



INVENTAIRES ARCHÉOLOGIQUES (été 2007)
Direction de l'Est-de-la-Montérégie
Direction générale de Montréal et de l'Ouest

MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC
INVENTAIRES ARCHÉOLOGIQUES (été 2007)

Direction de l'Est-de-la-Montérégie
Direction générale de Montréal et de l'Ouest

(Permis de recherche archéologique au Québec : 07-JOYC-01)

(Numéro de contrat, ministère des Transports : 8201-07-AD02)

Rapport préparé par :

Monsieur Claude Joyal, M. Sc.

Archéologue

SACL inc.
5520 rue Chabot, suite 304
Montréal, (Québec)
H2H 2S7

Téléphone et télécopieur: 514-849-7540

Montréal, mai 2008

RÉSUMÉ

Le ministère des Transports du Québec (MTQ) prévoit réaliser 3 projets de constructions routières dans le territoire de la direction de l'Est-de-la-Montérégie : 1) route 104, réaménagement de la géométrie d'intersection de la rue Miner, dans la municipalité de Cowansville (projet MTQ 154 02 1310 (20-5373-02A1)); 2) rue Notre-Dame, (86-325 P01, 70260), reconstruction de la route au profil urbain, dans la municipalité de Saint-Pie (projet MTQ 154 06 0946); 3) route 237, reconstruction du pont P-04857 au-dessus de la rivière aux Brochets, dans la municipalité de Frelighsburg (projet MTQ 154 91 1947 (20-6271-9116)). Un inventaire archéologique a été effectué à l'intérieur des emprises de ces 3 projets de construction. La fouille manuelle de 140 sondages ainsi qu'une inspection visuelle n'ont pas permis d'identifier de sites archéologiques. Le MTQ peut procéder à la réalisation des projets.

TABLE DES MATIÈRES

Page couverture : (photo N.1-063) secteur 1, route 104, municipalité de Cowansville, km 0+920, vu vers l'ouest, sondages rue Miner côté sud

Liste des figures.....	v
Liste des tableaux.....	vi
Liste des photographies.....	vi
Équipe de travail.....	viii

INTRODUCTION.....	9
-------------------	---

1.0 MANDAT.....	10
-----------------	----

2.0 MÉTHODES ET TECHNIQUES D'INVENTAIRE.....	11
--	----

2.1 Les recherches documentaires.....	11
---------------------------------------	----

2.2 L'inventaire.....	11
-----------------------	----

2.3 Évaluation des sites archéologiques.....	12
--	----

3.0 RÉSULTATS.....	13
--------------------	----

3.1 Route 104, réaménagement de la géométrie d'intersections, municipalité de Cowansville, projet MTQ 154 02 1310 (20-5373-02A1).....	13
--	----

3.1.1 État des connaissances en archéologie.....	13
--	----

3.1.2 L'inventaire.....	13
-------------------------	----

3.1.3 Conclusion et recommandations.....	15
--	----

3.2 Rue Notre-Dame (86-325 P01, 70260), reconstruction de la route au profil urbain, municipalité de Saint-Pie, projet MTQ 154 06 0946.....	29
--	----

3.2.1 État des connaissances en archéologie.....	29
--	----

3.2.2 L'inventaire.....	30
-------------------------	----

3.2.3 Conclusion et recommandations.....	31
--	----

3.3 Route 237, reconstruction du pont P-04857 au-dessus de la rivière aux Brochets, municipalité de Frelighsburg, projet MTQ 154 91 1947 (20-6271-9116).....	43
---	----

3.3.1 État des connaissances en archéologie.....	43
--	----

3.3.2 L'inventaire.....	44
-------------------------	----

3.3.3 Conclusion et recommandations.....	45
--	----

CONCLUSION.....	55
-----------------	----

BIBLIOGRAPHIE.....	56
--------------------	----

ANNEXE

Catalogue des photographies

LISTE DES FIGURES

Figure 1 : Localisation générale du projet MTQ 154 02 1310 (20-5373-02A1), route 104, municipalité de Cowansville (carte topographique 1 : 50 000, MEMR, 31 H / 2)	16
Figure 2 : Localisation générale du projet MTQ 154 02 1310 (20-5373-02A1), route 104, municipalité de Cowansville (photo aérienne HMQ98-107-65, échelle 1 : 15 000)	17
Figure 3a : Localisation des secteurs d'inventaire 1 et 2, projet MTQ 154 02 1310 (20-5373-02A1), route 104, municipalité de Cowansville, plans MTQ no : CH-8608-154-02-1310, km -0+31 à km 0+200.....	18
Figure 3b : Localisation des secteurs d'inventaire 1 et 2, projet MTQ 154 02 1310 (20-5373-02A1), route 104, municipalité de Cowansville, plans MTQ no : CH-8608-154-02-1310, km 0+200 à km 0+400.....	19
Figure 3c : Localisation des secteurs d'inventaire 1 et 2, projet MTQ 154 02 1310 (20-5373-02A1), route 104, municipalité de Cowansville, plans MTQ no : CH-8608-154-02-1310, km 0+400 à km 0+800.....	20
Figure 3d : Localisation des secteurs d'inventaire 1 et 2, projet MTQ 154 02 1310 (20-5373-02A1), route 104, municipalité de Cowansville, plans MTQ no : CH-8608-154-02-1310, km 0+800 à km 1+100.....	21
Figure 3e : Localisation des secteurs d'inventaire 1 et 2, projet MTQ 154 02 1310 (20-5373-02A1), route 104, municipalité de Cowansville, plans MTQ no : CH-8608-154-02-1310, km 1+100 à km 1+300.....	22
Figure 4 : Profils stratigraphiques significatifs, projet MTQ 154 02 1310 (20-5373-02A1), route 104, municipalité de Cowansville.....	27
Figure 5 : Localisation générale du projet MTQ 154 06 0946, rue Notre-Dame (86-325 P01, 70260), municipalité de Saint-Pie, (carte topographique 1 : 50 000, MEMR, 31 H / 7 et 31 H / 10)	32
Figure 6 : Localisation générale du projet MTQ 154 06 0946, rue Notre-Dame (86-325 P01, 70260), municipalité de Saint-Pie, (photo aérienne HMQ04-118-131, échelle 1 : 15 000)	33
Figure 7a : Localisation des secteurs d'inventaire 1 et 2, projet MTQ 154 06 0946, rue Notre-Dame (86-325 P01, 70260), municipalité de Saint-Pie, plans MTQ no : SP-26119, km 1+025 à km 1+075, et km 2+025 à km 2+097.....	34
Figure 7b : Localisation des secteurs d'inventaire 1 et 3, projet MTQ 154 06 0946, rue Notre-Dame (86-325 P01, 70260), municipalité de Saint-Pie, plans MTQ no : SP-26119, km 1+100 à km 1+150, et km 3+025 à km 3+098.....	35
Figure 7c : Localisation des secteurs d'inventaire 1, 2 et 3, projet MTQ 154 06 0946, rue Notre-Dame (86-325 P01, 70260), municipalité de Saint-Pie, plans MTQ no : SP-26119, km 1+025 à km 1+250.....	36
Figure 8 : Profil stratigraphique significatif, projet MTQ 154 06 0946, rue Notre-Dame (86-325 P01, 70260), municipalité de Saint-Pie.....	41
Figure 9 : Localisation générale du projet MTQ 154 91 1947 (20-6271-9116), route 237, municipalité de Frelighsburg, (carte topographique 1 : 50 000, MEMR, 31 H / 2)	46
Figure 10 : Localisation générale du projet MTQ 154 91 1947 (20-6271-9116), route 237, municipalité de Frelighsburg, (photo aérienne HMQ98-108-120, échelle 1 : 15 000)	47
Figure 11 : Localisation des secteurs d'inventaire 1 et 2, projet MTQ 154 91 1947 (20-6271-9116), route 237, municipalité de Frelighsburg, plans MTQ no : PO-06-04857, km 5+192 à km 5+340.....	48

Figure 12 : Profils stratigraphiques significatifs, projet MTQ 154 91 1947 (20-6271-9116), route 237, municipalité de Frelighsburg.....	53
--	----

LISTE DES TABLEAUX

Tableau 1 : Résultats de l'inventaire archéologique du projet MTQ 154 02 1310 (20-5373-02A1), route 104, municipalité de Cowansville.....	23
Tableau 2 : Description pédologique de la stratigraphie, projet MTQ 154 02 1310 (20-5373-02A1), route 104, municipalité de Cowansville.....	28
Tableau 3 : Résultats de l'inventaire archéologique du projet MTQ 154 06 0946, rue Notre-Dame (86-325 P01, 70260), municipalité de Saint-Pie.....	37
Tableau 4 : Description pédologique de la stratigraphie, projet MTQ 154 06 0946, rue Notre-Dame (86-325 P01, 70260), municipalité de Saint-Pie.....	42
Tableau 5 : Résultats de l'inventaire archéologique du projet MTQ 154 91 1947 (20-6271-9116), route 237, municipalité de Frelighsburg.....	49
Tableau 6 : Description pédologique de la stratigraphie, projet MTQ 154 91 1947 (20-6271-9116), route 237, municipalité de Frelighsburg.....	54

LISTE DES PHOTOGRAPHIES

Photo 1 : (N.1-054) secteur 1, route 104, municipalité de Cowansville, km 0+400, vu vers l'ouest, sondages côté sud.....	24
Photo 2 : (N.1-055) secteur 1, route 104, municipalité de Cowansville, km 0+440, vu vers l'ouest, stratigraphie côté sud.....	24
Photo 3 : (N.1-058) secteur 1, route 104, municipalité de Cowansville, km 0+640, vu vers l'est, sondages dans boisé côté sud.....	25
Photo 4 : (N.1-062) secteur 1, route 104, municipalité de Cowansville, km 0+700, vu vers l'ouest, stratigraphie côté sud.....	25
Photo 5 : (N.1-073) secteur 2, route 104, municipalité de Cowansville, km 0+240, vu vers l'ouest, sondages rue Roxboro côté nord.....	26
Photo 6 : (N.1-070) secteur 2, route 104, municipalité de Cowansville, km 1+260, vu vers l'ouest, stratigraphie côté nord.....	26
Photo 7 : (N.2-001) secteur 1, rue Notre-Dame (86-325 P01, 70260), municipalité de Saint-Pie, km 0+975, vu vers l'est, environnement rue Notre-Dame.....	38
Photo 8 : (N.2-011) secteur 1, rue Notre-Dame (86-325 P01, 70260), municipalité de Saint-Pie, km 1+225, vu vers l'ouest, environnement rue Notre-Dame.....	39

Photo 9 : (N.2-012) secteur 1, rue Notre-Dame (86-325 P01, 70260), municipalité de Saint-Pie, km 1+060, vu vers l'ouest, sondage côté sud.....	39
Photo 10 : (N.2-014) secteur 1, rue Notre-Dame (86-325 P01, 70260), municipalité de Saint-Pie, km 1+060, vu vers l'est, stratigraphie côté sud.....	39
Photo 11 : (N.2-004) secteur 2, rue Notre-Dame (86-325 P01, 70260), municipalité de Saint-Pie, km 2+000, vu vers le nord, environnement rue Salaberry.....	40
Photo 12 : (N.2-006) secteur 3, rue Notre-Dame (86-325 P01, 70260), municipalité de Saint-Pie, km 3+098, vu vers le sud, environnement rue Sainte-Cécile.....	40
Photo 13 : (N.1-100) secteur 1, route 237, municipalité de Frelighsburg, km 0+000, vu vers le sud, sondages côté est de la route.....	50
Photo 14 : (N.1-106) secteur 1, route 237, municipalité de Frelighsburg, km 0+100, vu vers le sud, sondages côté ouest de la route.....	50
Photo 15 : (N.1-105) secteur 1, route 237, municipalité de Frelighsburg, km 0+025, vu vers le nord, stratigraphie, est de la route.....	51
Photo 16 : (N.1-115) secteur 1, route 237, municipalité de Frelighsburg, km 0+150, vu vers l'ouest, muret côté ouest de la rivière.....	51
Photo 17 : (N.1-116) secteur 2, route 237, municipalité de Frelighsburg, km 0+219, vu vers le nord-ouest, environnement limite sud.....	52
Photo 18 : (N.1-114) secteur 2, route 237, municipalité de Frelighsburg, km 0+160, vu vers le sud-est, muret côté est de la rivière.....	52

ÉQUIPE DE TRAVAIL

Ministère des Transports du Québec

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

Marie-Pier Desjardins Archéologue, responsable de projets

Denis Roy Archéologue, responsable de projets

SACL

François Véronneau Archéologue coordonnateur.
(Cartographie AutoCad, rédaction).

Claude Joyal Archéologue, chargé de projet (Terrain, rédaction)

Léon Bonneville Technicien de terrain

Nadine Chénier Technicienne de terrain

François Vigneault Technicien de terrain

Réjean Surprenant Géomaticien
(Mise en plan Autocad)

Diane Verdon Secrétaire administrative

INTRODUCTION

Ce rapport présente les résultats de trois inventaires archéologiques effectués par la firme d'archéologues SACL inc. pour le compte du ministère des Transports du Québec (MTQ). Les projets du MTQ sont : 1) route 104, réaménagement de la géométrie d'intersection, sur 1 340 m entre les km 0+000 et 1+340, à Cowansville dans la MRC de Brome-Missisquoi (projet MTQ 154 02 1310 (20-5373-02A1)); 2) rue Notre-Dame (86-325 P01, 70260), reconstruction de la route au profil urbain, sur 446 m entre les km 0+975 et 1+225, les km 2+000 et 2+098 ainsi que les km 3+000 et 3+098, à Saint-Pie dans la MRC de Les Maskoutains (projet MTQ 154 06 0946); 3) route 237, reconstruction du pont P-04857 au-dessus de la rivière aux Brochets, sur 219 m entre les km 0+000 et 0+219, à Frelighsburg dans la MRC de Brome-Missisquoi (projet MTQ 154 91 1947 (20-6271-9116)). Dans une approche préventive en vue de protéger les biens archéologiques du Québec, les inventaires archéologiques devaient vérifier la présence ou l'absence de site archéologique dans les emprises prévues pour la réalisation des travaux. Dans l'éventualité d'une découverte, le mandat prévoyait de procéder à l'identification, la localisation, la délimitation et à l'évaluation du site archéologique afin d'assurer sa protection et de permettre une fouille archéologique éventuelle.

Le rapport décrit le mandat confié au consultant ainsi que les méthodes et techniques employées pour atteindre les objectifs fixés. Les travaux effectués lors des inventaires sont ensuite présentés. Cette section du rapport est accompagnée de tableaux, de figures et de photographies qui décrivent les interventions archéologiques réalisées. La conclusion passe en revue les principaux points de ce rapport.

Les inventaires archéologiques ont été effectués entre le 30 mai et le 8 juin 2007 par une équipe composée de deux à quatre personnes; un archéologue chargé de projet, et un ou trois archéologue(s) technicien(s) de terrain. Le mandat confié au consultant a été entièrement réalisé.

1.0 MANDAT

Le mandat confié à la SACL inc. s'inscrit dans le cadre de l'application de la Loi sur les biens culturels du Québec (LRQ, c.B-4). Il vise la sauvegarde du patrimoine archéologique pouvant être menacé par ces projets de construction. Il s'agit d'effectuer, préalablement aux travaux de construction, des inventaires archéologiques dans les emprises des trois projets suivants : 1) MTQ 154 02 1310 (20-5373-02A1); 2) MTQ 154 06 0946; 3) MTQ 154 91 1947 (20-6271-9116). Le mandat a comme objectif de vérifier la présence ou l'absence de vestige archéologique dans les emprises des projets de construction et, le cas échéant, de procéder à l'identification qualitative et quantitative et de documenter tout vestige archéologique mobilier et immobilier découvert lors des travaux d'inventaires archéologiques et, dans le cadre de la réalisation des projets de construction, de proposer des mesures appropriées pour la protection et la sauvegarde des données et des biens archéologiques d'importance qui pourraient être menacés. Suite aux inventaires archéologiques, un rapport d'étape, un rapport préliminaire et un rapport final de recherche archéologique doivent être produits.

2.0 MÉTHODES ET TECHNIQUES D'INVENTAIRE

Les méthodes et techniques utilisées lors de ces inventaires sont conventionnelles pour ce genre d'expertise. Elles sont conformes aux généralités méthodologiques prescrites dans le contrat. Ces techniques ont été adaptées aux particularités de sol et de végétation du projet inventorié.

2.1 Les recherches documentaires

Les recherches documentaires requises ont été effectuées quant à la présence ou l'absence de sites archéologiques actuellement connus à proximité des projets à l'étude. Des recherches documentaires ont aussi été effectuées concernant le patrimoine historique eurocanadien et autochtone, ainsi que le paléoenvironnement. Ces données ont été principalement obtenues à partir de l'Inventaire des sites archéologiques du Québec (ISAQ) et du Répertoire québécois des études de potentiel archéologiques (RQEPA).

2.2 L'inventaire

Dans un premier temps, l'identification de l'emprise à inventorier s'effectue à partir de la carte topographique et des plans de construction accompagnant le dossier technique fourni par le MTQ. Puis, une inspection visuelle de l'emprise permet d'identifier la nature de l'environnement local et d'identifier des secteurs qui seront inventoriés par sondages. Tous les secteurs identifiés sont inventoriés par des sondages archéologiques manuels. Ces sondages mesurent généralement 30 cm de côté et sont distribués aux 15 mètres le long de transects eux-mêmes espacés de 15 mètres. La disposition des sondages s'effectue en quinconce. Les sondages doivent atteindre une profondeur de sol jugé archéologiquement stérile. Les données stratigraphiques sont consignées. Après l'enregistrement des données pertinentes, tous les sondages sont remblayés. Les milieux humides, ceux irrémédiablement perturbés et les fortes pentes, ne font pas l'objet de sondages. Les observations colligées lors de l'inventaire sont consignées dans un carnet de terrain et toutes les photographies sont enregistrées sur un support numérique.

2.3 Évaluation des sites archéologiques

Dans l'éventualité de découverte d'un site archéologique, celui-ci est localisé et délimité à l'aide de sondages supplémentaires de 50 cm X 50 cm fouillés à la truelle. Ces sondages sont implantés à une distance maximale de 5 mètres d'un sondage positif. Selon l'importance du site trouvé et la menace appréhendée des travaux sur celui-ci, des mesures de protection, de sauvetage, de fouille et de mise en valeur du patrimoine seront proposées. En laboratoire, les artefacts seront traités et inventoriés selon les normes.

3.0 RÉSULTATS

3.1 Route 104, réaménagement de la géométrie d'intersections, municipalité de Cowansville, projet MTQ 154 02 1310 (20-5373-02A1)

3.1.1 État des connaissances en archéologie

Le registre de l'ISAQ indique qu'aucun site archéologique n'est actuellement connu dans un rayon de dix kilomètres du projet.

De plus, le registre de l'ISAQ indique que sept inventaires archéologiques ont déjà été réalisés à proximité du projet. Six de ces inventaires ont été effectués pour le MTQ sur différents tronçons routiers ; au nord à Brigham et à Cowansville (Patrimoine Experts 2000, 2001, Ethnoscop 2006) et à l'est vers Call Mill (Bilodeau 1994, Arkéos 2005, Patrimoine Experts 2003). Un inventaire archéologique a aussi été effectué à 2 km et à 9 km au nord du projet dans le cadre d'un tracé de gazoduc (Bibeau 1983). Aucun site archéologique n'a été découvert au cours de ces inventaires.

Le RQÉPA indique qu'une étude de potentiel a été réalisée à proximité de l'emprise du projet. Cette étude concerne l'ensemble de la M.R.C. de Brome-Missisquoi (Cossette et Lambert 1986). Cette étude de potentiel archéologique ne couvre pas l'emprise du projet.

Une recherche documentaire sommaire indique que le peuplement de la région du projet à inventorier débuta à la fin du XVIIIe siècle. C'est en 1798 que Jacob Ruitter et sa famille s'établissent près de la rivière Yamaska. Deux ans plus tard, en 1800, un moulin à scie est construit par Ruitter sur la rivière, alors qu'en 1820 un moulin à carder est érigé par John Baker. Le hameau portera le nom de Nelsonville jusqu'en 1841 (Kesteman et al. 1998). À partir de 1836 un important marchand local, Peter Cowan, devient premier maître de poste et donne le nom de Cowansville au village en 1841. Une succursale de la Eastern Township Bank est construite en 1871. Cowansville deviendra municipalité de village en 1876, sera jumelée à Sweetburg et à Sutton en 1900, puis obtiendra le statut de ville en 1931 (Commission de toponymie du Québec 2006). Au XXe siècle, cette ville industrielle, située entre Granby et Dunham, orientera son économie vers la production de meubles, de chaussures et de textiles.

3.1.2 L'inventaire

Le projet MTQ 154 02 1310 (20-5373-02A1) consiste au réaménagement de la géométrie d'intersections de la route 104, emprise sur 1 340 m entre les km 0+000 et 1+340, dans la municipalité de Cowansville (figures 1 et 2). Le projet est localisé à 1 km au sud-ouest de la municipalité et de la rivière Yamaska, entre la route 202 (à l'est) et la rue Orléans (à l'ouest). Granby est situé à 25 km au nord alors que le lac Brome se trouve à 17 kilomètres à l'est du projet.

L'emprise suit un axe du sud-est vers le nord-ouest sur une distance de 1 340 m, entre le km 0+000 (limite est) et le km 1+340 (limite ouest). Sa largeur est de 30 m (figures 3). La ligne de centre du tracé proposé correspond au milieu de l'actuelle route 104. Quatre éléments physiques traversent l'emprise : la rue Roxboro (km 0+230), la rue Sherbrooke (km 0+480), la rue Miner (km 1+060), et la rue Orléans (km 1+280). La topographie plane, bordée de collines au sud-est, et l'environnant généralement déboisé en périphérie du noyau urbain, caractérisent le milieu. L'emprise est principalement occupée par : la route 104 existante, par ses fossés latéraux, et par les terrains limitrophes situés au sud et au nord de la route. L'emprise a été divisée en deux secteurs d'inventaire : 1) le côté sud de la route 104, 2) le côté nord de la route 104. L'inventaire archéologique a été effectué les 30 et 31 mai 2007 par un archéologue chargé de projet et trois techniciens de terrain.

Le secteur 1 débute au km 0+000, pour se terminer au km 1+340, et il comprend la partie d'emprise située au sud de la ligne de centre. Une inspection visuelle et 76 sondages y ont été réalisés. Les sondages ont été disposés à tous les 15 m, sur un à deux alignements, dans la partie résiduelle de l'emprise située au sud du fossé latéral. En plus des parties d'emprises occupées par les intersections de trois rues transversales (rue Sherbrooke, rue Miner et rue Orléans), lesquelles n'ont pas été inventoriées car remaniées, une zone humide et remaniée située à l'est de la rue Orléans a également été exclue de l'inventaire de ce secteur (km 1+220 à km 1+260). Les surfaces inventoriées sont principalement des terrains en friche ou gazonnés (photo 1), avec un boisé entre le km 0+560 et le km 0+640 (photo 3). Aucun vestige archéologique n'a été découvert dans ce secteur. Trois profils stratigraphiques différents ont été enregistrés (figure 4, tableau 2). Deux niveaux de sols sont présents dans les environs du km 0+440, qui illustre la pédologie générale (coupe A, photo 2) ; Un terreau limoneux brun foncé de 30 cm d'épaisseur, correspondant à l'ancien sol agricole remanié (couche 1), recouvre un sol naturel limoneux beige et non perturbé (couche 2). Près du km 0+600, trois autres niveaux de sols sont présents dans le boisé (coupe B, photo 4) ; 30 cm d'un terreau sableux gris-brun et organique, sol naturel remanié (couche 3), au-dessus d'un limon hétérogène de 15 cm d'épaisseur de sol naturel remanié (couche 4), avec, à la base, le sol naturel de sable orangé (couche 5). Un troisième profil (coupe C), à proximité du km 0+700, indique 20 cm d'un limon argileux gris remanié (couche 6), sur un ancien sol labouré sableux (couche 7), recouvrant le dépôt naturel sableux orangé (couche 5).

Le second secteur d'inventaire correspond au côté nord de la route 104. Une inspection visuelle et 56 sondages y ont été réalisés. Les sondages ont été disposés à tous les 15 m, sur un alignement dans la partie résiduelle de l'emprise, située au nord du fossé latéral (photo 5). Les parties suivantes ont été exclues de sondages : km 0+000 à km 0+160 (emprise aménagée de la route) ; km 0+220 à km 0+280 (rue Roxboro) ; km 0+360 à km 0+400 (fossé et égout) ; km 0+460 à km 0+500 (rue Sherbrooke) ; km 1+040 à km 1+080 (rue Miner) ; et km 1+080 à km 1+210 (terrain aménagé). Les stratigraphies dans ce deuxième secteur sont généralement comparables à la coupe A décrite pour le premier secteur (figure 4, tableau 2, coupe E). Une séquence différente fut néanmoins enregistrée près du km 1+240, près de l'extrémité ouest de l'emprise : un sable limoneux beige, remblai de nivellement sur 15 cm (couche 8), recouvre une séquence de podzol (couches 9, 10 et 5) peu perturbée (photo 6).

Une inspection visuelle et 132 sondages exploratoires ont été réalisés (tableau 1)

3.1.3 Conclusion et recommandation

Un inventaire archéologique a été réalisé dans l'emprise du projet de la route 104, dans la municipalité de Cowansville (projet MTQ 154 02 1310 (20-5373-02A1)). L'emprise de 1 340 m linéaires d'une largeur de 60 m, situé entre les km 0+000 et 1+340, a été soumise à un inventaire archéologique. Une inspection visuelle a été réalisée et 132 sondages exploratoires ont été réalisés dans les deux secteurs inventoriés. Les deux secteurs inventoriés étaient favorables à la mise au jour de sites archéologiques préhistoriques ou historiques. Toutefois les sondages n'ont pas révélé la présence de vestiges archéologiques. Le ministère des Transports du Québec peut procéder aux travaux de construction.

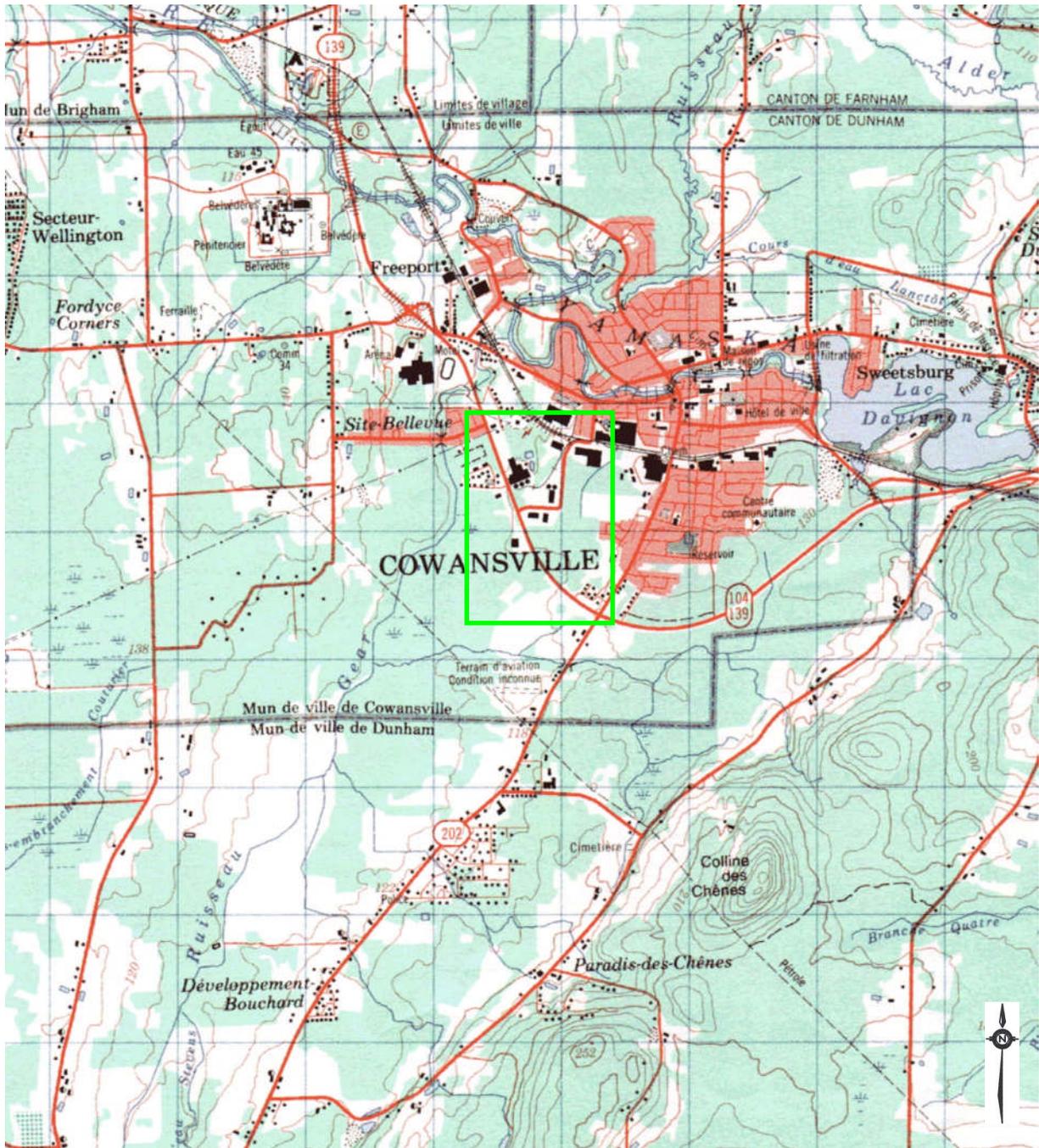


Figure 1 : Localisation générale du projet MTQ 154 02 1310 (20-5373-02A1), route 104, municipalité de Cowansville (carte topographique 1 : 50 000, MEMR, 31 H / 2)

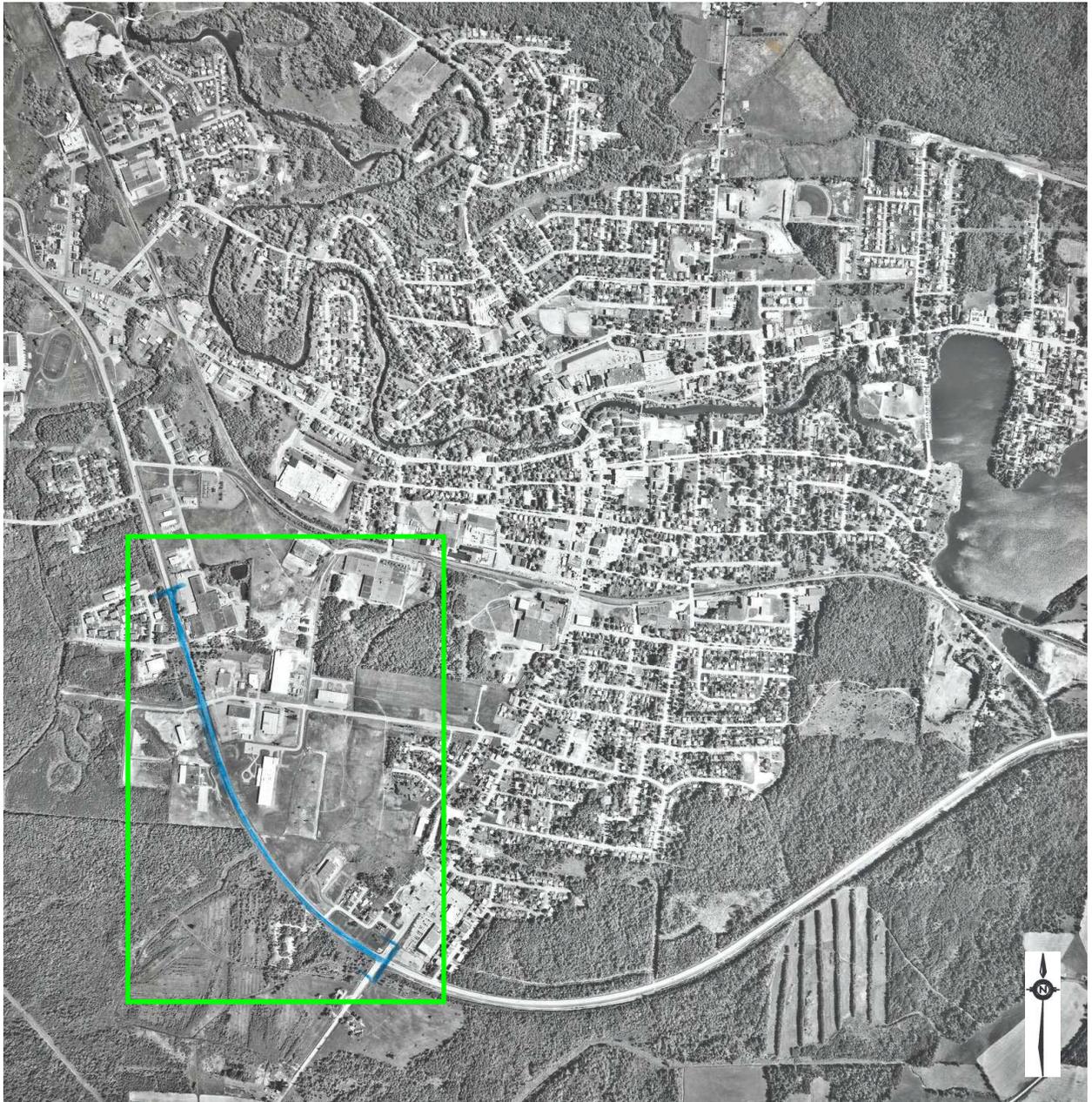


Figure 2 : Localisation générale du projet MTQ 154 02 1310 (20-5373-02A1), route 104, municipalité de Cowansville (photo aérienne HMQ98-107-65, échelle 1 : 15 000)

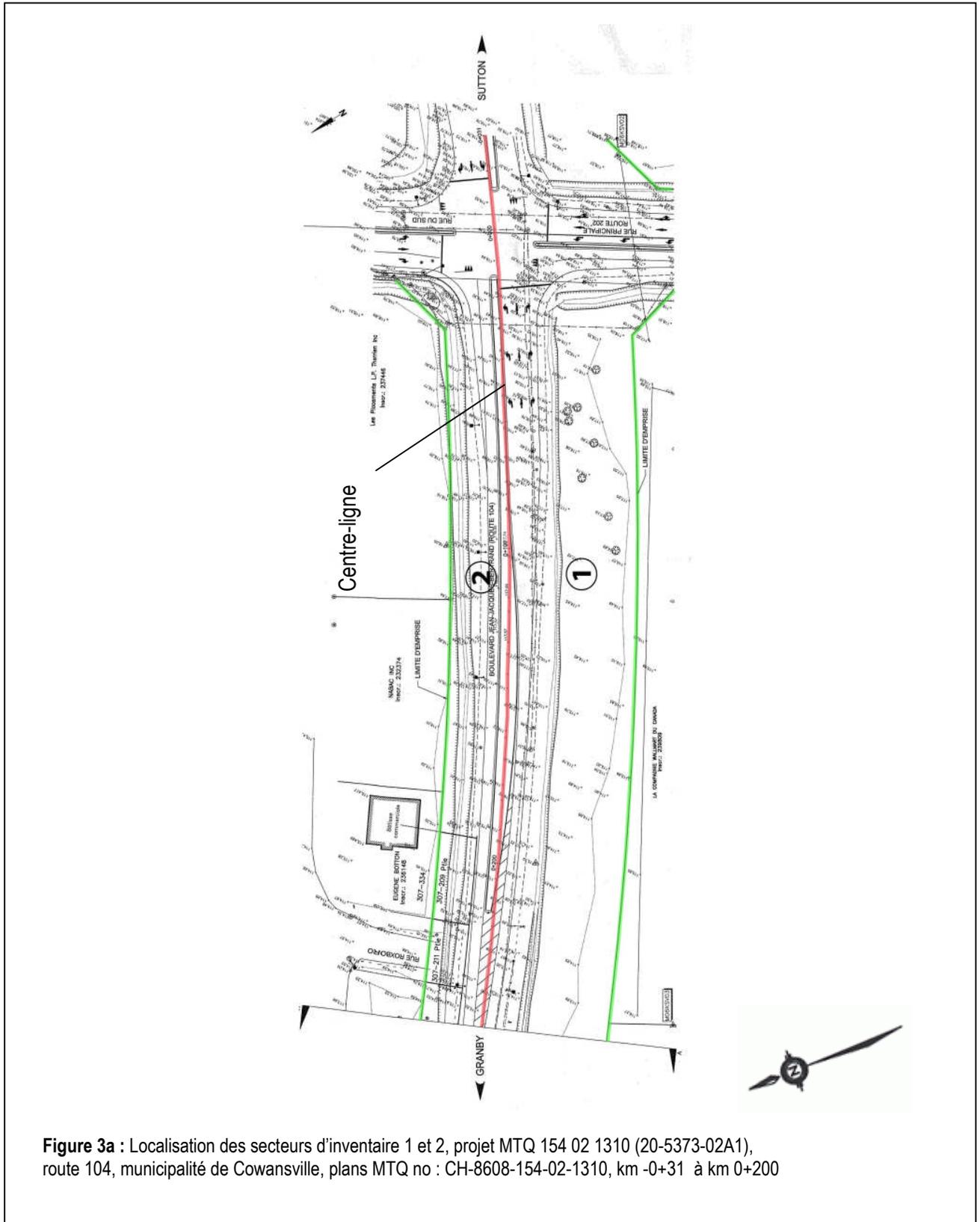


Figure 3a : Localisation des secteurs d'inventaire 1 et 2, projet MTQ 154 02 1310 (20-5373-02A1), route 104, municipalité de Cowansville, plans MTQ no : CH-8608-154-02-1310, km -0+31 à km 0+200

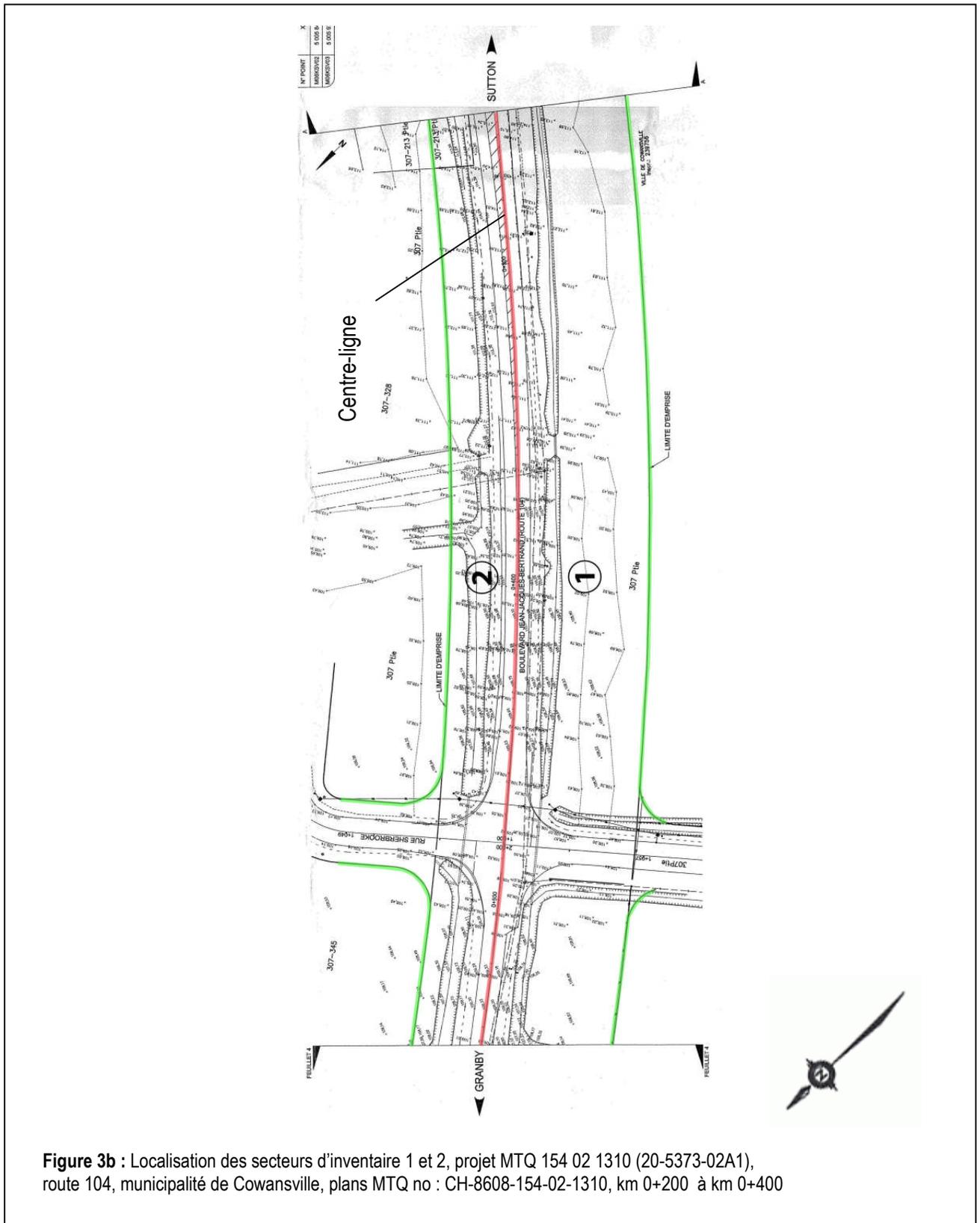


Figure 3b : Localisation des secteurs d'inventaire 1 et 2, projet MTQ 154 02 1310 (20-5373-02A1), route 104, municipalité de Cowansville, plans MTQ no : CH-8608-154-02-1310, km 0+200 à km 0+400

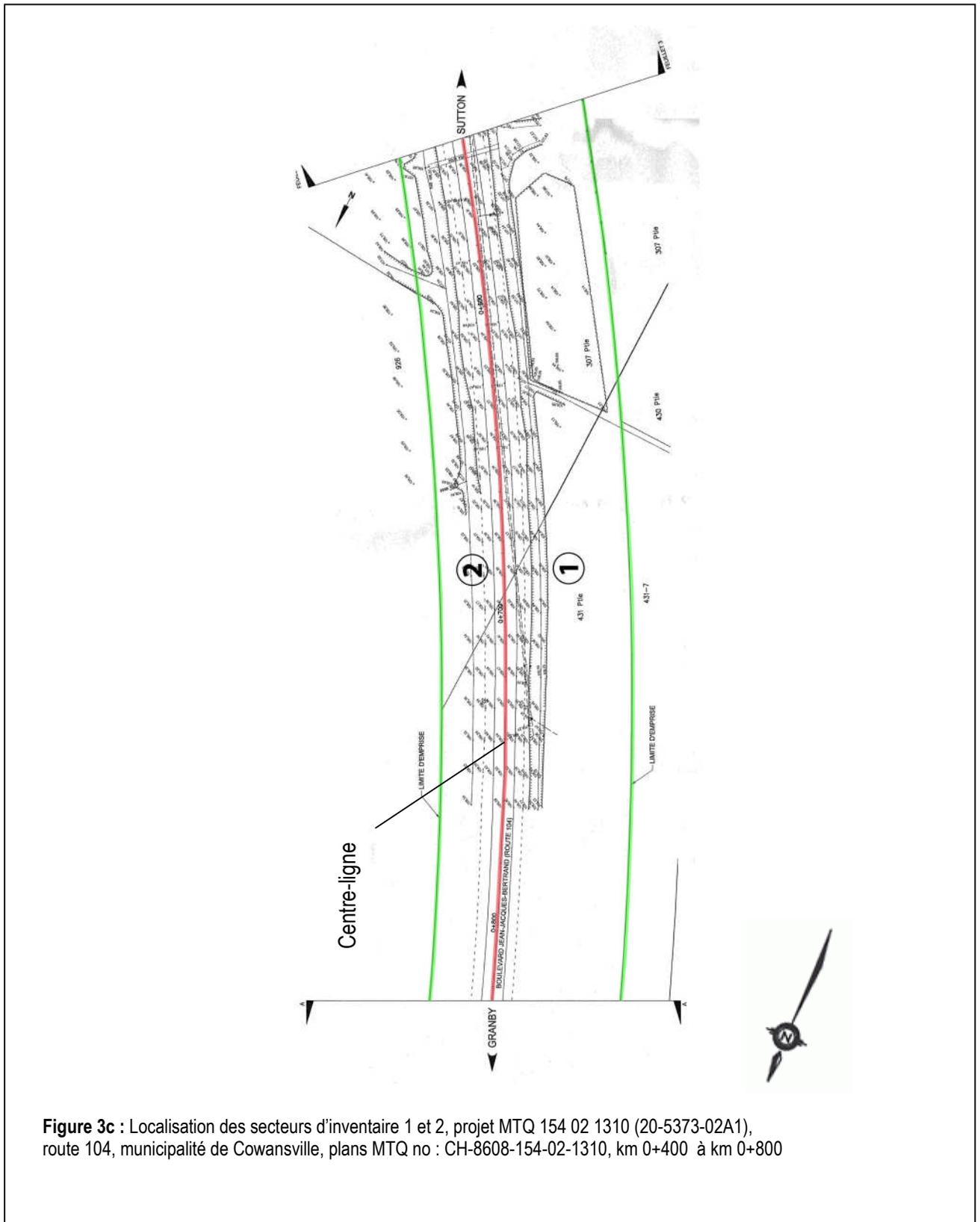


Figure 3c : Localisation des secteurs d'inventaire 1 et 2, projet MTQ 154 02 1310 (20-5373-02A1), route 104, municipalité de Cowansville, plans MTQ no : CH-8608-154-02-1310, km 0+400   km 0+800

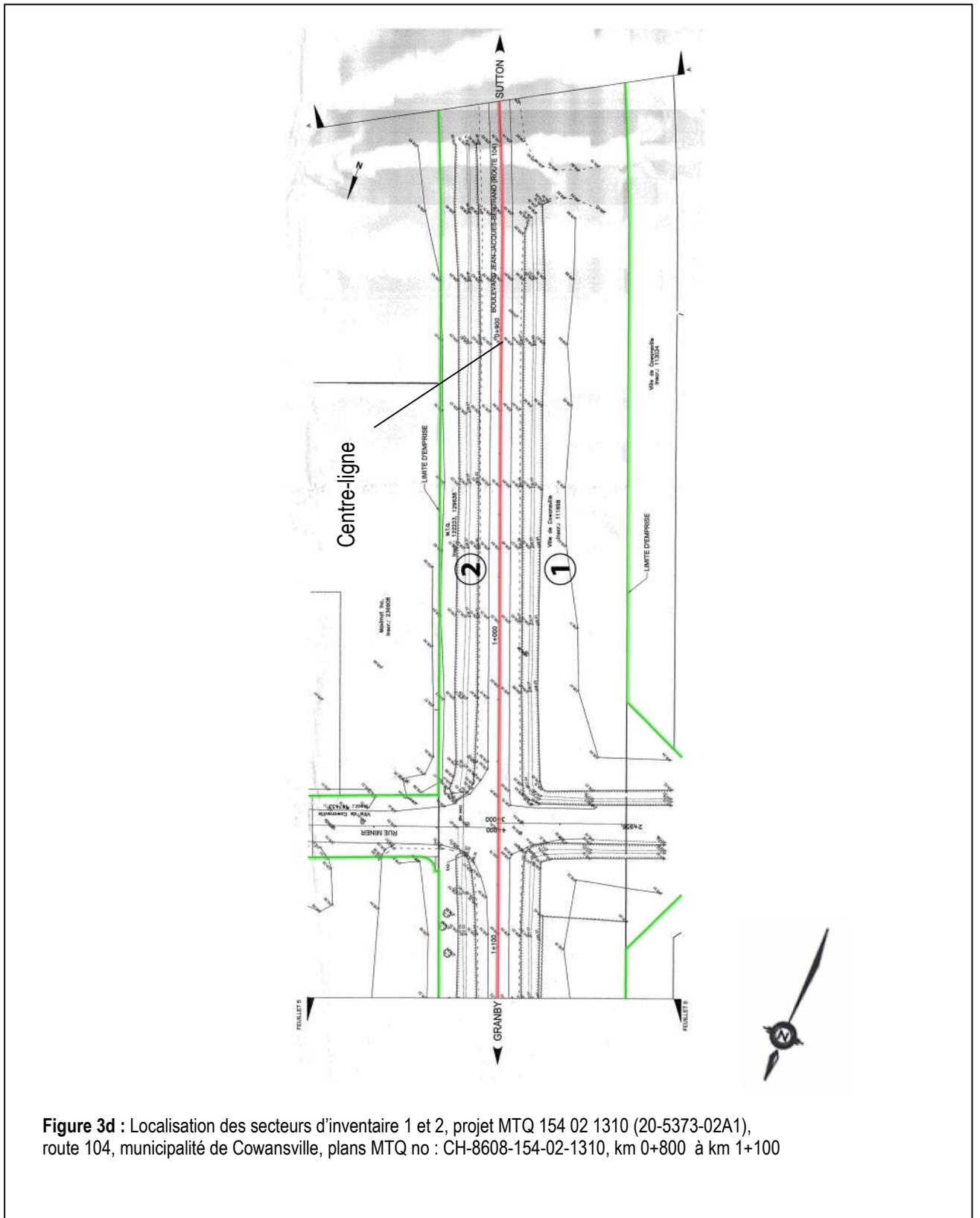


Figure 3d : Localisation des secteurs d'inventaire 1 et 2, projet MTQ 154 02 1310 (20-5373-02A1), route 104, municipalité de Cowansville, plans MTQ no : CH-8608-154-02-1310, km 0+800 à km 1+100

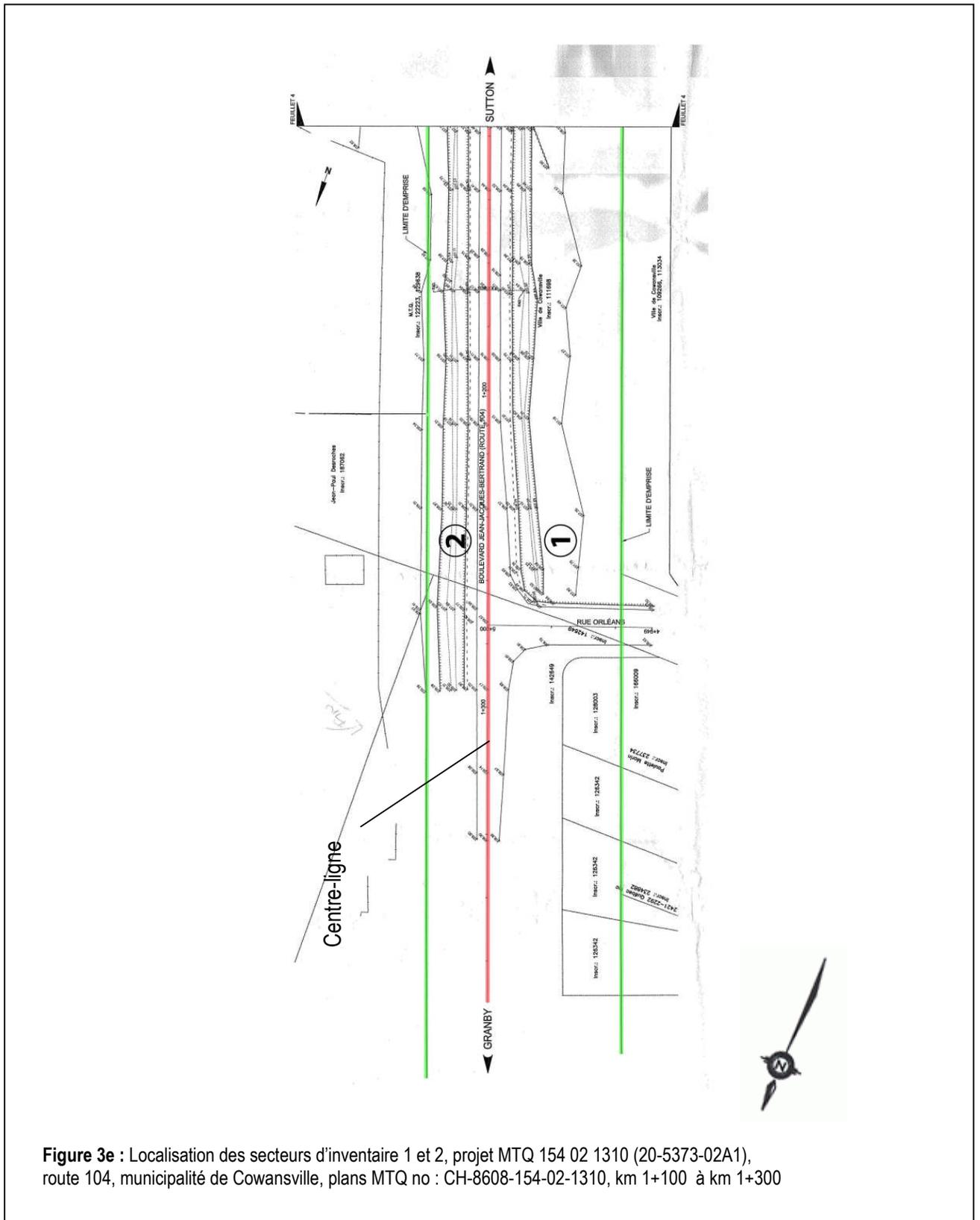


Figure 3e : Localisation des secteurs d'inventaire 1 et 2, projet MTQ 154 02 1310 (20-5373-02A1), route 104, municipalité de Cowansville, plans MTQ no : CH-8608-154-02-1310, km 1+100 à km 1+300

Tableau 1 : Résultats de l'inventaire archéologique du projet MTQ 154 02 1310 (20-5373-02A1), route 104, municipalité de Cowansville

Secteur	Début (km)	Fin (km)	Largeur (m)	Superficie (m ²)	Topographie	Pédologie	Sondages Résultats	
							+	-
1 Côté sud de la route 104	0+000 (limite est)	1+340 (limite ouest)	40	53 600	Plane	Terreau limoneux sur limon, limon sur podzol remanié	0	76
2 Côté nord de la route 104	0+000 (limite est)	1+340 (limite ouest)	20	26 800	Plane	Terreau limoneux sur limon, sable sur podzol	0	56
Total	1 340 m		60	80 400	-	-	0	132



Photo 1 : (N.1-054) secteur 1, route 104, municipalité de Cowansville, km 0+400, vu vers l'ouest, sondages côté sud



Photo 2 : (N.1-055) secteur 1, route 104, municipalité de Cowansville, km 0+440, vu vers l'ouest, stratigraphie côté sud



Photo 3 : (N.1-058) secteur 1, route 104, municipal   de Cowansville, km 0+640, vu vers l'est, sondages dans bois   c  t   sud



Photo 4 : (N.1-062) secteur 1, route 104, municipal   de Cowansville, km 0+700, vu vers l'ouest, stratigraphie c  t   sud



Photo 5 : (N.1-073) secteur 2, route 104, municipalité de Cowansville, km 0+240, vu vers l'ouest, sondages rue Roxboro côté nord



Photo 6 : (N.1-070) secteur 2, route 104, municipalité de Cowansville, km 1+260, vu vers l'ouest, stratigraphie côté nord

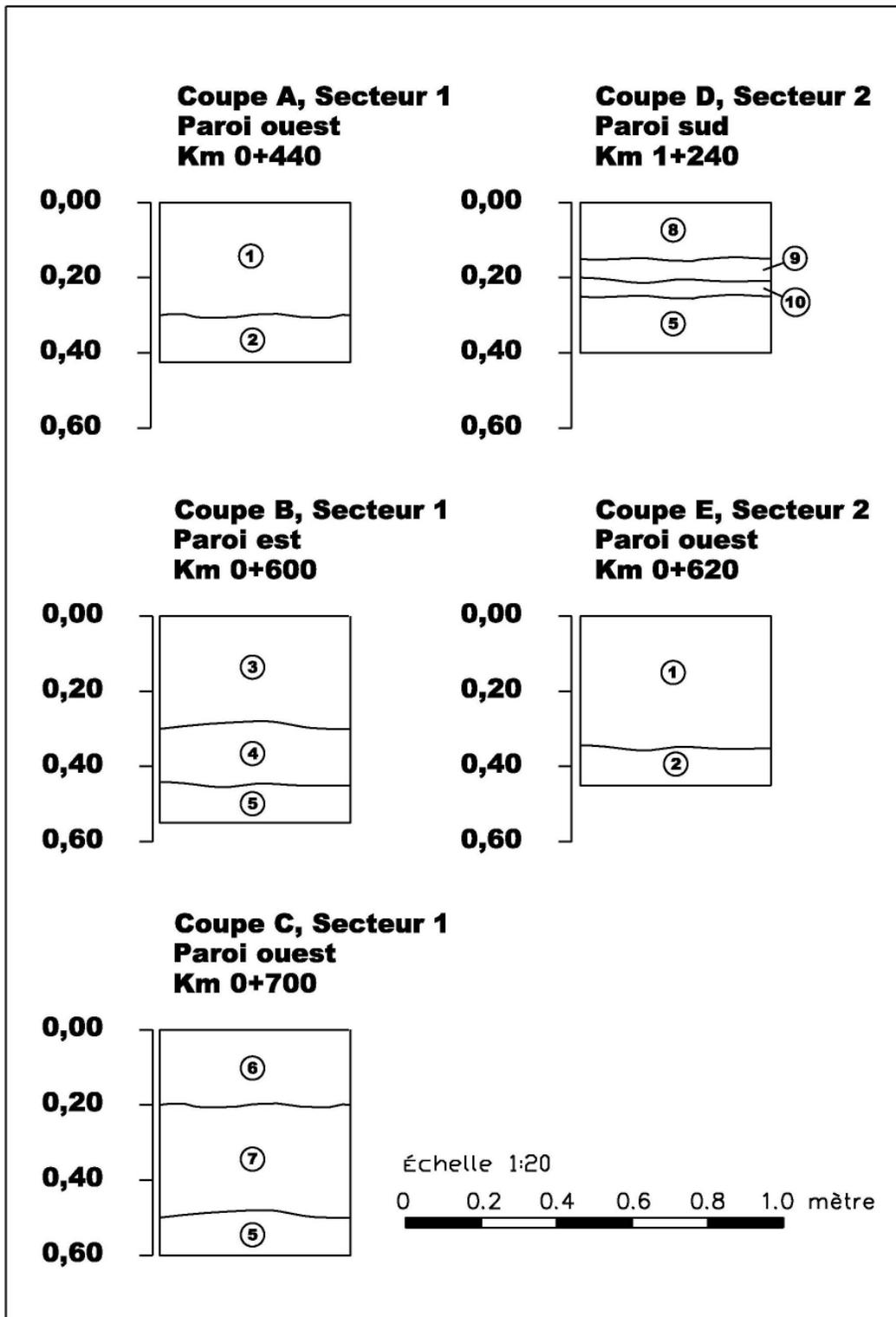


Figure 4 : Profils stratigraphiques significatifs, projet MTQ 154 02 1310 (20-5373-02A1), route 104, municipalité de Cowansville

Tableau 2 : Description pédologique de la stratigraphie, projet MTQ 154 02 1310 (20-5373-02A1), route 104, municipalité de Cowansville

Couche	Secteur et Km	Description pédologique	Interprétation
1	1) 0+440, 2) 0+620	Terreau limoneux brun foncé, faiblement organique, hétérogène et moyennement compact, graviers et quelques galets (30 cm d'épaisseur)	Anciens labours
2	1) 0+440, 2) 0+620	Limon beige, assez compact et homogène	Sol naturel en place
3	1) 0+600	Terreau sableux gris- brun, organique, hétérogène avec racines et radicelles, peu compact (30 cm d'épaisseur)	Sol naturel perturbé
4	1) 0+600	Limon gris (Ae) mélangé à de l'humus (H), hétérogène et peu compact (15 cm d'épaisseur)	Sol naturel perturbé
5	1) 0+600, 1) 0+700	Sable orangé (B), homogène et parfois très compact	Sol naturel en place
6	1) 0+700	Limon argileux gris, hétérogène et assez compact (20 cm d'épaisseur)	Sol perturbé
7	1) 0+700	Sable hétérogène gris (Ae), noir (H) et orangé (B) (30 cm d'épaisseur)	Anciens labours
8	2) 1+240	Sable limoneux beige, faiblement organique, assez meuble et homogène (15 cm d'épaisseur)	Remblai d'aménagement paysager
9	2) 1+240	Humus noir (H), homogène et meuble (5 cm d'épaisseur)	Sol naturel en place
10	2) 1+240	Sable gris (Ae), homogène et meuble (5 cm d'épaisseur)	Sol naturel en place

3.2 Rue Notre-Dame (86-325 P01, 70260), reconstruction de la route au profil urbain, municipalité de Saint-Pie, projet MTQ 154 06 0946

3.2.1 État des connaissances en archéologie

Le registre de l'ISAQ indique qu'aucun site archéologique n'est actuellement connu dans un rayon de dix kilomètres du projet.

De plus, le registre de l'ISAQ indique que deux inventaires archéologiques ont été réalisés à proximité du projet : une intervention pour le MTQ à 9 km à l'ouest du projet, sur la route 231 à Saint-Damase (Patrimoine Experts 1999) ; et une à Saint-Pie sur la route 137, à 9 km à l'est du projet (C.R.A.P.H.E. 1995). Aucun site archéologique n'a été mis au jour au cours de ces inventaires archéologiques.

Le RQÉPA identifie deux études de potentiel archéologique réalisées dans les environs du projet. Il s'agit de deux études produites pour des tracés de gazoducs (Arkéos 1983 et 1999). Aucune de ces études de potentiel archéologique ne couvre l'emprise de ce projet.

Les données historiques du début du XIXe siècle révèlent que c'est en 1817 que le secteur de l'actuel village de Saint-Pie est initialement colonisé, en bordure de la rivière Noire. Le site est alors nommé Village Bistodeau en l'honneur de Joseph Bistodeau, premier colon agriculteur s'étant établi dans le secteur. En 1828, Joseph Bistodeau donnera le terrain pour la construction de la première église (Filion et al. 2001). C'est en 1835 que le village de Saint-Pie sera officiellement érigé canoniquement. Le bureau de poste prendra ce nom en 1837, une mission francophone protestante sera ouverte en 1839, puis la municipalité de paroisse sera créée en 1845 (Commission de toponymie du Québec 2006).

3.2.2 L'inventaire

Le projet MTQ 154 06 0946 consiste à la reconstruction de la rue Notre-Dame (86-325 P01, 70260), entre les rues Saint-François et Roy, dans la municipalité de Saint-Pie (figures 5 et 6). Le projet est localisé au centre du village, à 100 m au nord-est de la rivière Noire, et à environ 13 km au sud de Saint-Hyacinthe. La topographie est plane et le projet se trouve dans un milieu urbanisé en périphérie de zones agricoles. L'inventaire archéologique a été réalisé le 8 juin 2007 par un archéologue chargé de projet et un technicien de terrain.

L'emprise du projet couvre sur une distance de 446 m, entre les km 0+975 et 1+225 (rue Notre-Dame), les km 2+000 et 2+098 (rue Salaberry) et les km 3+000 et 3+098 (rue Sainte-Cécile), et sa largeur varie de 12 m à 20 m, avec une moyenne de 15 m. L'emprise est répartie sur deux axes; l'emprise couvre la rue Notre-Dame qui suit un axe nord-ouest au sud-est et elle couvre les rues Salaberry et Sainte-Cécile qui suivent un axe du sud-ouest au nord-est (figures 7). La ligne de centre du tracé correspond à celle des rues Notre-Dame, Salaberry et Sainte-Cécile. L'emprise est principalement occupée par les rues actuelles, ainsi que par les trottoirs latéraux. Des terrains privés sont aménagés en bordure immédiate des limites des travaux. L'emprise a été divisée en trois secteurs : 1) la rue Notre-Dame; 2) la rue Salaberry; et 3) la rue Sainte-Cécile. En plus d'une inspection visuelle, deux sondages archéologiques ont été fouillés (tableau 3).

Le premier secteur (rue Notre-Dame) se situe entre la limite ouest de l'emprise, au km 0+975 (rue Saint-François : figures 7, photo 7), et la limite est au km 1+225 (rue Roy : figures 7, photo 8). Suite à l'inspection visuelle, deux sondages ont été réalisés aux km 1+060 et 1+090, du côté nord de la rue Notre-Dame, dans l'élargissement de l'emprise sur un terrain privé et paysagé (photo 9). Aucun vestige archéologique n'a été découvert dans de ce premier secteur. Le profil stratigraphique observé (figure 8, coupe A, tableau 4) correspond à une superposition de trois niveaux : un remblai d'aménagement paysagé sur 30 cm de terreau limoneux brun (couche 1), un sol naturel remanié sur 20 cm de limon brun (couche 3), qui recouvre les dépôts naturels sablo-limoneux beige à orangé (couche 4). La couche 2 correspond au remblai de gravier associé à l'aménagement du trottoir, situé en bordure sud du sondage (photo 10).

Le second secteur (rue Salaberry) se situe entre le km 2+000 et 2+098. Il vient se joindre au km 1+060 du tracé principal du secteur 1 (rue Notre-Dame) (figures 7). Les abords de la rue sont entièrement aménagés, aucun sondage n'a été réalisé (photo 11).

Le troisième secteur (rue Sainte-Cécile) se situe entre le km 3+000 et 3+098. Ce secteur vient se joindre au km 1+130 du tracé principal du secteur 1 (rue Notre-Dame) (figures 7). Les abords de la rue sont entièrement aménagés, aucun sondage n'a été réalisé (photo 12).

3.2.3 Conclusion et recommandations

Un inventaire archéologique a été réalisé dans l'emprise du projet de reconstruction de la rue Notre-Dame dans la municipalité de Saint-Pie (projet MTQ 154 06 0946). Les 446 m linéaires de l'emprise, entre les km 0+975 et 1+225, les km 2+000 et 2+098 et les km 3+000 et 3+098, d'une largeur variant de 12 m à 20 m, ont fait l'objet d'une inspection visuelle et deux sondages exploratoires ont été réalisés. Malgré que les trois secteurs inventoriés étaient favorables à la mise au jour de sites archéologiques préhistoriques ou historiques, aucun site n'a été découvert. Le ministère des Transports du Québec peut procéder aux travaux de construction.

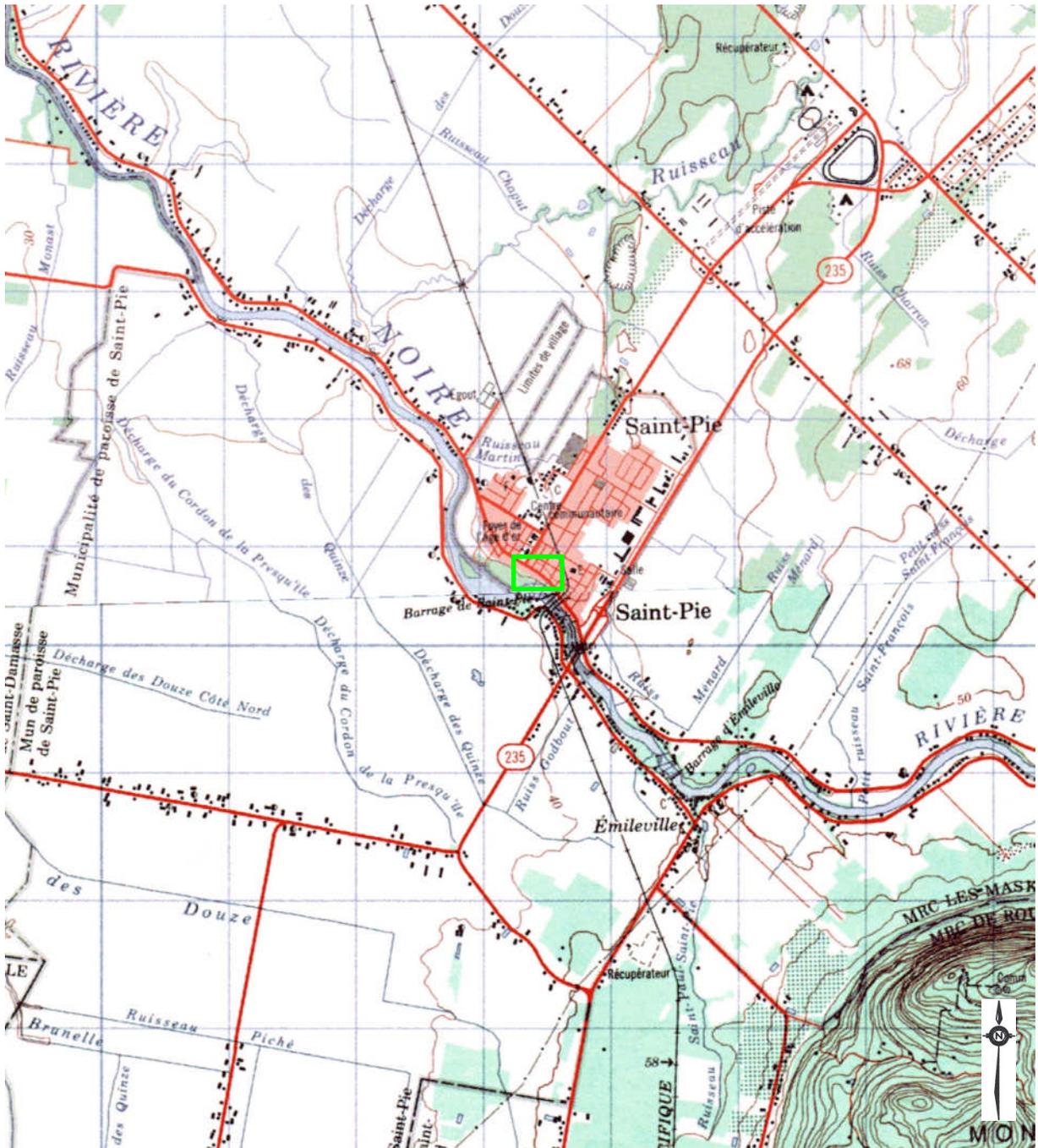


Figure 5 : Localisation générale du projet MTQ 154 06 0946, rue Notre-Dame (86-325 P01, 70260), municipalité de Saint-Pie, (carte topographique 1 : 50 000, MEMR, 31 H / 7 et 31 H / 10)

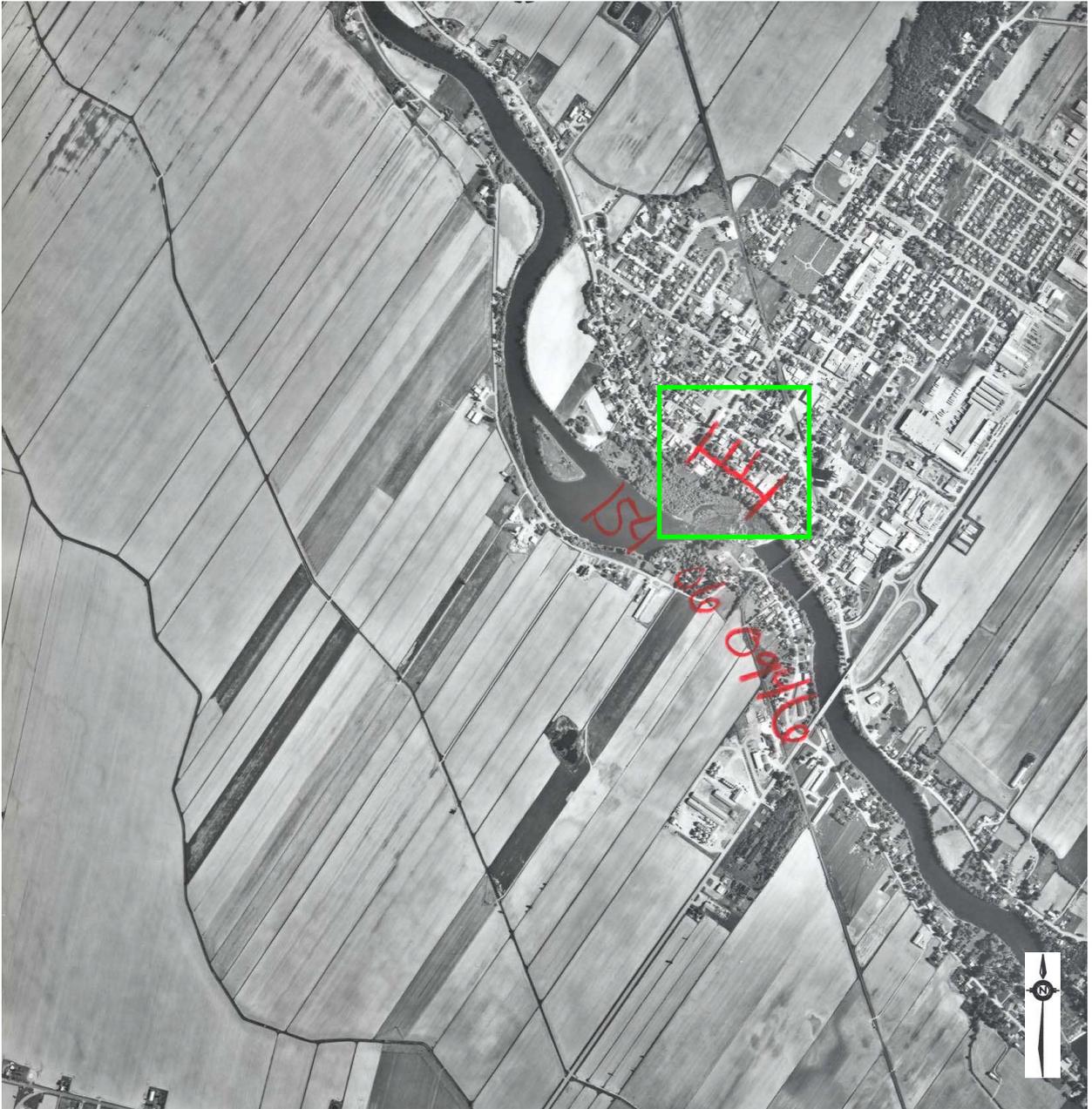


Figure 6 : Localisation générale du projet MTQ 154 06 0946, rue Notre-Dame (86-325 P01, 70260), municipalité de Saint-Pie, (photo aérienne HMQ04-118-131, échelle 1 : 15 000)

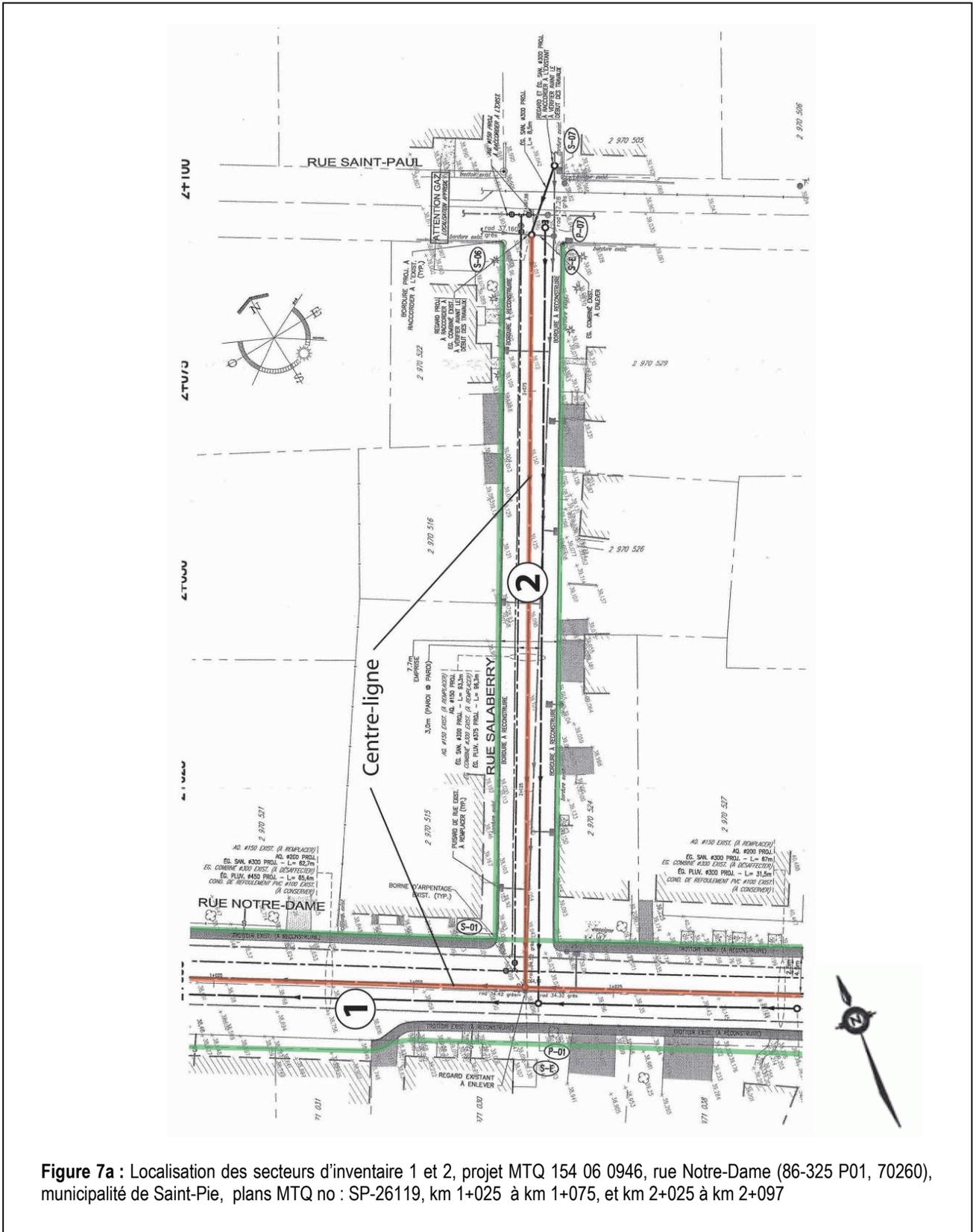


Figure 7a : Localisation des secteurs d'inventaire 1 et 2, projet MTQ 154 06 0946, rue Notre-Dame (86-325 P01, 70260), municipalité de Saint-Pie, plans MTQ no : SP-26119, km 1+025 à km 1+075, et km 2+025 à km 2+097

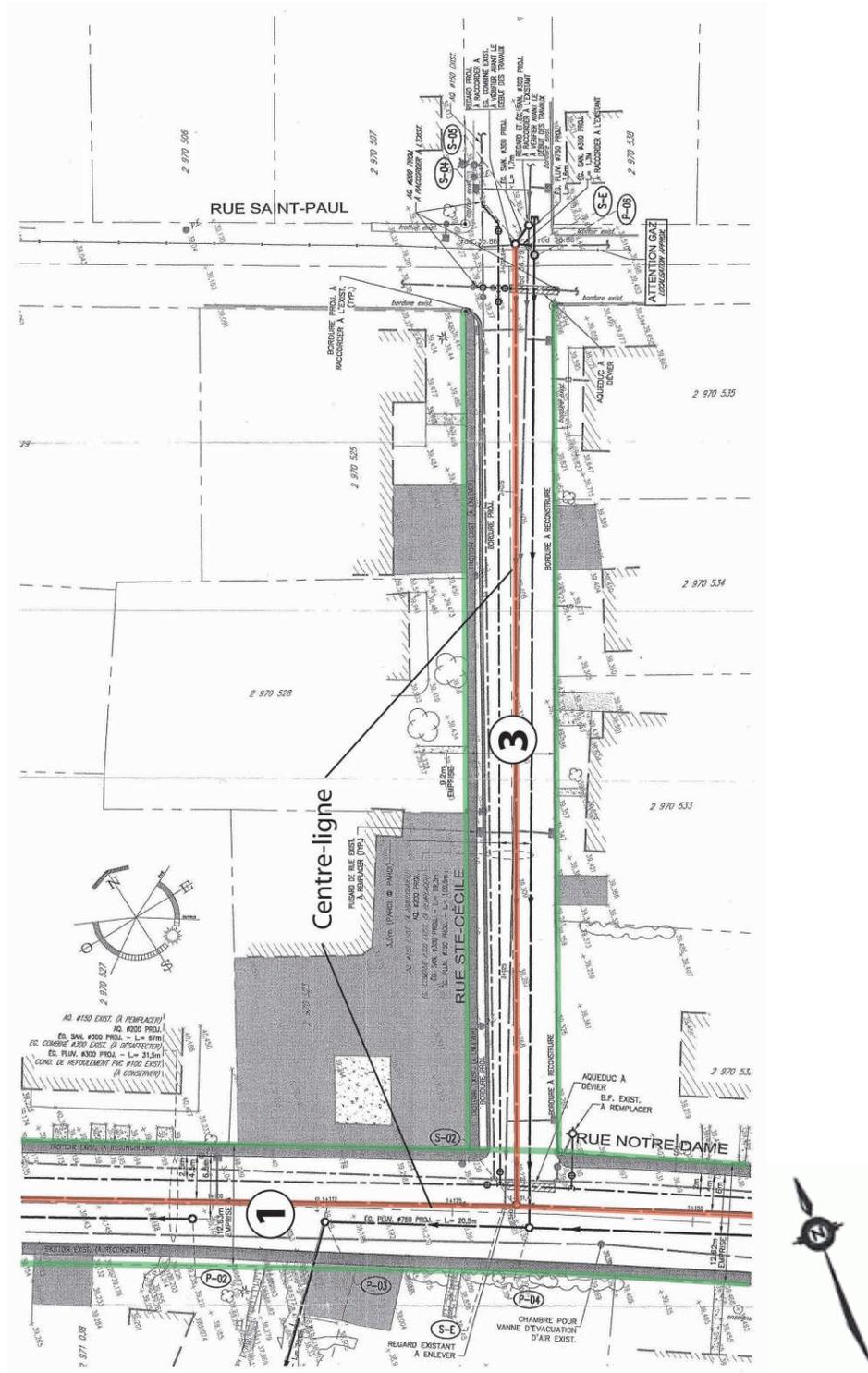


Figure 7b : Localisation des secteurs d'inventaire 1 et 3, projet MTQ 154 06 0946, rue Notre-Dame (86-325 P01, 70260), municipalité de Saint-Pie, plans MTQ no : SP-26119, km 1+100 à km 1+150, et km 3+025 à km 3+098



Tableau 3 : Résultats de l'inventaire archéologique du projet MTQ 154 06 0946, rue Notre-Dame (86-325 P01, 70260), municipalité de Saint-Pie

Secteur	Début (km)	Fin (km)	Largeur (m)	Superficie (m ²)	Topographie	Pédologie	Sondages Résultats	
							+	-
1 Rue Notre-Dame	0+975 (limite ouest)	1+225 (limite est)	12 à 20 (15)	3 750	Plane	Terreau limoneux, sur limon, sur sable, avec tranchée de trottoir	0	2
2 Rue Salaberry	2+000 (limite sud)	2+098 (limite nord)	8	784	Plane	-	0	0
3 Rue Sainte-Cécile	3+000 (limite sud)	3+098 (limite nord)	10	980	Plane	-	0	0
Total	446 m		12	5 352	-	-	0	2



Photo 7 : (N.2-001) secteur 1, rue Notre-Dame (86-325 P01, 70260), municipalité de Saint-Pie, km 0+975, vu vers l'est, environnement rue Notre-Dame



Photo 8 : (N.2-011) secteur 1, rue Notre-Dame (86-325 P01, 70260), municipalité de Saint-Pie, km 1+225, vu vers l'ouest, environnement rue Notre-Dame



Photo 9 : (N.2-012) secteur 1, rue Notre-Dame (86-325 P01, 70260), municipalité de Saint-Pie, km 1+060, vu vers l'ouest, sondage côté sud



Photo 10 : (N.2-014) secteur 1, rue Notre-Dame (86-325 P01, 70260), municipalité de Saint-Pie, km 1+060, vu vers l'est, stratigraphie côté sud



Photo 11 : (N.2-004) secteur 2, rue Notre-Dame (86-325 P01, 70260), municipalité de Saint-Pie, km 2+000, vu vers le nord, environnement rue Salaberry



Photo 12 : (N.2-006) secteur 3, rue Notre-Dame (86-325 P01, 70260), municipalité de Saint-Pie, km 3+098, vu vers le sud, environnement rue Sainte-Cécile

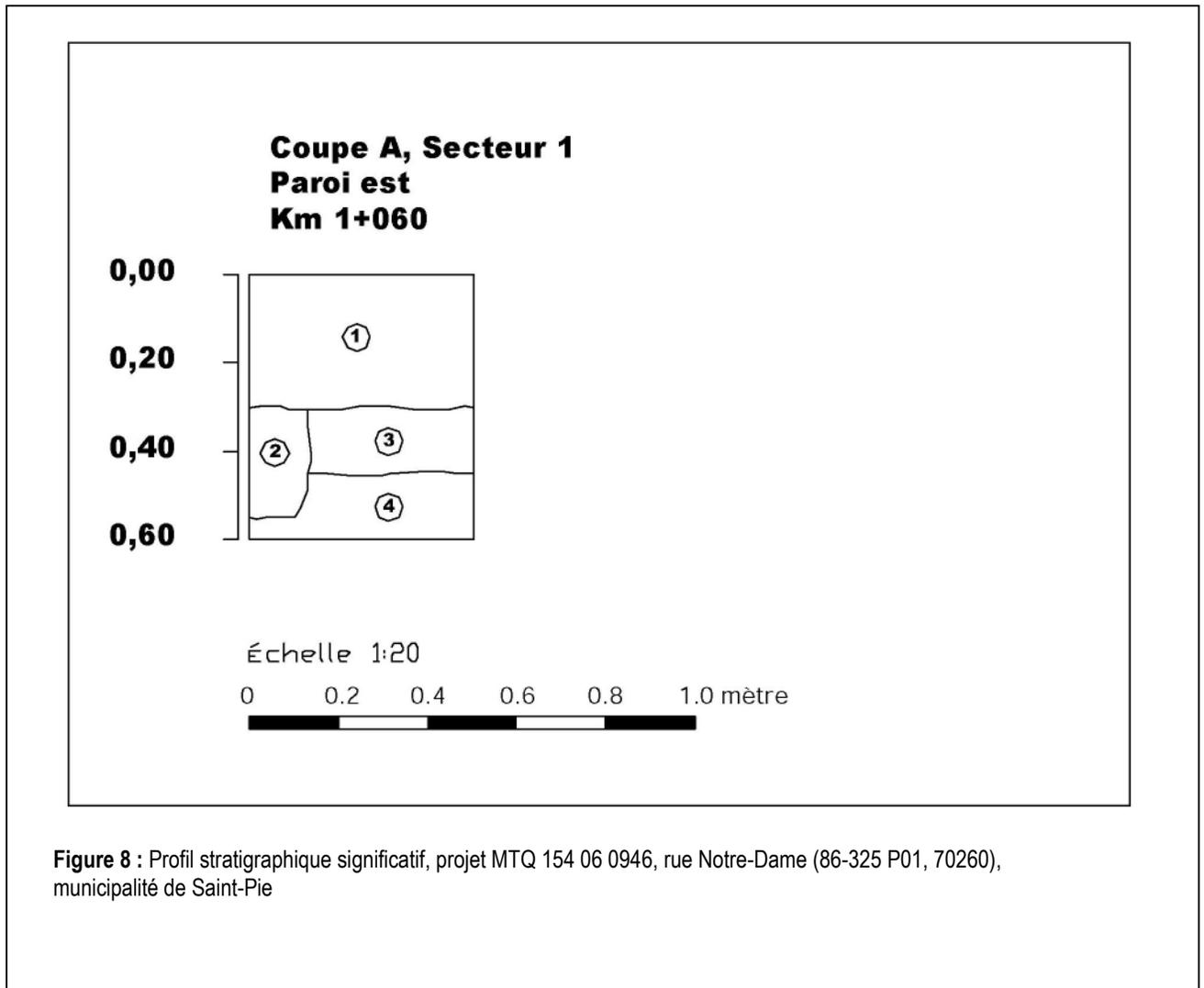


Tableau 4 : Description pédologique de la stratigraphie, projet MTQ 154 06 0946, rue Notre-Dame (86-325 P01, 70260), municipalité de Saint-Pie

Couche	Secteur et Km	Description pédologique	Interprétation
1	1) 1+060	Terreau limoneux brun, organique et assez hétérogène avec gravier (30 cm d'épaisseur)	Remblai d'aménagement paysager
2	1) 1+060	Sable gris et gravier, homogène et très compact (25 cm d'épaisseur)	Remblai d'aménagement du trottoir
3	1) 1+060	Limon brun, faiblement organique, hétérogène avec graviers, moyennement compact (15 cm d'épaisseur)	Sol naturel remanié
4	1) 1+060	Sable limoneux beige à orangé, homogène et peu compact	Sol naturel en place

3.3 Route 237, reconstruction du pont P-04857 au-dessus de la rivière aux Brochets, municipalité de Frelighsburg, projet MTQ 154 91 1947 (20-6271-9116)

3.3.1 État des connaissances en archéologie

Le registre de l'ISAQ indique qu'aucun site archéologique n'est actuellement connu dans un rayon de dix kilomètres du projet.

Le registre de l'ISAQ identifie trois inventaires archéologiques ayant déjà été réalisés à proximité du projet : sur les rives de la rivière aux Brochets et du lac Selby pour la M.R.C. de Brome Missisquoi, à 5 km au nord de l'emprise du projet (Blais et Graillon 1993) ; à Eccles Hill à 6,5 km à l'ouest du projet pour l'Université de Montréal (Graillon 1993) ; puis sur la route 237 à Stanbridge-East, pour le MTQ à 9,5 km au nord-ouest du projet (Bilodeau 1994). Aucun site archéologique n'a été découvert au cours de ces inventaires archéologiques.

Le RQÉPA identifie trois études de potentiel archéologique produites pour autant de projets situés dans les environs : une recherche à l'échelle de la MRC Brome-Missisquoi (Cossette et Lambert 1986) et deux autres sur les futurs tracés de gazoducs (Arkéos 1983 et 1997). Aucune de ces études de potentiel archéologique ne couvre l'emprise du projet.

Les données historiques indiquent que le peuplement de la région de Frelighsburg remonte à la fin du XVIII^e siècle. Dès 1789 la famille Owens s'installe dans les environs et développe une scierie à partir de 1791. En 1800, Abraham Freligh poursuit la colonisation des rives de la rivière aux Brochets en y construisant un moulin à scie (Kesteman et al. 1998). Une mission anglicane, dirigée par Charles Stewart, s'établit en 1807 et sera la première église anglicane des Cantons de l'Est. Un bureau d'enregistrement des biens fonciers est construit à Frelighsburg en 1830 pour servir le comté de Missisquoi. La paroisse de Saint-François-d'Assise-de-Frelighsburg est fondée en 1836, puis la municipalité (incluant la paroisse de Saint-Armand-Est) en 1845. La région est reconnue pour ses entreprises de pomiculture (Commission de toponymie du Québec 2006).

3.3.2 L'inventaire

Le projet MTQ 154 91 1947 (20-6271-9116) correspond à la reconstruction du pont P-04857, sur la route 237 au-dessus de la rivière aux Brochets, dans la municipalité de Frelighsburg (figures 9 et 10). Il est localisé à 20 km au sud de la ville de Cowansville, et à moins de 700 m de la frontière internationale. La topographie environnante est vallonnée, et le milieu est occupé par des terrains en friche, par des terrains paysagés, et par un boisé. La rivière aux Brochets, d'une largeur de 15 m, traverse perpendiculairement l'emprise dans sa partie médiane.

Suite à l'inspection visuelle, l'emprise assez plane et d'une longueur de 219 m, a été divisée en deux secteurs (figure 11). Le secteur 1 (figure 11) correspond à la partie d'emprise située au nord du pont et de la rivière, et il couvre 150 m entre les km 0+000 (limite nord) et 0+150 (pont). Le secteur 2 (figure 11) correspond à l'extrémité sud des travaux, soit au sud du pont, sur 69 m de longueur, entre les km 0+150 (pont) et 0+219 (limite sud). La largeur de l'emprise est de 14 m.

L'inventaire archéologique a été réalisé le 2 juin 2007 par un archéologue chargé de projet et un technicien de terrain.

Le premier secteur d'inventaire archéologique est plus ou moins vallonné et la partie riveraine est occupée par une bande de terrain assez plat, en friche (au nord de la route), avec une partie qui est partiellement paysagée (au sud de la route). La partie inventoriée à l'aide de sondages correspond à la partie riveraine, du km 0+000 au km 0+150, au nord et au sud de la route (photos 13 et 14). Une inspection visuelle ainsi que six sondages ont été réalisés.

Outre les deux murets de pierres d'un ancien pont, illustrés sur le plan MTQ et situés dans l'emprise en rives nord et sud de la rivière, aucun vestige archéologique n'a été découvert dans ce premier secteur inventorié (photos 16 et 18). Deux profils stratigraphiques ont été observés (figure 12, coupes A et B, tableau 6, photo 15) : vers le km 0+025, du côté nord de la route, il s'agit d'un premier niveau de 50 cm de limon argileux brun foncé, correspondant à d'anciens labours (couche 1), sur un sol naturel en place d'argile limoneuse beige (couche 2) ; vers le km 0+120, du côté sud de la route, le profil est identique à celui du km 0+025, mais il est recouvert par un terreau brun d'aménagement paysagé de 5 cm d'épaisseur (couche 3).

Le second secteur d'inventaire archéologique correspond à la partie sud de l'emprise, soit le côté sud du pont entre les km 0+150 et 0+219. L'emprise est principalement occupée par la route 237 actuelle, par ses fossés latéraux, et par d'étroites bandes de terrains qui bordent la route. Tout le secteur a été aménagé, aucun sondage n'a été réalisé (photos 17).

En plus de l'inspection visuelle, six sondages exploratoires ont été réalisés pour l'ensemble des 2 secteurs (tableau 5).

3.3.3 Conclusion et recommandations

Un inventaire a été réalisé dans l'emprise du projet de reconstruction du pont P-04857, sur la route 237 au-dessus de la rivière aux Brochets, dans la municipalité de Frelighsburg (projet MTQ 154 91 1947 (20-6271-9116)). Les 219 m linéaires de l'emprise, d'une largeur de 14 m, entre les km 0+000 et 0+219, ont été soumis à une inspection visuelle et à six sondages archéologiques. Les deux secteurs étaient favorables à la mise au jour de sites archéologiques préhistoriques ou historiques mais aucun vestige archéologique n'a été mis au jour. Le ministère des Transports du Québec peut procéder aux travaux de construction.

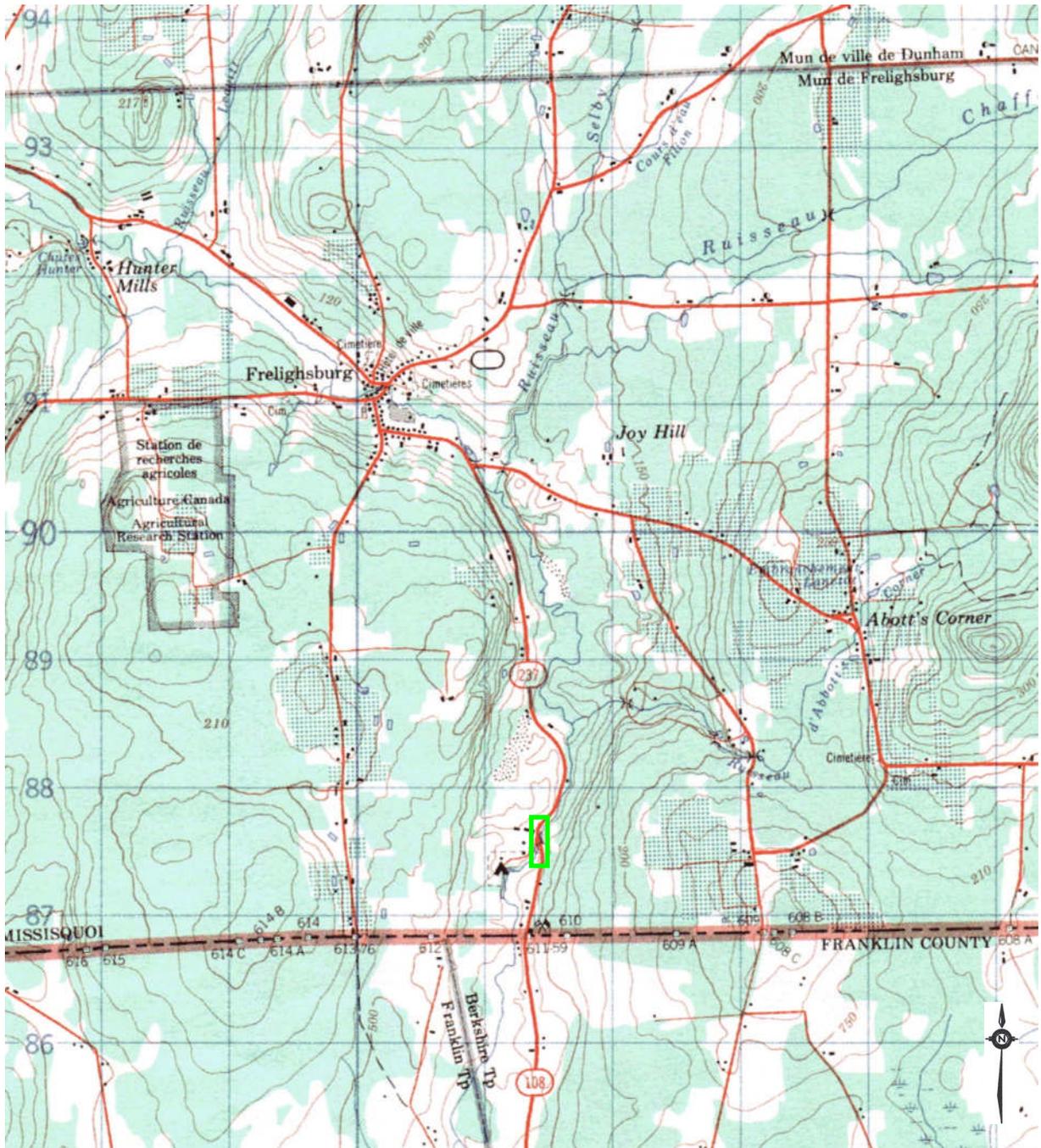


Figure 9 : Localisation générale du projet MTQ 154 91 1947 (20-6271-9116), route 237, municipalité de Frelighsburg, (carte topographique 1 : 50 000, MEMR, 31 H / 2)

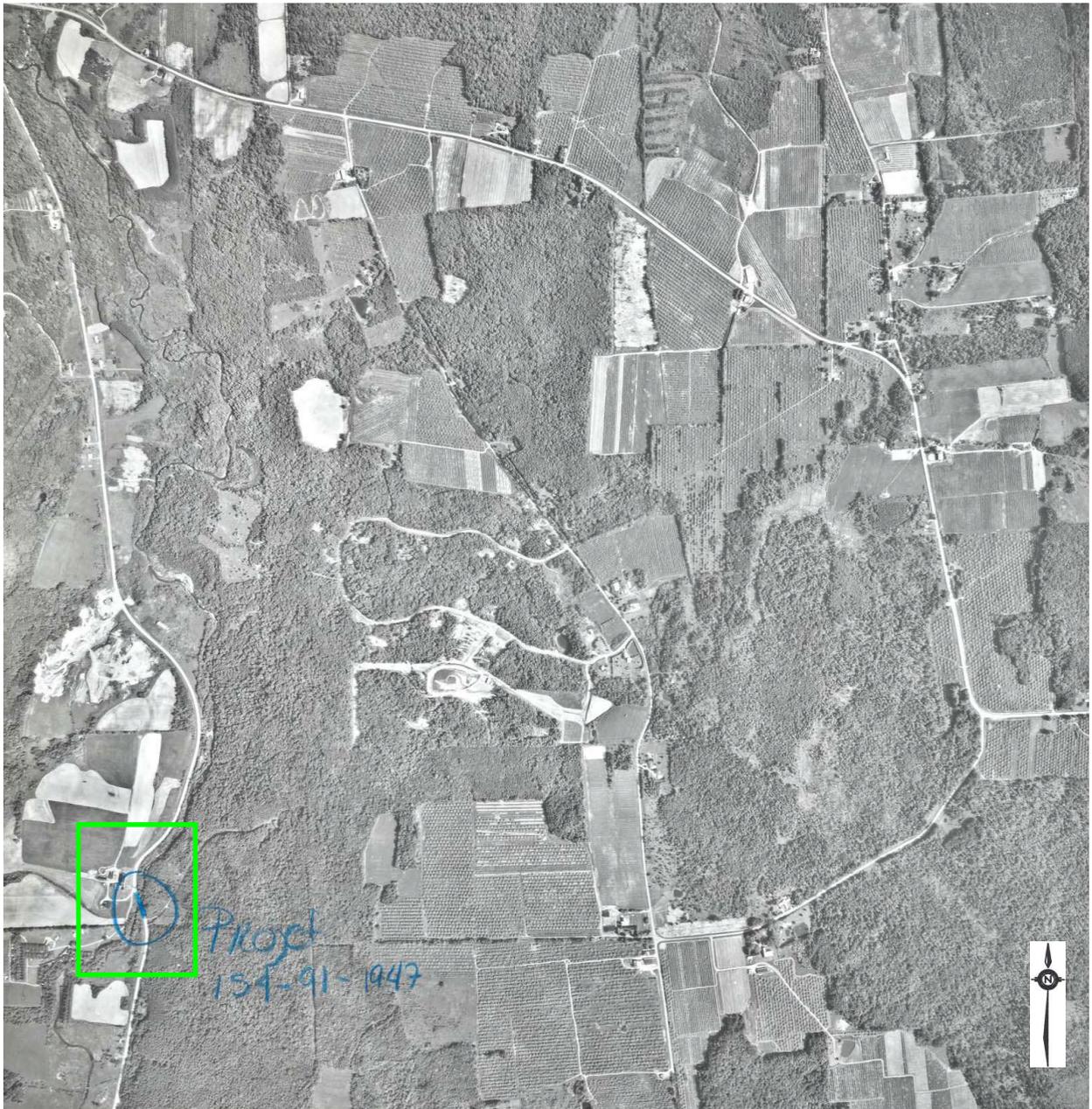


Figure 10 : Localisation générale du projet MTQ 154 91 1947 (20-6271-9116), route 237, municipalité de Frelighsburg, (photo aérienne HMQ98-108-120, échelle 1 : 15 000)

Tableau 5 : Résultats de l'inventaire archéologique du projet MTQ 154 91 1947 (20-6271-9116),
route 237, municipalité de Frelighsburg

Secteur	Début (km)	Fin (km)	Largeur (m)	Superficie (m ²)	Topographie	Pédologie	Sondages Résultats	
							+	-
1 Côté nord du pont	0+000 (limite nord)	0+150 (limite sud)	14	2 100	Plane	Limon argileux sur argile limoneuse. Parfois avec remblai de surface	0	6
2 Côté sud du pont	0+150 (limite nord)	0+219 (limite sud)	14	966	Plane	-	0	0
Total	219 m		14	3 066	-	-	0	6

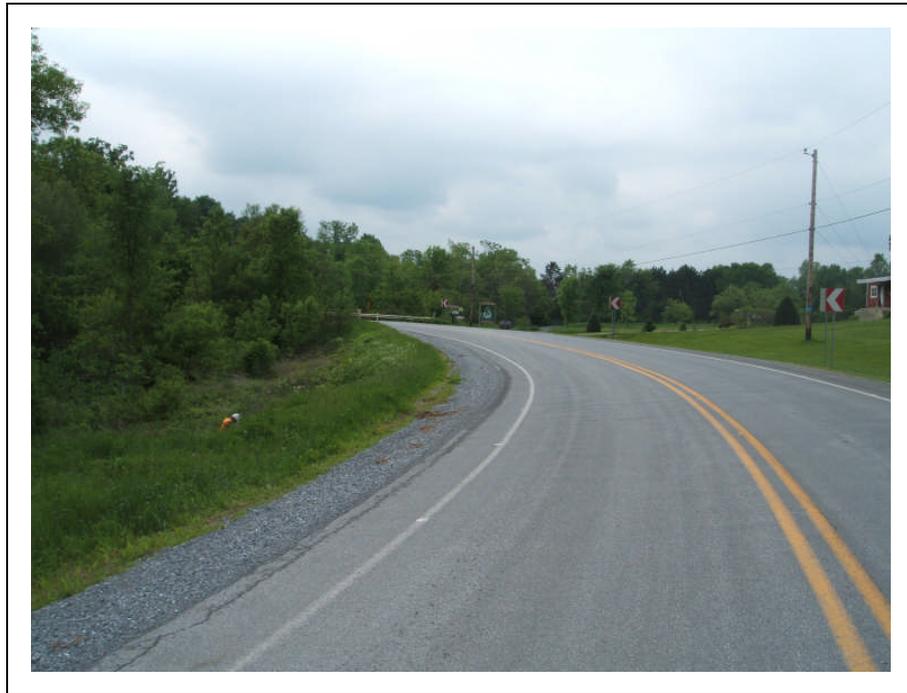


Photo 13 : (N.1-100) secteur 1, route 237, municipalité de Frelighsburg, km 0+000, vu vers le sud, sondages côté est de la route



Photo 14 : (N.1-106) secteur 1, route 237, municipalité de Frelighsburg, km 0+100, vu vers le sud, sondages côté ouest de la route



Photo 15 : (N.1-105) secteur 1, route 237, municipalité de Frelighsburg, km 0+025, vu vers le nord, stratigraphie, est de la route



Photo 16 : (N.1-115) secteur 1, route 237, municipalité de Frelighsburg, km 0+150, vu vers l'ouest, muret côté ouest de la rivière



Photo 17 : (N.1-116) secteur 2, route 237, municipalité de Frelighsburg, km 0+219, vu vers le nord-ouest, environnement limite sud



Photo 18 : (N.1-114) secteur 2, route 237, municipalité de Frelighsburg, km 0+160, vu vers le sud-est, muret côté est de la rivière

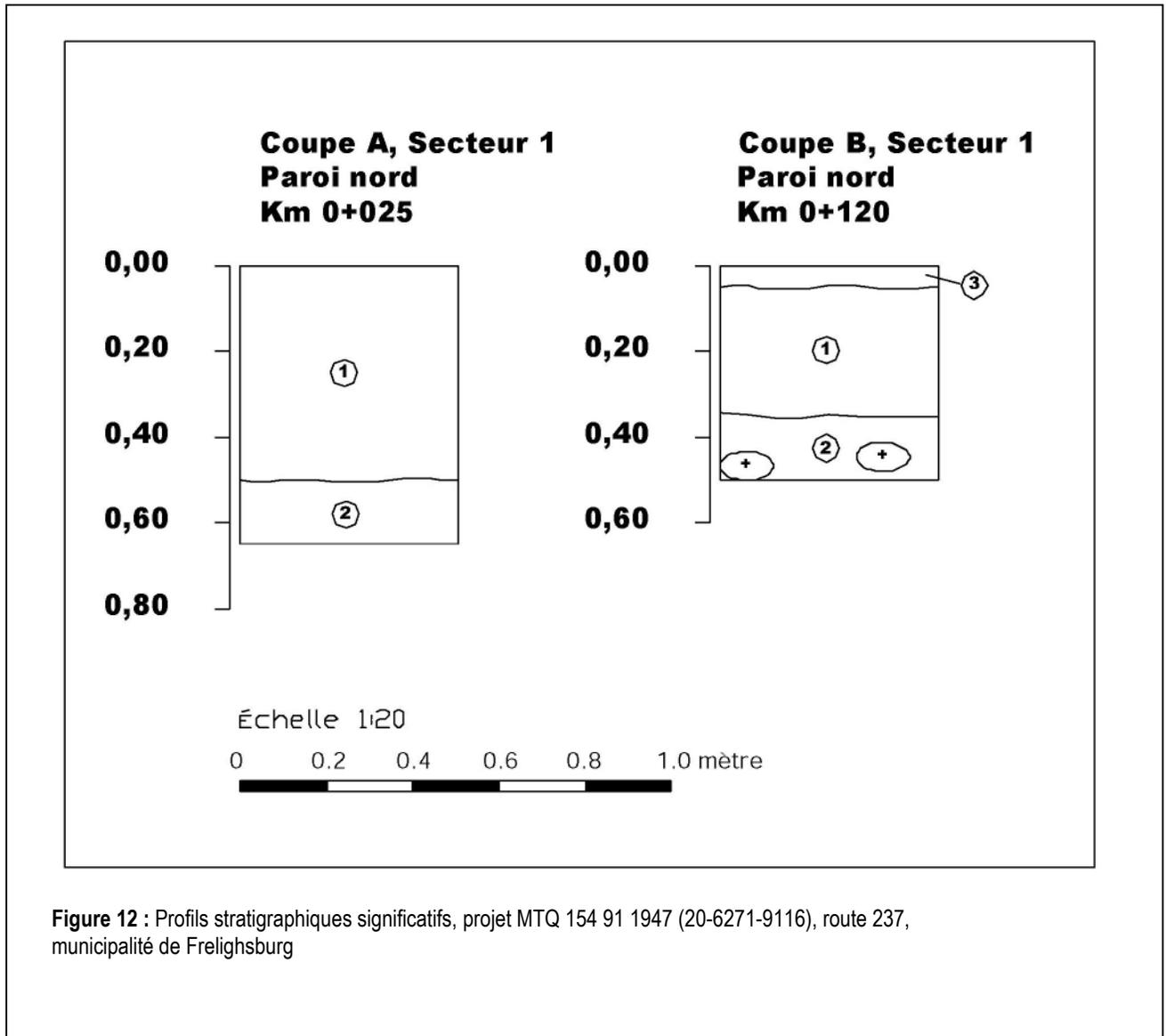


Tableau 6 : Description pédologique de la stratigraphie, projet MTQ 154 91 1947 (20-6271-9116), route 237, municipalité de Frelighsburg

Couche	Secteur et Km	Description pédologique	Interprétation
1	1) 0+025, 1) 0+120	Limon argileux brun foncé, organique et assez homogène avec des graviers, assez compact (30 cm à 50 cm d'épaisseur)	Ancien labours
2	1) 0+025, 1) 0+120	Argile limoneuse beige, homogène et compact, parfois avec des graviers et des galets	Sol naturel en place
3	1) 0+120	Terreau brun, organique et homogène, assez meuble (5 cm d'épaisseur)	Remblai d'aménagement paysager

CONCLUSION

Trois projets de réaménagements routiers ont fait l'objet d'inventaires archéologiques dans le territoire de la direction de l'Est-de-la-Montérégie du ministère des Transports du Québec : 1) route 104, réaménagement de la géométrie d'intersection à la rue Miner, sur 1 340 m entre les km 0+000 et 1+340, dans la municipalité de Cowansville (projet MTQ 154 02 1310 (20-5373-02A1)); 2) rue Notre-Dame, reconstruction de la route au profil urbain, sur 446 m entre les km 0+975 et 1+225, les km 2+000 et 2+098 et les km 3+000 et 3+098, dans la municipalité de Saint-Pie (projet MTQ 154 06 0946); 3) route 237, reconstruction du pont P-04857 au-dessus de la rivière aux Brochets, sur 219 m entre les km 0+000 et 0+219, dans la municipalité de Frelighsburg (projet MTQ 154 91 1947 (20-6271-9116)). Des inspections visuelles ont été effectuées ainsi que 140 sondages exploratoires dans les emprises de ces projets de construction routière. Les résultats de ces investigations n'ont pas révélé la présence de sites archéologiques. Le MTQ peut réaliser les trois projets de construction.

BIBLIOGRAPHIE

- Arkéos inc.** Étude de potentiel archéologique de l'embranchement Sainte-Thérèse-de-Sabrevois – Grandby, région 1. Gaz Inter-cité Québec inc. et SNC / Lavalin, 1983.
- Arkéos inc.** Projet de construction de gazoduc : Traversée de la rivière Richelieu (MLV 803 à 804) et entre Saint-Sébastien (MLV 805) et Philipsburg. Étude de potentiel et inventaire archéologique. Trans Canada Pipelines, 1997.
- Arkéos inc.** Prolongement du réseau de gazoduc TQM vers le réseau de PNGTS, travaux archéologiques, Vol. 1 : étude de potentiel des variantes de tracés et inventaire. Urgel Delisle et associés / Gazoduc TQM, 1999.
- Arkéos inc.** Prolongement du réseau de gazoduc TQM vers le réseau de PNGTS, travaux archéologiques, Vol. 4 : surveillance. Urgel Delisle et associés / Gazoduc TQM, 1999a.
- Arkéos inc.** Inventaires archéologiques (été-automne 2000), direction territoriale de L'Est-de-la-Montérégie. Ministère des Transports du Québec, 2002.
- Arkéos inc.** Inventaires archéologiques (été 2004), direction de L'Est-de-la-Montérégie, direction générale de Montréal et de l'Ouest. Ministère des Transports du Québec, 2005.
- Bibeau, P.** Inventaire archéologique de l'embranchement Sainte-Thérèse-de-Sabrevois – Grandby, région 1. Gaz Inter-cité Québec inc. et SNC / Lavalin, 1983.
- Bibeau, P.** Inventaire archéologique de l'embranchement Grandby - Sherbrooke, région 2. Gaz Inter-cité Québec inc. et SNC / Lavalin, 1983a.
- Bilodeau, R.** Inventaires archéologiques de différents projets routiers en Outaouais, Estrie, Abitibi et Lanaudière, août-septembre 1993, Ministère des Transports du Québec, Environnement, 1994.
- Blais, J. et Graillon, É.** Une troisième saison d'interventions archéologiques dans la M.R.C. de Brome-Missisquoi, été 1992. M.R.C. Brome-Missisquoi, M.A.C., 1993.
- Commission de Toponymie du Québec** Noms et Lieux du Québec, Dictionnaire illustré. Commission de Toponymie du Québec, Les publications du Québec, 2006.
- Cossette, É. et Lambert, É.** Étude de patrimoniale, le potentiel archéologique, M.R.C. Brome-Missisquoi. Entente M.R.C. Brome-Missisquoi, M.A.C, LANAC / PLAN et associés, 1986.
- C.R.A.P.H.E.** Inventaires archéologiques de seize projets routiers dans les régions de l'Estrie, des Laurentides et de l'Outaouais et évaluation de cinq bancs d'emprunt dans le parc de la Vérendrye, Ministère des Transports du Québec, Environnement, 1995.
- Ethnoscop inc.** Inventaire archéologique (été 2005), direction de L'Est-de-la-Montérégie, direction générale de Montréal et de l'Ouest, Ministère des Transports du Québec, 2006.
- Filion, M. et al.** Histoire du Richelieu-Yamaska-Rive Sud, la Montérégie, Institut québécois de recherche sur la culture (IQR), Collection Les Régions du Québec # 13, 2001.
- Graillon, É.** Inventaire archéologique dans la M.R.C. de Brome-Missisquoi, été 1993. Université de Montréal, Département d'anthropologie, 1993.
- Kesteman, J.-P. et al.** Histoire des cantons de l'Est, Institut québécois de recherche sur la culture (IQR), Collection Les Régions du Québec # 10, 1998.

Patrimoine Experts Inventaires archéologiques, direction de L'Est-de-la-Montérégie. Ministère des Transports du Québec, 1999.

Patrimoine Experts Inventaires archéologiques, direction de L'Est-de-la-Montérégie. Ministère des Transports du Québec, 2000.

Patrimoine Experts Inventaires archéologiques (été 2001), direction de L'Est-de-la-Montérégie, direction générale de Montréal et de l'Ouest. Ministère des Transports du Québec, 2001.

Patrimoine Experts Inventaires archéologiques (été 2002), direction de L'Est-de-la-Montérégie, direction générale de Montréal et de l'Ouest. Ministère des Transports du Québec, 2003.

ANNEXE CATALOGUE DES PHOTOGRAPHIES

**CATALOGUE DES PHOTOGRAPHIES NUMÉRIQUES, FILM SACL-MTQ-2007-N-1,
PROJET MTQ 154 02 1310 (20-5373-02A1), ROUTE 104, MUNICIPALITÉ DE COWANSVILLE,
SACL 2007**

# Photo	Description de la photographie
N.1-51	secteur 1, route 104, municipalité de Cowansville, km 0+000, vu vers l'ouest, sondages côté sud
N.1-52	secteur 1, route 104, municipalité de Cowansville, km 0+200, vu vers l'ouest, sondages côté sud
N.1-53	secteur 1, route 104, municipalité de Cowansville, km 0+300, vu vers l'est, stratigraphie côté sud
N.1-54	secteur 1, route 104, municipalité de Cowansville, km 0+400, vu vers l'ouest, sondages rue Sherbrooke côté sud
N.1-55	secteur 1, route 104, municipalité de Cowansville, km 0+440, vu vers l'ouest, stratigraphie côté sud
N.1-56	secteur 1, route 104, municipalité de Cowansville, km 0+500, vu vers l'est, sondages rue Sherbrooke côté sud
N.1-57	secteur 1, route 104, municipalité de Cowansville, km 0+460, vu vers l'ouest, sondages rue Sherbrooke côté sud
N.1-58	secteur 1, route 104, municipalité de Cowansville, km 0+640, vu vers l'est, sondages dans boisé côté sud
N.1-59	secteur 1, route 104, municipalité de Cowansville, km 0+580, vu vers l'ouest, sondages dans boisé côté sud
N.1-60	secteur 1, route 104, municipalité de Cowansville, km 0+600, vu vers l'est, stratigraphie dans boisé côté sud
N.1-61	secteur 1, route 104, municipalité de Cowansville, km 0+640, vu vers l'ouest, sondages côté sud
N.1-62	secteur 1, route 104, municipalité de Cowansville, km 0+700, vu vers l'ouest, stratigraphie côté sud
N.1-63	secteur 1, route 104, municipalité de Cowansville, km 0+920, vu vers l'ouest, sondages rue Miner côté sud
N.1-64	secteur 1, route 104, municipalité de Cowansville, km 1+040, vu vers l'ouest, sondages rue Miner côté sud
N.1-65	secteur 1, route 104, municipalité de Cowansville, km 1+280, vu vers l'est, sondages rue Orléans côté sud
N.1-66	secteur 1, route 104, municipalité de Cowansville, km 1+200, vu vers l'est, stratigraphie dans boisé côté sud
N.1-67	secteur 1, route 104, municipalité de Cowansville, km 1+260, vu vers l'ouest, sondages rue Orléans côté sud
N.1-68	secteur 2, route 104, municipalité de Cowansville, km 1+340, vu vers l'est, sondages côté nord
N.1-69	secteur 2, route 104, municipalité de Cowansville, km 1+340, vu vers l'est, sondages côté nord
N.1-70	secteur 2, route 104, municipalité de Cowansville, km 1+260, vu vers l'ouest, stratigraphie côté nord
N.1-71	secteur 2, route 104, municipalité de Cowansville, km 1+020, vu vers l'ouest, sondages côté nord
N.1-72	secteur 2, route 104, municipalité de Cowansville, km 1+020, vu vers l'est, sondages côté nord
N.1-73	secteur 2, route 104, municipalité de Cowansville, km 0+240, vu vers l'ouest, sondages rue Roxboro côté nord
N.1-74	secteur 2, route 104, municipalité de Cowansville, km 0+240, vu vers l'est, sondages rue Roxboro côté nord
N.1-75	secteur 2, route 104, municipalité de Cowansville, km 0+040, vu vers l'ouest, sondages côté nord

**CATALOGUE DES PHOTOGRAPHIES NUMÉRIQUES, FILM SACL-MTQ-2007-N-2,
PROJET MTQ 154 06 0946, RUE NOTRE-DAME (86-325 P01, 70260),
MUNICIPALITÉ DE SAINT-PIE, SACL 2007**

# Photo	Description de la photographie
N.2-001	secteur 1, rue Notre-Dame (86-325 P01, 70260), municipalité de Saint-Pie, km 0+975, vu vers l'est, environnement rue Notre-Dame
N.2-002	secteur 1, rue Notre-Dame (86-325 P01, 70260), municipalité de Saint-Pie, km 0+975, vu vers l'est, environnement rue Notre-Dame
N.2-003	secteur 1, rue Notre-Dame (86-325 P01, 70260), municipalité de Saint-Pie, km 0+975, vu vers l'est, environnement rue Notre-Dame
N.2-004	secteur 2, rue Notre-Dame (86-325 P01, 70260), municipalité de Saint-Pie, km 2+000, vu vers le nord, environnement rue Salaberry
N.2-005	secteur 2, rue Notre-Dame (86-325 P01, 70260), municipalité de Saint-Pie, km 2+098, vu vers le sud, environnement rue Salaberry
N.2-006	secteur 3, rue Notre-Dame (86-325 P01, 70260), municipalité de Saint-Pie, km 3+098, vu vers le sud, environnement rue Sainte-Cécile
N.2-007	secteur 3, rue Notre-Dame (86-325 P01, 70260), municipalité de Saint-Pie, km 3+000, vu vers le nord, environnement rue Sainte-Cécile
N.2-008	secteur 1, rue Notre-Dame (86-325 P01, 70260), municipalité de Saint-Pie, km 1+140, vu vers l'ouest, environnement rue Notre-Dame
N.2-009	secteur 1, rue Notre-Dame (86-325 P01, 70260), municipalité de Saint-Pie, km 1+140, vu vers l'est, environnement rue Notre-Dame
N.2-010	secteur 1, rue Notre-Dame (86-325 P01, 70260), municipalité de Saint-Pie, km 1+225, vu vers l'ouest, environnement rue Notre-Dame
N.2-011	secteur 1, rue Notre-Dame (86-325 P01, 70260), municipalité de Saint-Pie, km 1+225, vu vers l'ouest, environnement rue Notre-Dame
N.2-012	secteur 1, rue Notre-Dame (86-325 P01, 70260), municipalité de Saint-Pie, km 1+060, vu vers l'ouest, sondage côté sud
N.2-013	secteur 1, rue Notre-Dame (86-325 P01, 70260), municipalité de Saint-Pie, km 1+060, vu vers l'est, sondage côté sud
N.2-014	secteur 1, rue Notre-Dame (86-325 P01, 70260), municipalité de Saint-Pie, km 1+060, vu vers l'est, stratigraphie côté sud
N.2-015	secteur 1, rue Notre-Dame (86-325 P01, 70260), municipalité de Saint-Pie, km 1+060, vu vers l'est, stratigraphie côté sud
N.2-016	secteur 1, rue Notre-Dame (86-325 P01, 70260), municipalité de Saint-Pie, km 1+095, vu vers l'ouest, sondage côté sud

**CATALOGUE DES PHOTOGRAPHIES NUMÉRIQUES, FILM SACL-MTQ-2007-N-1,
PROJET MTQ 154 91 1947 (20-6271-9116), ROUTE 237, MUNICIPALITÉ DE FRELIGHSBURG,
SACL 2007**

# Photo	Description de la photographie
N.1-100	secteur 1, route 237, municipalité de Frelighsburg, km 0+000, vu vers le sud, sondages côté est de la route
N.1-101	secteur 1, route 237, municipalité de Frelighsburg, km 0+000, vu vers le sud, environnement côté ouest de la route
N.1-102	secteur 1, route 237, municipalité de Frelighsburg, km 0+030, vu vers le sud, sondages côté est de la route
N.1-103	secteur 1, route 237, municipalité de Frelighsburg, km 0+080, vu vers le nord, sondages côté est de la route
N.1-104	secteur 1, route 237, municipalité de Frelighsburg, km 0+025, vu vers le nord, stratigraphie côté est de la route
N.1-105	secteur 1, route 237, municipalité de Frelighsburg, km 0+025, vu vers le nord, stratigraphie côté est de la route
N.1-106	secteur 1, route 237, municipalité de Frelighsburg, km 0+100, vu vers le sud, sondages côté ouest de la route
N.1-107	secteur 1, route 237, municipalité de Frelighsburg, km 0+110, vu vers le sud-est, sondages côté ouest de la route
N.1-108	secteur 1, route 237, municipalité de Frelighsburg, km 0+130, vu vers le nord, sondages côté ouest de la route
N.1-109	secteur 2, route 237, municipalité de Frelighsburg, km 0+160, vu vers le sud-est, muret côté est de la rivière
N.1-110	secteur 1, route 237, municipalité de Frelighsburg, km 0+120, vu vers le nord, stratigraphie côté ouest de la route
N.1-111	secteur 1, route 237, municipalité de Frelighsburg, km 0+120, vu vers le nord, stratigraphie côté ouest de la route
N.1-112	secteur 1, route 237, municipalité de Frelighsburg, km 0+120, vu vers le nord, stratigraphie côté ouest de la route
N.1-113	secteur 2, route 237, municipalité de Frelighsburg, km 0+160, vu vers le sud-est, muret côté est de la rivière
N.1-114	secteur 2, route 237, municipalité de Frelighsburg, km 0+160, vu vers le sud-est, muret côté est de la rivière
N.1-115	secteur 1, route 237, municipalité de Frelighsburg, km 0+150, vu vers l'ouest, muret côté ouest de la rivière
N.1-116	secteur 2, route 237, municipalité de Frelighsburg, km 0+219, vu vers le nord-ouest, environnement limite sud
N.1-117	secteur 2, route 237, municipalité de Frelighsburg, km 0+219, vu vers le nord-ouest, environnement limite sud
N.1-118	secteur 2, route 237, municipalité de Frelighsburg, km 0+190, vu vers le nord, environnement coté est du pont
N.1-119	secteur 1, route 237, municipalité de Frelighsburg, km 0+110, vu vers le sud, sondages côté ouest de la route