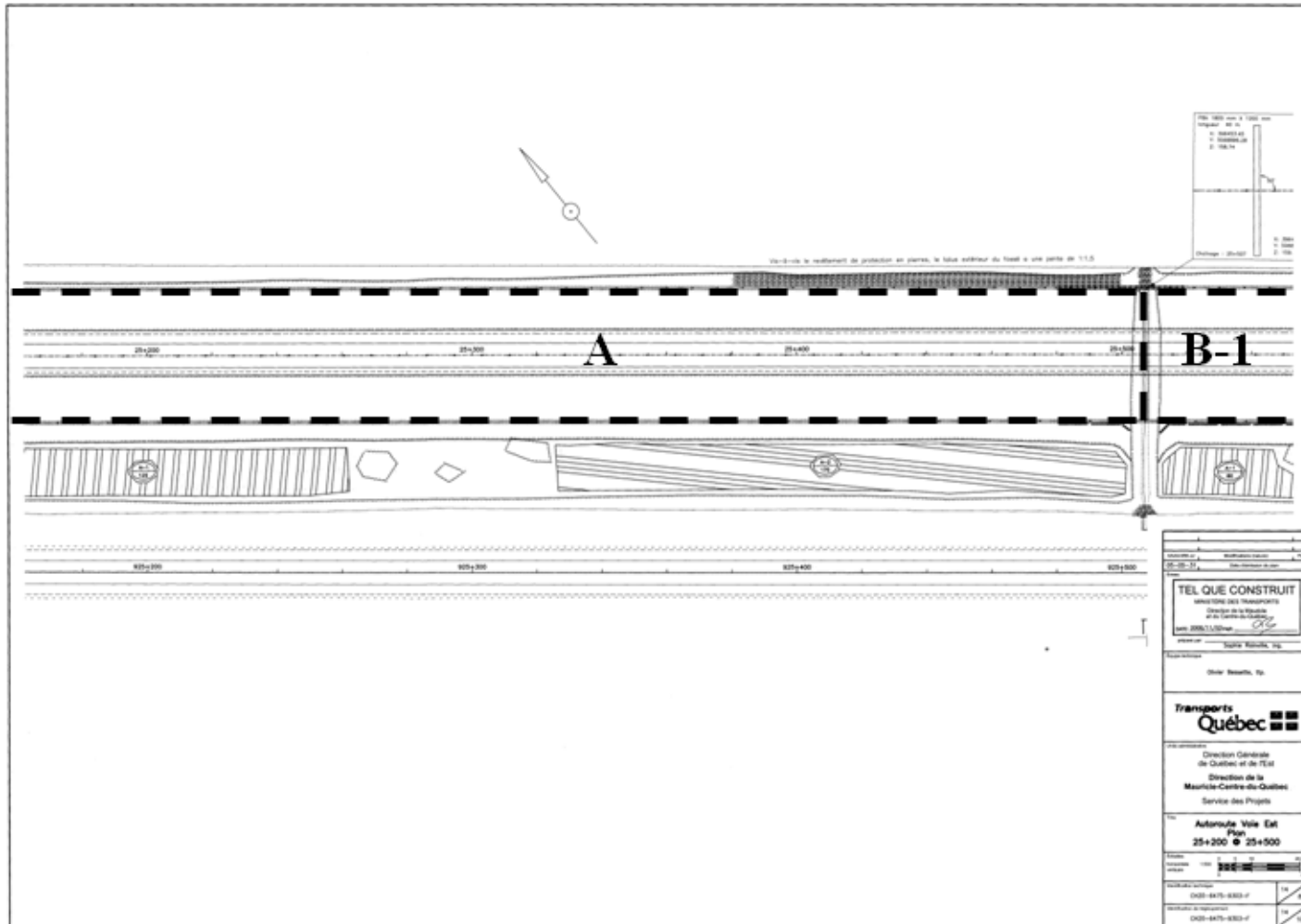


Figure 6: Localisation du secteur d'inventaire « A » du projet n° 20-6475-9303-F, entre les km 25+250 et 25+500

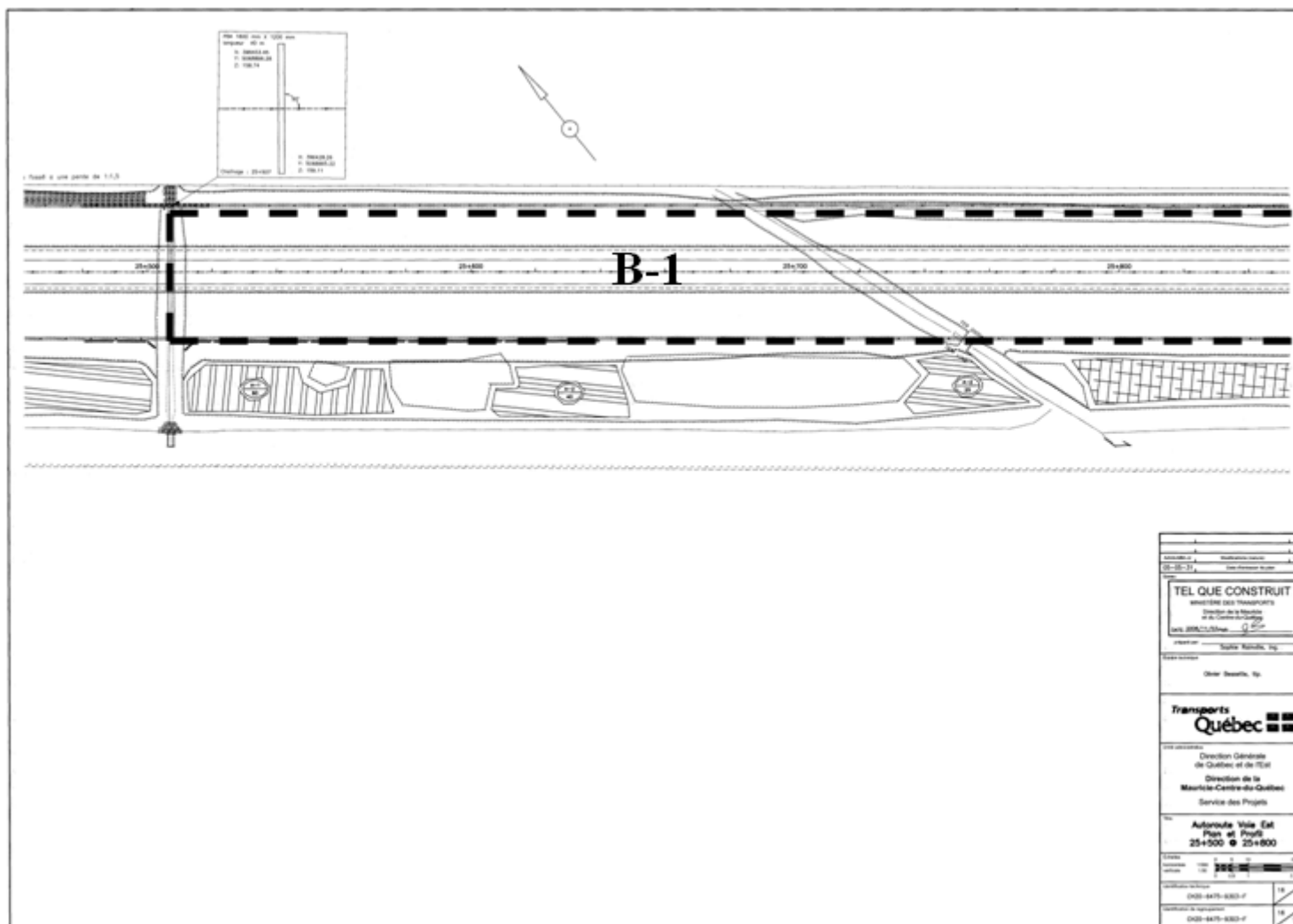


Figure 7: Localisation du secteur d'inventaire « B-1 » du projet n° 20-6475-9303-F, entre les km 25+500 et 25+850



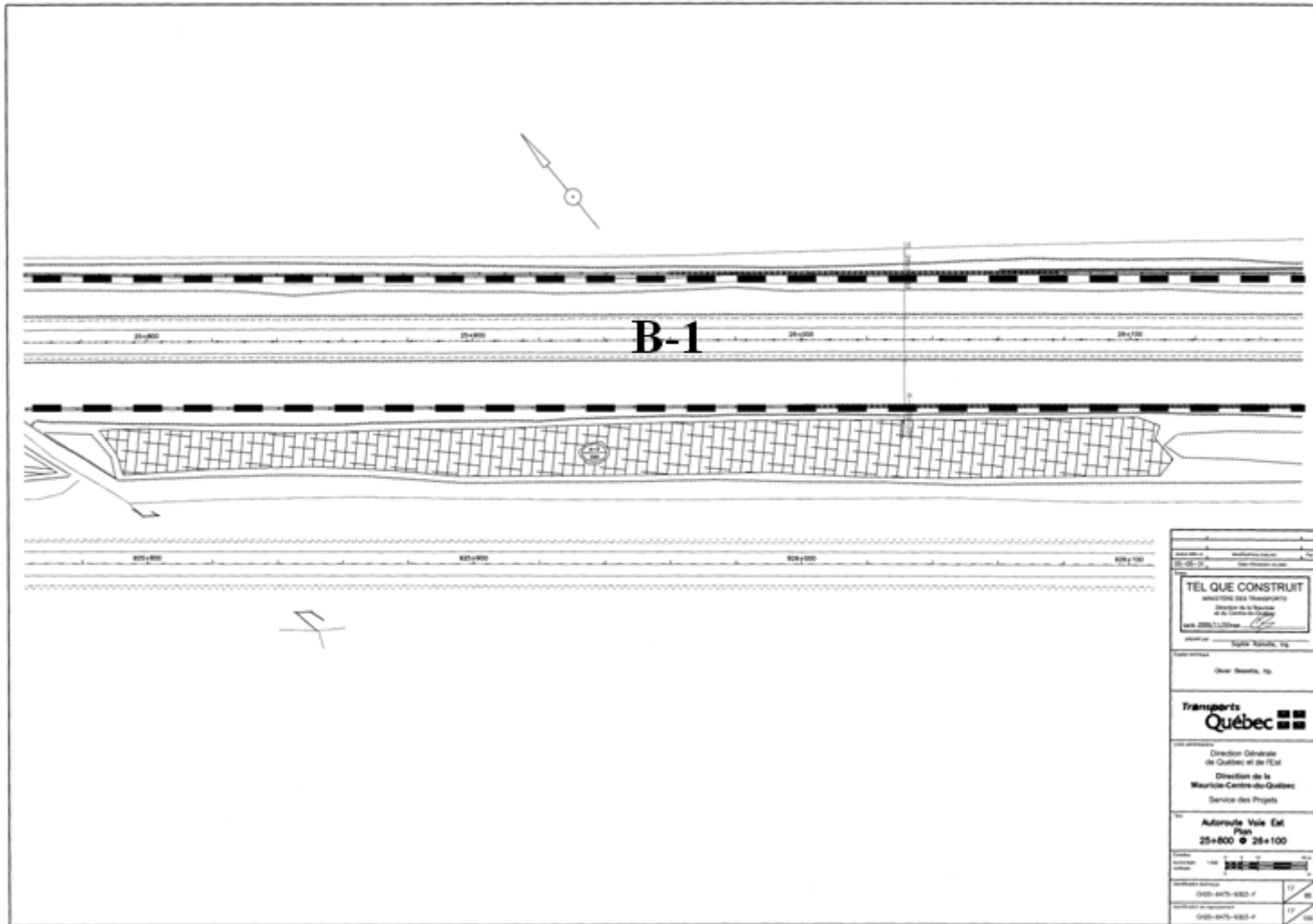


Figure 8: Localisation du secteur d'inventaire « B-1 » du projet n° 20-6475-9303-F, entre les km 25+850 et 26+150

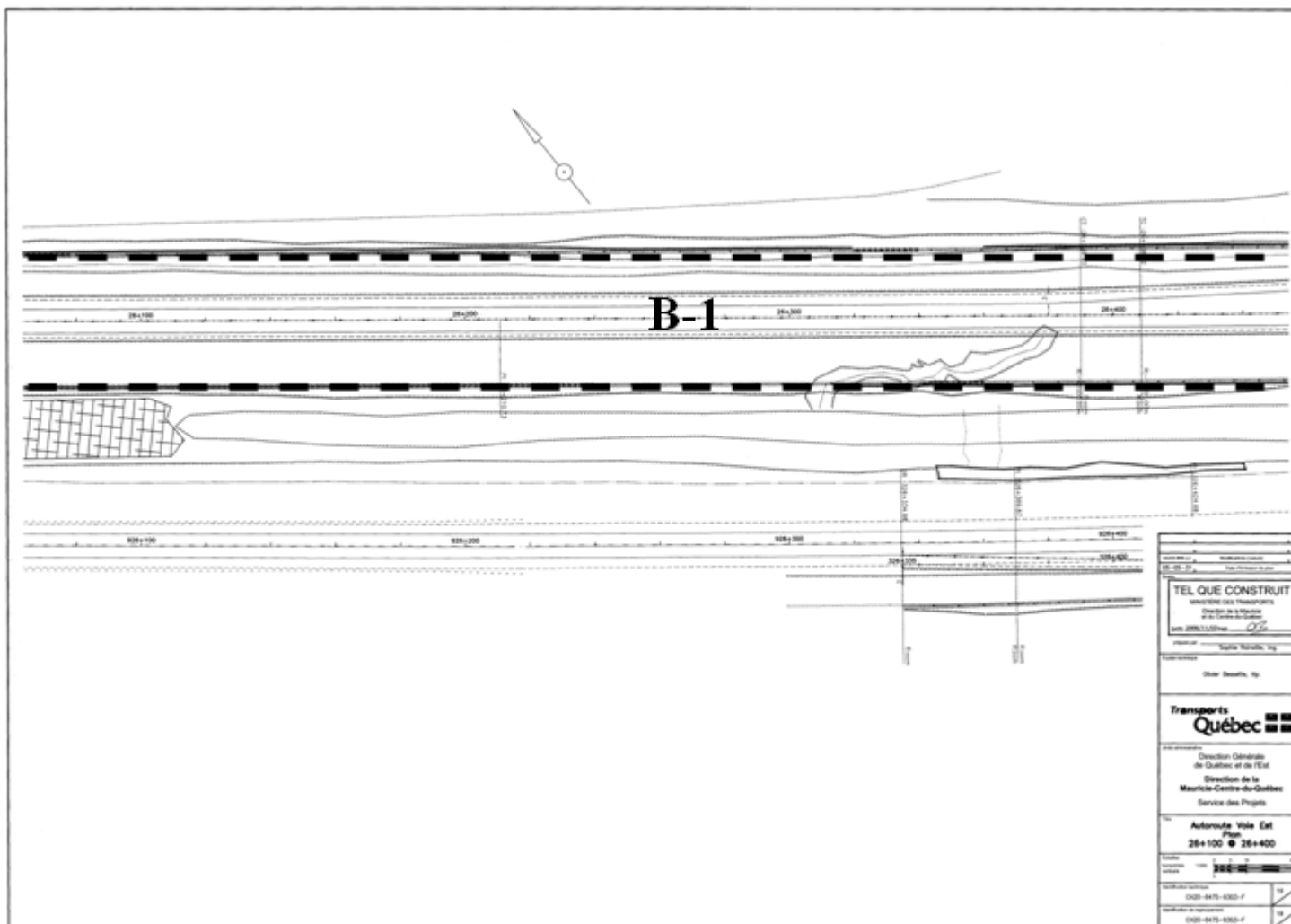


Figure 9: Localisation du secteur d'inventaire « B-1 » du projet n° 20-6475-9303-F, entre les km 26+150 et 26+450

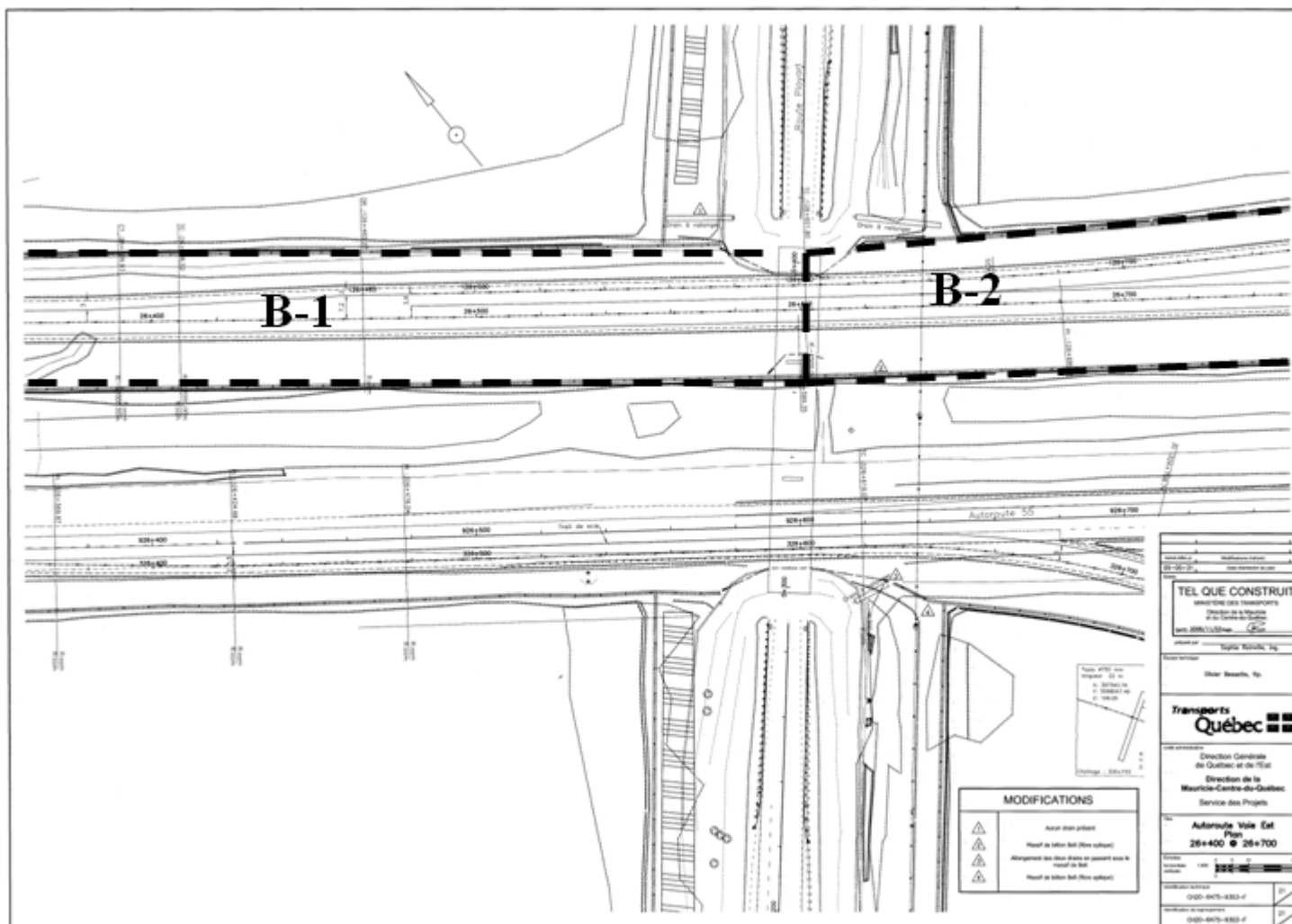


Figure 10: Localisation des secteurs d'inventaire « B-1 » et « B-2 » du projet n° 20-6475-9303-F, entre les km 26+450 et 26+750

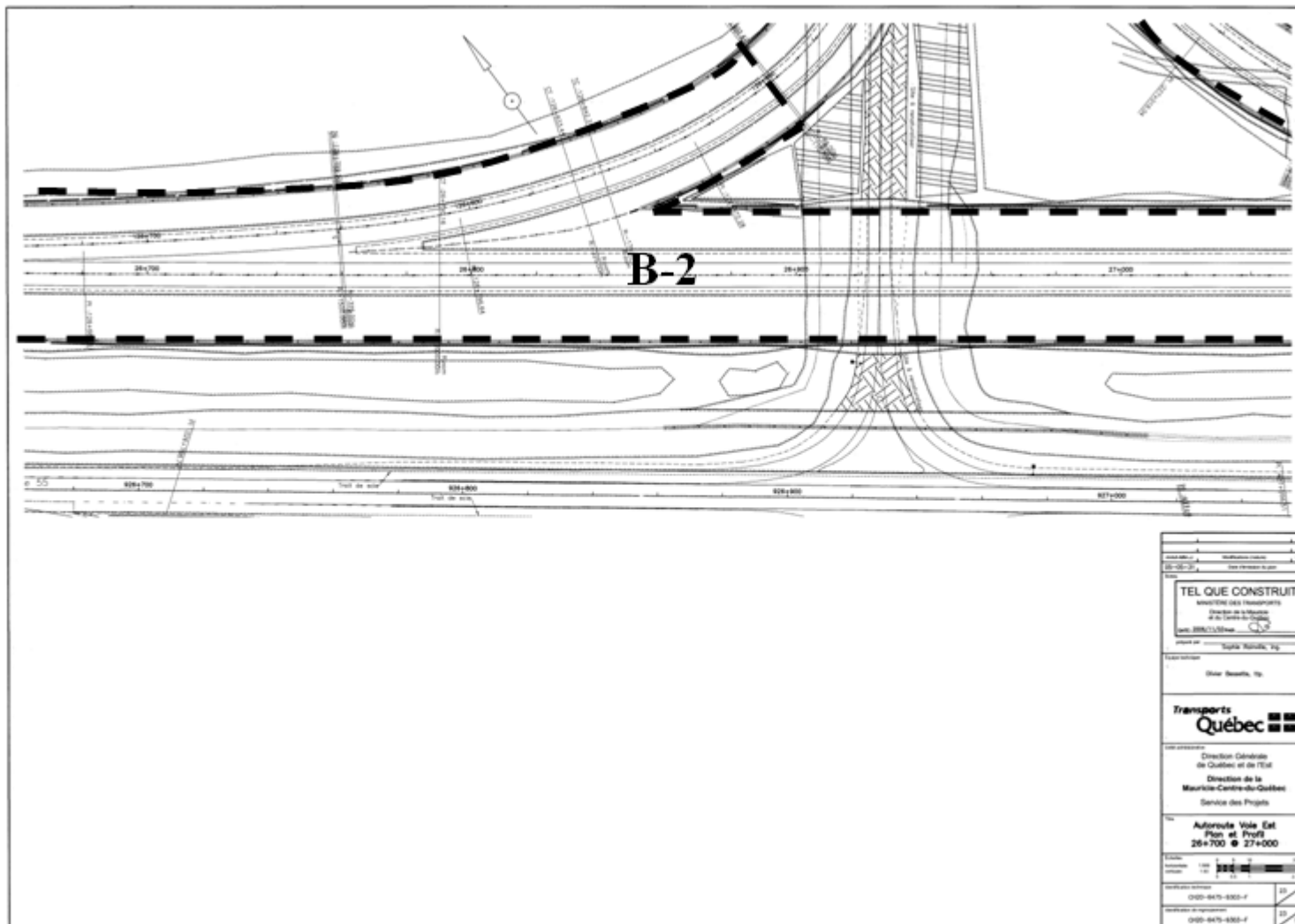


Figure 11: Localisation du secteur d'inventaire « B-2 » du projet n° 20-6475-9303-F, entre les km 26+750 et 26+950

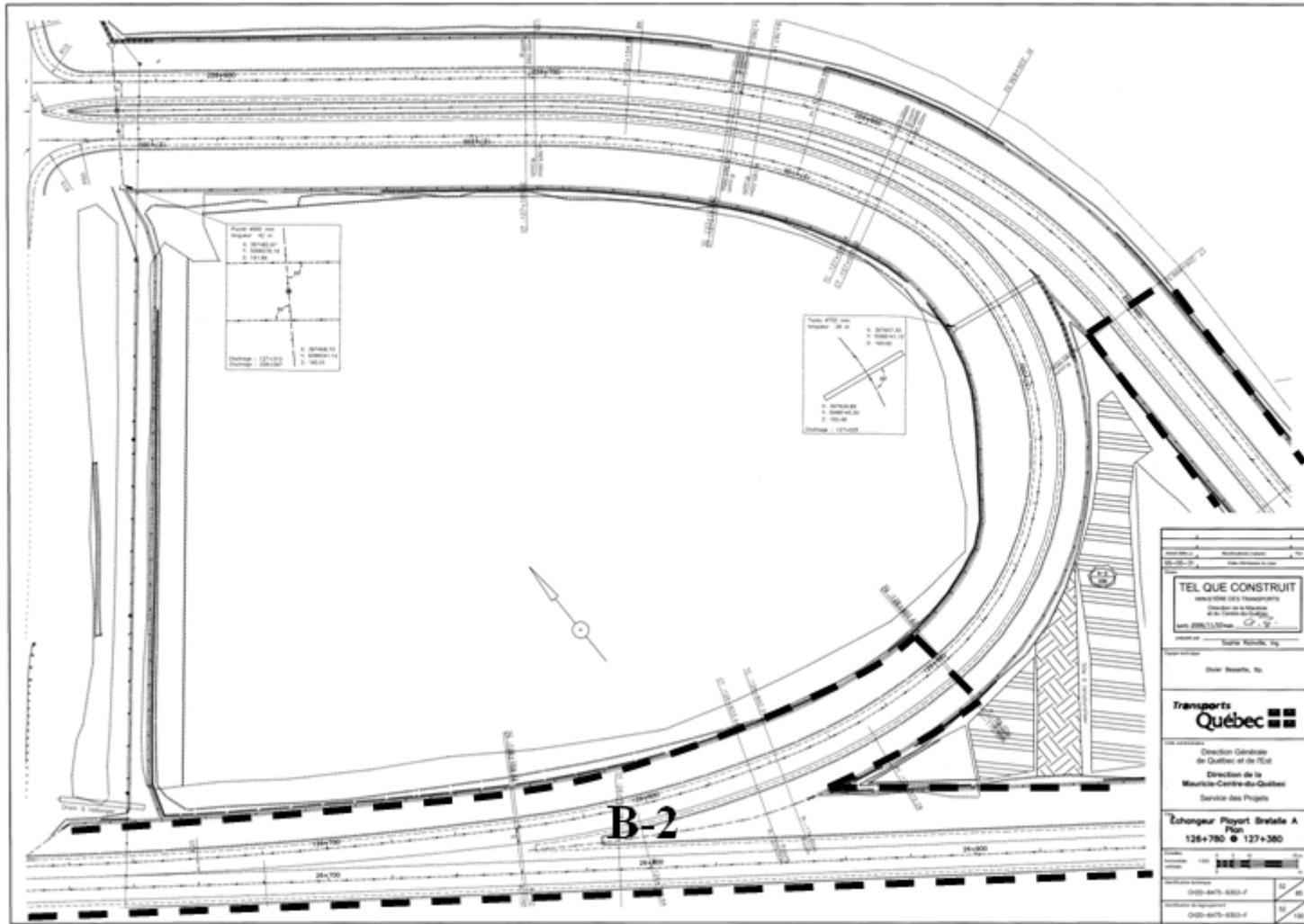


Figure 12: Localisation du secteur d'inventaire « B-2 » du projet n° 20-6475-9303-F, entre les km 126+780 et 127+380

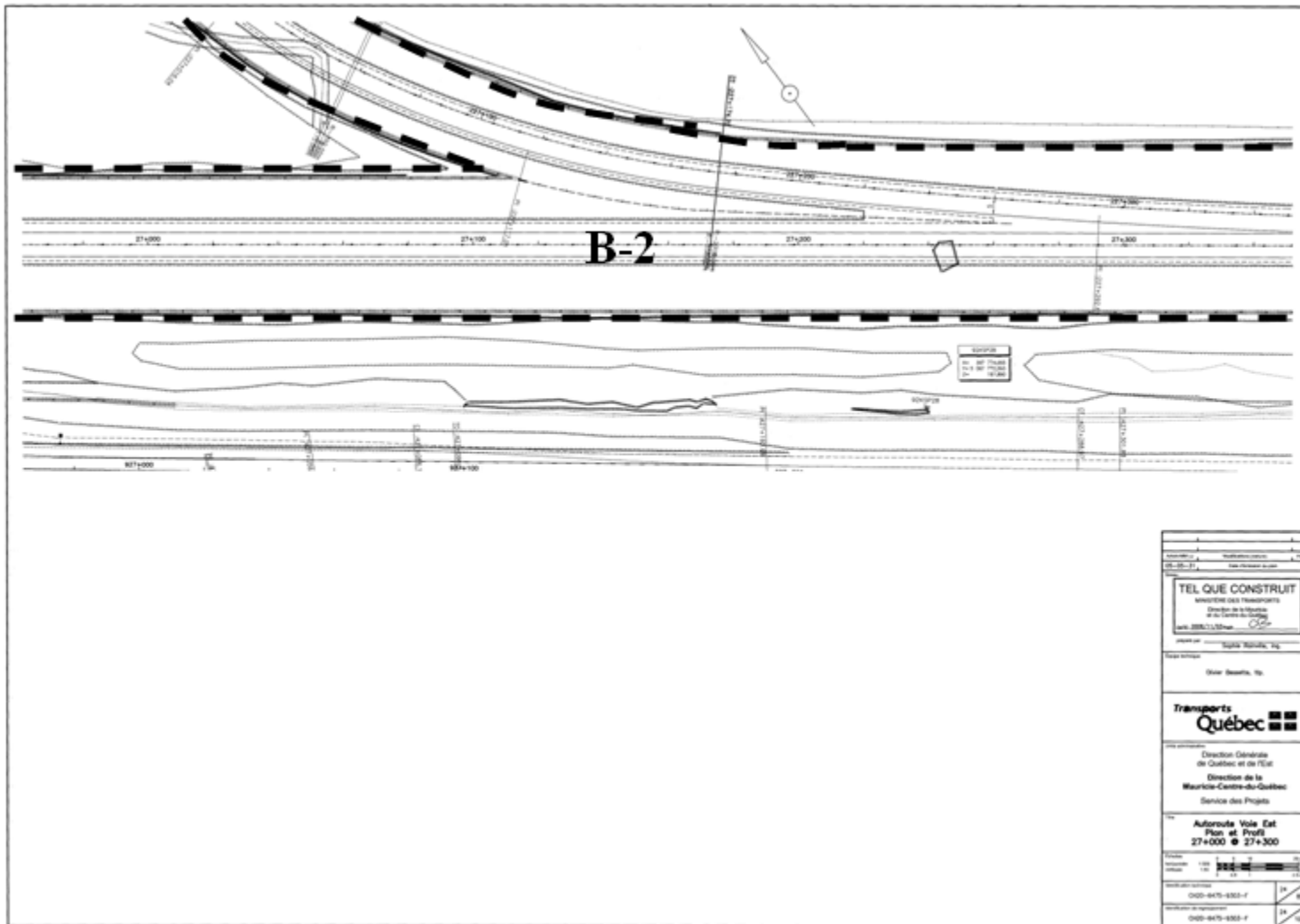


Figure 13: Localisation du secteur d'inventaire « B-2 » du projet n° 20-6475-9303-F, entre les km 26+950 et 27+350

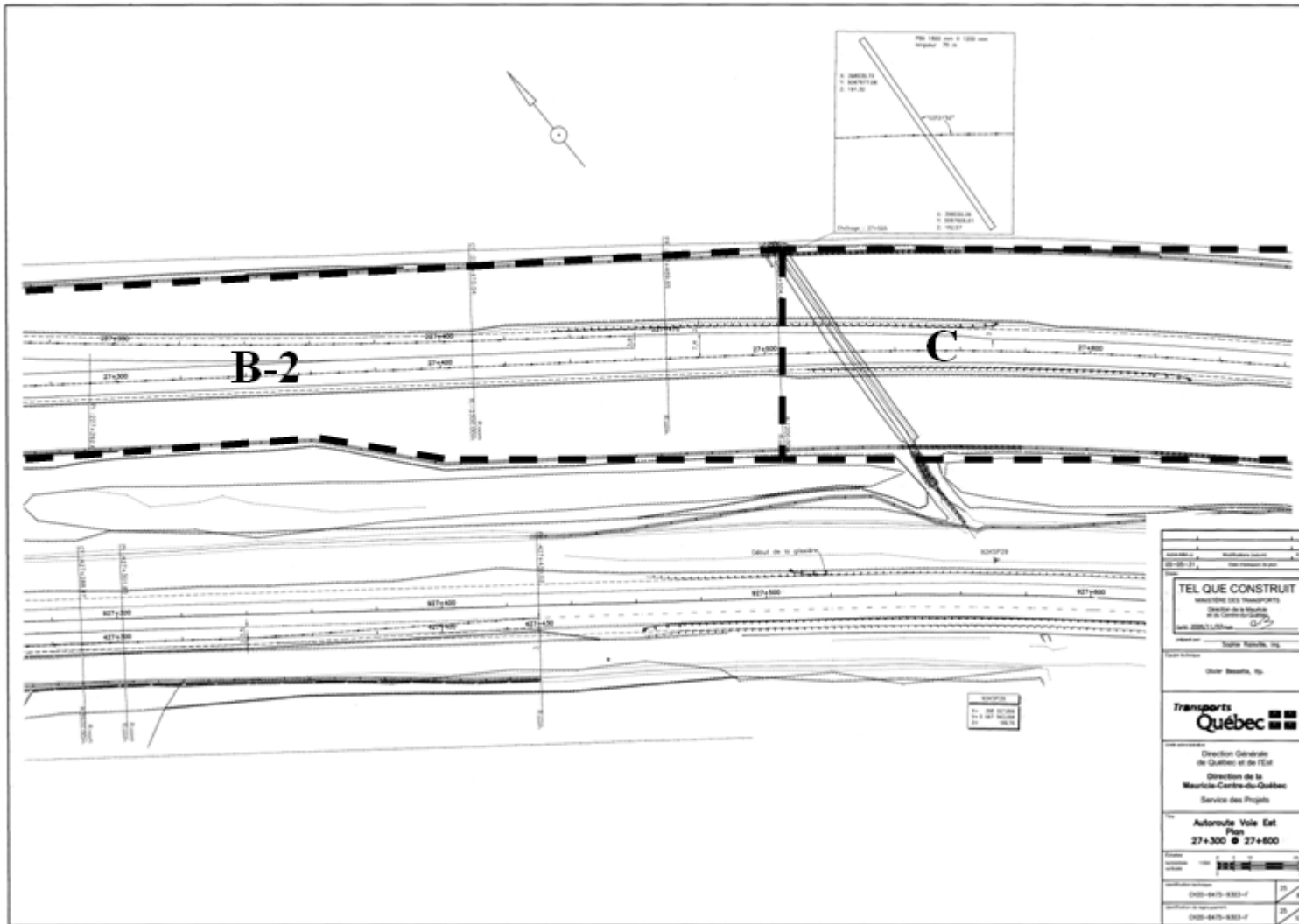


Figure 14: Localisation des secteurs d'inventaire « B-2 » et « C » du projet n° 20-6475-9303-F, entre les km 27+350 et 27+660

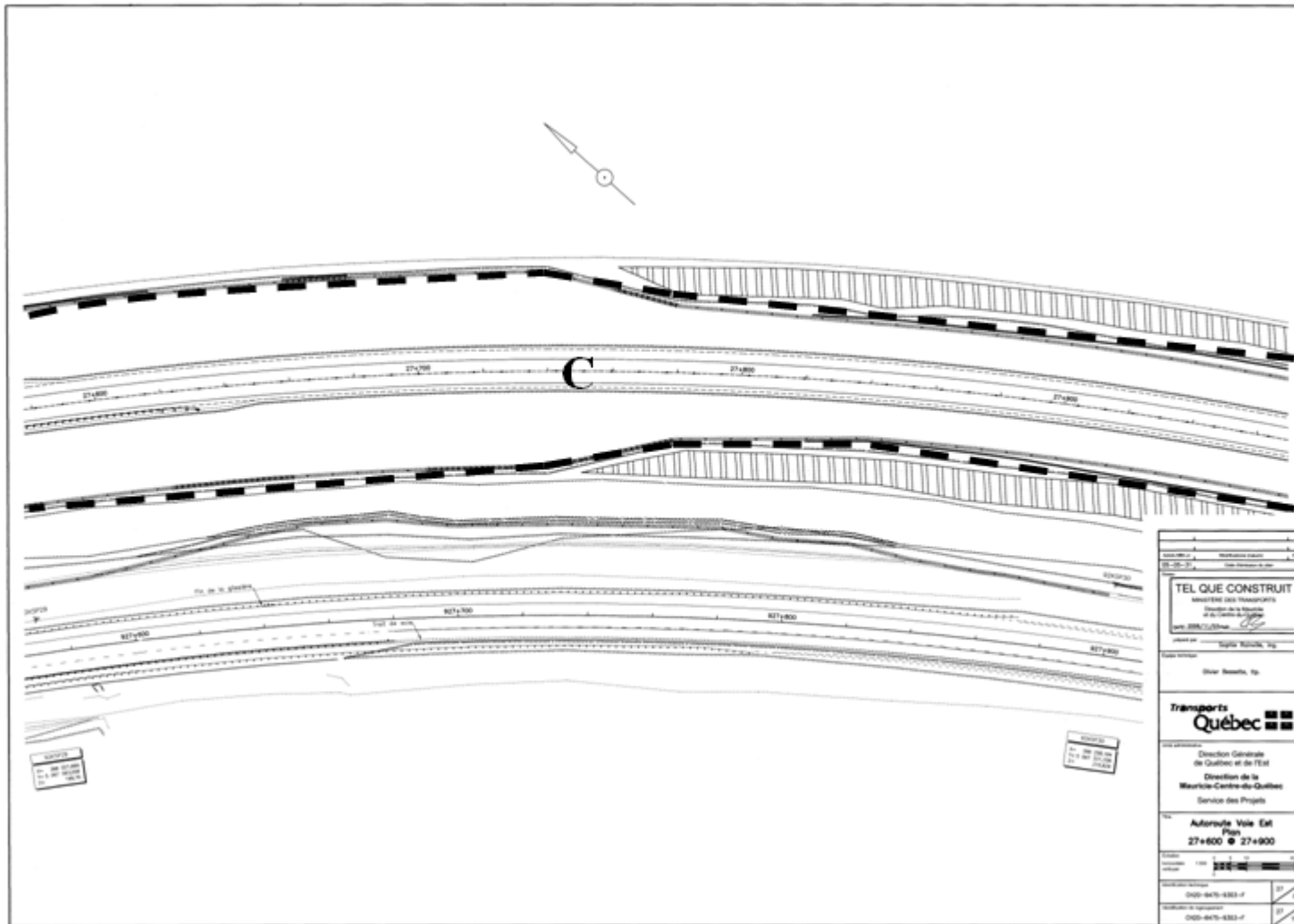


Figure 15: Localisation du secteur d'inventaire « C » du projet n° 20-6475-9303-F, entre les km 27+660 et 27+970



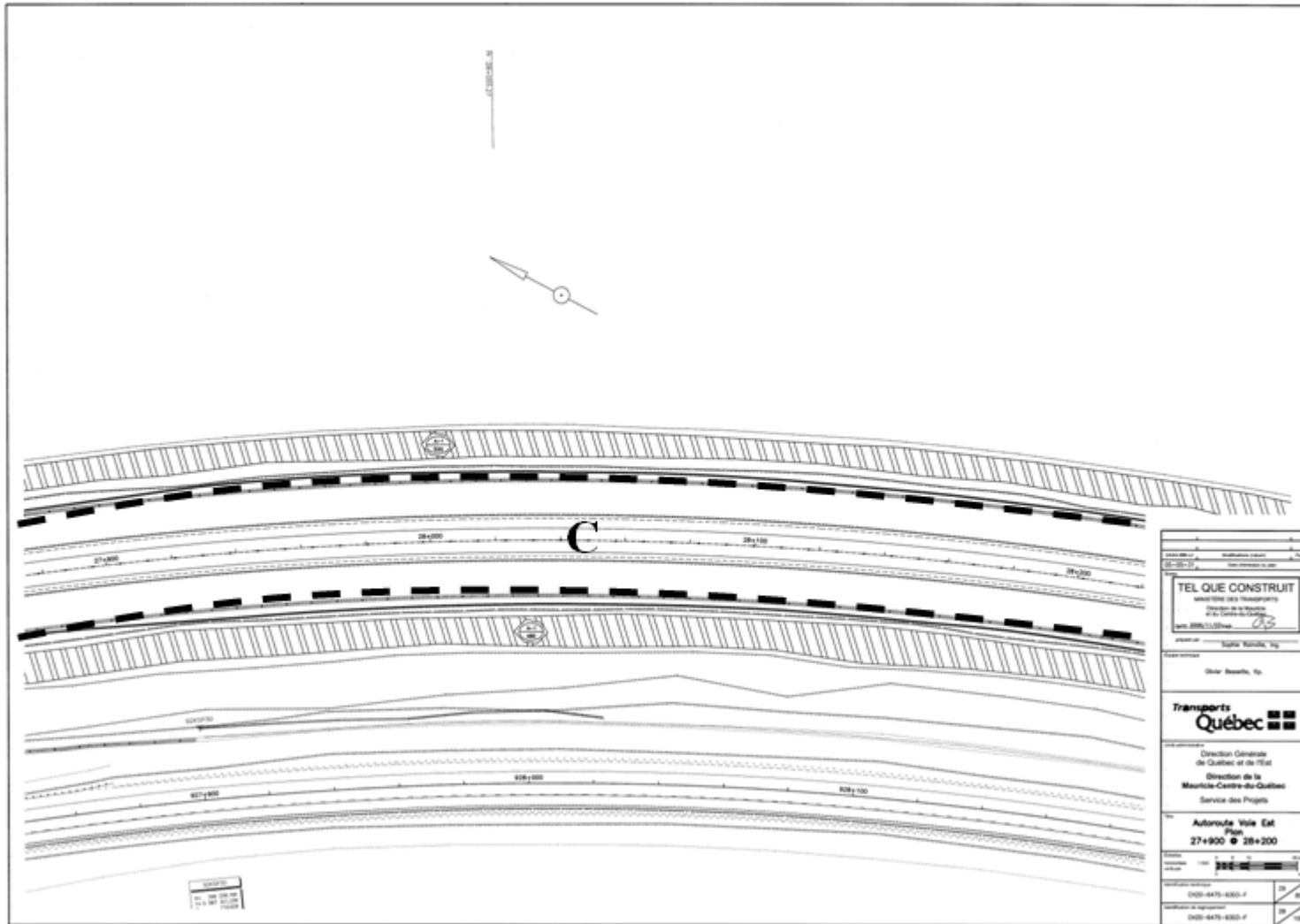


Figure 16: Localisation du secteur d'inventaire « C » du projet n° 20-6475-9303-F, entre les km 27+970 et 28+200

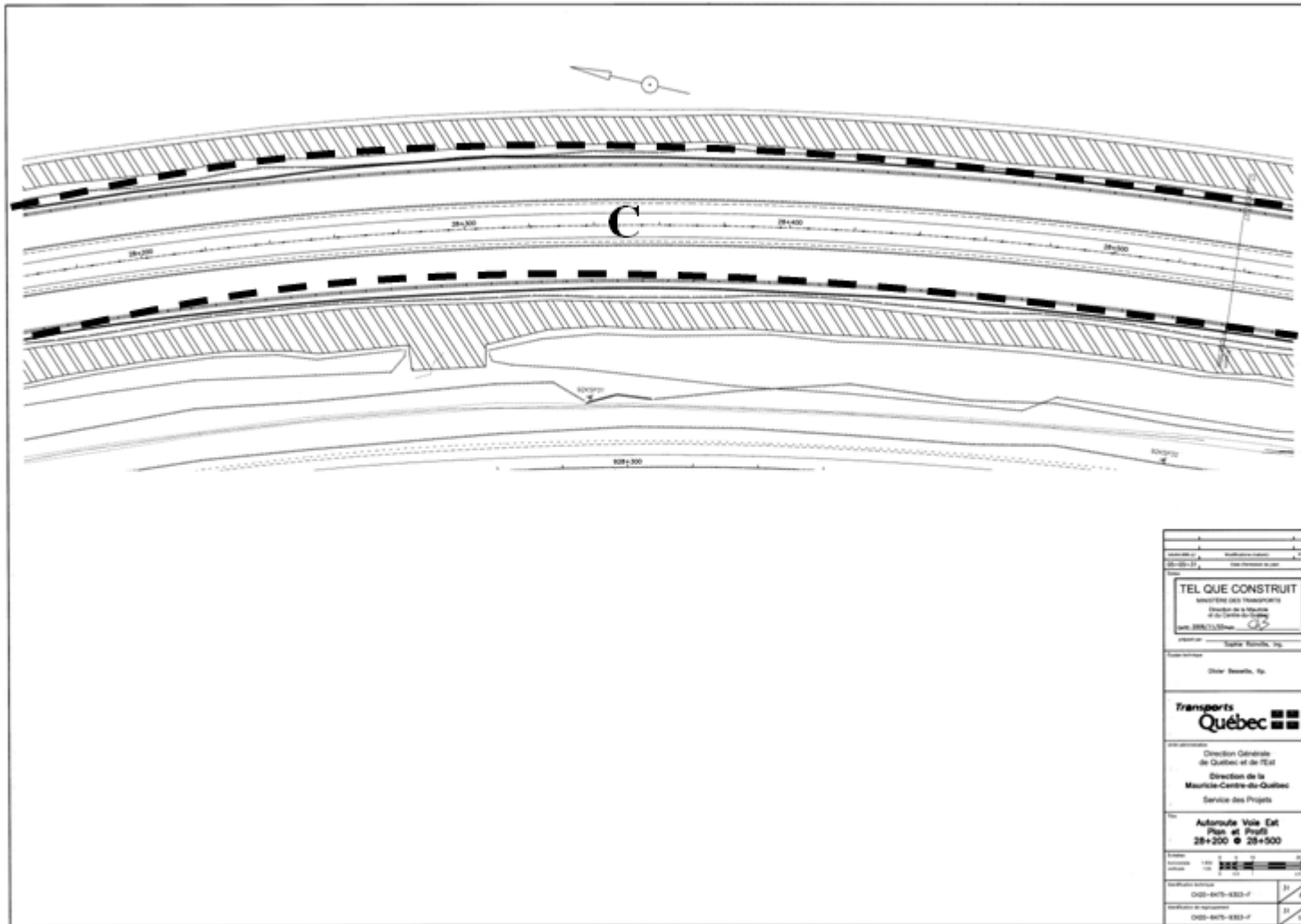


Figure 17: Localisation du secteur d'inventaire « C » du projet n° 20-6475-9303-F, entre les km 28+200 et 28+550

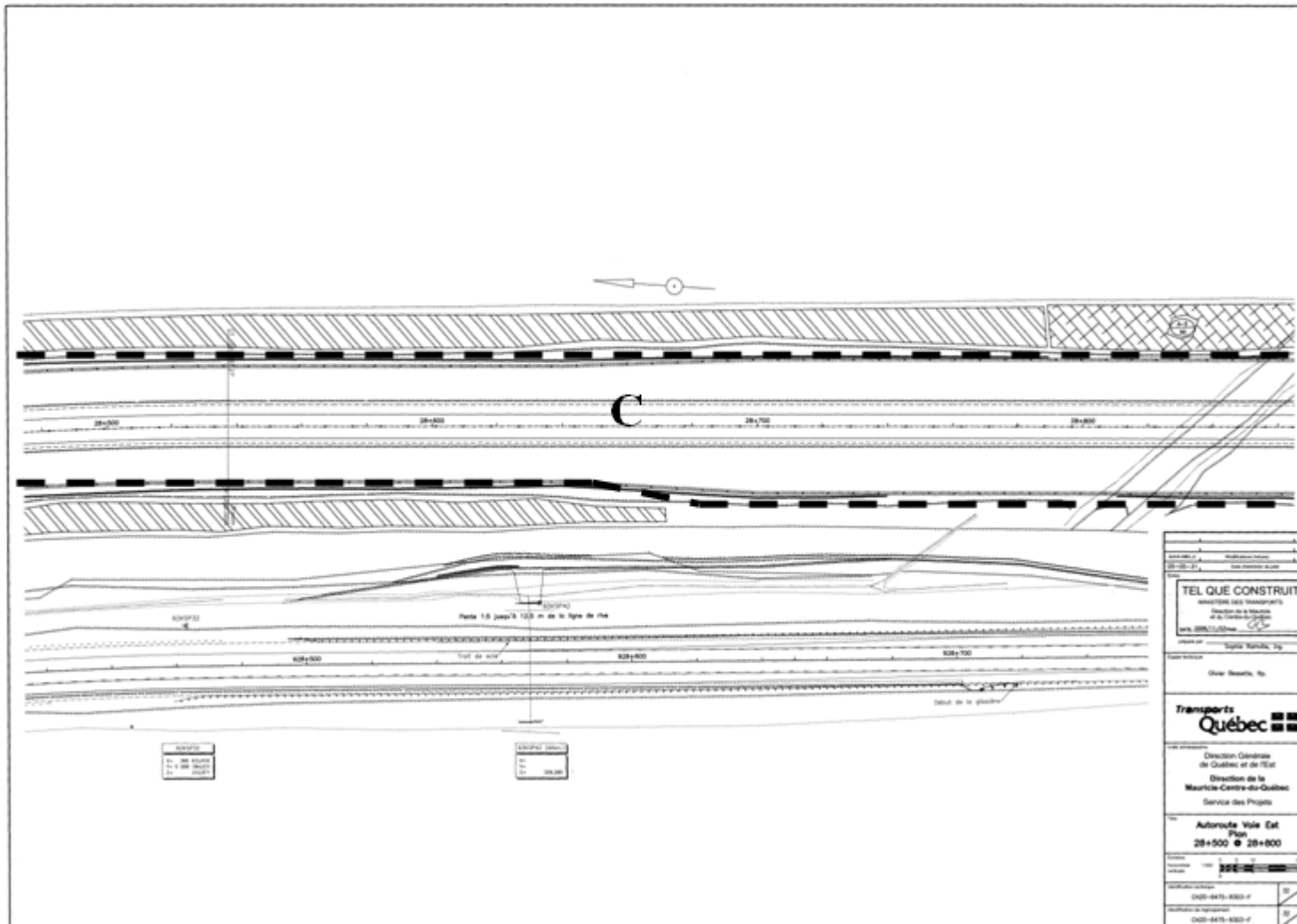


Figure 18: Localisation du secteur d'inventaire « C » du projet n° 20-6475-9303-F, entre les km 28+550 et 28+860

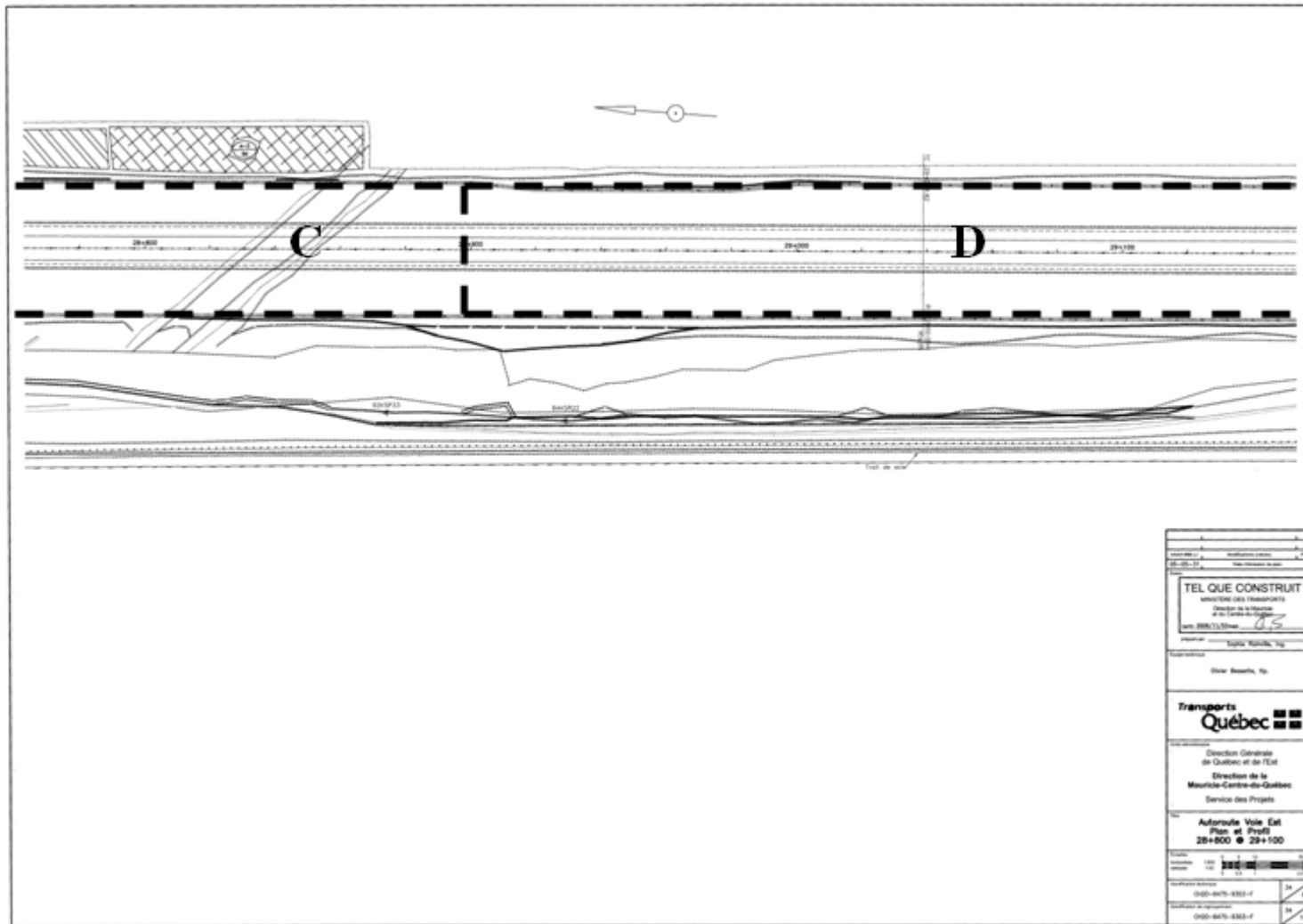


Figure 19: Localisation des secteurs d'inventaire « C » et « D » du projet n° 20-6475-9303-F, entre les km 28+860 et 29+150

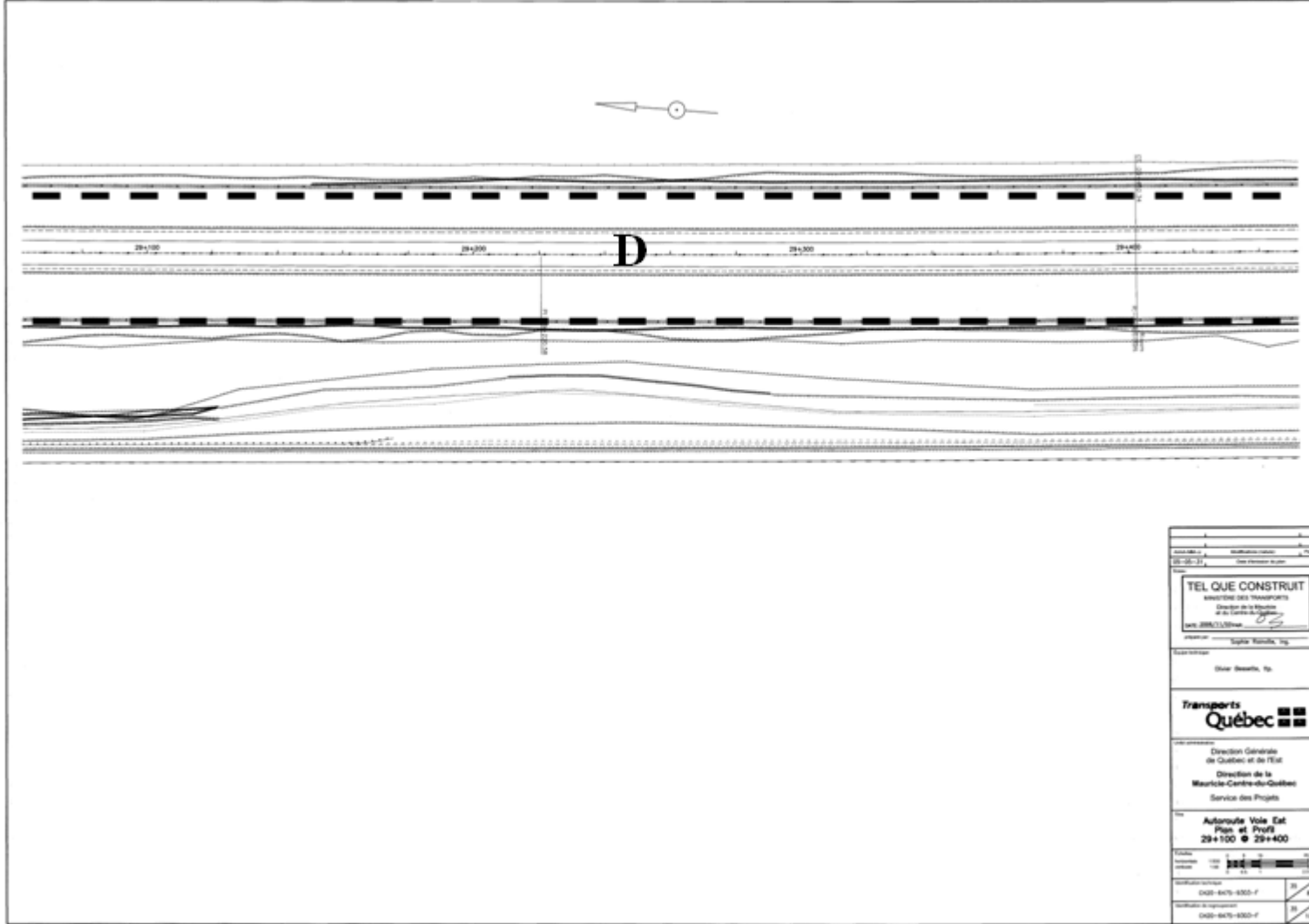


Figure 20: Localisation du secteur d'inventaire « D » du projet n° 20-6475-9303-F, entre les km 29+150 et 29+450

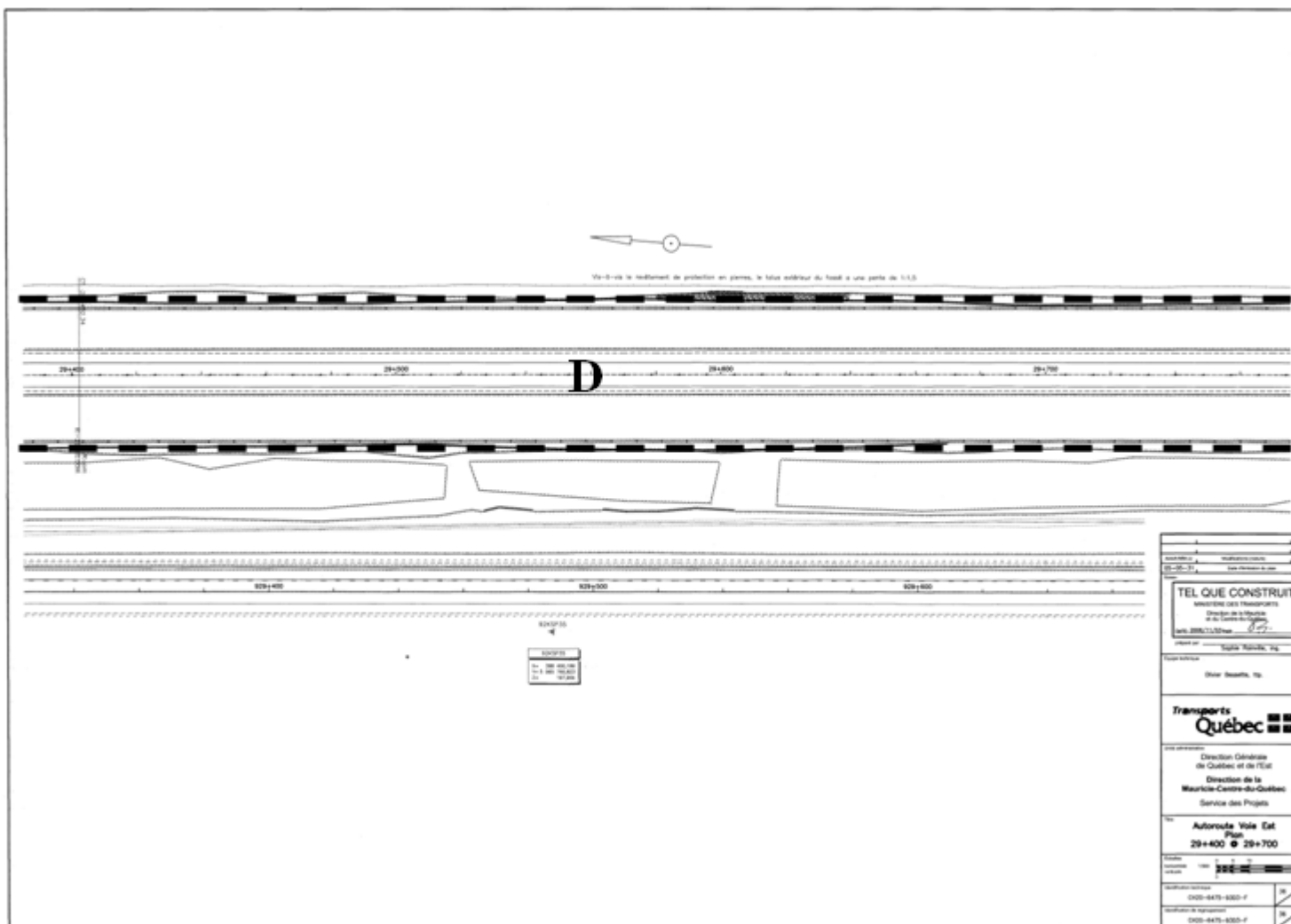


Figure 21: Localisation du secteur d'inventaire « D » du projet n° 20-6475-9303-F, entre les km 29+450 et 29+750

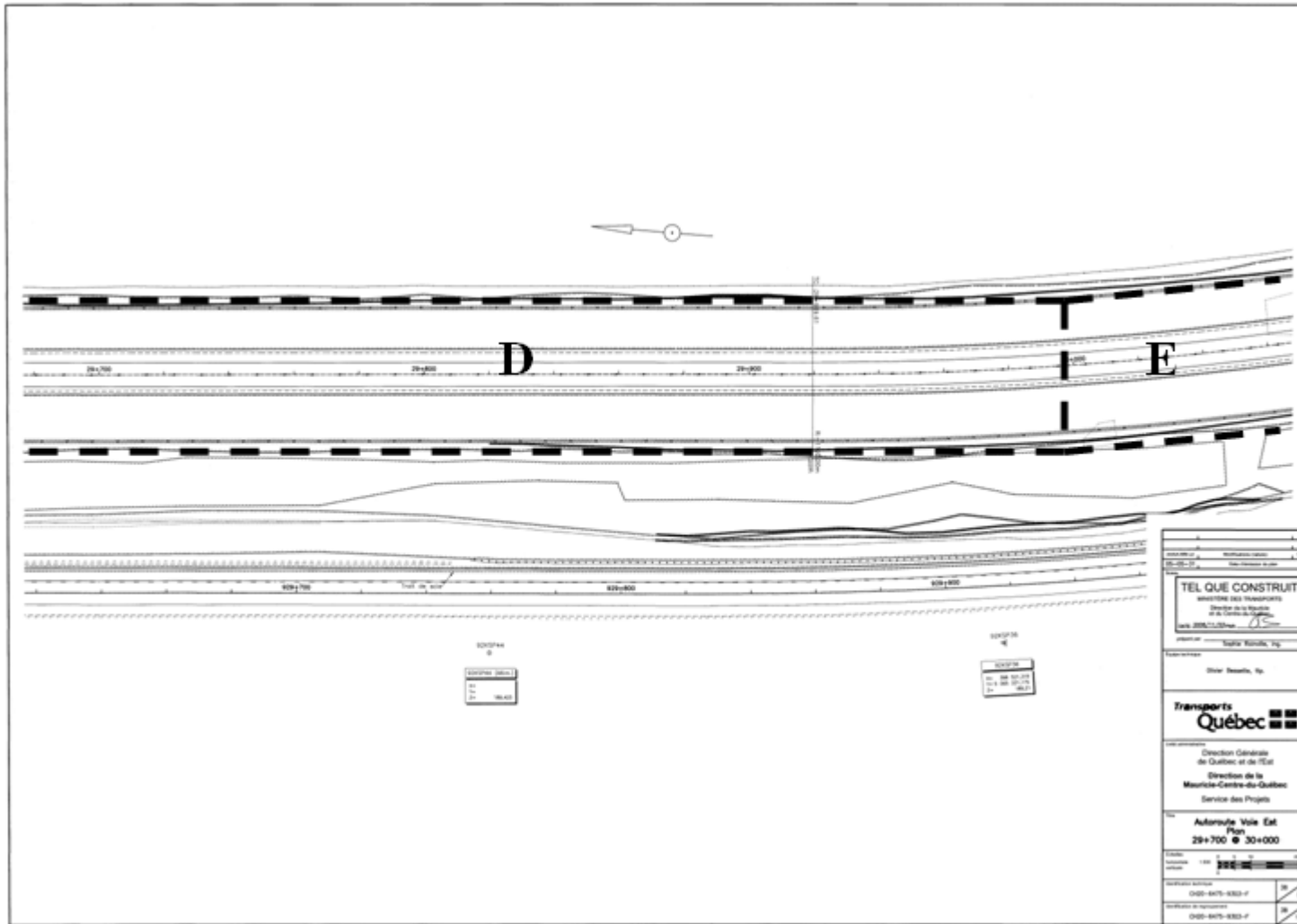


Figure 22: Localisation des secteurs d'inventaire « D » et « E » du projet n° 20-6475-9303-F, entre les km 29+750 et 30+060

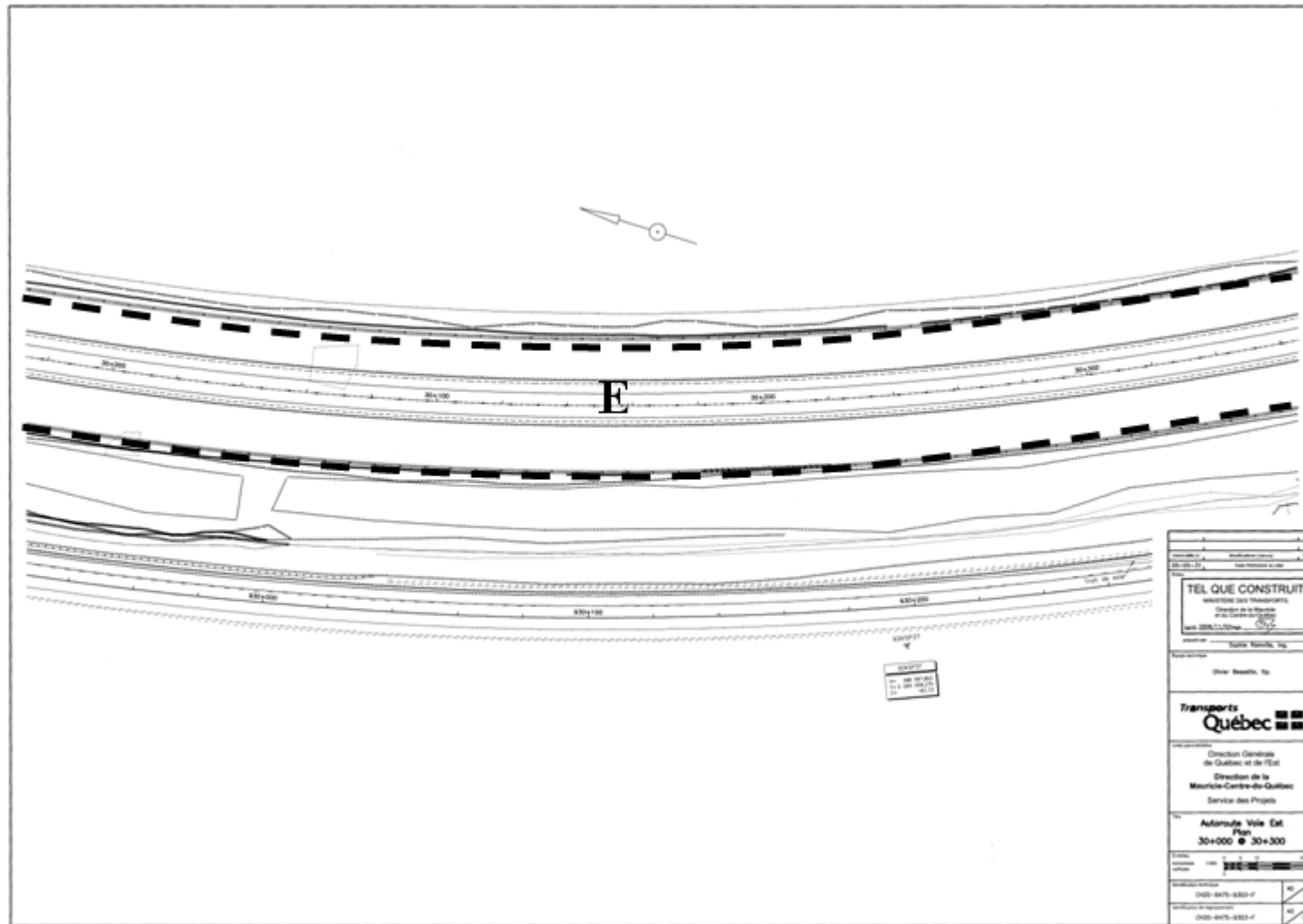


Figure 23: Localisation du secteur d'inventaire « E » du projet n° 20-6475-9303-F, entre les km 30+060 et 30+360



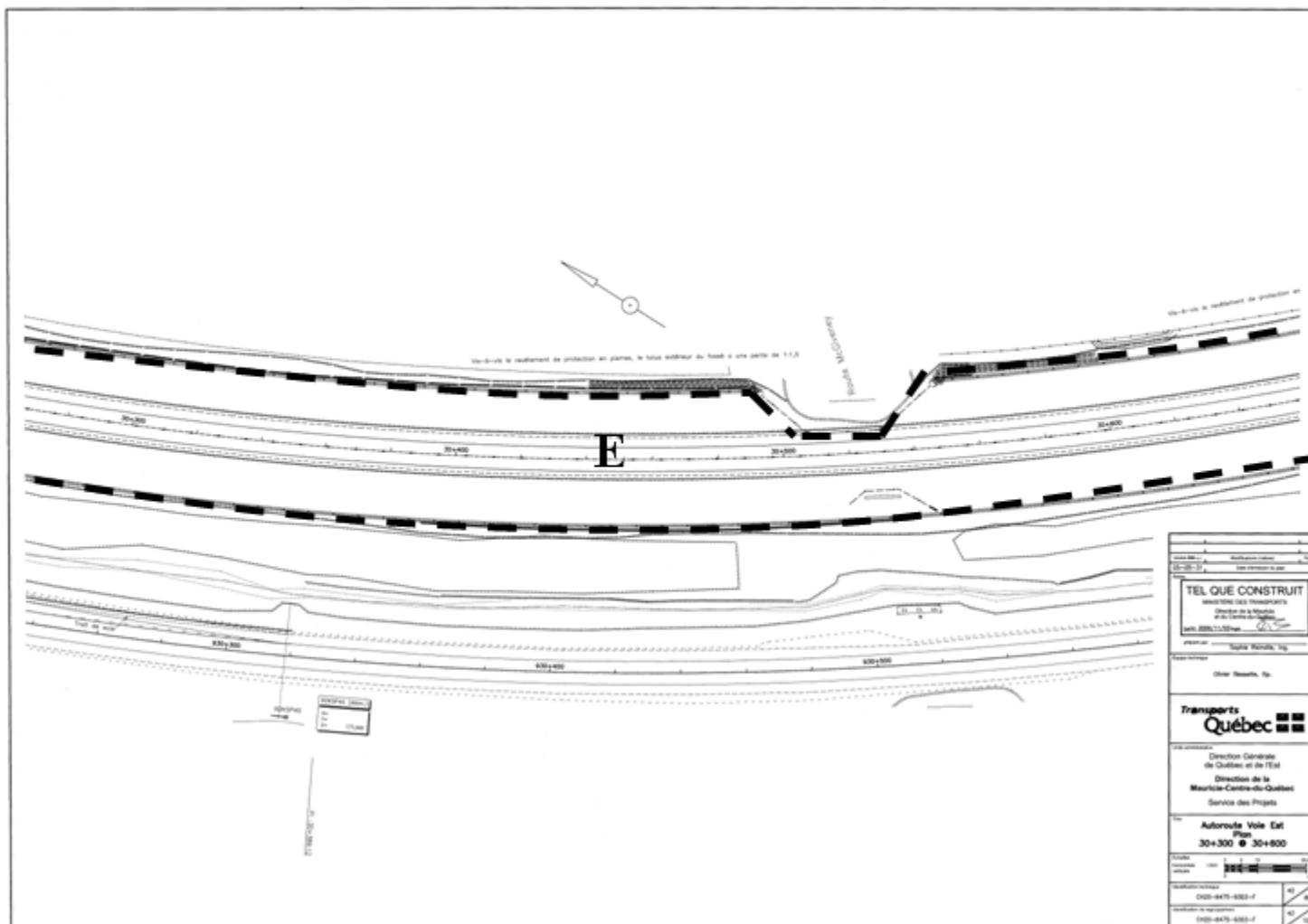


Figure 24: Localisation du secteur d'inventaire « E » du projet n° 20-6475-9303-F, entre les km 30+360 et 30+660

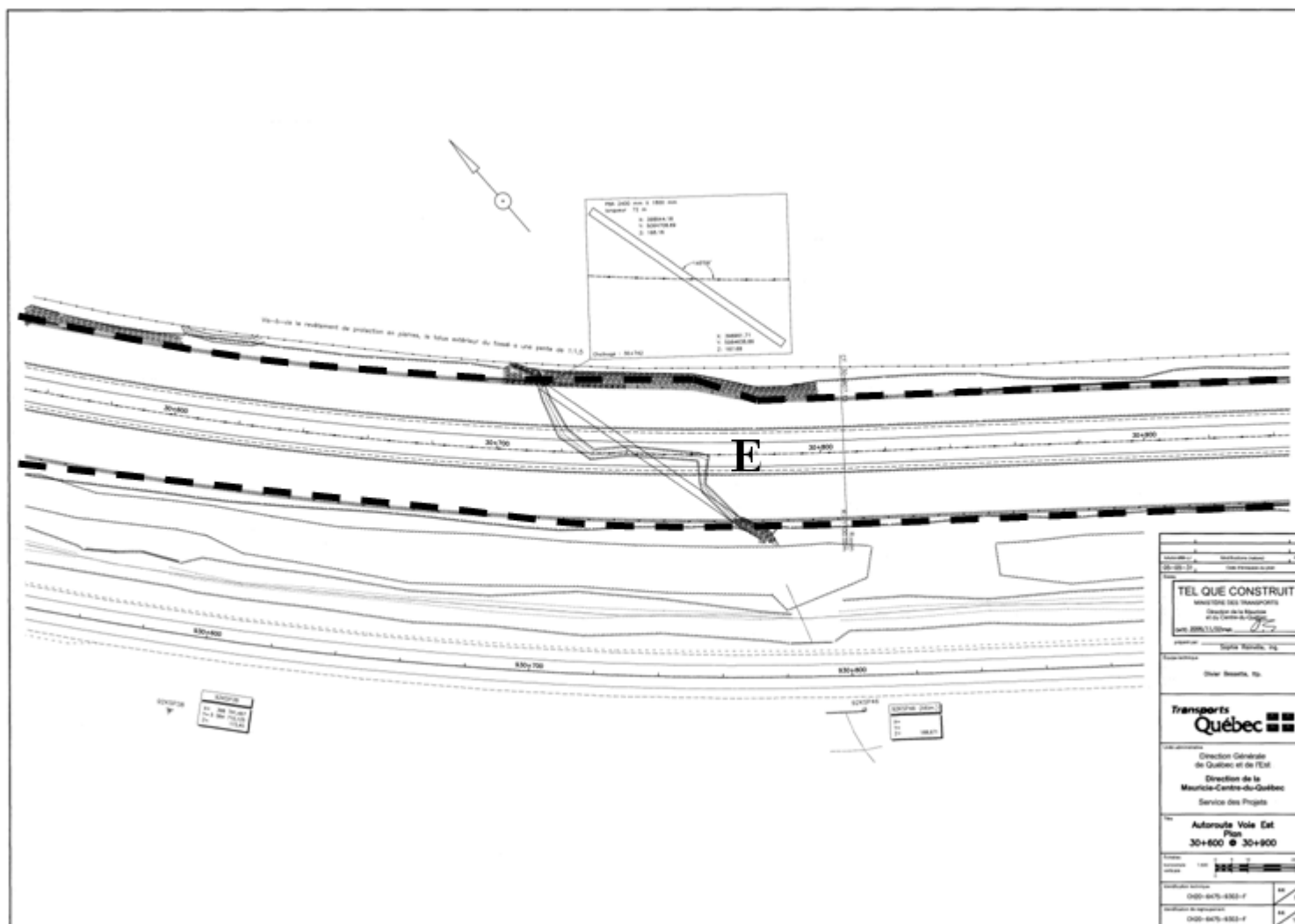


Figure 25: Localisation du secteur d'inventaire « E » du projet n° 20-6475-9303-F, entre les km 30+660 et 30+940

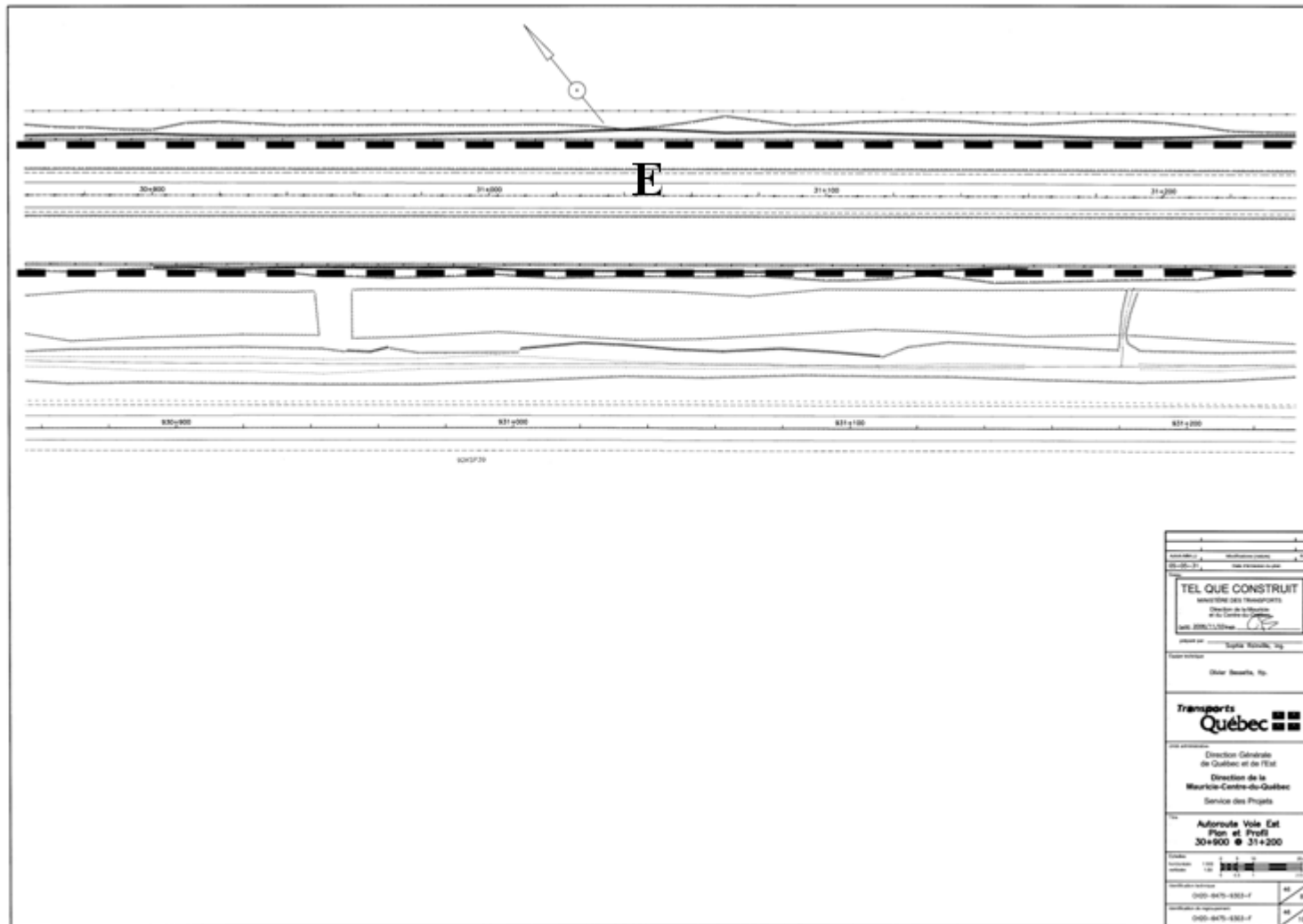


Figure 26: Localisation du secteur d'inventaire « E » du projet n° 20-6475-9303-F, entre les km 30+940 et 31+230

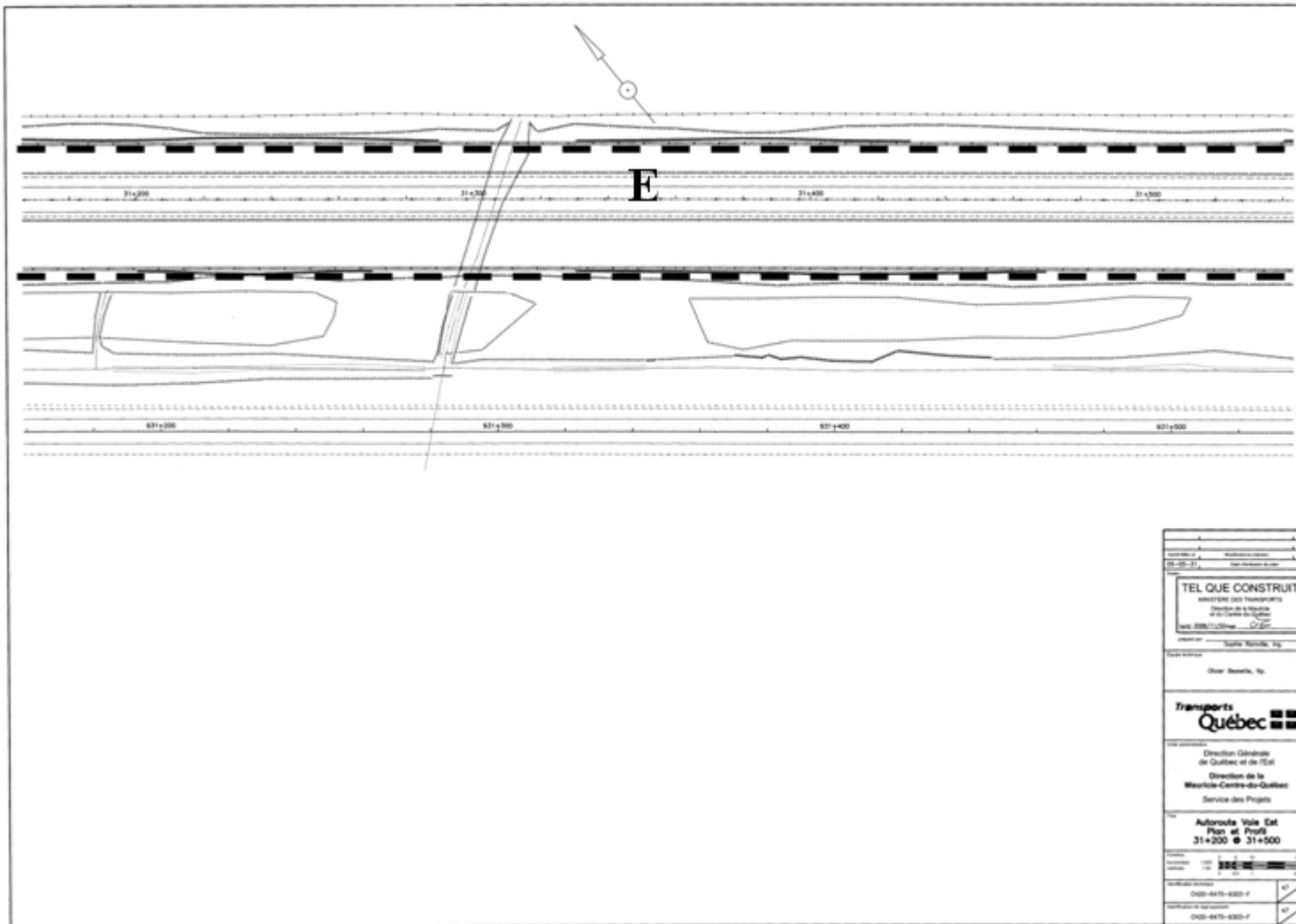


Figure 27: Localisation du secteur d'inventaire « E » du projet n° 20-6475-9303-F, entre les km 31+230 et 31+540

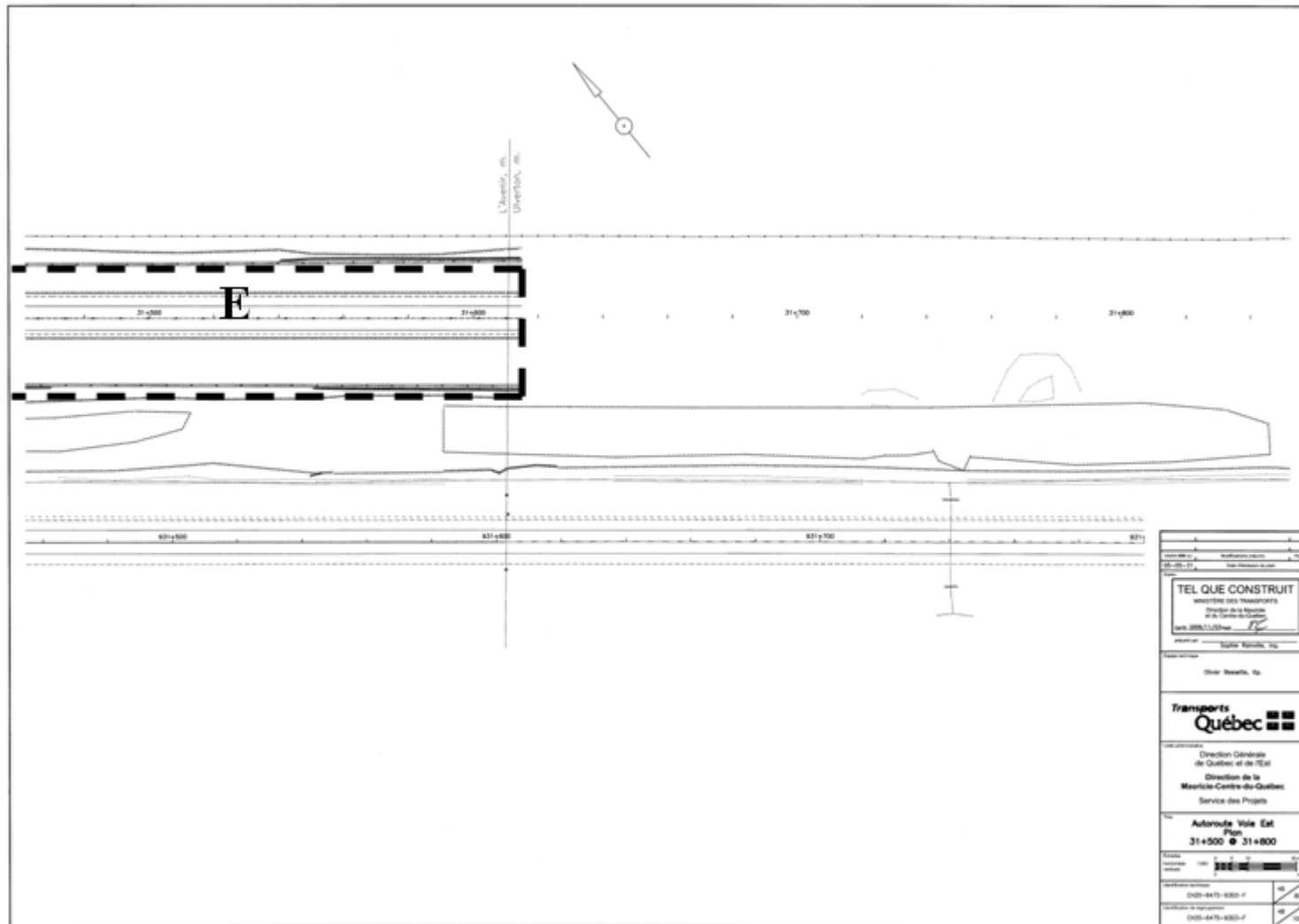


Figure 28: Localisation du secteur d'inventaire « E » du projet n° 20-6475-9303-F, entre les km 31+540 et 31+600

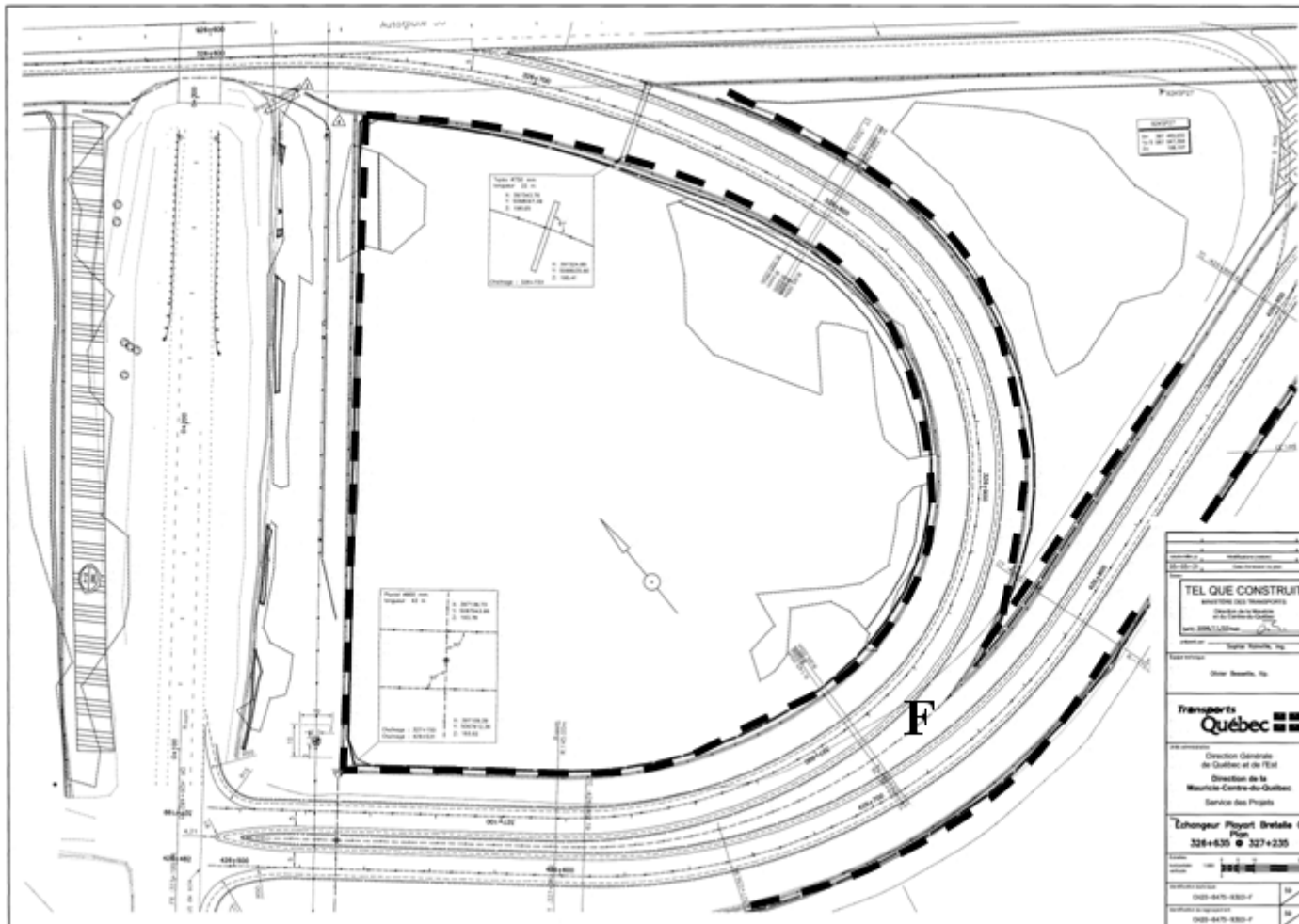


Figure 29: Localisation du secteur d'inventaire « F » du projet n° 20-6475-9303-F, entre les km 326+635 et 327+235



**Photo 1: Emprise de la future voie est de l'autoroute 55, à la hauteur de la municipalité de l'Avenir, secteur « A », du km 24+500 au km 24+900, vers le sud (DSCF0138)**



**Photo 2: Emprise de la future voie est de l'autoroute 55, à la hauteur de la municipalité de l'Avenir, secteur « E », du km 30+000 au km 31+600, vers le sud (DSCF0140)**

## **2.2 Projet n° 20-6372-8207, municipalité de Trois-Rives, route 155, réfection de la route**

Ce projet de construction vise la réfection de la route 155 sur un tronçon qui couvre une distance de 4,1 km, situé dans la municipalité de Trois-Rives (figure 28). L'inventaire a été réalisé entre les km 38 et 42.

La route actuelle suit les rives de la rivière Saint-Maurice (figures 30 à 33), parfois à l'est, parfois au nord. La bordure riveraine est partiellement aménagée et la rive se termine souvent abruptement par rapport à la rivière.

### **2.2.1 État des connaissances en archéologie**

Selon l'ISAQ du MCCCQ, aucun site archéologique n'est actuellement connu dans une zone d'étude de 10 km de rayon ayant comme centre le projet de construction. Trois inventaires archéologiques ont cependant déjà été réalisés dans les limites de cette même zone (Bibeau 1985b et Patrimoine Experts 1999i et 2003e), mais ceux-ci n'ont pas conduit à la découverte de sites archéologiques.

### **2.2.2 Inventaire archéologique**

L'inventaire archéologique a débuté à la hauteur du km 38 de la route 155 (figure 34). Les sondages ont été excavés tant du côté nord que du côté sud de la route existante. Toutefois, peu de sondages ont été excavés dans la partie localisée au sud-ouest, étant donné que la bordure de l'emprise était souvent constituée d'un remblai ou finissait en pente raide, ou encore des emprunts de matériaux meubles y avaient été faits. Suite à l'inspection visuelle, l'emprise a été subdivisée en quatre secteurs à inventorier.

Le secteur « A » (km 5+140 au km 5+840) a fait l'objet d'une inspection visuelle. Une partie du secteur était perturbée, mais la majeure partie de l'emprise dans le secteur « A » avait des abords constitués en pente abrupte, il y avait présence de crans rocheux et de remblais peu propices à la réalisation de sondages (figure 34). Aucun sondage n'a été excavé dans ce secteur (tableau 3) et l'inspection visuelle n'a pas révélé la présence de vestiges archéologiques.

Dans le secteur « B » (km 5+840 au km 7+180), les premiers sondages ont été excavés à la hauteur du km 6+060. Du côté sud de l'emprise, les sondages et l'inspection visuelle ont révélé la présence d'un remblai lié à l'infrastructure de la route actuelle, essentiellement du gravier. Plus loin, la rive était fortement dégradée par l'érosion et la plage était constituée de sable, de galets, et de grosses pierres. À la hauteur du km 6+660 (figure 35), les sondages ont révélé la présence d'un sable naturel sous une rare couche d'humus et l'observation du talus indique que celui-ci a été excavé probablement lors de travaux antérieurs.

Toujours dans le secteur « B », mais du côté nord de la route, au km 6+060 (photo 3), le terrain a été remblayé avec du sable et du béton sur une distance d'une vingtaine de mètres. Plus loin, le terrain est composé d'un humus dont l'épaisseur varie entre de 1 à 12 cm. Les sondages ont été interrompus au bas de la pente, aux environs du km 6+260. Les sondages ont repris au km 6+660, mais la stratigraphie indique, à cet endroit, la présence d'une couche d'humus de 1 à 5 cm d'épaisseur, reposant sur un sable naturel. En plus de l'inspection visuelle, 38 sondages ont été excavés dans ce secteur. Ils se sont tous révélés négatifs (tableau 3).



Dans le secteur « C » (km 7+180 au km 8+650), les sondages ont été excavés à partir du km 7+480 (figure 36). Ces derniers révèlent une stratigraphie composée d'un humus d'environ 1 cm d'épaisseur reposant sur un sable brun atteignant jusqu'à 30 cm d'épaisseur et un sable gris-jaune naturel de 20 cm. Ce secteur correspond en partie à un terrain humide. En plus de l'inspection visuelle, 52 sondages ont été excavés dans ce secteur. Ils se sont tous révélés négatifs (tableau 3).

Dans le secteur « D » (km 8+650 au km 9+400), les sondages ont révélé une stratigraphie similaire à celle du secteur précédent, mais celui-ci était occupé en grande partie par un terrain humide s'étendant jusqu'au bas de la pente (figure 37). Les sondages ont été interrompus au bas de la pente, à la hauteur du km 8+872. En plus de l'inspection visuelle, 46 sondages ont été excavés dans ce secteur. Ils se sont tous révélés négatifs (tableau 3).

### **2.2.3 Conclusion**

En plus d'une inspection visuelle, 136 sondages archéologiques ont été excavés dans l'emprise de ce projet d'aménagement routier, mais tous se sont avérés négatifs. Cet inventaire archéologique n'a pas permis de mettre au jour de nouveaux sites archéologiques dans l'emprise de ce projet d'aménagement routier. Les résultats de cet inventaire archéologique permettent de confirmer que le MTQ peut procéder à la réalisation des travaux prévus sans qu'il y ait de restriction du point de vue de l'archéologie.

**Tableau 3: Inventaire archéologique – Synthèse des activités – Projet n° 20-6372-8207**

Identification des secteurs	Localisation					Sondages		Observations	
	Début (km)	Fin (km)	Distance (m)	Largeur max. (m)	Superficie approximative (m <sup>2</sup> )	(+)	(-)	Topographie	Commentaires
A	5+140	5+840	700	7	4 900	0	0	Pentes naturelles et artificielles	Pentes raides, remblais et érosion riveraine
B	5+840	7+180	1 340	30	40 200	0	38	Ondulée et accidentée	Secteur partiellement excavé et milieu humide au sud-est
C	7+180	8+650	1 470	30	44 100	0	52	Ondulée et accidentée	Déblais et milieu humide
D	8+650	9+400	760	30	22 800	0	46	Ondulée et pente raide	Buissons et milieux humides
			4 270		112 000	0	136		

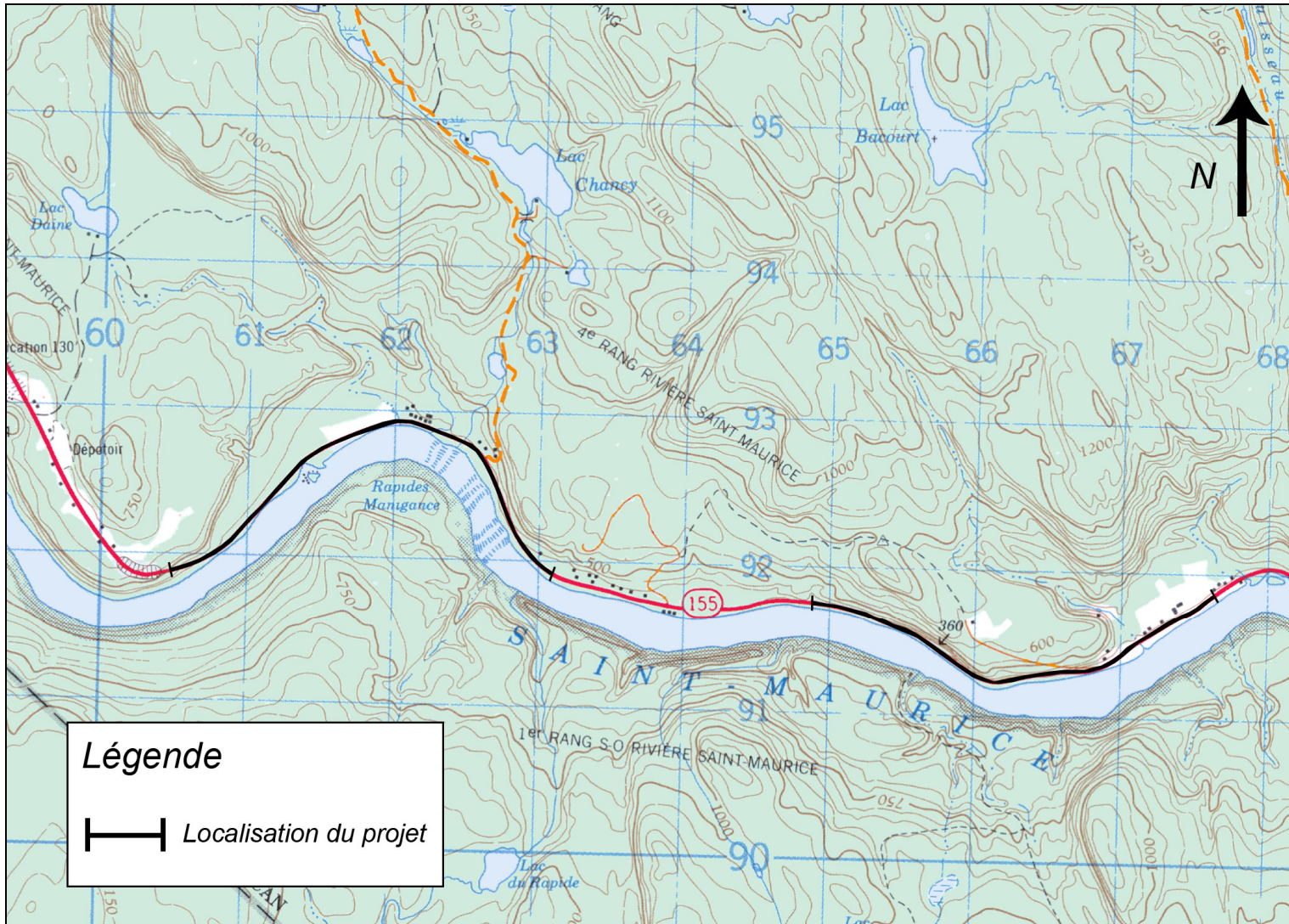
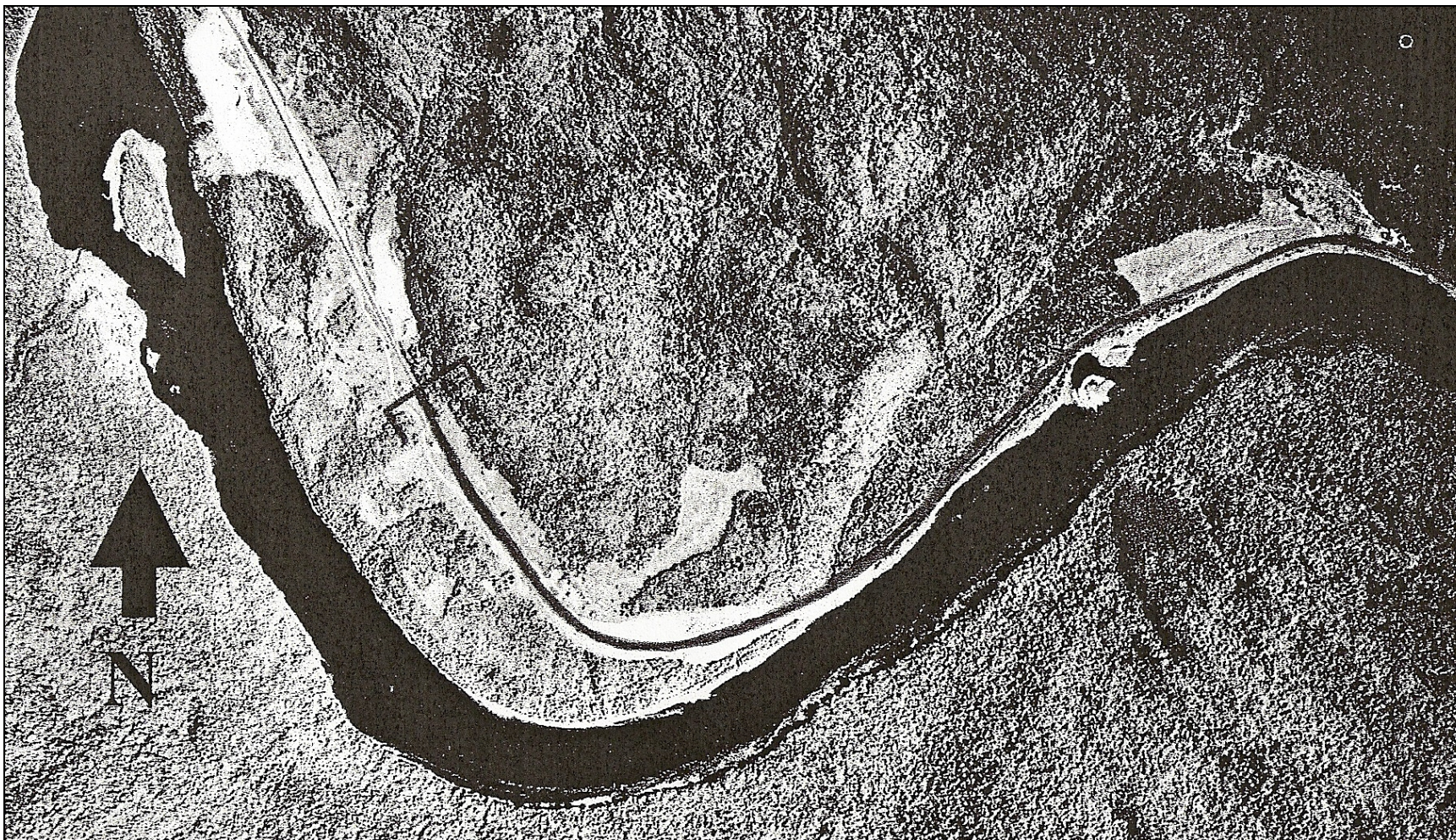


Figure 30: Localisation du projet n° 20-6372-8207 (Ministère de l'Énergie, des Ressources naturelles et des Mines du Canada, 31/15 (extrait), Rivière Mékinac, 1 : 50 000, 1982)



**Figure 31: Localisation sur photo aérienne du projet n° 20-6372-8207 (Ministère de l'Énergie et des Ressources du Québec, Service de la Cartographie, Q75349-58 (extrait), 1 : 15 000, 1975) (1/3)**

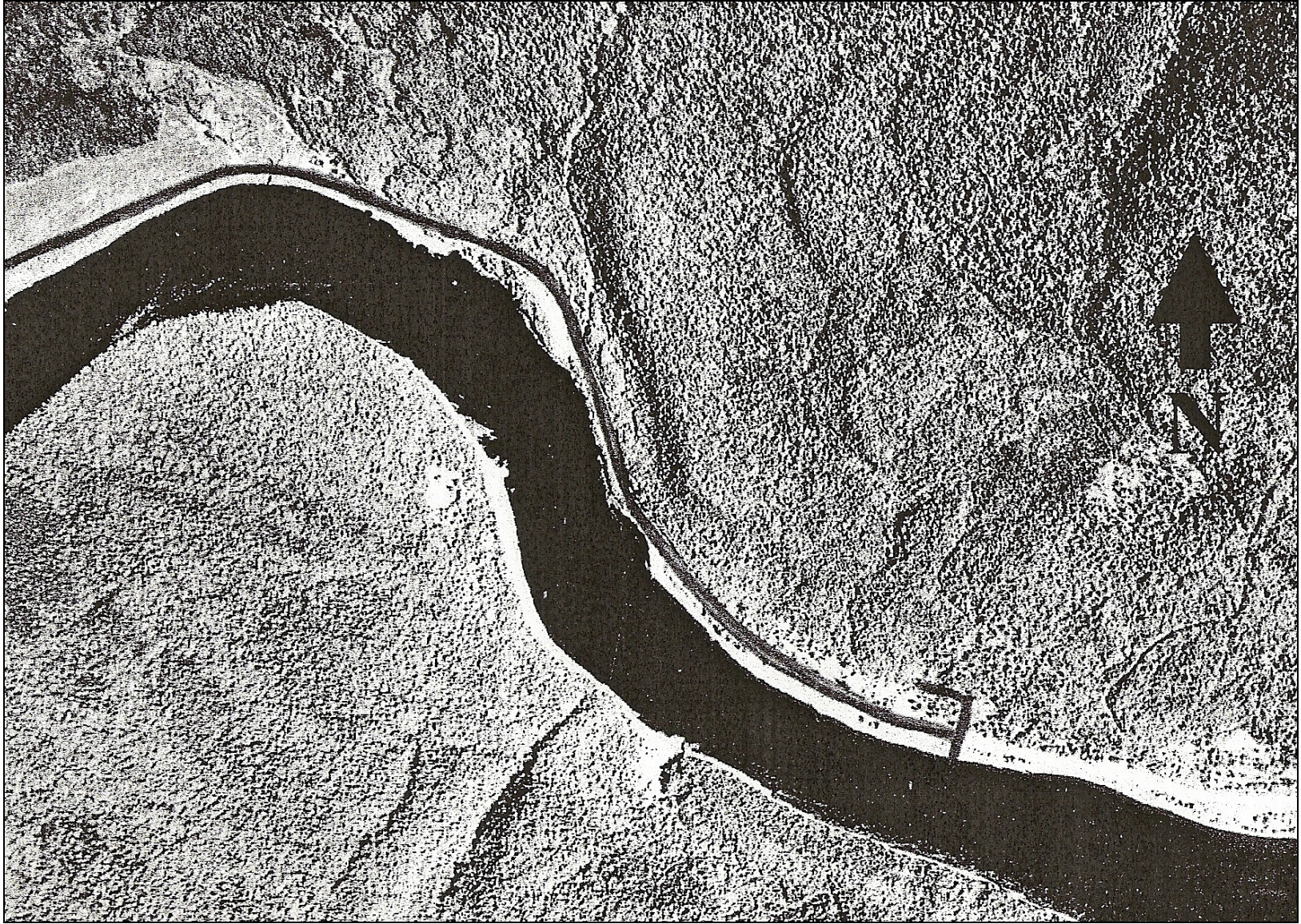


Figure 32: Localisation sur photo aérienne du projet n° 20-6372-8207, (Ministère de l'Énergie et des Ressources du Québec, Service de la Cartographie, Q75349-58 (extrait), 1 : 15 000, 1975) (2/3)

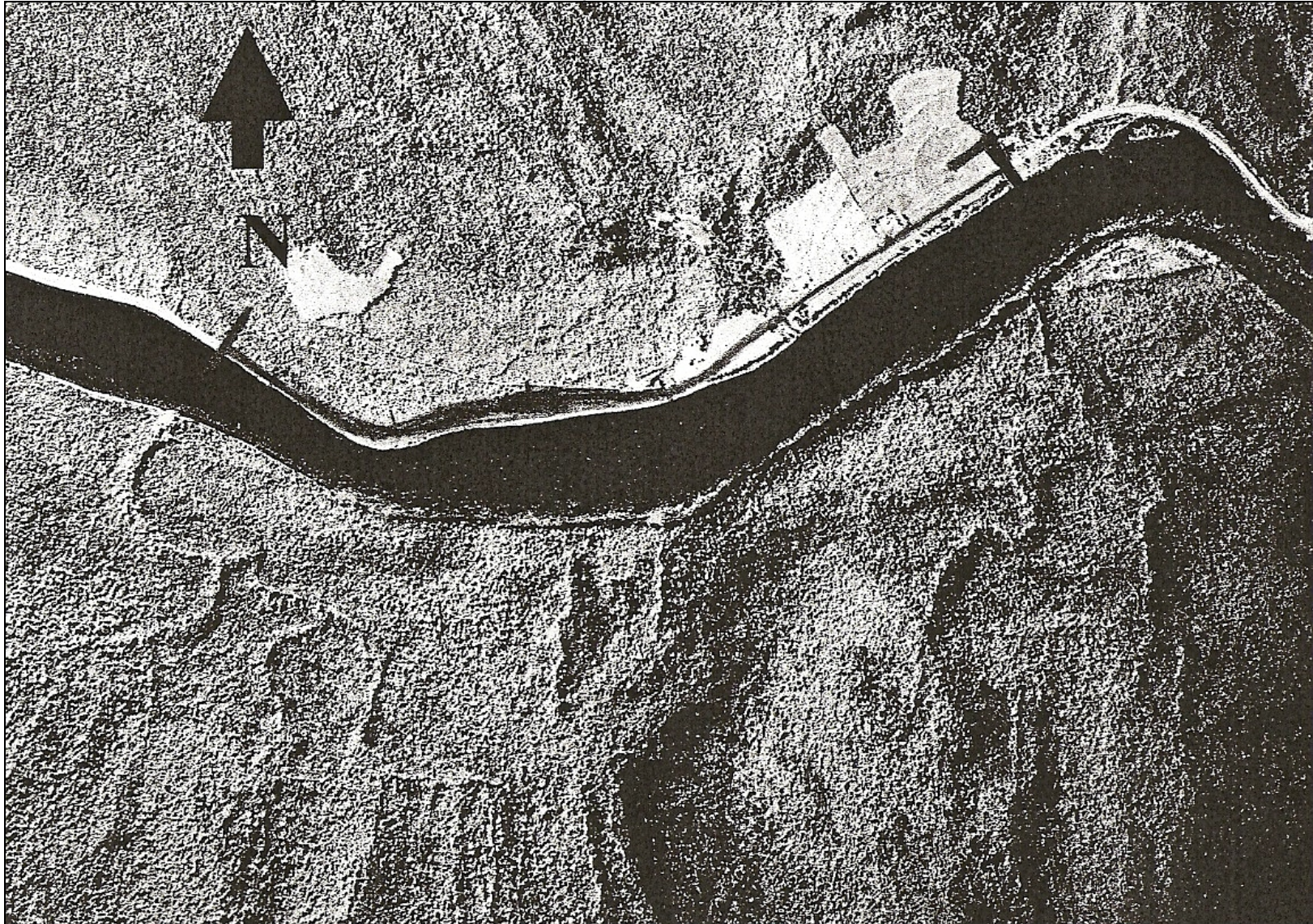


Figure 33: Localisation sur photo aérienne du projet n° 20-6372-8207, (Ministère de l'Énergie et des Ressources du Québec, Service de la Cartographie, Q75349-58 (extrait), 1 : 15 000, 1975) (3/3)

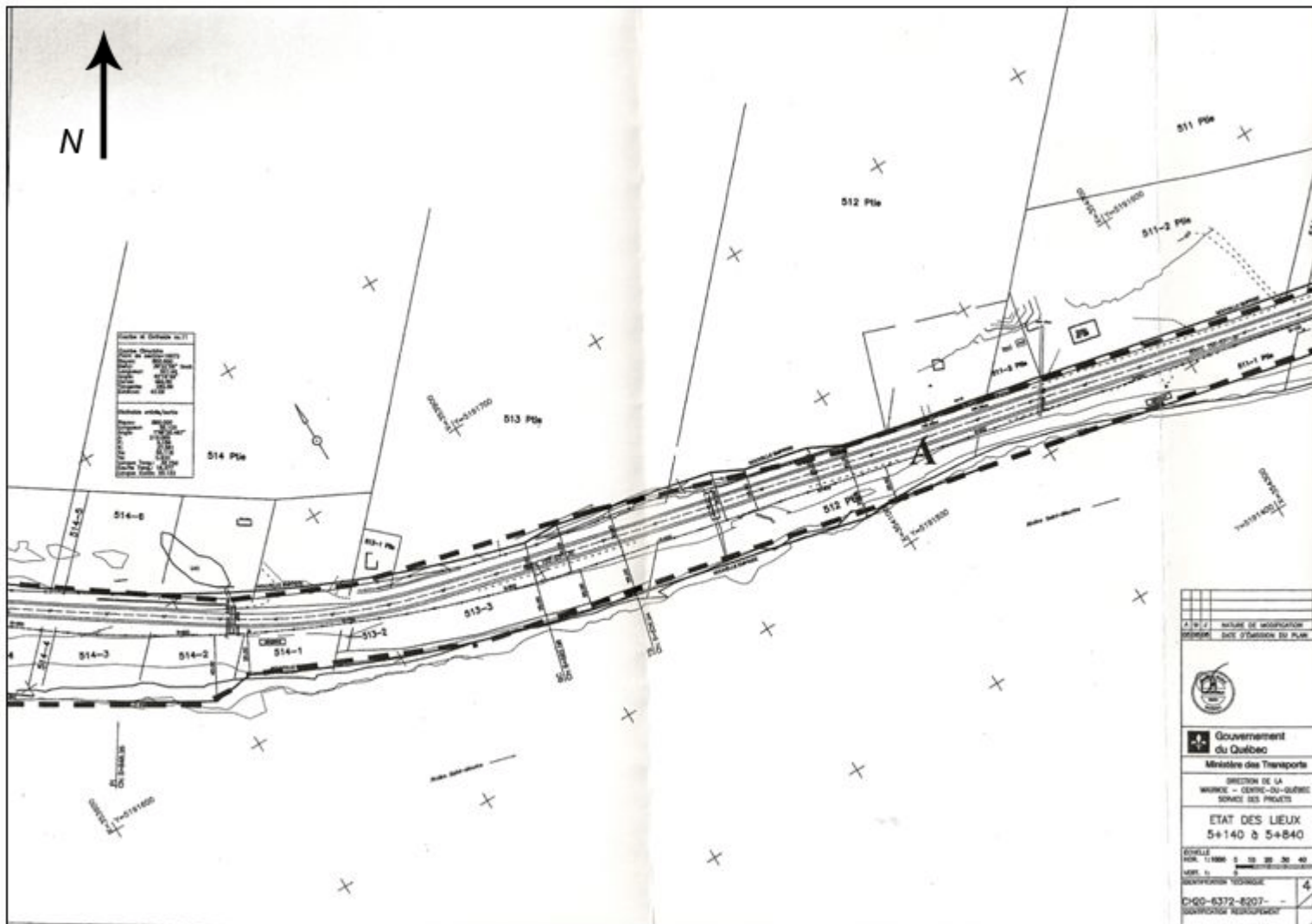


Figure 34: Localisation du secteur d'inventaire « A » du projet n° 20-6372-8207

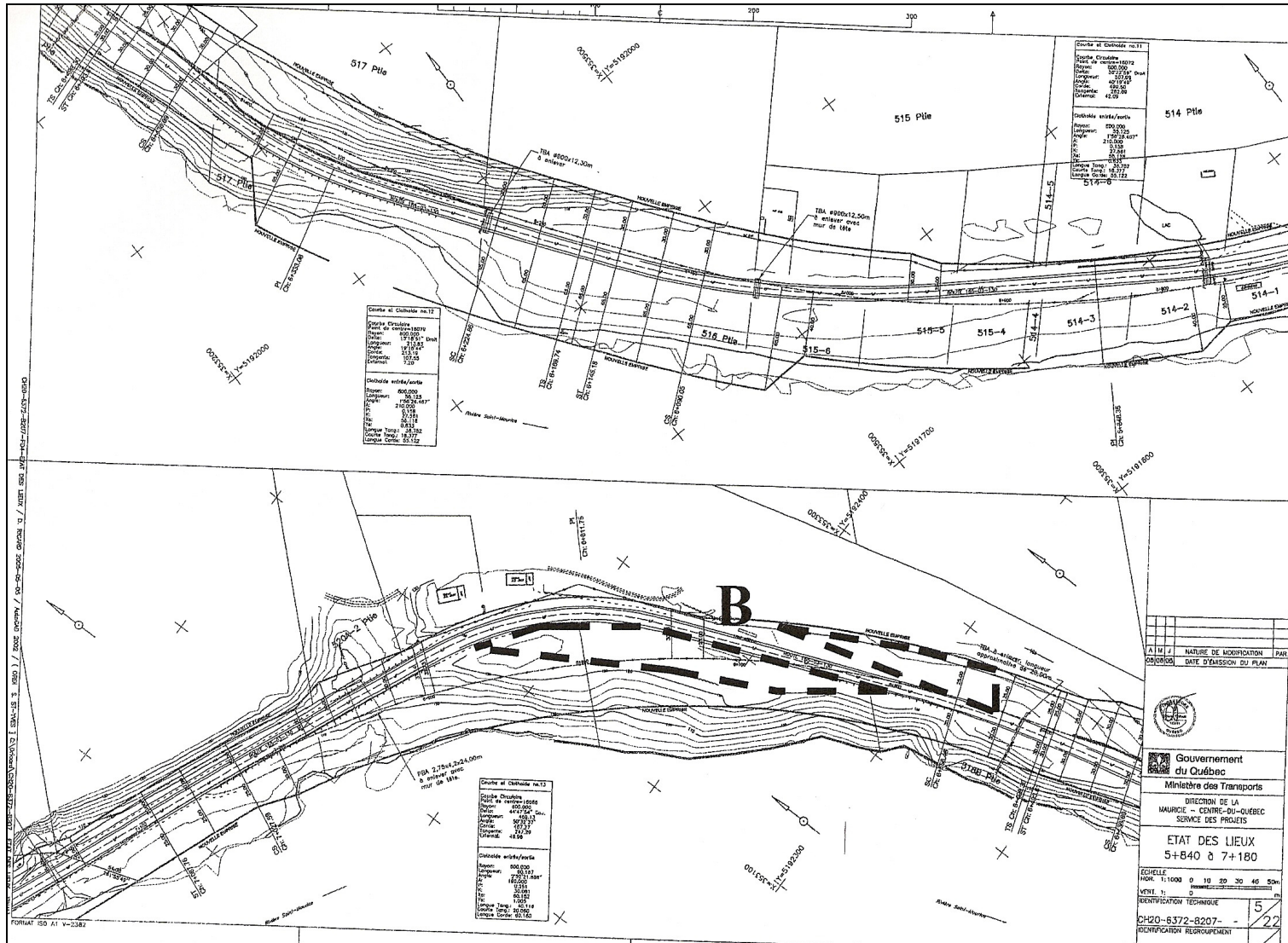


Figure 35: Localisation du secteur d'inventaire « B » du projet n° 20-6372-8207



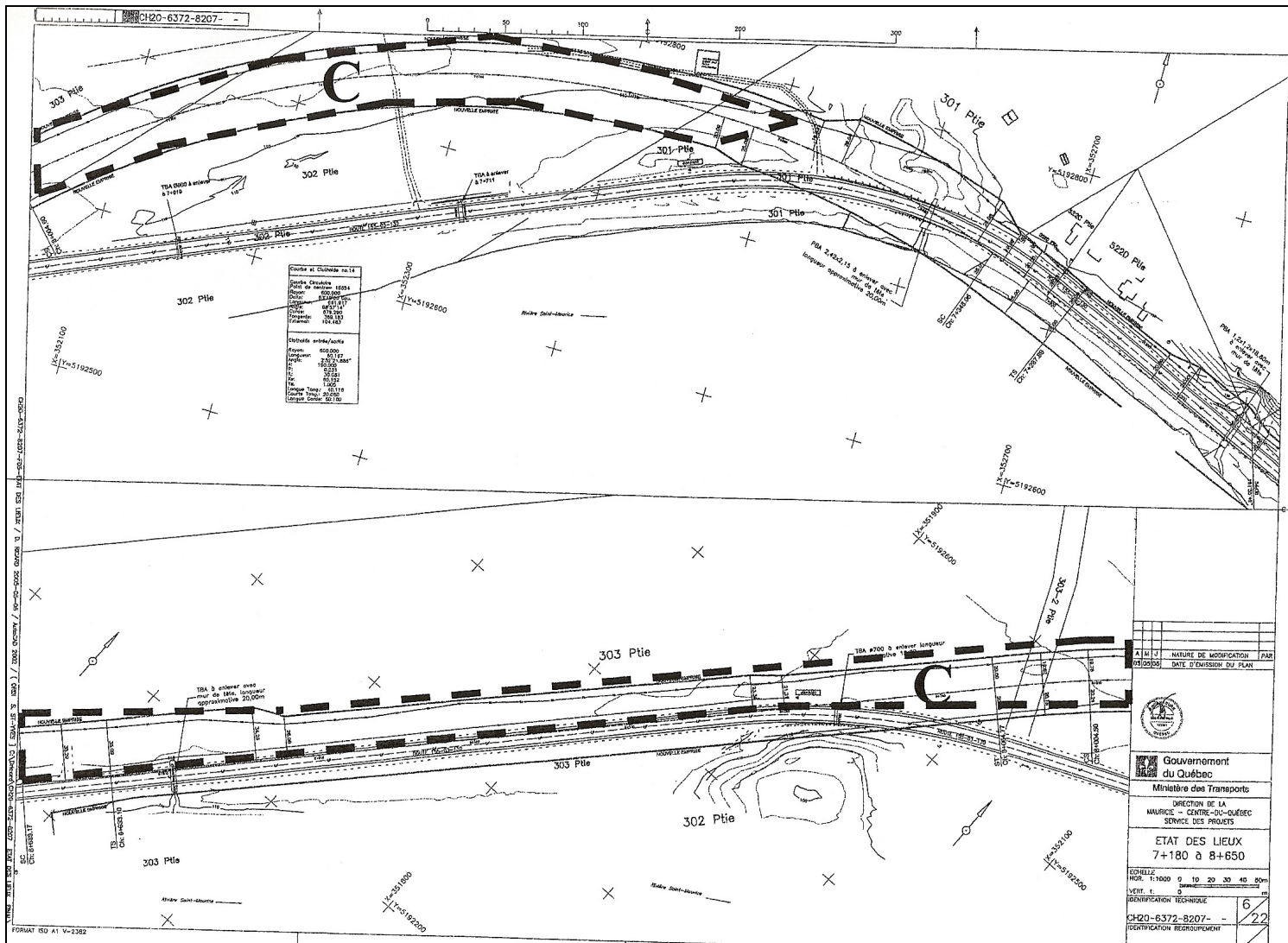


Figure 36: Localisation du secteur d'inventaire « C » du projet n° 20-6372-8207

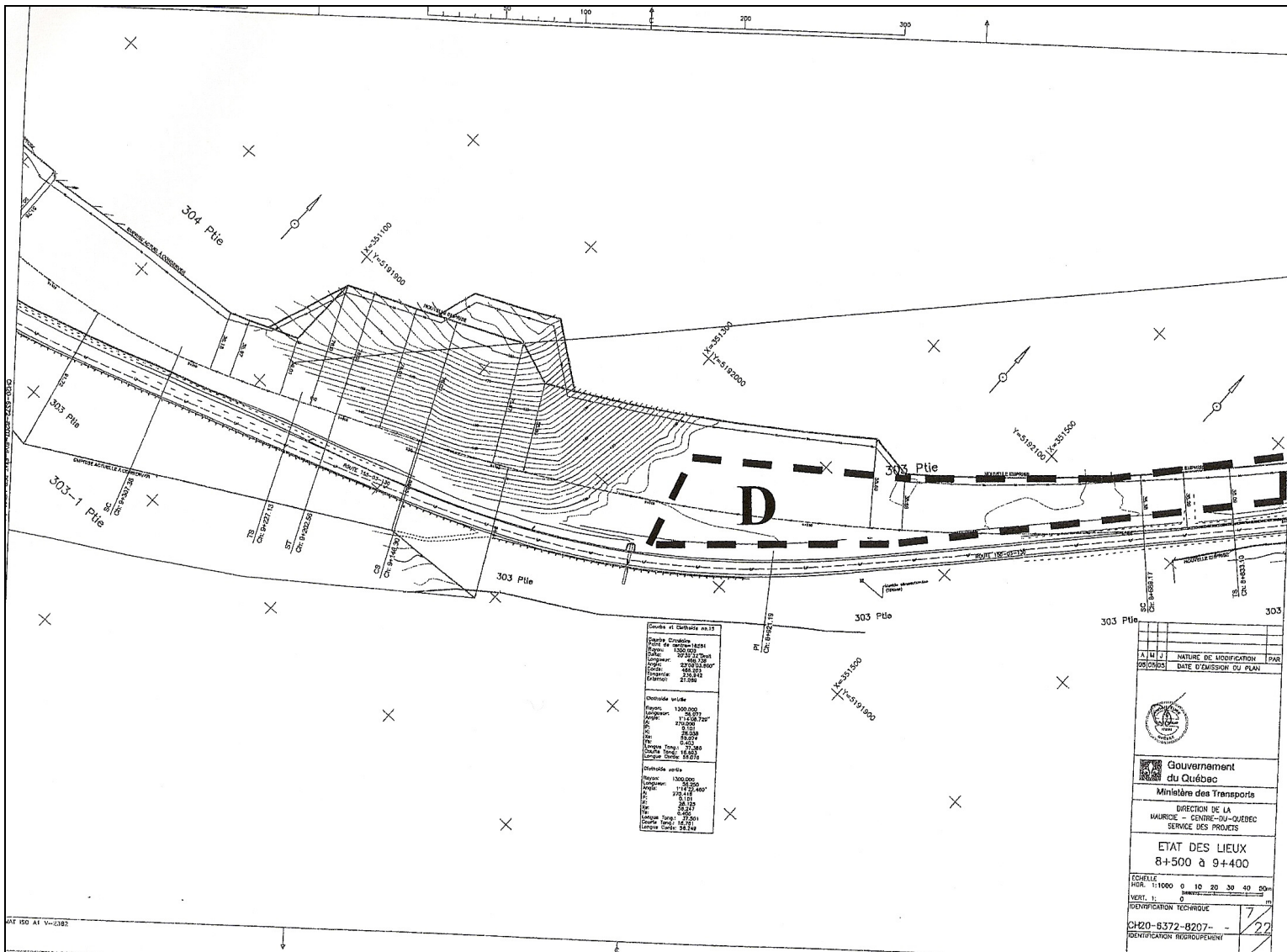
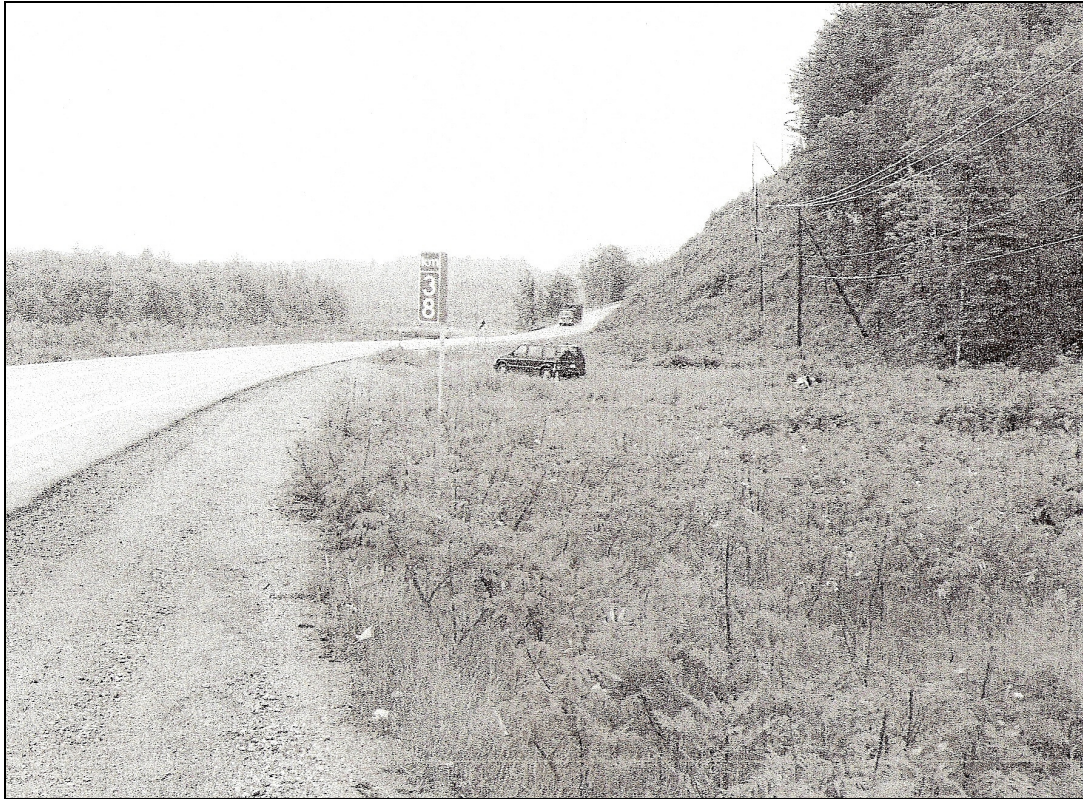


Figure 37: Localisation du secteur d'inventaire « D » du projet n° 20-6372-8207



**Photo 3: Secteur « B » au km 38 de la route 155, municipalité de Trois-Rives, vers le nord-ouest (DSCF0096)**

### **3. Conclusion**

Des inventaires archéologiques ont été réalisés dans les emprises de deux projets d'aménagements routiers de la Direction de la Mauricie-Centre-du-Québec du MTQ. Les inventaires ont couvert une distance d'un peu plus de 12 kilomètres d'emprises qui ont fait l'objet d'inspections visuelles et de 1 193 sondages archéologiques.

Ces inventaires n'ont pas conduit à la découverte de nouveaux sites archéologiques. Les résultats de ces inventaires permettent de confirmer que le ministère des Transports du Québec peut procéder aux travaux prévus dans le cadre de ces deux projets d'aménagements routiers sans qu'il y ait de restriction du point de vue de l'archéologie.

## **Bibliographie**

### **Données informatiques et fichiers électroniques**

Association des archéologues du Québec, 2000  
Répertoire québécois des études de potentiel archéologique, Association des archéologues du Québec, Montréal.

Carto Vision, 2003  
Le Québec à dos de Souris, version 3.7, Cartovision

Commission de Toponymie du Québec, 1997  
Noms et lieux du Québec, les publications du Québec

Ministère de la Culture, des Communications et de la Condition féminine du Québec, 2009  
ISAQ, Ministère de la Culture, des Communications et de la Condition féminine du Québec

SoftMap, 2002  
Québec topo50, SoftMap

SoftMap, 2003  
Québec topo20, SoftMap

### **Ouvrages imprimés**

Doucet, Roger, 1994  
La Science Agricole, climat, sol et productions végétales du Québec, Eastman, Éditions Berger.

Hardy, René *et al.*, 2004  
Histoire de la Mauricie, Sainte-Foy, Institut québécois de recherche sur la culture, 1137 pages.

Harris, E.C., 1979  
Principles of Archaeological Stratigraphy, Londres, Academic Press, 136 pages.

Kesteman, Jean-Pierre *et al.*, 1998  
Histoire des Cantons de l'Est, Sainte-Foy, Institut québécois de recherche sur la culture, 829 pages.

Ressources naturelles Québec, 1996  
Guide pratique d'identification des dépôts de surface au Québec, Sainte-Foy, Les Publications du Québec.

Snow, Dean R., 1980  
The Archaeology of New England, New York, Academic Press, State University of New York at Albany, 379 pages.

Snow, Dean R., 1981  
Foundations of Northeast Archaeology, New York, Academic Press, State University of New York at Albany, 266 pages.

## **ANNEXE A**

### **CATALOGUE DES PHOTOGRAPHIES**

**Projet n° 20-6475-9303-F, municipalité de l'Avenir, autoroute 55, construction de la 2<sup>ième</sup> chaussée d'autoroute**

**Film** : 1 (photos numériques)

**CD** : 1

<b>Numéro</b>	<b>Photo</b>	<b>Orientation</b>	<b>Description</b>
1	DSCF0138	Sud	Secteur « A », début des travaux d'inventaire
2	DSCF0139	Sud	Secteur « A », début des travaux d'inventaire
3	DSCF0140	Sud	Secteur « E », vue générale
4	DSCF0141	Sud	Secteur « E », équipe au travail lors de l'inventaire
5	DSCF0142	Sud	Vue partielle d'une traverse au-dessus de l'autoroute 55

**Projet n° 20-6372-8207, municipalité de Trois-Rives, route 155, réfection de la route**

**Film** : 2 (photos numériques)

**CD** : 1

<b>Numéro</b>	<b>Photo</b>	<b>Orientation</b>	<b>Description</b>
1	DSCF0096	Nord-ouest	Secteur « B », au km 38, début des sondages
2	DSCF0097	Est	Terrain remblayé au km 38