



INVENTAIRE ARCHÉOLOGIQUE (Été 2004)

Direction de la Mauricie - Centre-du-Québec
Direction générale de Québec et de l'Est

**Ministère
des Transports**

Québec 

Service du Soutien technique
Direction du Plan, des Programmes,
des Ressources et du Soutien technique

INVENTAIRE ARCHÉOLOGIQUE (Été 2004)

Direction de la Mauricie - Centre-du-Québec
Direction générale de Québec et de l'Est

ethnoscop

Janvier 2005

MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC
INVENTAIRE ARCHÉOLOGIQUE (Été 2004)

**Direction de la Mauricie – Centre-du-Québec
Direction générale de Québec et de l'Est**

(Permis de recherche archéologique au Québec : 04-ETHN-07)

(No de contrat, ministère des Transports : 3030-04-AD05)

Rapport préparé par :

Ethnoscop inc.

88, rue de Vaudreuil, local 3
Boucherville (Québec) J4B 5G4

Téléphone : (450) 449-1250
Sans frais : 1-877-449-1253

Télécopieur : (450) 449-0253

Adresse de courriel : ethnoscop@qc.aira.com

Janvier 2005

TABLE DES MATIÈRES

LISTE DES FIGURES	iii
TABLEAU	iv
LISTE DES PHOTOGRAPHIES	v
FONCTIONS ET ATTRIBUTIONS	vi
INTRODUCTION	1
1.0 MANDAT	2
2.0 PROJET ROUTIER	3
3.0 MÉTHODES ET TECHNIQUES D'INVENTAIRE	5
3.1 Recherches documentaires	5
3.2 Repérage des sites	5
3.3 Évaluation d'un site archéologique	6
4.0 RÉSULTATS DE L'INVENTAIRE ARCHÉOLOGIQUE	7
4.1 Autoroute 55, municipalité de Sainte-Eulalie, construction de la chaussée est, projet 20-6471-8404	7
4.1.1 État des connaissances en archéologie	7
4.1.2 Inventaire archéologique	7
CONCLUSION	24
OUVRAGES CITÉS	25
ANNEXE 1 : Catalogue des photographies	

LISTE DES FIGURES

Figure	1	Localisation générale du projet routier inventorié	4
Figure	2	Localisation du projet 20-6471-8404, autoroute 55 entre la route 20 et le rang 9 à Saint-Wenceslas	12
Figure	3	Localisation sur photo aérienne du projet 20-6471-8404, autoroute 55 entre la route 20 et le rang 9 à Saint-Wenceslas	13
Figure	4	Localisation des secteurs d'inventaire du projet 20-6471-8404, autoroute 55 entre la route 20 et le rang 9 à Saint-Wenceslas (1/7)	17
		Localisation des secteurs d'inventaire du projet 20-6471-8404, autoroute 55 entre la route 20 et le rang 9 à Saint-Wenceslas (2/7)	18
		Localisation des secteurs d'inventaire du projet 20-6471-8404, autoroute 55 entre la route 20 et le rang 9 à Saint-Wenceslas (3/7)	19
		Localisation des secteurs d'inventaire du projet 20-6471-8404, autoroute 55 entre la route 20 et le rang 9 à Saint-Wenceslas (4/7)	20
		Localisation des secteurs d'inventaire du projet 20-6471-8404, autoroute 55 entre la route 20 et le rang 9 à Saint-Wenceslas (5/7)	21
		Localisation des secteurs d'inventaire du projet 20-6471-8404, autoroute 55 entre la route 20 et le rang 9 à Saint-Wenceslas (6/7)	22
		Localisation des secteurs d'inventaire du projet 20-6471-8404, autoroute 55 entre la route 20 et le rang 9 à Saint-Wenceslas (7/7)	23

TABLEAU

Tableau	1	Inventaire archéologique – Synthèse des activités – Autoroute 55, projet 20-6471-8404	11
----------------	----------	--	-----------

LISTE DES PHOTOGRAPHIES

Page couverture		Projet 20-6471-8404, le secteur 1 vers le sud-est entre le 9 ^e rang et le chemin de fer (film 1, photo 82)	
Photo	1	Projet 20-6471-8404, vue du secteur 1 vers le nord depuis le viaduc du chemin de fer; le viaduc du 9 ^e rang est en arrière-plan (film 1, photo 83)	14
Photo	2	Projet 20-6471-8404, vue du secteur 2 vers le sud-est depuis le viaduc du chemin de fer à la limite des secteurs 1 et 2; le viaduc du 10 ^e rang est en arrière-plan, (film 1, photo 85)	14
Photo	3	Projet 20-6471-8404, le secteur 3 vers le sud-est depuis le viaduc du 10 ^e rang (film 1, photo 90)	15
Photo	4	Projet 20-6471-8404, végétation vers la fin du secteur 4, près du 13 ^e rang, vers le nord-est (film 1, photo 107)	15
Photo	5	Projet 20-6471-8404, dans le secteur 4, paroi stratigraphique sud d'un sondage effectué sur un possible ancien cordon littoral (film 1, photo 105)	16
Photo	6	Projet 20-6471-8404, vue vers le nord de la partie sud de l'îlot A, l'autoroute 20 est en avant-plan (film 1, photo 122)	16

FONCTIONS ET ATTRIBUTIONS

Ministère des Transports du Québec

Denis Roy
Archéologue

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

Désirée-Emmanuelle Duchaine
Archéologue

Service de la Programmation routière et du Transport collectif
Direction de la Planification et de la Coordination des ressources
Direction générale de Montréal et de l'Ouest

Ethnoscop inc.

Gilles Brochu
Archéologue, chargé de projet - coordonnateur, rédaction

François Vigneault
Archéologue, terrain, analyse et rédaction

Paul Girard
Archéologue, terrain

Marie-Claude Morin
Technicienne archéologue

Yanik Blouin
Technicien archéologue

Marc Lamarche
Technicien archéologue

Karine Weissshuhn
Technicienne archéologue

Éric Phaneuf
Technicien archéologue

Jean-Christophe Ouellet
Technicien archéologue

Armelle Ménard
Adjointe administrative et chargée d'édition

Isabelle Hade
Aide à l'édition

INTRODUCTION

Le présent document regroupe les résultats d'un inventaire archéologique réalisé à l'été 2004 dans le cadre des projets routiers localisés sur le territoire de la Direction de la Mauricie – Centre du Québec.

Cet inventaire avait pour objectif de vérifier la présence ou l'absence de sites archéologiques dans l'emprise de ce projet de construction et, le cas échéant, de rechercher, d'identifier, de localiser, de délimiter et d'évaluer les sites archéologiques dont l'intégrité pourrait être menacée par d'éventuels travaux d'aménagements effectués sous la responsabilité du ministère des Transports du Québec.

La première partie du rapport décrit le mandat confié au consultant ainsi que les méthodes et techniques utilisées pour atteindre les objectifs. La section suivante présente les résultats de l'inventaire. Les résultats sont précédés d'un texte présentant l'état des connaissances en archéologie couvrant une zone d'environ 10 km de rayon autour du projet routier. Les informations relatives à cet inventaire sont proposées sous la forme de tableaux et le projet est localisé sur une carte topographique, une photographie aérienne et un plan illustrant les limites des secteurs inventoriés. En conclusion, est présenté un résumé des travaux d'archéologie réalisés en 2004 dans le cadre de ce mandat, ainsi que des recommandations générales relatives au projet du Ministère visé par la présente intervention.

L'inventaire a été réalisé par deux équipes d'archéologue distinctes composées chacune d'un archéologue et de quatre techniciens. Les travaux de terrain de la première équipe se sont déroulés entre les 9 et 13 août 2004 et ceux de la seconde équipe entre le 16 et le 18 août 2004.

1.0 Mandat

Selon les termes de référence du devis technique, le présent mandat confié à la firme Ethnoscop inc. se définit comme suit :

- Effectuer, préalablement à la réalisation des inventaires archéologiques, les recherches documentaires ayant trait à la présence de sites archéologiques préhistoriques et historiques connus à proximité et dans les emprises des projets de construction;
- Effectuer, préalablement à la réalisation des inventaires archéologiques, les recherches documentaires ayant trait à la période historique, tant euro-québécoise qu'amérindienne, à des fins de compréhension d'éventuelles découvertes de vestiges d'occupation humaine et d'intégration du contexte culturel devant être inclus dans le rapport d'interventions archéologiques;
- Effectuer, préalablement à la réalisation des inventaires archéologiques, les recherches documentaires permettant la reconstitution théorique de la paléogéographie pertinente à l'occupation humaine.
- Effectuer un inventaire archéologique portant sur les sites préhistoriques, historiques et de contact impliquant une inspection visuelle systématique et l'excavation de sondages à l'intérieur des limites des emprises déterminées par le Ministère ainsi que, le cas échéant, dans les emplacements des sources d'approvisionnement de matériaux susceptibles d'être utilisées par le Ministère;
- Dans l'éventualité où des sites archéologiques sont découverts dans le cadre des inventaires ou sont connus antérieurement, il est nécessaire de les localiser, de les délimiter de façon relative et de les évaluer;
- Dans l'éventualité où des sites archéologiques sont identifiés dans les limites des emprises des projets ayant fait l'objet d'un inventaire, des mesures de protection, de sauvetage, de fouille et de mise en valeur du patrimoine archéologique devront être proposées en tenant compte des caractéristiques de ces sites et de la menace anticipée par d'éventuels travaux de construction réalisés par le Ministère ou pour le compte de celui-ci;
- Produire un rapport d'interventions archéologiques.

2.0 PROJET ROUTIER

N° de projet	Localisation et description	Puits de sondage	Résultats
20-6471-8404	Autoroute 55, municipalité de Saint-Eulalie, construction de la chaussée est	920	N
Total		920	

N = négatif



Source : Carte routière du Québec, ministère des Transport du Québec, les Publications du Québec, 1990-1991.

Figure 1 : Localisation générale du projet routier inventorié

3.0 MÉTHODES ET TECHNIQUES D'INVENTAIRE

Les méthodes et techniques utilisées lors de cet inventaire archéologique sont conformes aux directives méthodologiques prescrites dans les termes de références du présent contrat. Précisons cependant que les techniques d'intervention au terrain peuvent varier selon les conditions au sol des projets à inventorier.

3.1 Recherches documentaires

Les recherches documentaires relatives à la présence de sites archéologiques dans la région à l'étude, à la nature du patrimoine historique euro-qubécois et autochtone et à la compréhension du paléo-environnement ont été effectuées. Ces données ont été obtenues en consultant l'Inventaire des sites archéologiques du Québec (ISAQ), le macro-inventaire patrimonial du ministère de la Culture et des Communications du Québec, ainsi que les divers rapports et publications disponibles pour la région. Les informations relatives aux études de potentiel archéologique ont été colligées en interrogeant la base de données du répertoire québécois des études de potentiel archéologique (RQÉPA).

3.2 Repérage des sites

L'inventaire archéologique débute par une inspection visuelle systématique de l'ensemble du projet d'aménagement. Cet exercice permet, de prime abord, d'identifier les secteurs présentant une surface relativement horizontale et où l'état des lieux se prête à la réalisation de sondages archéologiques exploratoires. Ainsi, les emprises de projets ayant fait l'objet de travaux d'aménagement récents ou celles situées dans des zones marécageuses ou sur des affleurements rocheux sont exclues. L'inspection visuelle permet également de localiser des vestiges et/ou des objets associés à une occupation ancienne qui reposent en surface du sol.

La réalisation des puits de sondage archéologique d'environ 900 cm², lorsque requis et possible, s'effectue à la pelle. Les horizons organiques de surface sont d'abord enlevés et par la suite, on procède au décapage systématique des horizons minéraux et/ou organiques enfouis à l'aide d'une truelle. La profondeur de chaque puits de sondage est déterminée par l'identification d'un niveau naturel ne présentant aucune trace d'activités humaines. La densité des sondages est d'environ un sondage aux quinze (15) mètres, le long de transepts eux-mêmes espacés les uns des autres d'environ dix (15) mètres.

Les observations effectuées en cours d'inventaire sont consignées dans un carnet de terrain pour être transférées par la suite sur des fiches standardisées.

Ces fiches regroupent les informations géographiques et archéologiques qui seront utilisées ultérieurement pour la présentation des résultats.

3.3 Évaluation d'un site archéologique

Lorsqu'un site archéologique est mis au jour au moyen de sondages ou par examen de la surface du sol, une procédure d'évaluation est entreprise afin de mieux comprendre la valeur des données qu'il peut contenir. L'évaluation du site doit comprendre les étapes suivantes :

- ▶ procéder aux relevés stratigraphiques dans les sondages les plus représentatifs;
- ▶ prélever des artefacts et, le cas échéant, des échantillons de sols et de tout autres matériaux utiles à la compréhension du site;
- ▶ recueillir des informations sur les caractéristiques géographiques et géomorphologiques;
- ▶ délimiter la superficie du site en effectuant de nouveaux sondages de plus grandes dimensions (0,50 m sur 0,50 m) espacés de 5 m;
- ▶ documenter le type d'occupation;
- ▶ proposer des mesures de protection, de sauvetage, de fouille et de mise en valeur des sites archéologiques mis au jour dans les limites des emprises des projets, en tenant compte des caractéristiques de chaque site et de l'impact des travaux prévus par le ministère des Transports ou pour le compte de celui-ci.

4.0 RÉSULTATS DE L'INVENTAIRE ARCHÉOLOGIQUE

4.1 Autoroute 55, municipalité de Sainte-Eulalie, construction de la chaussée est, projet 20-6471-8404

4.1.1 État des connaissances en archéologie

Trois études de potentiel archéologique ont déjà été effectuées à proximité de la zone étudiée (Duguay 1983, Ethnoscop 1992 et Plourde 1983). Huit inventaires archéologiques ont été réalisés dans un rayon de 10 km autour de cette zone (Bilodeau 1998a, Duguay 1983, Dumais 1985b, Ethnoscop 1995, Patrimoine Experts 2000k, Pital 1999e, Pital 2001a et Transit Analyse 1993a). L'examen du registre de l'Inventaire des sites archéologiques du Québec (ISAQ) du ministère de la Culture et des Communications du Québec indique qu'il n'y a aucun site archéologique dans un rayon de 10 km autour du projet.

4.1.2 Inventaire archéologique

Le projet correspond à la construction d'un tronçon de l'autoroute 55 localisé entre le 9^e rang de Saint-Wenceslas et l'autoroute 20 dans la municipalité de Sainte-Eulalie (figures 2 et 3). La zone d'étude est localisée dans un milieu essentiellement boisé où il y a également quelques champs en friche. La totalité de l'emprise a été déboisée il y a quelques années. Le mandat comprend l'inventaire archéologique de la voie est de ce futur tronçon d'autoroute ainsi que trois îlots boisés circonscrits à des bretelles de l'échangeur avec l'autoroute 20. L'autoroute 55 est orienté selon un axe nord-ouest / sud-est. La zone des travaux a été divisée en sept secteurs (figure 4).

Le secteur 1 est localisé entre les km 13+240 et 14+200 (figure 4). Il débute au sud du viaduc du 9^e rang de Saint-Wenceslas pour se terminer au nord d'un viaduc ferroviaire du Canadien National qui traverse l'emprise d'est en ouest (photo 1). Étant donné les perturbations causées par la construction de ces viaducs, aucun sondage n'a été effectué sur une distance de quelques dizaines de mètres de chaque côté de ces derniers. Une végétation composée de hautes herbes et d'arbustes a envahi les lieux par suite du déboisement du corridor de l'emprise. Cette nouvelle végétation est typique de celle qui est présente sur la plus grande partie du corridor à l'étude. Dans le secteur 1, deux lignes de sondages furent implantées dans l'axe nord-sud car un chemin d'accès en terre battue, comprenant un fossé de chaque côté, occupe une largeur d'environ 20 m du côté est de l'emprise.

Cent soixante-douze sondages ont été excavés dans le secteur. La séquence de déposition des sols révèle d'abord 25 cm de limon sableux brun foncé, sous lequel se trouve un mélange de sable orangé et d'argile grise sur 5 cm, suivi d'un limon sableux gris avec des inclusions de sable orangé. Cette dernière couche a

été creusée sur une épaisseur d'au moins 10 cm. À partir d'une distance d'environ 100 m au sud de la voie ferrée, cette séquence est remplacée par un limon noir d'environ 35 cm d'épaisseur, sous lequel se trouve une argile grise pâle qui a été excavée sur une profondeur de 25 cm.

Le secteur 2 est situé entre les km 14+280 et 15+000 (photo 2). Il débute à 40 m au sud du viaduc ferroviaire et se termine à 200 m au nord du viaduc du 10^e rang (figure 4). Comme ce fut le cas dans le secteur 1, les perturbations causées par la construction de ces deux viaducs ont empêché la réalisation de sondages à proximité de ces deux structures. La végétation du secteur 2 est généralement semblable à celle du secteur 1 et le chemin d'accès se poursuit du côté est de l'emprise. Une seule ligne de sondages a été implantée dans ce secteur étant donné l'espace occupé par le chemin et son fossé du côté ouest ainsi que celui des monticules de terre provenant du creusement du fossé. Ces aménagements occupent en effet une bande d'environ 30 m de largeur à partir de la limite est de l'emprise. La séquence de déposition des sols est semblable à celle des derniers 100 m du secteur 1, du côté nord de la voie ferrée. Il y a d'abord un limon noir suivi d'une argile grise pâle dans un milieu humide. Vingt-sept sondages ont été réalisés dans le secteur 2.

Le secteur 3 est situé entre les km 15+240 et 16+480 (figure 4), depuis le viaduc du 10^e rang jusqu'au 11^e rang qui est constitué d'un petit chemin secondaire en terre et gravier (photo 3). Comme ce fut le cas pour les secteurs 1 et 2, une zone perturbée de 100 m a été identifiée au sud du viaduc du 10^e rang. À cet endroit, le terrain fut bouleversé et une couche de gravier a été ajoutée. Près du 11^e rang, dans les derniers 75 m du secteur 3, le terrain a également été perturbé par des travaux récents de déboisement. Le sol est accidenté et jonché de troncs d'arbres de toutes tailles qui forment un tapis serré. Cette dernière section a fait l'objet d'une inspection visuelle mais aucun sondage n'y a été effectué.

Le secteur 3 semble avoir déjà fait l'objet d'activités agricoles. À l'extérieur de la limite est de l'emprise ainsi qu'à deux endroits au centre de la zone étudiée, des alignements de pierres, qui résultent de l'épierrage des champs, sont orientés selon un axe nord-sud. De plus, plusieurs canaux étroits traversent le secteur d'est en ouest et assurent ainsi le drainage des eaux de surface. Le sol du secteur 3 se gorge assez facilement d'eau surtout dans la partie sud où plusieurs petites zones humides et marécageuses ont été rencontrées. L'eau était d'ailleurs présente dans les sondages, à environ 0,30 m de profondeur, au lendemain d'une pluie nocturne, dans les derniers 100 m au sud du secteur. Enfin, de nombreuses souches sont toujours présentes parmi les hautes herbes et les arbustes qui forment la végétation du secteur.

Les parois stratigraphiques des sondages effectués dans le secteur 3 révèlent la présence d'un sable limoneux sur la totalité de la profondeur atteinte. Dans la

partie nord, la stratigraphie indique la présence d'un sable brun foncé légèrement limoneux sur 30 cm, sous lequel se trouve 15 cm de sable beige, suivi d'un sable brun, légèrement grisâtre, avec des inclusions de petits cailloux ronds, excavé sur 10 cm de profondeur. À environ 200 m du 11^e rang, un sondage a révélé une séquence stratigraphique composée d'abord de 20 cm de sable brun légèrement limoneux, sous lequel se trouve 5 cm de sable gris pâle, légèrement limoneux, suivi de 10 cm de sable gris, un peu limoneux, marbré de taches orangées observées dans l'eau qui s'infiltrait dans le fond du sondage. Deux cent dix sondages ont été excavés dans le secteur 3.

Le secteur 4 commence au 11^e rang pour se terminer près de trois kilomètres et demi plus loin, en retrait d'un viaduc sur le 13^e rang (rang des Érables) (figure 4). Depuis la toute fin du secteur 3, juste avant le 11^e rang, l'emprise de l'autoroute 55 forme une courbe vers le sud-est. Elle se poursuit ensuite en ligne droite vers le sud-est, sur plusieurs centaines de mètres et forme une nouvelle courbe, vers le sud cette fois. L'emprise reprend ensuite un tracé en ligne droite, parallèle à celui des premiers secteurs plus au nord, jusqu'à la jonction avec l'autoroute 20. Aucune route ne traverse l'emprise dans le secteur 4, qui est formé, comme les autres secteurs, de zones déboisées avec quelques larges trouées ici et là où les arbres font place à des champs en friche. La végétation qui couvre le secteur 4 (photo 4) est généralement semblable à celle des secteurs précédents, c'est-à-dire un mélange de longues herbes et d'arbustes qui poussent dans les zones qui ont été déboisées il y a quelques années.

Dans le secteur 4, dans une longue section de près de un kilomètre entre les km 17+000 et 18+000, il y a la présence permanente d'un marécage où la profondeur de l'eau atteint parfois plus d'un mètre. À environ 300 m de la limite sud du secteur, il y a la première de plusieurs buttes de sable de forme longiligne qui pourraient correspondre à d'anciens cordons littoraux. Un sondage typique dans le secteur 4 révèle une séquence stratigraphique débutant par un limon brun foncé, plus ou moins sableux, sur une épaisseur variant de 15 à 30 cm, suivi de 5 à 10 cm d'un sable beige ou gris, parfois légèrement limoneux, sous lequel se trouve un sable brun à brun foncé. Par contre, à l'emplacement d'un cordon de sable, la séquence est la suivante : 15 cm de sable noir et gris (les parties noires étant légèrement limoneuse), sous lequel se trouve 15 cm de sable orangé, sans aucune trace de limon, suivi d'un sol induré, lui aussi orangé, très compact, contenant des agrégats durs (photo 5). Malgré les zones inondées il fut possible d'effectuer 218 sondages dans le secteur 4.

La route étant déjà construite entre le 13^e rang et l'autoroute 20, aucun secteur d'inventaire ne fut délimité à cet endroit. Les trois îlots boisés circonscrits par des bretelles de l'échangeur entre l'autoroute 20 et l'autoroute 55 forment les secteurs 5, 6 et 7. Ceux-ci sont localisés au nord de l'autoroute 20 et de part et d'autre de l'autoroute 55 (figure 4).

Le secteur 5 correspond à l'îlot A, délimité par la bretelle B, situé à l'angle nord-est de la jonction des deux autoroutes. Ce secteur fait environ 180 m du nord au sud et 200 m d'est en ouest. Le boisé est essentiellement peuplé de feuillus et le terrain est plat et bien drainé. La séquence stratigraphique est semblable partout et révèle d'abord quelques centimètres de limon noirâtre (terreau organique), sous lequel se trouve un sable grisâtre sur 5 à 10 cm d'épaisseur, suivi d'un sable orangé, légèrement limoneux. Cependant, à l'extrémité est du secteur 5, il y a plutôt un sable orangé en surface jusqu'à une profondeur qui varie entre 40 et 60 cm, sous lequel se trouve la séquence stratigraphique décrite précédemment. Quatre-vingt-douze sondages ont été effectués dans le secteur 5.

Au nord de l'îlot A, le long de l'autoroute 55, entre les bretelles A et B, le secteur 6 est un espace plus ou moins triangulaire identifié comme étant l'îlot B (figure 4). Les dimensions maximales de cet espace sont de 80 m du nord au sud et 80 m d'est en ouest. On y retrouve la même végétation et la même séquence stratigraphique que dans le secteur 5 (îlot A). Treize sondages ont pu être excavés dans cet espace.

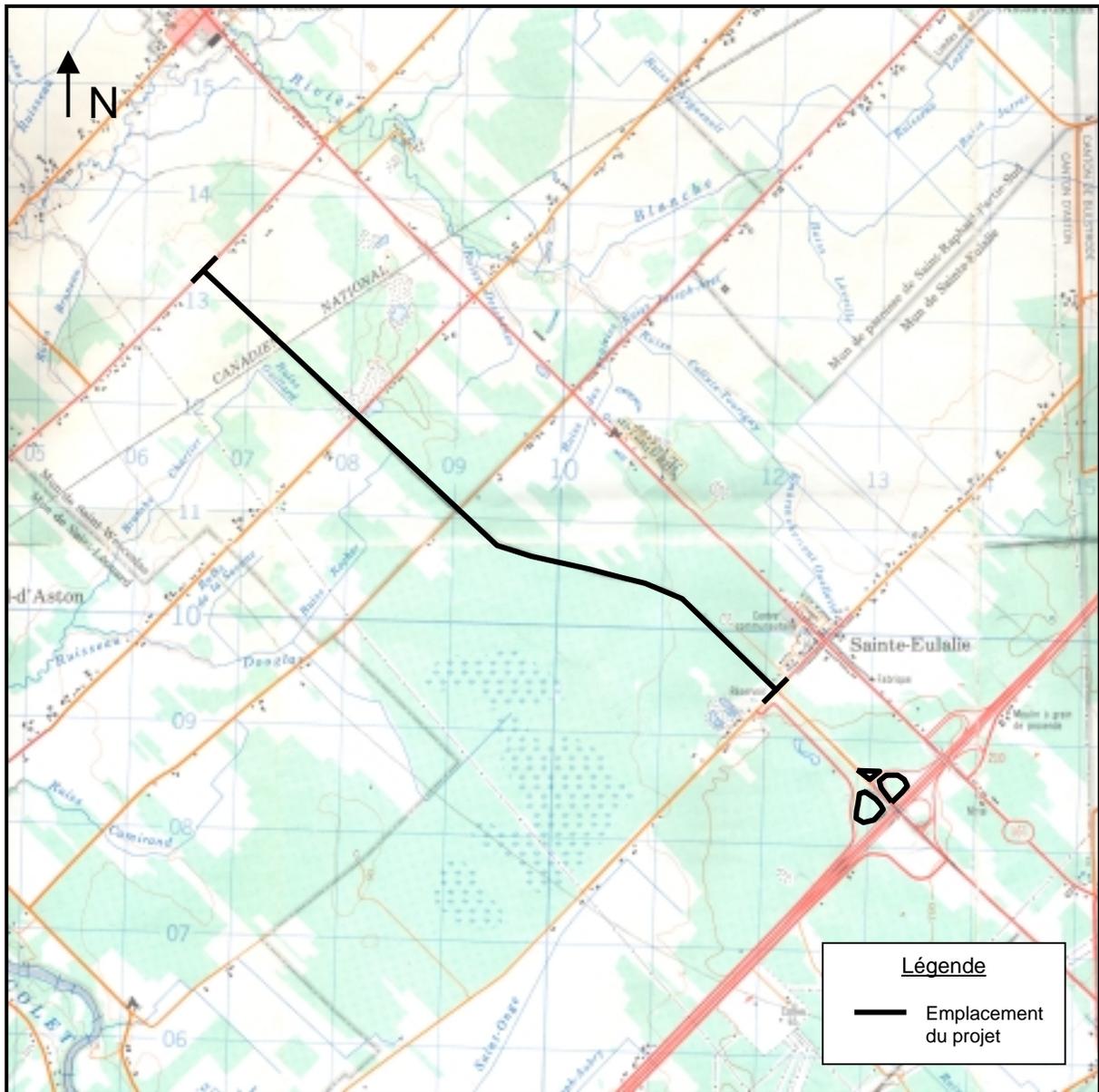
Le secteur 7 correspond à l'îlot C, un boisé mixte surtout peuplé de feuillus, délimité par la bretelle D à l'angle nord-ouest de la jonction des autoroutes 20 et 55 (figure 4). Selon les plans du projet, les dimensions maximales de l'îlot C sont de 260 m du nord au sud et de 300 m de l'est à l'ouest. L'arpentage n'étant pas complété à cet endroit, le secteur fut délimité arbitrairement et, dans le doute, les lignes de sondage ont été allongées plutôt que raccourcies afin d'assurer que tout l'espace qui pourrait être bouleversé lors de la construction routière aura été inventorié. L'espace occupé par le secteur 7 est généralement plat, mais plusieurs petites zones marécageuses sont présentes dans la partie ouest et n'ont pu être sondées.

La séquence stratigraphique de ce secteur est semblable à celle des îlots A et B : un terreau noirâtre sur quelques centimètres, sous lequel on trouve de 5 à 10 cm de sable gris foncé légèrement limoneux, suivi d'un sable orangé dans lequel est parfois atteint un niveau induré. Près de la zone marécageuse, la séquence est la même sauf que la première couche est plus épaisse. Dans la partie nord-ouest du secteur 7 quelques sondages ont révélé la présence d'un sable orangé jusqu'à 25 cm d'épaisseur recouvrant la séquence stratigraphique décrite précédemment. Cent quatre-vingt-cinq sondages ont été réalisés dans le secteur 7.

Tableau 1 Inventaire archéologique – Synthèse des activités – Autoroute 55, projet 20-6471-8404

SECTEUR	Localisation					Technique Inventaire	Nombre de sondages		Topographie	Stratigraphie	Remarques
	Début (km)	Fin (km)	Longueur maximale (m)	Largeur maximale (m)	Superficie approximative (m ²)		+	-			
1	viaduc du 9 ^e rang km 13+240	viaduc ferroviaire km 14+200	960	30	28800	Sa	0	172	Terrain plat	limon sableux brun foncé, suivi d'un mélange de sable orangé et d'argile grise, suivi d'un limon sableux gris avec des inclusions de sable orangé	Boisé coupé
2	viaduc ferroviaire km 14+280	viaduc du 10 ^e rang km 15+000	720	30	21600	Sa	0	27	Terrain plat	limon noir suivi d'une argile grise pâle	Boisé coupé
3	viaduc du 10 ^e rang km 15+240	chemin du 11 ^e rang km 16+480	1240	30	37200	IV Sa	0	210	Terrain plat	sable brun foncé, légèrement limoneux, suivi de sable beige, suivi d'un sable brun, légèrement grisâtre, avec des inclusions de petits cailloux ronds	Boisé coupé
4	chemin du 11 ^e rang km 16+500	viaduc du 13 ^e rang km 20+020	3520	30	105600	Sa	0	218	Terrain plat Plusieurs zones inondées	limon de couleur brune foncée, plus ou moins sableux, suivi d'un sable beige ou gris, parfois légèrement limoneux, sous lequel se trouve un sable brun à brun foncé	Boisé coupé Champs en friche
5	îlot A	îlot A	200	180	36000	Sa	0	95	Terrain Plat	limon noirâtre, suivi d'un sable grisâtre, suivi d'un sable orangé, légèrement limoneux	Boisé
6	îlot B	îlot B	80	80	6400	Sa	0	13	Terrain plat	limon noirâtre, suivi d'un sable grisâtre, suivi d'un sable orangé, légèrement limoneux	Boisé
7	îlot C	îlot C	300	260	78000	Sa	0	185	Terrain plat avec sections marécageuses	limon noirâtre, suivi d'un sable grisâtre, suivi d'un sable orangé, parfois induré	Boisé
TOTAL			7020					920			

Légende : IV (inspection visuelle); Sa (sondages alternés); Sp (sondages ponctuels)



Source : Carte topographique 31-I/1, 1 : 50 000, Énergie, Mines et Ressources Canada, 1987.

Figure 2 : Localisation du projet 20-6471-8404, autoroute 55 entre la route 20 et le rang 9 à Saint-Wenceslas

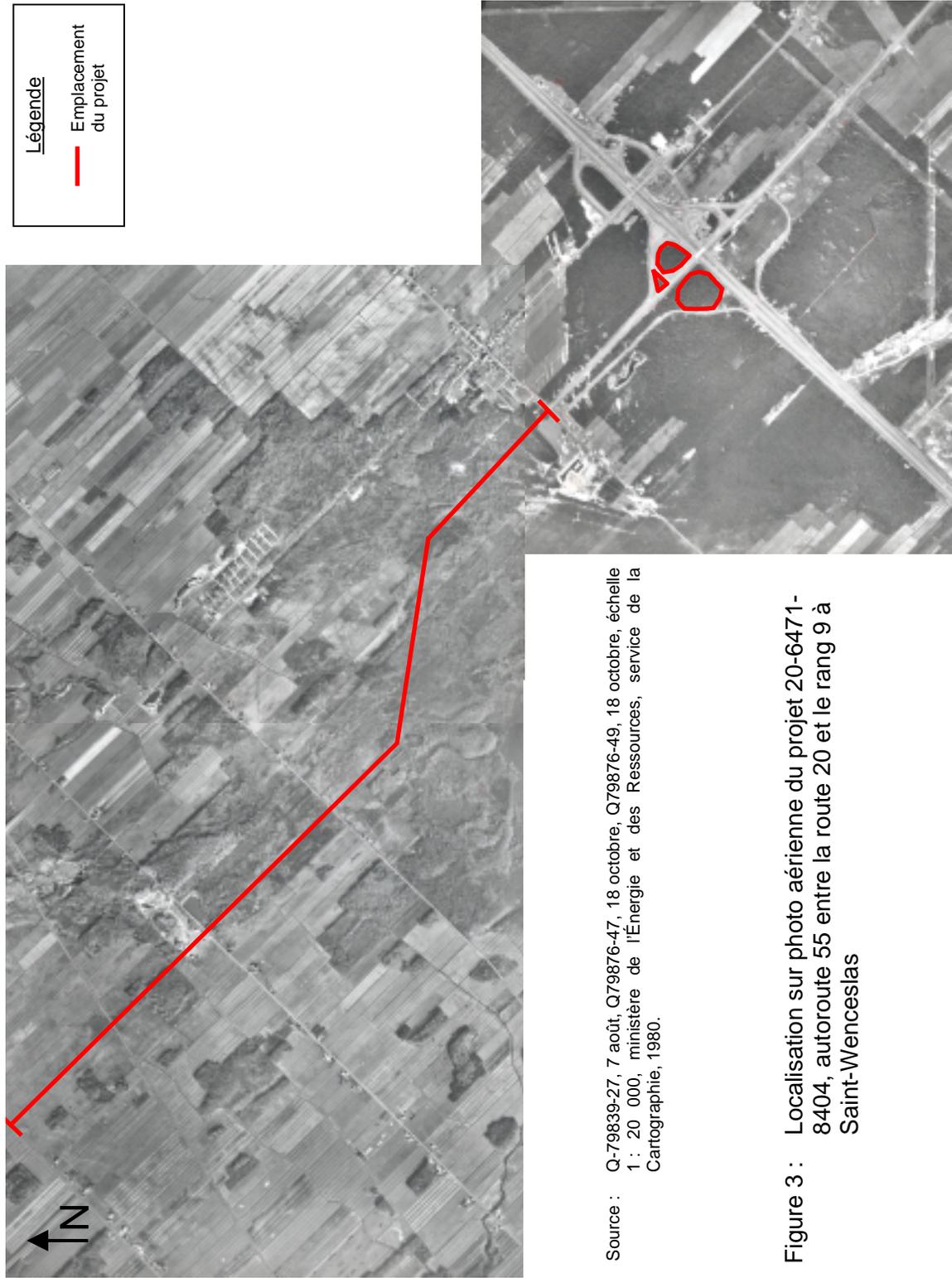




Photo 1 : Projet 20-6471-8404, vue du secteur 1 vers le nord depuis le viaduc du chemin de fer; le viaduc du 9^e rang est en arrière-plan (film 1, photo 83)



Photo 2 : Projet 20-6471-8404, vue du secteur 2 vers le sud-est depuis le viaduc du chemin de fer à la limite des secteurs 1 et 2; le viaduc du 10^e rang est en arrière-plan, (film 1, photo 85)



Photo 3 : Projet 20-6471-8404, le secteur 3 vers le sud-est depuis le viaduc du 10^e rang (film 1, photo 90)



Photo 4 : Projet 20-6471-8404, végétation vers la fin du secteur 4, près du 13^e rang, vers le nord-est (film 1, photo 107)



Photo 5 :
Projet 20-6471-8404, dans le secteur 4, paroi stratigraphique sud d'un sondage effectué sur un possible ancien cordon littoral (film 1, photo 105)

Photo 6 :
Projet 20-6471-8404, vue vers le nord de la partie sud de l'îlot A, l'autoroute 20 est en avant-plan (film 1, photo 122)



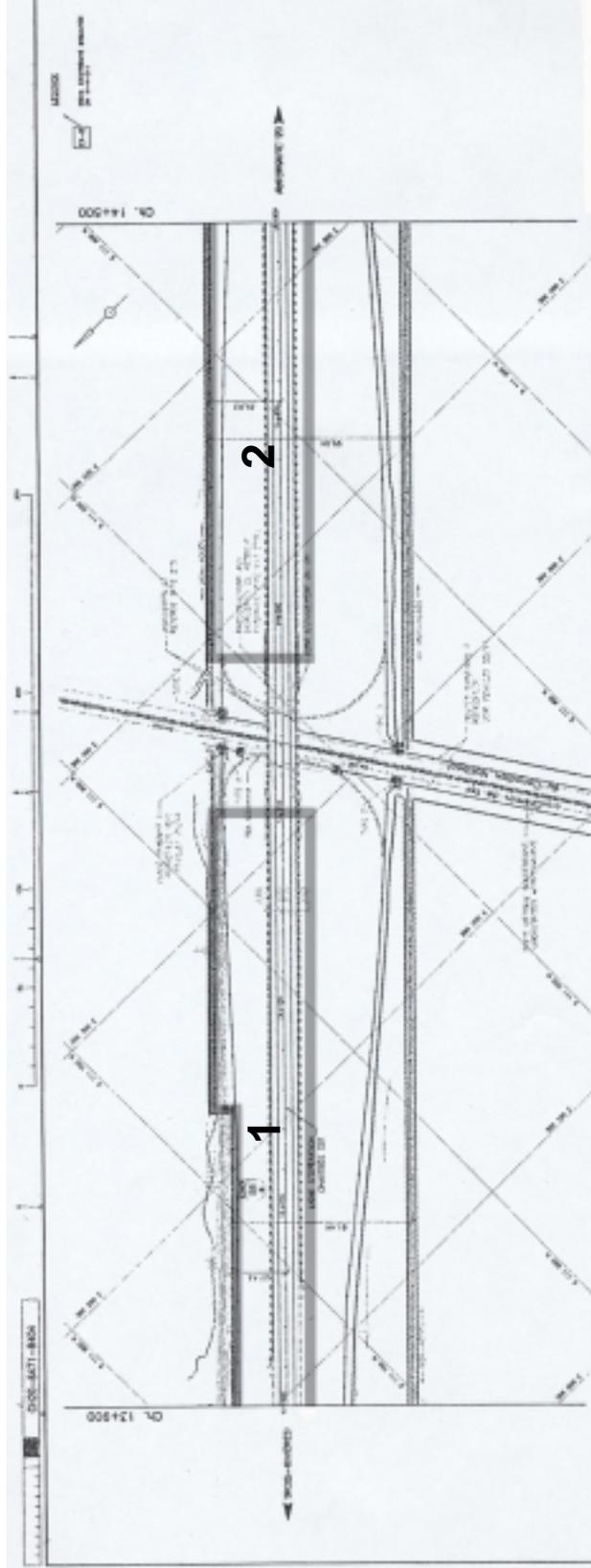
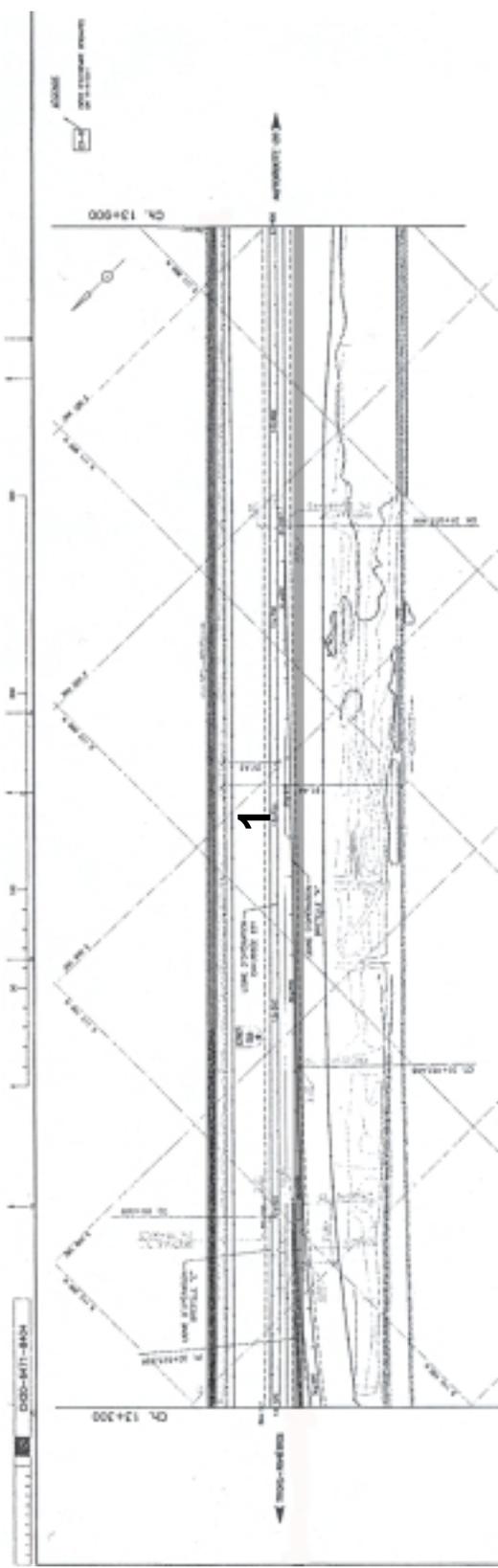


Figure 4 : Localisation des secteurs d'inventaire du projet 20-6471-8404, autoroute 55 entre la route 20 et le rang 9 à Saint-Wenceslas (1/7)

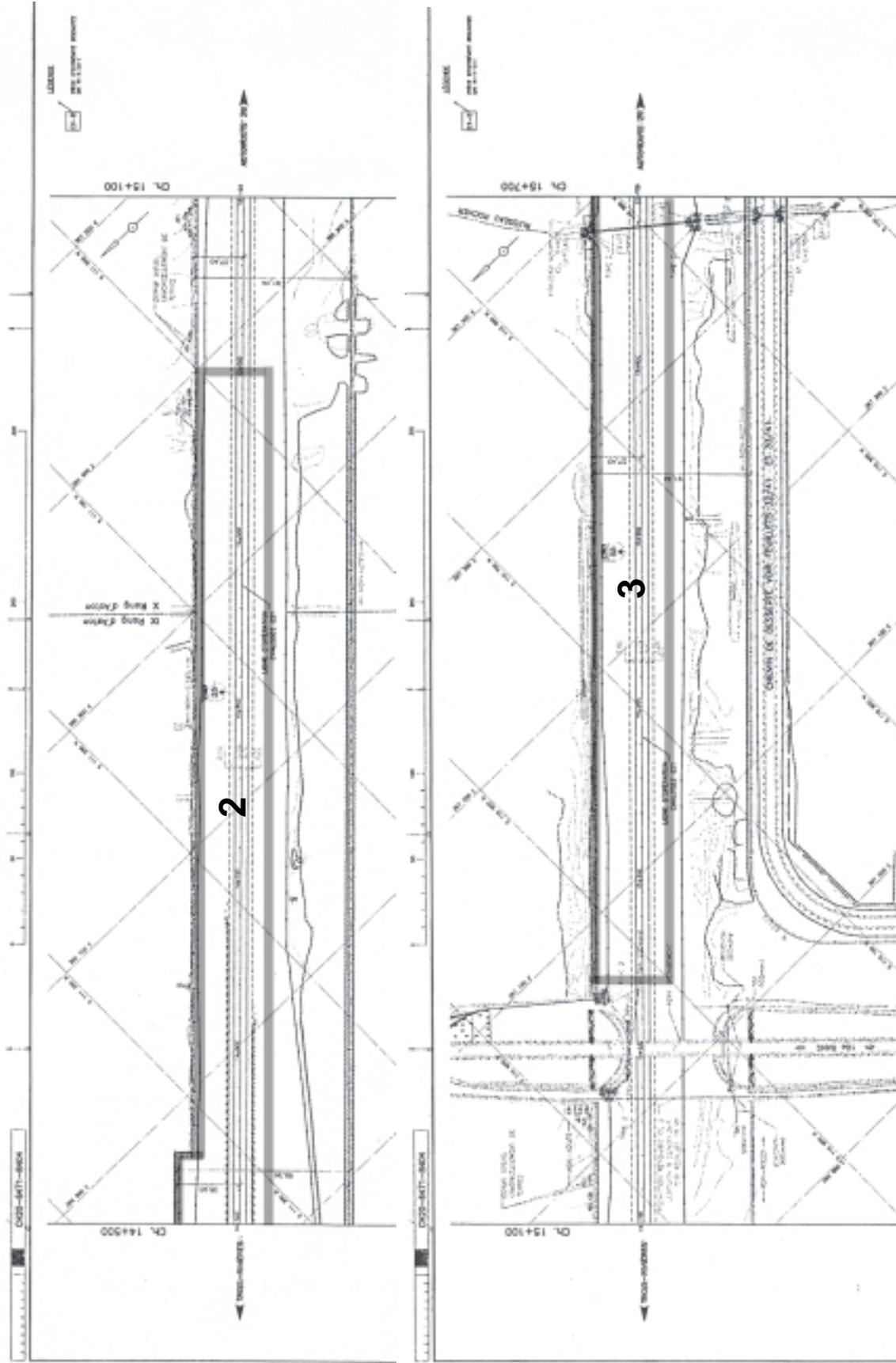


Figure 4 : Localisation des secteurs d'inventaire du projet 20-6471-8404, autoroute 55 entre la route 20 et le rang 9 à Saint-Wenceslas (2/7)

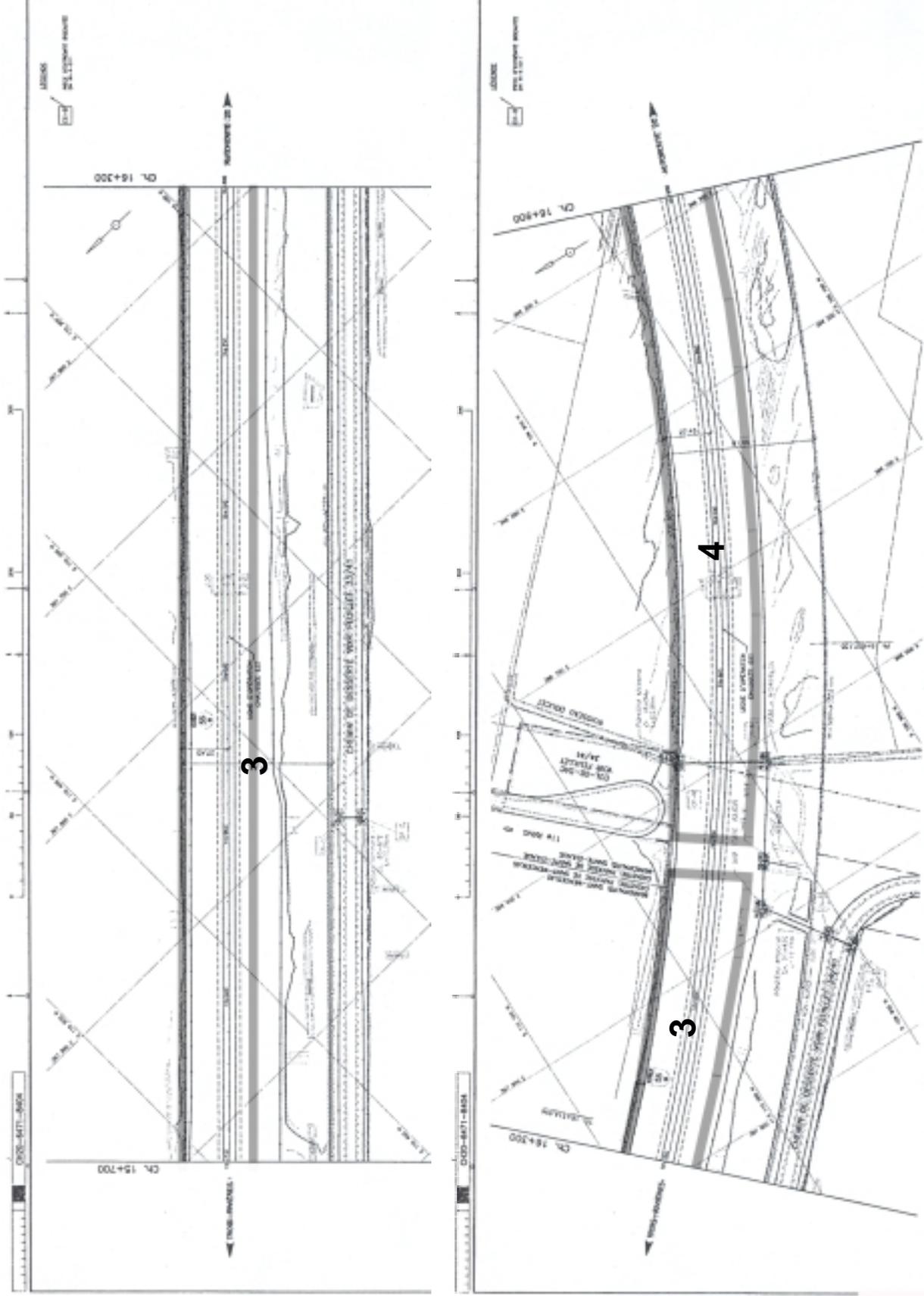


Figure 4 : Localisation des secteurs d'inventaire du projet 20-6471-8404, autoroute 55 entre la route 20 et le rang 9 à Saint-Wenceslas (3/7)

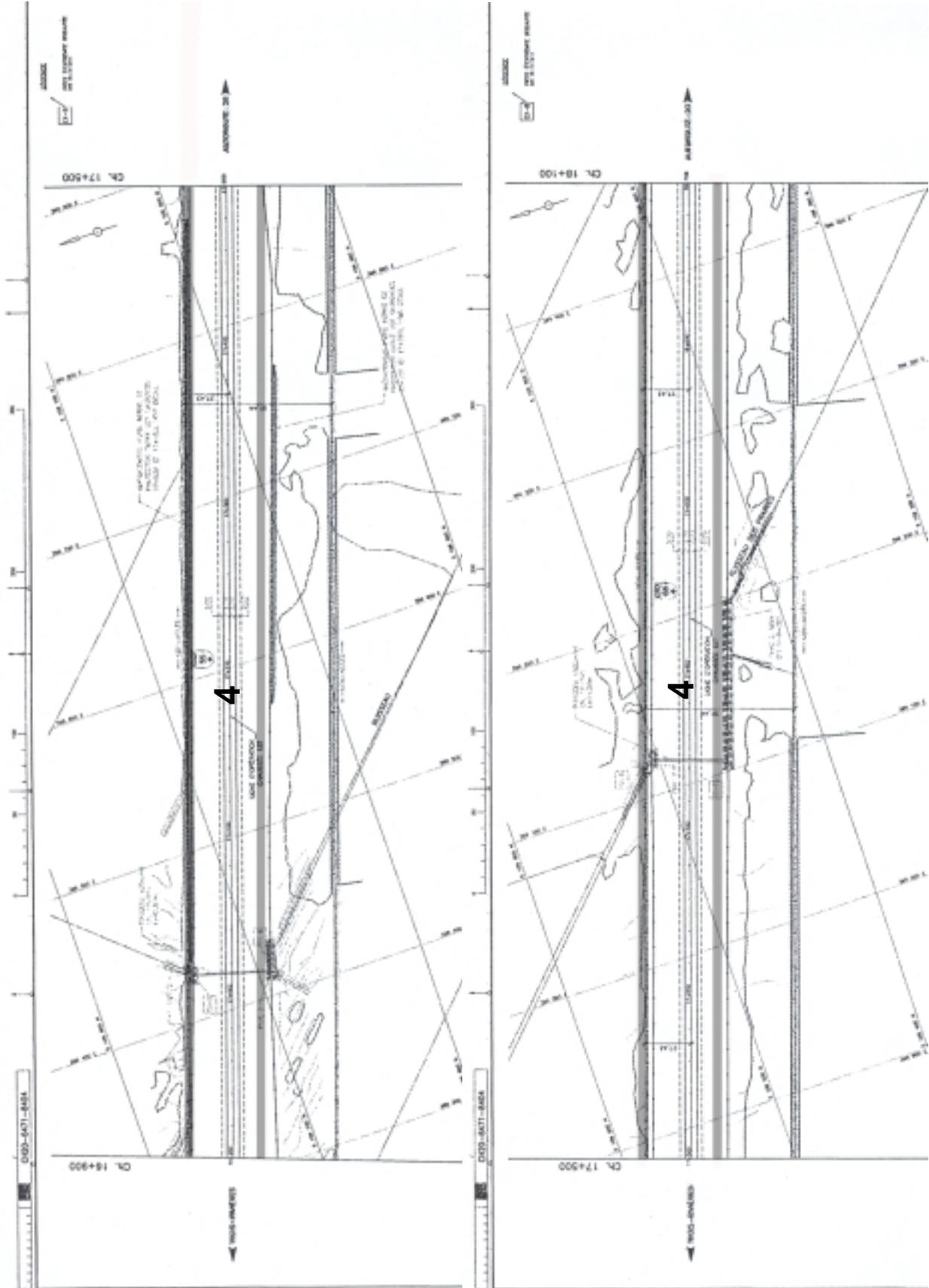


Figure 4 : Localisation des secteurs d'inventaire du projet 20-6471-8404, autoroute 55 entre la route 20 et le rang 9 à Saint-Wenceslas (4/7)

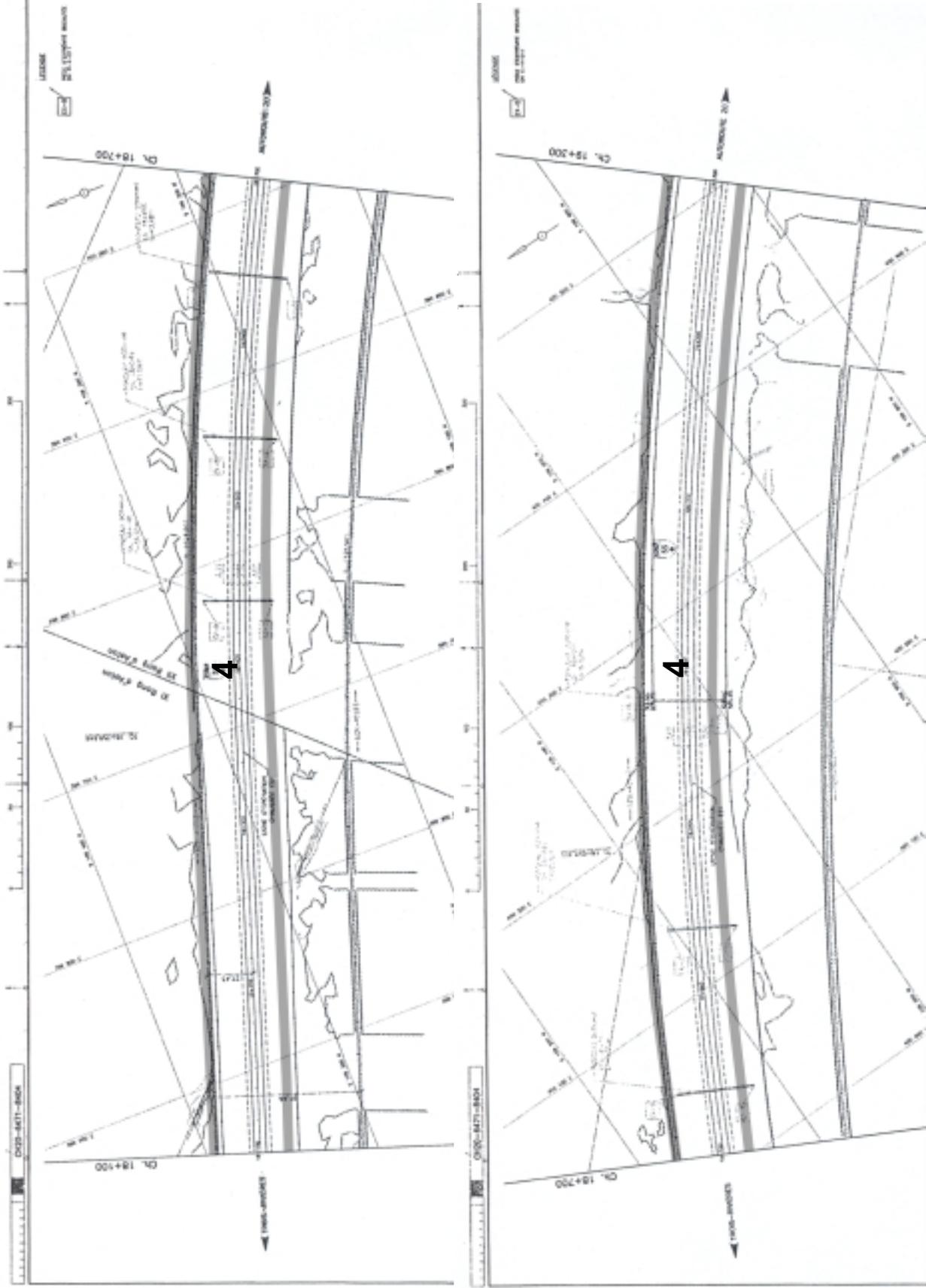


Figure 4 : Localisation des secteurs d'inventaire du projet 20-6471-8404, autoroute 55 entre la route 9 à Saint-Wenceslas (5/7)

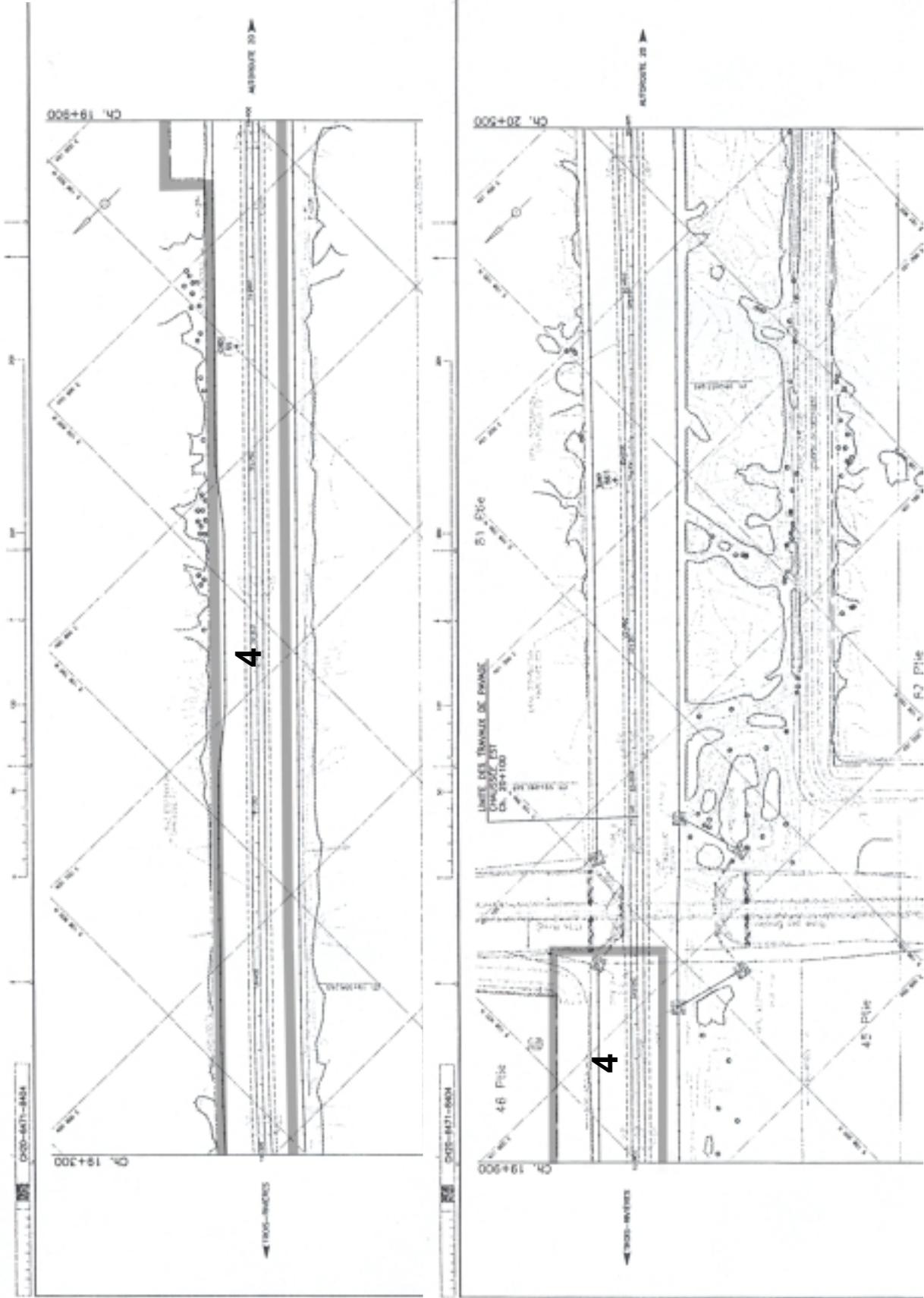


Figure 4 : Localisation des secteurs d'inventaire du projet 20-6471-8404, autoroute 55 entre la route 20 et le rang 9 à Saint-Wenceslas (6/7)

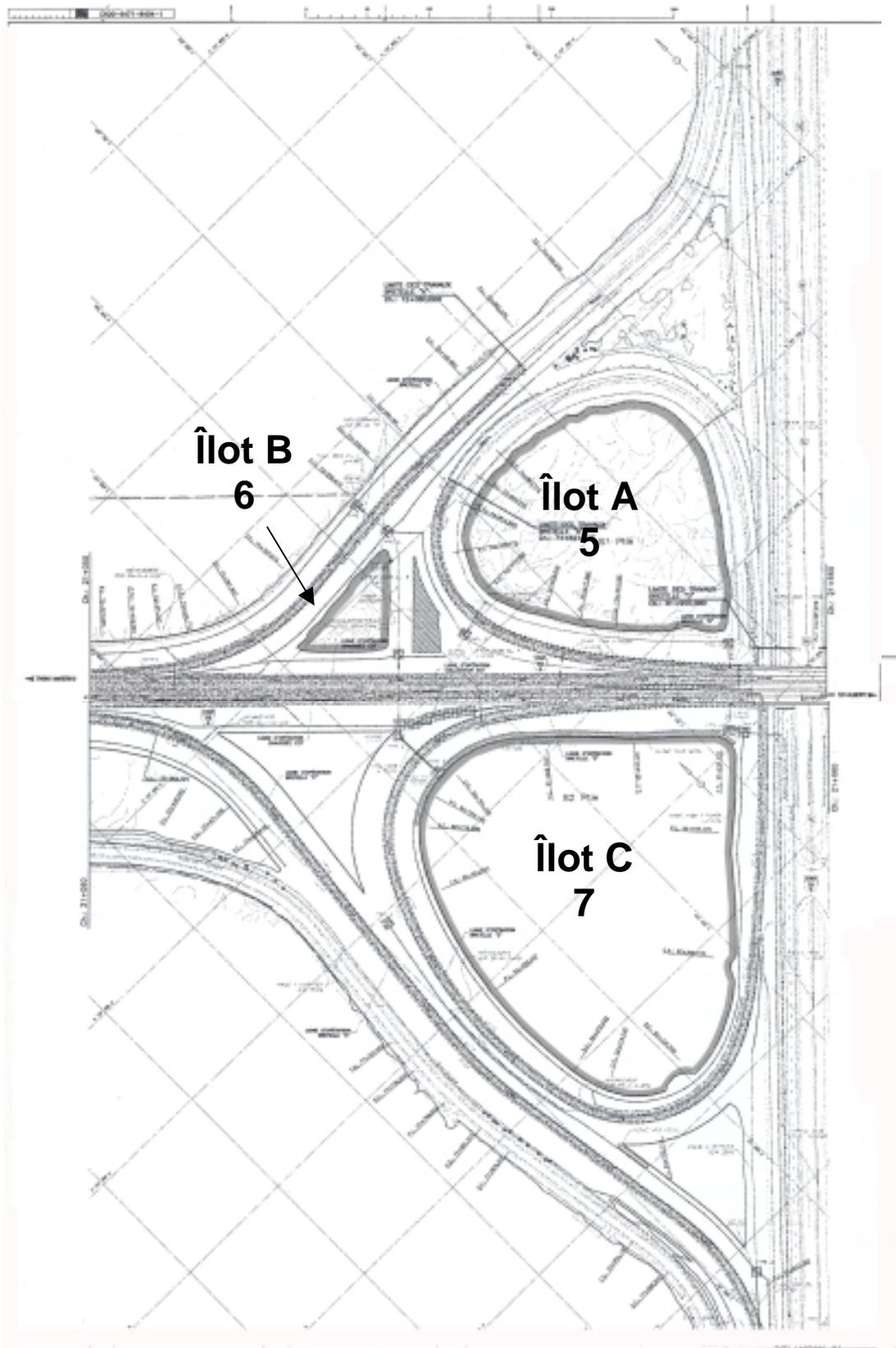


Figure 4 : Localisation des secteurs d'inventaire du projet 20-6471-8404, autoroute 55 entre la route 20 et le rang 9 à Saint-Wenceslas (7/7)

CONCLUSION

Le projet d'aménagement routier du ministère des Transports du Québec, 20-6471-8404, autoroute 55 à Sainte-Eulalie, localisé sur le territoire de la direction de la Mauricie – Centre-du-Québec, a fait l'objet d'un inventaire archéologique à l'été 2004. Ce projet couvre approximativement 7 kilomètres linéaires d'emprises de route sur lesquels une inspection visuelle et des sondages archéologiques ont été réalisés. Au total, 920 puits de sondage furent effectués dans les limites de l'emprise sans qu'il y ait eu découverte de nouveaux sites archéologiques. Aucun vestige archéologique n'a été recueilli dans ces sondages.

Les résultats de cet intervention archéologique permettent donc de confirmer au ministère des Transports que les travaux d'aménagement routier peuvent être entrepris sans qu'il y ait de préjudices causés au patrimoine archéologique.

OUVRAGES CITÉS

Bilodeau, Robert

1998a *Inventaires archéologiques. Projets d'infrastructures routières des directions territoriales Mauricie, Centre-du-Québec, Laurentides-Lanaudière et l'Estrie 6000-95-AD02.* Ministère des Transports du Québec.

Duguay, Françoise et James V. Chism

1983 *Étude de potentiel et inventaire archéologiques du tracé de la ligne de transports d'énergie Nicolet / Des cantons / Nouvelle-Angleterre.* Hydro-Québec, Direction Environnement

Dumais, Pierre

1985b *Inventaire archéologique du sous-embranchement Bon-Conseil du Gazoduc, phase III.* Cogegaz

Ethnoscop inc.

1992 *Étude de potentiel archéologique, ligne Bois-Francs / Kingsey à 120kV.* Hydro-Québec, Service Lignes de répartition - Est, Direction projets de répartition..

Ethnoscop inc.

1995 *Inventaire archéologique, projet de ligne Bois-Francs / Kingsey à 120kV.* Hydro-Québec, Service Lignes de répartition - Est,

Patrimoine Experts

2000k *Inventaires archéologiques. Direction de la Mauricie – Centre-du-Québec.* Ministère des Transports du Québec, Direction générale de Québec et de l'Est.

Pintal, Jean-Yves

1999c *Inventaires archéologiques. Direction de la Mauricie – Centre-du-Québec.* Ministère des Transports du Québec, Direction générale de Québec et de l'Est.

Pintal, Jean-Yves

2001a *Inventaires archéologiques. Direction de la Mauricie – Centre-du-Québec.* Ministère des Transports du Québec, Direction générale de Québec et de l'Est.

Plourde, Michel

1985 *Étude de potentiel archéologique du sous-embranchement Bon-Conseil du Gazoduc, phase III.* Montréal, in Aménatech inc., Cogegaz enr.

Transit Analyse inc.

1993a *Inventaires archéologiques. Route 226, pont et approches de la rivière Blanche, Saint-Célestin.* Ministère des Transports du Québec, Service de l'Environnement.

ANNEXE 1
CATALOGUE DES PHOTOGRAPHIES

Municipalité de Saint-Wenceslas et Sainte-Eulalie (Projet 20-6471-8404) -
Prolongement de l'autoroute 55

Film	Photo	CD	Date	Orientation	Sujet
1	82		09/08/04	sud-est	Secteur 1 - Entre 9 ^e rang et chemin de fer
1	83		09/08/04	nord	Secteur 1 - depuis le viaduc du chemin de fer à la limite du secteur 1 - viaduc du 9 ^e rang en arrière-plan
1	84		09/08/04	nord-ouest	Secteur 1 - depuis le viaduc du chemin de fer à la limite du secteur 1 - viaduc du 9 ^e rang en arrière-plan
1	85		09/08/04	sud-est	Secteur 2 - depuis le viaduc du chemin de fer à la limite des secteurs 1 et 2 – viaduc du 10 ^e rang en arrière-plan
1	86		09/08/04	nord-ouest	Secteur 1 – profil stratigraphique, paroi nord-ouest – sondage près du 9 ^e rang
1	87		09/08/04	nord-ouest	Secteur 1 - profil stratigraphique, paroi nord-ouest - sondage près de la voie ferrée
1	88		09/08/04	sud-est	Secteur 2 - depuis le viaduc du chemin de fer à la limite des secteurs 1 et 2 - viaduc du 10 ^e rang en arrière-plan - fouilleur indique la position de la ligne de sondage
1	89		09/08/04	-	Secteur 2 – végétation dense - photo prise à la hauteur des yeux
1	90		10/08/04	sud-est	Secteur 3 – depuis le viaduc du 10 ^e rang
1	91		10/08/04	ouest	Secteur 2 - à l'ouest, devant le viaduc du 10 ^e rang
1	92		10/08/04	ouest	Secteur 2 - à l'ouest, devant le viaduc du 10 ^e rang
1	93		10/08/04	nord-ouest	Secteur 2 - depuis le viaduc du 10 ^e rang - monticule de sable près de la voie ferrée en arrière-plan
1	94		10/08/04	sud	Secteur 3 - profil stratigraphique, paroi sud - près du 10 ^e rang
1	95		10/08/04	nord-ouest	Secteur 3 - Depuis 300 m du viaduc du 10 ^e rang en arrière-plan
1	96		10/08/04	est	Secteur 3 – végétation
1	97		10/08/04	sud-ouest	Secteur 3 - face ouest d'un amoncellement de pierres à la limite est de l'emprise, à 300 m du 10 ^e rang
1	98		10/08/04	sud	Secteur 3 – face est d'un amoncellement de pierres à la limite est de l'emprise, à 300 m du 10 ^e rang
1	99		11/08/04	nord	Secteur 3 – profil stratigraphique, paroi nord - à 200 m du 11 ^e rang
1	100		11/08/04	sud-est	Secteur 4 - début du secteur depuis le 11 ^e rang
1	101		11/08/04	est	Secteur 4
1	102		11/08/04	sud	Secteur 4 – profil stratigraphique, paroi sud
1	103		11/08/04	sud	Secteur 4 – profil stratigraphique, paroi sud - à 100 m du 13 ^e rang
1	104		12/08/04	est	Secteur 4 – profil stratigraphique, paroi sud

Municipalité de Saint-Wenceslas et Sainte-Eulalie (Projet 20-6471-8404) -
Prolongement de l'autoroute 55

Film	Photo	CD	Date	Orientation	Sujet
1	105		12/08/04	sud	Secteur 4 – profil stratigraphique, paroi sud – sondage sur possible cordon littoral
1	106		12/08/04	sud-est	Secteur 4 – depuis la fin d'une zone inondée – viaduc du 13 ^e rang en arrière-plan
1	107		12/08/04	nord-est	Secteur 4 – végétation vers la fin du secteur 4 près du 13 ^e rang
1	108		16/08/04	sud	Secteur 4 – profil stratigraphique, paroi sud
1	109		16/08/04	nord	Secteur 4 - vue générale - entre les 11 ^e rang et 13 ^e rang
1	110		16/08/04	-	Secteur 4 – section inondée
1	111		16/08/04	sud-ouest	Secteur 4 – vue générale
1	112		17/08/04	nord-ouest	Îlot C : section est
1	113		17/08/04	nord-ouest	Îlot C : section ouest
1	114		17/08/04	nord	Îlot C : extrémité est et A55
1	115		17/08/04	ouest	Îlot C : profil stratigraphique, paroi ouest
1	116		17/08/04	sud	Îlot C : vue générale
1	117		17/08/04	ouest	Îlot C : exemple de section marécageuse – 100 m à l'ouest de A55
1	118		17/08/04	ouest	Îlot C : profil stratigraphique, paroi ouest – 315 m à l'ouest de A55 et 105 m au nord de A20
1	119		17/08/04	ouest	Îlot C : profil stratigraphique, paroi ouest – 315 m à l'ouest de A55 et 105 m au nord de A20
1	120		18/08/04	est	Îlot A : bordure nord-ouest
1	121		18/08/04	sud	Îlot A : bordure le long de A55
1	122		18/08/04	nord	Îlot A : section sud
1	123		18/08/04	nord	Îlot A : section ouest
1	124		18/08/04	sud	Îlot A : profil stratigraphique, paroi sud
1	125		18/08/04	nord	Îlot A : vue générale de la végétation
1	126		18/08/04	nord-est	Îlot B : vue générale
1	127		18/08/04	ouest	Îlot B : vue générale
1	128		18/08/04	est	Îlot B : profil stratigraphique, paroi est