



PLAN D'INTERVENTIONS ARCHÉOLOGIQUES
PROJET DE PARACHÈVEMENT DE L'AUTOROUTE 30
SALABERRY-DE-VALLEYFIELD À CHÂTEAUGUAY
(Projet MTQ n° 20-5400-9301-X2)
Direction générale de Montréal et de l'Ouest

PLAN D'INTERVENTIONS ARCHÉOLOGIQUES
PROJET DE PARACHÈVEMENT DE L'AUTOROUTE 30
SALABERRY-DE-VALLEYFIELD À CHÂTEAUGUAY
(Projet MTQ n° 20-5400-9301-X2)
Direction générale de Montréal et de l'Ouest

Illustration de la page couverture :

Vue générale vers le sud du parement nord de l'aqueduc Saint-Pierre (structure en pierre permettant le passage du ruisseau Saint-Pierre sous le canal de Beauharnois). MTQ0519, cliché n° 104.

MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC
PLAN D'INTERVENTIONS ARCHÉOLOGIQUES
PROJET DE PARACHÈVEMENT DE L'AUTOROUTE 30
SALABERRY-DE-VALLEYFIELD À CHÂTEAUGUAY
(PROJET MTQ n° 20-5400-9301-X2)

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

(N° de contrat, ministère des Transports : 5410-05-AD01)

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

Mars 2006

TABLE DES MATIÈRES

LISTE DES PLANS.....	iii
LISTE DES TABLEAUX	iv
ÉQUIPE DE RÉALISATION.....	v
1.0 INTRODUCTION.....	1
1.1 Mandat	2
1.2 Méthodologie	2
2.0 MISE EN CONTEXTE.....	3
2.1 Période préhistorique	4
2.1.1 Cadre naturel.....	4
2.1.2 Cadre culturel régional.....	5
2.2 Période historique	6
2.3 État des connaissances en archéologie	10
3.0 RÉSULTATS.....	16
3.1 Intervention préhistorique	17
3.2 Intervention historique	17
4.0 CONCLUSION	24
BIBLIOGRAPHIE	26
ANNEXES :	
Annexe A : Catalogue des photographies	
Annexe B : Photographies prises sur le terrain	
Annexe C : Fiche d'évaluation de pré-inventaire	
Annexe D : Plans	

LISTE DES PLANS

Plan	1	Découpage général	Annexe D
Plan	2	Zone d'intervention 1 (ptie)	Annexe D
Plan	3	Zones d'interventions 1 (ptie), 2 et 3 (ptie)	Annexe D
Plan	4	Zones d'interventions 3 (ptie), 4, 5, 6, 7, 8 et 9 (ptie)	Annexe D
Plan	5	Zones d'interventions 9 (ptie), 10 et 11 (ptie)	Annexe D
Plan	6	Zones d'interventions 11 (ptie), 12, 13 et 14	Annexe D
Plan	7	Zones d'interventions 14 (ptie), 15 et 16 (ptie)	Annexe D
Plan	8	Zones d'interventions 16, 17, 18, 19 et 20 (ptie)	Annexe D
Plan	9	Zones d'interventions 20 (ptie), 21, 22, 23, 24 et 25 (ptie)	Annexe D
Plan	10	Zones d'interventions 25 (ptie), 26, 27, 28 et 29 (ptie)	Annexe D
Plan	11	Zones d'interventions 29 (ptie), 30, 31 (ptie) et 32 (ptie)	Annexe D
Plan	12	Zones d'interventions 31 (ptie), 32 (ptie), 33, 34 et 35	Annexe D
Plan	13	Localisation précise des sondages dans les zones 1 et 2	Annexe D
Plan	14	Localisation précise des sondages dans les zones 3 et 4	Annexe D
Plan	15	Localisation précise des sondages dans la zone 8	Annexe D
Plan	16	Localisation précise des sondages dans la zone 9	Annexe D
Plan	17	Localisation précise des sondages dans la zone 11-A	Annexe D
Plan	18	Localisation précise des sondages dans la zone 11-B	Annexe D
Plan	19	Localisation précise des sondages dans les zones 11-C et 12	Annexe D
Plan	20	Localisation précise des sondages dans les zones 31 et 33	Annexe D

LISTE DES TABLEAUX

Tableau 1	Principales caractéristiques des sites archéologiques situés à moins de 5 km autour de l'emprise du projet	12
Tableau 2	Zones d'interventions archéologiques	19

ÉQUIPE DE RÉALISATION

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

Denis Roy
Archéologue

Désirée-Emmanuelle Duchaine
Archéologue

Service des Inventaires et du Plan
Direction de l'Ouest-de-la-Montérégie
Direction générale de Montréal et de l'Ouest

Bernard McCann
Urbaniste

Ethnoscop inc.

Jean Poirier
Coordonnateur, révision

Gilles Brochu
Archéologue coordonnateur

Roland Tremblay
Archéologue, période préhistorique

Martin Royer
Archéologue, période historique

Patrick Laurin
Historien

Liliane Carle
Géographe cartographe

Armelle Ménard
Adjointe administrative et chargée d'édition

1.0

INTRODUCTION

1.1 MANDAT

La firme Ethnoscop a obtenu le mandat de produire un plan d'interventions archéologiques afin de circonscrire les secteurs à inventorier dans l'emprise du projet de parachèvement de l'autoroute 30 entre Salaberry-de-Valleyfield et Châteauguay (projet n° 20-5400-9301-X2). L'emprise de ce tronçon a une longueur d'environ 35 km et une largeur variant entre 80 m et plus de 200 m, pour une largeur moyenne de 110 m. L'extrémité ouest du tracé à l'étude se situe à l'endroit où s'arrête le tronçon actuel de l'autoroute 30 au sud de Salaberry-de-Valleyfield. De ce point, le corridor se dirige vers l'est à une distance variable de la rive sud du Saint-Laurent qui ne dépasse pas 3 km. Il traverse l'actuel canal de Beauharnois au sud du pont de chemin de fer, puis la rivière Saint-Louis et, plus loin, la rivière Châteauguay pour enfin rejoindre l'extrémité de l'autre section actuelle de l'autoroute 30, au sud de la ville de Châteauguay.

1.2 MÉTHODOLOGIE

L'inspection visuelle a été réalisée en sept jours, soit du mercredi 9 novembre au jeudi 17 novembre 2005. L'ensemble du tracé a été marché (35 kilomètres), à l'exception des extrémités du tracé à l'étude où celui-ci se confond avec les routes actuelles. L'inspection a été effectuée à partir de la ligne de centre en couvrant visuellement la largeur très variable de l'emprise. Afin de suivre correctement le tracé sur le terrain, un récepteur GPS a été utilisé; une série de coordonnées de la ligne de centre et des échangeurs (à tous les 150 m) fournie par le ministère des Transports a été téléchargée. Afin de caractériser de façon régulière le terrain, des fiches ont été mises au point pour ce projet, dans lesquelles ont été colligées toutes les informations pertinentes à l'élaboration d'un plan d'intervention, comme par exemple le relief, la pente, le drainage, les perturbations apparentes etc. (voir annexe C). Une couverture photographique du tracé à l'étude a de plus été effectuée – un CD des photos et le catalogue correspondant sont joints au rapport. L'emprise a été subdivisée à l'aide d'un système de zones qui facilite le travail de caractérisation du terrain. La délimitation des zones résulte d'une inspection visuelle des lieux visités. Plusieurs techniques d'inventaire peuvent donc être proposées au sein de la même zone. Au total, 35 zones ont été déterminées et les informations correspondant à chacune d'elles sont présentées dans le tableau 2. Les limites de ces zones sont également précisées au tableau 2. La discrimination de ces zones a été établie en fonction de limites physiques présentes sur le terrain et d'aspects pouvant déterminer un changement dans le potentiel archéologique, comme par exemple la proximité de certains cours d'eau ou encore la présence d'aménagements qui ont pu perturber le tissu archéologique.

Les interventions archéologiques proposées pour chacune des zones ont été détaillées au tableau 2, tant pour le potentiel préhistorique que pour le potentiel historique. Par endroits, une cartographie détaillée ou à plus grande échelle du plan d'intervention illustre plus précisément les interventions proposées.

2.0

MISE EN CONTEXTE

2.1 PÉRIODE PRÉHISTORIQUE

2.1.1 CADRE NATUREL

Le corridor à l'étude, qui est parallèle à la rive sud du Saint-Laurent, traverse une plaine dont le dénivelé est inférieur à 10 m entre les deux extrémités du tracé. Sa position à l'intérieur des terres, à une distance maximale de 3 km de la rive sud du fleuve Saint-Laurent, l'éloigne de la terrasse riveraine. Il n'y a que le secteur de l'échangeur A-530/A-30, à Saint-Timothée, où l'emprise vient joindre la rive du fleuve Saint-Laurent. Le corridor est traversé par plusieurs cours d'eau, en majorité de petits ruisseaux mais également par la rivière Saint-Louis et la rivière Châteauguay qui prend sa source dans le massif des Adirondacks au sud. Le tracé traverse également l'actuel canal de Beauharnois qui mesure environ 1 km de largeur et qui passe à un peu plus de 2 km à l'ouest de la rivière Saint-Louis.

En raison de la chronologie des événements reliés à la déglaciation, ce n'est qu'après la période paléoindienne récente que l'occupation humaine devient possible dans l'aire d'étude. En effet, le secteur du haut Saint-Laurent, entre le lac Ontario et Montréal, est libéré de la calotte laurentidienne à partir d'environ 12 500 ans avant aujourd'hui, laissant place au lac pro-glaciaire Iroquois, l'ancêtre du lac Ontario, qui se déversait alors vers le sud par le Mississippi (Parent *et al.* 1985, Karrow et Warner 1990). Plus à l'est, le lac pro-glaciaire Vermont, l'ancêtre du lac Champlain, envahissait graduellement le sud des basses terres laurentiennes au fur et à mesure du retrait de la calotte glaciaire vers le nord. La coalescence des lacs Iroquois et Vermont dans la plaine laurentienne donnera naissance au lac Candona. Ce dernier a occupé, pendant une courte période, toute la région à l'ouest d'un lobe de la calotte laurentidienne (le lobe Saint-Maurice) qui le séparait physiquement de la mer de Champlain naissante (phase Charlesbourg), retenue pour l'instant en aval, dans la région de Québec. Lorsque la barrière qui séparait les masses d'eau douce (lac Candona) et salée (phase Charlesbourg de la mer de Champlain) disparaît vers 12 000 ans avant aujourd'hui, les eaux marines envahissent la cuvette laurentienne et la mer de Champlain prend toute son ampleur géographique (Parent et Occhietti 1988 : 234-239). Dans son bassin occidental, l'épisode marin sera retardé de quelques siècles (Rodrigues 1988 : 173). À ce moment, l'extension maximale de la mer de Champlain dans l'axe laurentien atteindra presque le lac Ontario, dans la région actuelle des Mille-Îles (Elson 1969, Karrow et Warner 1990 : 18-20).

Cette énorme mer intérieure s'est rapidement transformée vers 9700 ans avant aujourd'hui en plan d'eau douce – le lac Lampsilis – lorsqu'il y eut un effet combiné d'un relèvement isostatique autour de Québec qui isola le bassin de la mer et d'un nouvel apport d'eau de fonte glaciaire provenant de la diversion du réseau de drainage du lac Agassiz, de la rivière Mississippi vers les Grands Lacs (Elson 1988). Par la suite, le relèvement isostatique a causé une exondation de la plaine laurentienne en trois stades au cours des millénaires subséquents, produisant une configuration de plus en plus petite du lac Lampsilis jusqu'à environ 6700 ans avant aujourd'hui, lorsque le fleuve Saint-Laurent s'est stabilisé à une allure proche de l'actuelle (Elson 1988). Le plus ancien de ces stades, le stade de Rigaud, a lieu vers 8500 ans avant aujourd'hui. À ce moment, la région des lacs Saint-François et Saint-Louis est encore complètement inondée. C'est durant l'intervalle qui suit, entre le stade de Rigaud et le stade de Montréal (vers 7500 ans avant aujourd'hui), qu'un seuil rocheux émerge dans la région de Valleyfield, isolant le lac Saint-François du lac Lampsilis et créant la série des rapides de Soulanges entre Coteau-du-Lac et la pointe des Cascades (Brown Macpherson 1967 : 355). Il s'agit

en fait de quatre sauts (du Coteau, des Cèdres, du Rocher Fendu et des Cascades) qui forment un dénivelé de 25 m sur une distance de 29 km. Le rivage se situe alors à une altitude d'environ 30 m. Durant le stade le plus récent, celui de Saint-Barthélémy, le lac Lampsilis ne se retrouve dorénavant qu'en aval des rapides de Lachine (jusqu'à environ 6000 ans avant aujourd'hui). Il est donc raisonnable de considérer que le rivage sud du lac Saint-Louis devient graduellement habitable à partir de l'intervalle entre 7500 et 6000 ans avant aujourd'hui, d'abord dans un environnement certainement très marécageux mais qui se stabilise à un moment qui précède de peu l'émergence de l'épisode culturel de l'Archaïque laurentien (Richard 1985: 49, LaSalle et Chapdelaine 1990 : 10). À partir de la mise en place du lac Saint-Louis, vers 7000 ans avant aujourd'hui, il n'y a pas eu de fluctuation majeure du niveau des eaux. Les aménagements que subira le Saint-Laurent en amont de Montréal au cours des dernières 150 années auront comme conséquence une stabilisation artificielle de niveaux en diminuant grandement les fluctuations saisonnières, ce qui entraînera une érosion accrue des rives.

2.1.2 CADRE CULTUREL RÉGIONAL

À la suite de la déglaciation et de la mise en place d'un premier écosystème post-glaciaire dans le Nord-Est américain, les groupes humains qui colonisent le reste du continent depuis déjà plus d'un millénaire s'établissent dans la région. Certaines parties de la vallée du Saint-Laurent sont peuplées à partir de la période paléoindienne récente, c'est-à-dire entre 10 000 et 8000 ans avant aujourd'hui. Parallèlement, plus au sud, les populations paléoindiennes anciennes évoluent régionalement selon les nouveaux environnements qui se stabilisent graduellement et forment des traditions que les archéologues regroupent sous le vocable d'Archaïque ancien et moyen (entre 10 000 et 6000 ans avant aujourd'hui). Toutefois, dans la région à l'étude, les occupations humaines les plus anciennes qui ont été retrouvées font partie de la tradition culturelle de l'Archaïque laurentien qui débute un peu avant 6000 ans avant aujourd'hui.

Cette tradition se maintient pendant essentiellement deux millénaires, soit jusqu'à environ 4000 ans avant aujourd'hui. Les origines de cette tradition restent obscures, se perdant dans l'époque très mal connue de l'Archaïque moyen et ancien. Dans la région du Haut Saint-Laurent, l'Archaïque laurentien passe par deux épisodes successifs d'à peu près un millénaire chacun : l'épisode Vergennes et l'épisode Brewerton. Les populations de l'Archaïque laurentien démontrent une connaissance de leur milieu qui témoigne d'une longue occupation du territoire. Les sites sont plus nombreux et plus visibles; il semble survenir un certain accroissement démographique au cours de ces deux millénaires. Les ressources locales, notamment les bons matériaux lithiques, sont exploitées efficacement. Plusieurs sites se retrouvent sur les axes riverains, près de rapides, suggérant que la pêche compose une part non négligeable de la subsistance. De plus, si la mobilité des groupes semble s'effectuer sur de moins grandes distances qu'auparavant, c'est aussi à ce moment que se met en place le vaste réseau de distribution du cuivre natif. Ce matériau s'ajoute à un ensemble de traits de la culture matérielle très caractéristiques qui laissent entrevoir une certaine fréquence de contacts et d'échanges sur un grand territoire.

Vers la fin de l'épisode Brewerton de l'Archaïque laurentien, il y a 4300 ans, on voit pénétrer dans le décor culturel, jusqu'alors relativement homogène, de nouvelles manifestations clairement étrangères, regroupées sous le vocable d'Archaïque final ou post-laurentien. Ce nouvel univers culturel pourrait correspondre à une certaine expansion de populations méridionales qui laisseront

leurs marques sur un peu plus d'un millénaire, en passant aussi par quelques épisodes. D'abord, entre en scène la tradition Lamoka, qui dure plus ou moins 500 ans et qui, pendant les trois premiers siècles, sera contemporaine de la fin de l'Archaïque laurentien. Plusieurs sites laissent sous-entendre que les Lamoka et les derniers Laurentiens se sont côtoyés, mais la nature de ces relations fait toujours l'objet de discussions. Suit la tradition Susquehanna, moins bien documentée dans notre région, qui se termine dans un intervalle encore nébuleux qui mène à l'avènement de la période Sylvicole. Les populations post-laurentiennes, à la différence de leurs prédécesseurs, se contentent de matériaux lithiques de moins bonne qualité, dont la cornéenne des Montérégiennes.

C'est la mise en place du réseau Meadowood vers 3000 ans avant aujourd'hui qui marque le début du Sylvicole. Ce réseau rayonne pendant environ 600 ans – formant ainsi ce qui est appelé le Sylvicole inférieur – sur une bonne partie du Nord-Est, avec comme principale zone d'influence les basses terres du Saint-Laurent, l'est de la région des Grands Lacs et la région adjacente au sud, incluant le nord de l'État de New York. À la suite de cet épisode, un ensemble de manifestations funéraires bien distinctes et disséminées sur un vaste territoire caractérise l'épisode Middlesex. Tout le Sylvicole inférieur est traversé par un vent homogénéisant qui transporte idées et objets; la région montréalaise participe pleinement à ce phénomène.

Vers 2400 ans avant aujourd'hui, les grands réseaux du Sylvicole inférieur laissent place à plus de diversité régionale et, pendant les 1400 ans du Sylvicole moyen, les populations de la vallée du Saint-Laurent, comme ailleurs dans le Nord-Est, s'engagent dans un processus complexe qui mène à la sédentarité et la production alimentaire. Dans la région immédiate de l'aire d'étude, la fin du Sylvicole moyen est marquée par la tradition Melocheville, caractérisée par une intense exploitation des ressources halieutiques. Le Sylvicole supérieur, qui sera bientôt marqué par ce changement définitif, débute vers l'an 1000 de notre ère dans la région de Montréal. On reconnaît alors l'ensemble culturel iroquoien dont les différents groupes se rassemblent en villages de plus en plus gros et éventuellement palissadés. Au moment de l'incursion de Jacques Cartier dans le Saint-Laurent en 1535, les Iroquoiens du Saint-Laurent occupent la vallée de l'estuaire jusqu'au lac Ontario et la région à l'étude est exploitée par une population pleinement sédentaire et horticole. Vers la fin du XVI^e siècle, les Iroquoiens du Saint-Laurent abandonnent la vallée à la suite de circonstances diverses en partie liées à la présence européenne grandissante sur la côte atlantique et le Golfe du Saint-Laurent, laissant derrière eux le territoire où bientôt la Nouvelle-France prendra naissance.

2.2 PÉRIODE HISTORIQUE

La région comprise entre les villes de Châteauguay, Beauharnois et Saint-Timothée correspond à la partie nord-est d'un ensemble géographique et historique connu sous le nom de Haut Saint-Laurent. Quoique cette région soit avantageusement située sur les voies maritimes menant vers les postes des Grands Lacs et de la vallée de l'Ohio, et malgré quelques établissements sporadiques sur l'île Saint-Bernard et dans la basse vallée de la rivière Châteauguay, l'ensemble de la région ne s'est réellement ouvert à la colonisation que durant la seconde moitié du XVIII^e siècle. Regroupant les territoires des seigneuries de Châteauguay (1673) et de Villechauve ou Beauharnois (1729), le territoire étudié est peu peuplé sous le Régime français. Dans Beauharnois, une seigneurie dont le territoire original couvre près de 144 kilomètres carrés, seule une soixantaine de censives sont concédées sous le Régime français, la première en 1734.

C'est après la Conquête que la mise en censives de la région commence véritablement et ce, sous l'impulsion de seigneurs tels Michel Charrier de Lotbinière, établi dans Beauharnois, et les Sœurs de la Charité de l'Hôpital général de Montréal dans Châteauguay. En 1784, l'immense fief de Beauharnois ne compte que 311 habitants, majoritairement établis sur le littoral du Saint-Laurent. Entre 1800 et 1850, la population régionale connaît une augmentation phénoménale; cette croissance s'explique par un fort taux d'accroissement naturel mais aussi par la venue d'immigrants et par les migrations intérieures des Canadiens. Les effectifs franchissent le cap des 10 000 habitants en 1825, dépassent les 20 000 résidents 20 ans plus tard et comptent plus de 37 000 au milieu du XIX^e siècle. Alors que la population de l'ensemble du Haut Saint-Laurent ne représente que 1% de la population du Canada au XVIII^e siècle, ce pourcentage s'établit à 6,5% en 1851. Cette augmentation de la population entraîne l'extension du territoire habité qui se traduit par la multiplication du nombre des paroisses. Citons au passage la fondation des paroisses de Saint-Joachim-de-Châteauguay (1734), de Saint-Clément-de-Beauharnois (1819) et de Saint-Timothée (1823) qui témoigne de la progression et de la densification de la population de la haute vallée du Saint-Laurent.

Ces noyaux paroissiaux donneront naissance dans les premières décennies du XIX^e siècle à de petits établissements villageois. Ainsi, dès 1815, des embryons de villages se forment dans la basse vallée de la rivière Châteauguay, à Beauharnois et à Saint-Timothée. En 1825, le village de Beauharnois est déjà un petit centre de services avec un moulin à farine, une scierie, une église, le manoir seigneurial, des commerces, des professionnels et quelques artisans. Son rayonnement s'accroît à partir des années 1820, époque où il est régulièrement relié à Montréal par bateau. Sa croissance est rapide et soutenue. Ainsi, la population du village de Beauharnois passe de 393 habitants en 1831 à 874 en 1851. Au milieu du XIX^e siècle, le village de Beauharnois s'impose au niveau régional dans plusieurs domaines (commerce, industrie, services, administration), ce qui en fait le chef-lieu non seulement de l'immense seigneurie dont il a pris le nom, mais aussi de tout le comté.

La question de la disponibilité des terres demeure cependant un problème. Durant les années 1820, malgré l'immense potentiel de sa seigneurie, le seigneur de Beauharnois fait la sourde oreille devant les besoins de la population : le nombre de terres concédées est bien loin de correspondre à la demande et des pots-de-vin sont parfois exigés pour inciter l'agent seigneurial à accorder une censive. Ce verrou imposé par les seigneurs de Beauharnois sur les concessions de censives ainsi que les demandes de plus en plus exigeantes qu'ils imposent à leurs censitaires sont à la source du mécontentement populaire qui mène aux insurrections de 1838.

L'union des deux Canadas (1840), qui instaure le partage des frais des travaux publics entre les deux parties du Canada-Uni, lance un gigantesque programme de canalisation favorisant la circulation entre le lac Huron et la ville de Québec : agrandissement du canal de Lachine, remplacement des petits canaux militaires de Soulanges (Cascades, Rocher-Fendu et Coteau-du-Lac) par le canal de Beauharnois (1845), parachèvement de la construction du canal Cornwall (1843) et creusage des canaux de Williamsburg. Ce nouveau système de canalisation, le plus important en Amérique du Nord, permet le passage des navires de fort tonnage utilisés sur les Grands Lacs. Malgré une vive controverse qui entoure le projet de construction du canal de Beauharnois, les travaux sont entrepris dès le 20 juillet 1892. Le canal, qui est construit sur la rive sud, compte neuf écluses permettant de franchir une dénivellation de 25,10 mètres sur une distance de 18 kilomètres. Il est ouvert à la navigation en 1845. C'est d'ailleurs au cours de la construction de cet important ouvrage que se

forme le village de Melocheville, baptisé en l'honneur du marchand Joseph Meloche qui y tenait boutique.

Dans la seconde moitié du XIX^e siècle, l'agriculture régionale, qui était dominée depuis le XVIII^e siècle par les cultures céréalières, s'oriente vers l'élevage laitier et les cultures fourragères. Composées de trèfle et de mil, ces cultures fourragères sont essentielles à l'alimentation des bovins, des chevaux et des moutons dont l'élevage repose sur le succès de cette récolte. En 1851, près de 40 000 tonnes de foin et d'autres fourrages sont produites dans la région. Parallèlement à cette conversion de l'agriculture régionale au cours de la décennie 1850, la région passe de façon inexorable de terre d'accueil en terre d'exode. Les Haut-Laurentiens, attirés par les usines de la Nouvelle-Angleterre, les sols fertiles de l'Ouest canadien et américain ou les manufactures et les commerces montréalais, partent en masse. La modeste urbanisation régionale, centrée sur Valleyfield et Beauharnois, s'avère bien insuffisante pour retenir les effectifs en forte croissance naturelle. De 1850 à 1950, la part relative de la population régionale dans celle du Québec dégringole de 6,5% à 2,1%. Si le district de Beauharnois, en voie d'urbanisation, peut doubler ses effectifs de 1860 à 1940, puis une seconde fois dans les décennies suivantes, la partie rurale subit de son côté une véritable saignée. En fait, Châteauguay et Huntingdon représentent, avec Napierville et Iberville dans la région voisine, les districts qui souffrent le plus de l'exode rural au Québec de 1860 à 1930. Ainsi, durant cette période, la partie haute-laurentienne de Châteauguay voit passer sa population de 13 500 à 8700 habitants.

Cette croissance relègue loin au second rang Beauharnois, pourtant la première ville érigée dans la région. En 50 ans, de 1870 à 1920, elle n'accroît sa population que de 800 personnes. Par la suite, les gigantesques travaux liés à la construction du nouveau canal et à la centrale électrique puis la venue de nouvelles industries lui permettent de quadrupler ses effectifs qui atteignent, après l'annexion de Saint-Clément, près de 9000 personnes au début des années 1960. On observe depuis une relative décroissance, car ce sont les villes voisines de la MRC Roussillon, notamment les agglomérations de Châteauguay et de Mercier, qui reçoivent les fruits du débordement banlieusard de Montréal. Par ailleurs, exception faite de Valleyfield et de Beauharnois, le mouvement d'urbanisation de la rive sud du Haut-Saint-Laurent demeure assez lent. Successivement, depuis 1930, les villages de Melocheville, Maple Grove, Saint-Timothée et Saint-Chrysostome abritent plus d'un millier de résidents. Le reste du territoire demeure donc un espace largement rural, quadrillé de rangs et de routes, ponctué de hameaux, où cohabitent agriculteurs et commerçants, rentiers et banlieusards.

La mise en chantier du canal de Soulanges (1892-1899) marque le début de la fin des activités maritimes et commerciales au canal de Beauharnois. Jusqu'à sa fermeture définitive à la navigation en 1907, les barges et les navires d'un tirant d'eau de moins de 2,70 mètres sillonneront encore son parcours. Une fois désaffecté, une autre vocation lui sera attribuée. En décembre 1907, *Canadian Light & Power*, qui a entrepris la construction d'une centrale hydroélectrique à Saint-Timothée l'année précédente, loue du gouvernement canadien la partie amont de l'ancienne voie navigable pour l'exploiter comme canal d'amenée depuis le lac Saint-François. À Saint-Timothée, la nouvelle centrale construite par la compagnie new-yorkaise *J. G. White* entre en service en septembre 1911.

Au début des années 1960, le gouvernement fédéral cède aux municipalités de Valleyfield, Saint-Timothée et Melocheville ses titres de propriété sur des parties du lot n° 1 du cadastre de l'ancienne

seigneurie de Beauharnois. Ces parties englobent les terres situées sur le tracé du premier canal de Beauharnois. Les nouveaux propriétaires, peu enclins à défrayer les coûts d'entretien d'un canal devenu désuet à une époque où la notion de patrimoine reste à inventer, se chargent d'entreprendre son remblayage. Déjà en 1970, le gouvernement du Québec avait commencé la construction d'un premier tronçon de l'autoroute 30, entre Valleyfield et Saint-Timothée, en empruntant l'axe routier de l'ancien canal de Beauharnois.

Durant les années 1920, les besoins en électricité sans cesse grandissants des villes et des industries de la région de Montréal poussent les autorités politiques québécoises à repenser à leur tour l'aménagement du territoire du Haut Saint-Laurent et à planifier la mise en chantier de la première section d'une gigantesque centrale hydroélectrique sur la rive gauche du lac Saint-Louis, à Melocheville. L'implantation d'une nouvelle centrale au fil de l'eau à cet endroit, qui ne dispose d'aucun réservoir naturel, sous-tend l'utilisation de presque tout l'énorme débit du Saint-Laurent. Pour dériver et détourner le cours de cette eau, on compte creuser un canal d'amenée d'une longueur de 24,50 kilomètres, d'une largeur d'un kilomètre et d'une profondeur de neuf mètres. À ce canal d'amenée se greffent des barrages, des ouvrages de régulation et des digues. En octobre 1929, les gouvernements provinciaux et fédéraux s'entendent sur les modalités de financement des travaux de creusement du canal, de l'extrémité est du lac Saint-François, à la hauteur de Valleyfield, jusqu'au lac Saint-Louis, à Melocheville. Cet imposant canal d'amenée débitera 26 210 mètres cubes d'eau à la seconde à une vitesse d'environ 0,70 mètre par seconde. Autre avantage, ce canal constituera une nouvelle route d'eau pour les lacquiers et pour les océaniques, car son côté nord formera un chenal de navigation d'une largeur de 182 mètres et d'une profondeur de 10 mètres qu'on jouxtera à la Voie maritime du Saint-Laurent, un autre projet en gestation. La construction du canal d'amenée est achevée en 1932. Durant la même année, la première section de la centrale Beauharnois, d'une longueur de 430 mètres, est mise en exploitation. Mener à bien le mégaprojet aura nécessité l'achat de 9300 hectares de terre arable et entraîné l'expropriation de plusieurs familles pionnières de l'ancien comté de Beauharnois, sans compter que le harnachement des eaux du grand fleuve viendra encore une fois modifier radicalement la physionomie du paysage haut-laurentien.

Jusqu'à la Seconde Guerre mondiale, Beauharnois n'occupe que le deuxième rang, et de loin, dans la production manufacturière régionale. Durant tout le XIX^e siècle, ses petits moulins, fabriques et ateliers demeurent reliés aux produits et à la clientèle que lui fournit son arrière-pays rural. En 1940, la ville ne compte que trois établissements de taille industrielle encore en production. Ce sera la Seconde Guerre mondiale qui permettra à Beauharnois, grâce à la puissance de sa nouvelle centrale hydroélectrique et à la proximité du port de Montréal, de se joindre au nombre des centres industriels du Québec. Avec l'entrée en guerre des États-Unis, les surplus d'énergie et les terrains du parc industriel de *Beauharnois Light, Heat and Power* deviennent à nouveau attirants et *Aluminum Company of Canada* (Alcan) vient rejoindre *St. Lawrence Alloys* au village de Lac-Saint-Louis. À quelques kilomètres plus à l'ouest, un véritable complexe industriel, destiné à fournir la machinerie de guerre des Alliés, prend naissance. De 1940 à 1942, la Société des approvisionnements de guerre construit une usine d'explosifs à Saint-Timothée ainsi qu'une usine d'acide sulfurique sur l'île Clark. Les quelque 3000 nouveaux employés s'installent en partie dans le village temporaire érigé pour eux par le gouvernement fédéral via le programme *Wartime Housing*, à l'endroit bientôt connu sous le nom de Nitro. L'emploi manufacturier atteint alors un sommet qui ne sera plus jamais égalé dans la région.

Le retour de la paix en Europe donne le signal de la fermeture ou de la reconversion des industries de guerre. Pour Beauharnois, cette période est marquée par la chute de la production manufacturière et des emplois. En quelques années cependant, la région s'est découverte une nouvelle vocation industrielle et désormais l'industrie chimique et l'électrométallurgie remplaceront le textile comme moteur de l'économie du district. L'agrandissement de la centrale de Beauharnois attire les industries énergivores. Au cours des années 1950 et 1960, le développement de l'industrie manufacturière se poursuit dans la chimie et la métallurgie. Mais des problèmes se profilent à l'horizon. Devant la concurrence des pays à faibles coûts de main-d'œuvre, les entreprises se déplacent ou se restructurent en procédant à des mises à pied massives. Bientôt, c'est l'un des symboles mêmes de l'industrialisation régionale qui disparaît : l'usine de meubles Kilgour à Beauharnois, la plus ancienne entreprise industrielle de la municipalité. La région n'échappe donc pas au processus de désindustrialisation à l'oeuvre dans tout le Nord-Est américain à la charnière des années 1970 et 1980.

Cette période d'assainissement structurel et de consolidation des entreprises laisse un secteur industriel convalescent, mais qui fournit encore de l'emploi à près de 10 000 travailleurs en 1985. La géographie manufacturière régionale a peu changé au fil des décennies et le district de Beauharnois concentre encore la majeure partie de l'activité industrielle de la région. Cinq agglomérations, qui rassemblent la moitié des entreprises, représentent plus de 80% du total des emplois, des salaires et de la valeur de la production. Aujourd'hui encore, plus de la moitié de l'activité manufacturière régionale demeure le fait d'une dizaine de grandes entreprises, à la tête desquelles se retrouvent Asten Canada et Zinc Électrolytique.

2.3 État des connaissances en archéologie

La région située au sud du lac Saint-Louis est relativement riche en sites archéologiques préhistoriques. Dans le cadre de ce mandat, seuls les sites localisés à moins de 5 km autour de l'emprise ont été retenus, mais il va de soi que de nombreux autres sites sont présents en périphérie immédiate de la zone à l'étude, notamment sur les rives du fleuve Saint-Laurent, entre le lac Saint-François et le lac Saint-Louis. Sur les 31 sites archéologiques répertoriés dans cette zone, 27 d'entre eux comportent des indices d'occupations préhistoriques, datant parfois d'une seule période, parfois de plusieurs périodes différentes. De façon générale, on observe une augmentation du nombre de sites. Ainsi, durant la période Archaïque, cinq sites sont occupés, soit deux durant l'Archaïque laurentien, deux à l'Archaïque post-laurentien et un autre à un moment indéterminé de l'Archaïque. Au cours du Sylvicole, on connaît quatre occupations au cours du Sylvicole inférieur, 10 au Sylvicole moyen et 11 au Sylvicole supérieur (et sept autres durant une période indéterminée du Sylvicole). Il faut également ajouter à ces nombres huit sites de périodes préhistoriques indéterminées. Les caractéristiques de ces sites sont présentées au tableau 1. Une découverte fortuite a également été faite dans un champ cultivé (lot 304) au sud de la voie ferrée à Melocheville, à environ 600 m au sud du km 716+000 de la ligne de centre (Viau 1988). Il s'agit d'une pointe de projectile datant de la période Archaïque.

Les sites localisés à proximité de l'aire d'étude forment un des corpus préhistoriques régionaux les plus étudiés du Québec, essentiellement en raison du site à composantes multiples de la Pointe-du-Buisson (BhFI-1). La plupart de ces sites sont situés sur la rive du Saint-Laurent, à l'exception de

quelques découvertes fortuites faites à l'intérieur des terres ou encore au domaine LePailleur à Châteauguay (Archéotec 2001a, Archéotec 2001b, Archéotec 2003, Wintemberg s.d.).

Quant aux occupations de l'époque historique, elles sont présentes dans 17 des 31 sites archéologiques répertoriés dans la zone d'étude. La plupart d'entre elles datent du XIX^e siècle, mais s'y retrouvent également quelques occupations du Régime français, de la seconde moitié du XVIII^e siècle et de la première moitié du XX^e siècle. Quelques-uns de ces sites sont à vocation militaire, d'autres ont une fonction domestique. Les caractéristiques de ces sites sont également présentées au tableau 1.

Par ailleurs, sept inventaires archéologiques ont été effectués dans la zone d'étude (Archéotec 2000, Badgley et Duguay 1982, Chevrier 1983, Patrimoine Experts 2001, Pinel et Côté 1985, Transit Analyse 1991a, Transit Analyse 1991b). Seuls deux de ces inventaires ont été effectués dans des aires qui se superposent partiellement à l'emprise du projet, mais ils n'ont pas permis la découverte de vestiges archéologiques. Ceux-ci ont été effectués à l'extrémité est de la zone d'étude, à Châteauguay (Transit Analyse 1991a) ainsi qu'à Maple Grove (Transit Analyse 1991b).

Tableau 1 Principales caractéristiques des sites archéologiques situés à moins de 5 km autour de l'emprise du projet

Site	Distance du projet	Identification culturelle	Fonction du site	Localisation informelle	Bassin hydrographique	Altitude (m)	Référence
BiFk-2	0,7 km	Amérindien préhistorique	Indéterminée	Rive sud du lac Saint-Louis dans les terres à l'est de Léry	Châteauguay	Inconnue	Wintemberg s.d.
BhFm-10	1 km	Amérindien préhistorique Sylvicole moyen et supérieur Euro-qubécois (1800-1899)	Indéterminée	Sur la rive sud du Saint-Laurent, au nord-est du village de Saint-Timothée	Saint-Laurent	38	Arkéos 1991a
BhFm-9	1,5 km	Amérindien préhistorique Sylvicole moyen et supérieur	Indéterminée	Île Villemonteble située immédiatement à l'est des îles à l'Ail et Lemoine	Saint-Laurent	40	Arkéos 1991a
BhFm-4	1,6 km	Amérindien préhistorique Sylvicole moyen et supérieur Euro-qubécois (1800-1899)	Indéterminée	Sur l'île à l'Ail en face de la municipalité Les Cèdres	Saint-Laurent	147	Arkéos 1991a, Clermont 1983 et Codère 1996
BhFm-2	1,6 km	Euro-qubécois (1608-1759)	Militaire	Sur la rive gauche du fleuve Saint-Laurent près du confluent de la rivière Outaouais	Des Deux Montagnes	Inconnue	Lorrain 1978 et Lueger 1979
BhFm-7	1,7 km	Amérindien préhistorique Sylvicole Euro-qubécois (1800-1899)	Indéterminée	Pointe nord-est de la Grande-île-de-Salaberry	Saint-Laurent	50	Arkéos 1991a
BhFm-8	2 km	Amérindien préhistorique Sylvicole moyen et supérieur Euro-qubécois (1800-1899)	Indéterminée	Sur la pointe de l'île aux Vaches	Saint-Laurent	42	Arkéos 1991a
BhFI-1 stations a à l	1,5 km	Amérindien préhistorique Archaïque laurentien et post-laurentien puis Sylvicole inférieur, moyen	Occupations multiples	À environ 1 km de Melocheville, Pointe-du-Buisson	Châteauguay	Inconnue	Agin 1989a, Clermont 1977, 1978a, 1978b, 1979, 1981, 1982, 1986, 1987, 1989, 1990,

Site	Distance du projet	Identification culturelle	Fonction du site	Localisation informelle	Bassin hydrographique	Altitude (m)	Référence
		et supérieur Euro-qubécois (contact à 1900)					1991, 1992, 1993,1993a, 1993b, 1995,1995a, 1996, 1997, 1998, 1999, 2000 et 2001, Clermont et Chapdelaine 1978 et 1988, Chapdelaine 1995, Chrétien 1995c et 1995d, Corbeil 2000, Ferdais 1983a, Girouard 1974 et 1975, Limoges 2002 et 2002a, Pendergast 1963, S. A. P. 1967, 1968, 1969 et 1970, Taillon et Barré 1987, Tremblay 1998, Viau 1989 et Wintemberg s.d.
BhFI-4	2 km	Amérindien préhistorique Sylvicole moyen et supérieur	Indéterminée	Sur l'île Joubert située à 2 km au nord de Melocheville	Saint-Laurent	28	Chapdelaine 1981 et S. A. P. 1967a
BhFI-7	2 km	Euro-qubécois	Indéterminée	88 de la rue Hannad à Beauharnois	Châteauguay	Inconnue	Chapdelaine 1981
BhFI-13	2 km	Amérindien préhistorique	Indéterminée	Centre sud de l'île Joubert, à l'arrière d'une plage	Saint-Laurent	28	Chapdelaine 1988
BhFI-14	2 km	Amérindien préhistorique	Indéterminée	Centre sud de l'île Joubert au fond d'une baie	Saint-Laurent	28	Chapdelaine 1988
BhFI-15	2 km	Amérindien préhistorique Sylvicole supérieur	Indéterminée	Extrémité sud-est de l'île Joubert	Saint-Laurent	28	Chapdelaine 1988
BhFI-16	2 km	Amérindien préhistorique Sylvicole supérieur	Indéterminée	Extrémité nord-ouest de l'île Joubert	Saint-Laurent	29	Chapdelaine 1988
BhFI-17	2 km	Amérindien préhistorique Sylvicole	Indéterminée	Extrémité nord-ouest de l'île Joubert	Saint-Laurent	30	Chapdelaine 1988

Site	Distance du projet	Identification culturelle	Fonction du site	Localisation informelle	Bassin hydrographique	Altitude (m)	Référence
BhFI-18	2 km	Amérindien préhistorique Sylvicole	Indéterminée	Extrémité sud-ouest de l'île Joubert	Saint-Laurent	30	Chapdelaine 1988
BhFI-6	2,5 km	Amérindien préhistorique Sylvicole inférieur, moyen et supérieur Euro-qubécois	Indéterminée	Sur l'île du Large au nord de Melocheville	Châteauguay	24	Chapdelaine 1981, Clermont 1980, Pine et Côté 1985 et Codère 1996
BhFI-8	2,5 km	Amérindien préhistorique Euro-qubécois	Indéterminée	Pointe-du-Rocher-Fendu, sur la rive du fleuve à Pointe-à-Delisle	Des Deux-Montagnes	12	Arkéos 1992b, Chapdelaine 1981 et Clermont 1981
BhFI-19	2,5 km	Amérindien préhistorique Sylvicole inférieur	Indéterminée	Rive ouest de la rivière Saint-Louis	Châteauguay	Inconnue	Binette 1989, Codère 1996 et Chrétien 1995c et 1995d
BhFI-2	3 km	Amérindien préhistorique Sylvicole moyen et supérieur	Indéterminée	Pointe Cascades à l'embouchure de la rivière Outaouais	Des Deux-Montagnes	Inconnue	Barré 1970, Chapdelaine 1981 et Pendergast 1965
BhFI-5	3 km	Amérindien préhistorique Archaïque laurentien et Sylvicole inférieur, moyen et supérieur	Occupations multiples	Sur l'île des Cascades située à 2 km au nord-ouest de Melocheville	Châteauguay	Inconnue	Chapdelaine 1981 et 1989a, Chrétien 1995c et 1995d, Codère 1996, S. A. P. 1967a et Transit Analyse 1990a
BhFI-9	3 km	Amérindien préhistorique Euro-qubécois (1760-1799 et 1800-1899)	Militaire	Île des Cascades, secteur nord-ouest, au sommet du talus	Des Deux-Montagnes	27	Arkéos 1992b, Barriault 1981a et Burroughs 1982
BhFI-20	3 km	Amérindien préhistorique sylvicole	Indéterminée	Rive ouest de l'île des Cascades	Des Deux-Montagnes	Inconnue	Arkéos 1992b
BhFI-22	3 km	Amérindien préhistorique Archaïque post-laurentien et sylvicole inférieur	Indéterminée	Rive sud de la Pointe des Cascades	Des Deux-Montagnes	Inconnue	Arkéos 1992b
BhFI-23	3 km	Euro-qubécois	Militaire	Au sud-est de l'île des Cascades, à 250 m au sud du site BhFI-9	Des Deux-Montagnes	Inconnue	Arkéos 1992b, Burroughs 1982 et Clermont 1989a

Site	Distance du projet	Identification culturelle	Fonction du site	Localisation informelle	Bassin hydrographique	Altitude (m)	Référence
BhFI-21	3,5 km	Amérindien préhistorique Euro-québécois (1800-1899)	Indéterminée	Secteur est de la Pointe des Cascades	Des Deux-Montagnes	Inconnue	Arkéos 1992b
BiFk-7	2 km	Amérindien préhistorique sylvicole Euro-québécois (1608-1759, 1800-1899 et 1900-1950)	Indéterminée	En retrait sur la rive droite de la rivière Châteauguay, près de son embouchure dans le fleuve	Châteauguay	Inconnue	Archéotec 2001, 2001d et 2003c
BiFk-9	2 km	Euro-québécois (1700-1799 et 1900-1950)	Indéterminée	Située sur l'île Saint-Bernard	Châteauguay	Inconnue	Code Borden en réservation
BiFk-1	5 km	Amérindien préhistorique	Indéterminée	Sur l'île Saint-Bernard située à l'embouchure de la rivière Châteauguay	Châteauguay	Inconnue	Cloutier et autres 1975, Leduc 1920, Martijn 1973 et Wintemberg s.d.
BiFk-5	5 km	Amérindien préhistorique Sylvicole moyen et supérieur Euro-québécois	Domestique	Extrémité sud-est de l'île Saint-Bernard	Châteauguay	5	Codère 1996 et Transit Analyse 1990a et 1991d
BhFk-2	5 km	Euro-québécois (1875)	Occupation domestique annuelle	Rive ouest de la rivière Châteauguay	Châteauguay	40	Badgley et Chism 1981 et Badgley et Duguay 1982
BiFI-1	5,5 km	Amérindien préhistorique Archaïque et sylvicole moyen et supérieur Euro-québécois (1608-1759, 1760-1799, 1800-1899, 1900-1950)	Occupations multiples annuelles : pêche-trappe	Extrémité ouest de l'île Perrot, au 2500, boulevard Don Quichotte	Saint-Laurent	Inconnue	Codère 1996, Cox 1971, Lefevre 1976, Lueger 1975 et Transit Analyse 1993 et 1994

3.1 Intervention préhistorique

Dans le cadre du plan d'interventions pour l'archéologie préhistorique, deux techniques d'inventaire ont été retenues, en fonction essentiellement de l'état des lieux. En premier lieu, le labourage, qui consiste à faire labourer des bandes de la largeur de la charrue, généralement à tous les 15 mètres de distance et à effectuer une inspection visuelle de l'échantillon de la surface du sol qui a été remanié par la charrue. Cette méthode d'inventaire convient très bien aux champs cultivés où les labours successifs ont depuis longtemps perturbé les premiers 20 à 30 cm de la surface. Elle permet de vérifier rapidement et avec une relative efficacité, sur de grandes superficies, s'il y a présence de vestiges archéologiques. L'inspection visuelle devrait être effectuée de préférence après une pluie. La réalisation de sondages manuels sporadiques effectués entre les bandes labourées accompagne cette technique d'inventaire et permet de vérifier la stratification des sols.

La seconde technique d'inventaire proposée consiste à effectuer des sondages manuels à la pelle, de 900 cm², répartis systématiquement à la surface des secteurs à inventorier : à tous les 15 mètres en quinconce sur des alignements distancés les uns des autres de 15 m (soit 1 sondage pour 225 m² de superficie). Cette méthode convient bien aux endroits où les niveaux de surface ne sont pas (ou peu) perturbés par des activités anthropiques, comme par exemple en terrain boisé. Ces deux techniques d'interventions préhistoriques sont également adéquates pour mettre au jour des vestiges archéologiques de la période historique.

Sur les 35 zones identifiées, 26 d'entre elles ont présenté un intérêt suffisant pour y proposer l'une ou l'autre, parfois même les deux techniques d'intervention. Les caractéristiques des zones et les propositions d'interventions pour chacune d'elles sont présentées au tableau 2. Puisque l'aire d'étude est située essentiellement dans un territoire agricole, le labourage est la technique d'intervention qui a été retenue le plus souvent. Ainsi, 14 zones, qui représentent plus de 16 kilomètres linéaires, sont propices, en partie ou en totalité, pour le labourage. Quant aux sondages manuels, il est proposé d'en effectuer dans 17 zones. Dans certains cas, la superficie couverte par les sondages manuels s'étend sur des tronçons de quelques centaines de mètres. Parfois, elle sera limitée à seulement quelques alignements de sondages en rebords de terrasses fluviales ou encore à certaines parcelles boisées. Dans tous les cas, ces superficies devraient être sondées systématiquement. Lors de l'évaluation visuelle de l'aire d'étude, aucun vestige archéologique préhistorique n'a été repéré à la surface du sol.

3.2 Intervention historique

Les zones 1, 2, 3, 4, 8, 9, 11, 12, 31 et 33 contiennent manifestement des vestiges historiques ou sont susceptibles d'en receler. Les zones 1, 2, 3, 4, 9 et 11 sont associées à des vestiges de l'ancien canal de Beauharnois et à des installations s'y rattachant (écluses, aqueducs et pont); ces vestiges sont même apparents dans certains cas. Dans les zones 8, 12 et 31, ce sont des vestiges réels ou potentiels d'anciennes occupations domestiques qui justifient leur délimitation, soit parce que des bâtiments du XIX^e siècle y sont préservés ou que des vestiges architecturaux (murs de fondation) y sont visibles. La zone 33 comprend un intrigant aménagement en terrasses. Hors de ces huit zones, il est possible que les interventions en archéologie préhistorique, que ce soit par sondages manuels ou labourage, mènent à la mise au jour de biens archéologiques associés à la période historique.

Compte tenu de la dimension des vestiges présumés et/ou des superficies à expertiser, des sondages mécaniques seront pratiqués dans les dix zones. Parfois, ces excavations mécaniques seront complétées par des sondages manuels.

Dans les zones 1 et 3, dans un secteur où le dragage du canal a entraîné la destruction des écluses, des aqueducs et du fond du canal, seuls les parements du canal seront dégagés par quelques tranchées afin de relever leur mode de construction. Des traces du chemin de halage pourraient aussi être préservées au nord du canal.

La zone 2 se retrouve aux abords de l'intersection du boulevard Pie XII et de l'autoroute 30. L'excavation mécanique visera à y mettre au jour des éléments de soutènement du pont de Saint-Timothée (aujourd'hui déplacé) qui traversait l'ancien canal.

La zone 4 est située à proximité des vestiges apparents de l'écluse 8 et de la maison de l'éclusier. Des sondages mécaniques y seront mis en œuvre pour vérifier la présence de vestiges archéologiques.

Aux abords de la maison Perron le long de la route 132 (zone 8), des sondages mécaniques et manuels seront pratiqués afin de vérifier si des vestiges archéologiques rattachés à d'anciennes dépendances domestiques ou agricoles sont préservés. La maison Perron daterait du XIX^e siècle.

La zone 9 comprend les vestiges apparents de l'aqueduc 3. Un relevé de ces vestiges devra être effectué, ainsi qu'un dégagement mécanique des façades de l'ouvrage. Des sondages mécaniques devront aussi être pratiqués dans l'axe de l'aqueduc.

Il en va de même pour l'aqueduc 1 localisé dans la zone 11, qui comprendrait aussi les vestiges des écluses 6 et 7 et ceux d'une logette d'aides-éclusiers. Ces vestiges seront également recherchés à l'aide de sondages mécaniques.

Dans un breuil au sud de Melocheville, c'est-à-dire dans la zone 12, émergent du sol les murs de fondation de deux bâtiments, un en pierre et l'autre en béton. Dans ce cas, les sondages mécaniques permettront de dégager les abords de ces vestiges et des sondages manuels seront effectués à l'intérieur et autour des bâtiments, où des artefacts du XIX^e siècle sont apparents en surface du sol.

La zone 31 désigne un complexe agro-domestique qui, compte tenu de l'aspect de l'habitation (toit à deux versants à larmiers retroussés), daterait du deuxième quart ou du milieu du XIX^e siècle. Comme pour la zone 8, des sondages mécaniques et manuels seront effectués pour vérifier la présence de vestiges d'anciennes dépendances.

Enfin, la zone 33 désigne un terrain en terrasses. Des sondages mécaniques pourraient permettre d'établir si ces terrasses sont naturelles ou anthropiques. Selon le cas, des sondages manuels pourraient être ajoutés afin d'identifier par une expertise plus minutieuse la fonction ces terrasses.

Tableau 2 Zones d'interventions archéologiques

no de zone	localisation	début de zone		fin de zone		longueur	largeur	altitude	contexte actuel	végétation	perturbations	intervention		intervention proposée	photos
		km	élément physique	km	élément physique							préhistorique	historique		
1	sud de Valleyfield et sud-ouest de Saint-Timothée	704+630	extrémité ouest du projet	710+310	50 m à l'ouest du boulevard Pie XII	5 680 m	variable de 120 m à 200 m, avec élargissement irrégulier à l'échangeur de la route 201 (du km 706+150 au km 707+000	de 42 à 46 m	abords de l'autoroute 30 actuelle	herbes, roseaux, peupliers...	aménagements de la route actuelle (route, fossés, nivelage), déblais, sentiers de motoneige et de VTT, dragage de l'ancien canal de Beauharnois	non : contextes détruits	oui : parements de l'ancien canal de Beauharnois et chemin de halage du km 705+800 au km 709+900	deux sondages mécaniques de 10 m x 4 m	59, 60
2	intersection du boulevard Pie XII et de l'A-30 à Saint-Timothée	710+310	40 m à l'ouest du boulevard Pie XII	710+410	40 m à l'est du boulevard Pie XII	100 m	145 m + deux bretelles de 22 m venant joindre le boulevard Pie XII au sud	de 43 à 44 m	abords de l'autoroute 30 actuelle	herbes, roseaux, peupliers...	aménagements de la route actuelle (route, fossés, nivelage), déblais, sentiers de motoneige et de VTT, dragage de l'ancien canal de Beauharnois et relocalisation du pont	non : contextes détruits	oui : probabilité de vestiges du pont de Saint-Timothée	quatre sondages mécaniques de 10 m x 4 m	61, 62
3	sud de Saint-Timothée	710+410	40 m à l'est du boulevard Pie XII	711+680	limite ouest de l'emprise de la ligne n° 7042 à 735kV d'Hydro-Québec	1270 m	140 m sauf sur les 400 m de l'extrémité est de ce tronçon où il y a élargissement à 200 m pour l'aménagement d'une butte anti-bruit	de 43 à 45 m	boisé jeune	peupliers essentiellement	sentiers de motoneige et de VTT, conduites et dragage de l'ancien canal de Beauharnois	non : contextes détruits	oui : parements de l'ancien canal de Beauharnois et chemin de halage	deux sondages mécaniques de 10 m x 4 m	63, 64, 68, 69
4	sud de Saint-Timothée	711+680	limite ouest de l'emprise de la ligne n° 7042 à 735kV d'Hydro-Québec	711+760	limite est de l'emprise de la ligne n° 7042 à 735kV d'Hydro-Québec	80 m	200 m (suite et fin de l'élargissement pour l'aménagement d'une butte anti-bruit)	45 m	emprise de ligne électrique	friche	utilisation de l'emprise par Hydro-Québec (passage intensif de machinerie lourde lors du changement des pylônes), dragage de l'ancien canal de Beauharnois	non : contextes détruits	oui : à seulement une vingtaine de mètres au nord de l'emprise, à la limite est de l'emprise d'Hydro-Québec, gisent les murs de fondation de la maison de l'éclusier de l'écluse n° 8 et, à moins d'une centaine de mètres au nord se trouvait l'écluse n° 8 de l'ancien canal de Beauharnois, dont il est encore possible d'observer un mur de bajoyer et un puits accédant à une poulie de mécanisme d'ouverture des portes.	deux sondages mécaniques de 10 m x 4 m	65, 66, 67
5	sud de Saint-Timothée	711+760	limite est de l'emprise de la ligne n° 7042 à 735kV d'Hydro-Québec	712+560	chemin de la carrière de dolomite, où il fait une courbe vers le sud après avoir longé l'ancien chemin du canal.	800 m	140 m	43 m	boisé et chemin, ce tronçon traverse également l'emprise d'une autre ligne électrique (nos 1263 et 1470, à 120kV), verger	érables, peupliers, herbes	aménagements du chemin de la carrière de dolomite, passage de machinerie lourde dans l'emprise de la ligne électrique et, à l'extrémité est, bâti et aménagements du verger, ancienne agriculture	oui : contextes naturels conservés pour certaines surfaces	non	sondages manuels aux 15 m dans les secteurs faiblement perturbés et autour des bâtiments (nombre approximatif: 200)	118, 119, 120, 121
6	sud de Saint-Timothée	712+560	chemin de la carrière de dolomite où il fait une courbe vers le sud après avoir longé l'ancien chemin du canal.	712+800	limite entre un terrain boisé avec de grands monticules de déblais à l'ouest et des champs cultivés à l'est	240 m	de 160 à 210 m (portion ouest de l'échangeur A-30/A-530)		boisé dans la portion sud de l'emprise, déblais au nord	aubépines, érables et frênes au sud, friche au nord	passage de l'ancien chemin du canal, fossés agricoles, grands monticules de déblais	oui : contextes naturels dans la portion sud de l'emprise	non	sondages manuels dans la portion boisée au sud (nombre approximatif: 60)	97, 98
7	sud-est de Saint-Timothée (portion de l'échangeur A-30/A-530 située au sud de la route 132 et au nord du tracé est-ouest du projet)	313+600	route 132 (boul. Hébert)	312+580	jonction de la bretelle A entre l'A-30 et l'A-530	environ 950 m	variable de 130 m sur le bord de la 132 au nord à plus de 600 m autour du km 313+200		champs cultivés	maïs, soya, cornouillers	labours, fossés agricoles	oui : contextes naturels perturbés qui peuvent malgré tout contenir des traces d'occupation	oui : chemin de halage	labourage, (ampleur approximative: 7 lignes de 600 m, total: 4200 m)	113, 116, 117, 129

Tableau 2 Zones d'interventions archéologiques

no de zone	localisation	début de zone		fin de zone		longueur	largeur	altitude	contexte actuel	végétation	perturbations	intervention		intervention proposée	photos
		km	élément physique	km	élément physique							préhistorique	historique		
8	rive du Saint-Laurent, à l'est de Saint-Timothée	312+580	route 132 (boul. Hébert)	312+483	rive du Saint-Laurent, où passera le pont.	environ 100 m	130 m		maisons anciennes et terrains	pelouse, saules matures, roseaux en basse terrasse	bâti, aménagements privés des terrains, remblais sur la rive	oui : contextes naturels	oui : présence de la maison Perron plus que centenaire sur la haute terrasse et d'une autre plus récente	sondages manuels sur les deux terrasses (nombre approximatif: 35) et quatre sondages mécaniques de 10 m x 2 m	122, 123, 124, 125, 126, 127, 128
9	sud-est de Saint-Timothée	712+800	limite entre un terrain boisé avec de grands monticules de déblais à l'ouest et des champs cultivés à l'est	714+300	abords de la rive ouest de la rivière Saint-Pierre	1500 m	120 m dans sa portion est, alors que dans sa portion ouest, la largeur se confond dans la zone 7 au niveau de l'échangeur A-30/A-530.	38-39 m	champs cultivés	maïs, soya, cornouillers, caryers, foin	labours, fossés agricoles	oui : contextes naturels perturbés qui peuvent malgré tout contenir des traces d'occupation	oui : l'emprise se superpose à un bief de l'ancien canal de Beauharnois dans le secteur de l'échangeur A-30/A-530, entre la bretelle B (km 132+425) et le km 713+800 et il existe des vestiges encore apparents de l'aqueduc n° 3 (km 713+300) à peu près à mi-chemin de ce tronçon. Canal et chemin de halage.	labourage (ampleur approximative: 8 lignes de 1400 m, total: 11200 m), trois sondages mécaniques de 10 m x 4 m dans le bief, deux sondages de 10 m x 2 m devant les façades de l'aqueduc n° 3 et un sondage de 10 m x 2 m le long du parement externe de cet aqueduc	100, 101, 102, 103, 114, 115
10	rivière Saint-Pierre (également nommée ruisseau du Tré-Carré et coulée des Concessions)	714+300	abords de la rive ouest de la rivière Saint-Pierre	714+600	abords de la rive est de la rivière Saint-Pierre	300 m	120 m, sauf sur une soixantaine de mètres devant l'aqueduc Saint-Pierre où l'emprise rétrécit à environ 110 m	39 m sur la terrasse, 35 m dans la plaine inondable	champs cultivés sur le talus, bordure de ruisseau en bas	érables, saules, aubépines, nerpruns, herbes en bas, maïs sur le talus	labours sur le talus	oui : contextes naturels	oui : l'aqueduc Saint-Pierre (n° 2) est situé à environ 5 m au sud de la limite de l'emprise qui est plus étroite à cet endroit.	labourage sur la terrasse (ampleur approximative: 7 lignes de 200 m, total : 1400 m), quelques sondages en plaine d'inondation (nombre approximatif: 25). Une attention particulière devra être portée afin d'éviter l'aqueduc Saint-Pierre lors des travaux.	105, 106, 107, 108, 109, 110, 112
11	limite est de Saint-Timothée	714+600	abords de la rive est de la rivière Saint-Pierre	717+300	à l'endroit où l'emprise traverse le chemin du Canal	2700 m	100 m, avec une courte extension vers le nord et un léger élargissement vers le sud à la montée Pilon	37-38 m	champs cultivés, maison à l'extrémité est	maïs, soya	perturbés par les labours et le bâti	oui : contextes naturels perturbés qui peuvent malgré tout contenir des traces d'occupation	oui : la limite sud de l'emprise chevauche le côté nord de l'ancien canal de Beauharnois sur plus de la moitié ouest du tronçon, après quoi elle s'en éloigne de quelques mètres seulement, puis l'emprise traverse le canal à l'extrémité est de la zone. Près de l'aqueduc Saint Pierre, il existait l'écluse n° 7 qui incluait un pont tournant (km 714+700). Canal et chemin de halage. Vers le km 716+400, il y avait l'écluse n° 6, incluant une bâtisse d'aides-éclusiers avec murs de fondation en pierres du côté nord. Enfin, vers le km 717+250, les vestiges de l'aqueduc n° 1 sont toujours visibles. Une maison actuelle sera démolie du côté nord près de cet aqueduc. Possibilités de dépendances agricoles.	sondages mécaniques aux écluses n° 7 (zone 11-A : trois 10 m x 4 m) et n° 6 (zone 11-B : trois 10 m x 4 m) et trois à l'aqueduc n° 1 (zone 11-C : 10 m x 2 m, deux en façade et un parallèlement à l'ouvrage), labourage (ampleur approximative: 5 lignes de 2500 m, total 12 500 m)	111,130, 131, 132, 133

Tableau 2 Zones d'interventions archéologiques

no de zone	localisation	début de zone		fin de zone		longueur	largeur	altitude	contexte actuel	végétation	perturbations	intervention		intervention proposée	photos
		km	élément physique	km	élément physique							préhistorique	historique		
12	sud de Melocheville	717+300	à l'endroit où l'emprise traverse le chemin du Canal.	718+450	à l'endroit où l'emprise traverse le chemin de fer CSX.	1150 m	100 m, avec rétrécissement abrupt à 50 m à l'approche du chemin de fer	de 34 à 40 m, 42 m au breuil	champs cultivés	maïs, soya dans les champs, aubépines, pommettiers et érables dans le breuil	labours, drains agricoles	oui : contextes naturels perturbés qui peuvent malgré tout contenir des traces d'occupation	oui : dans un breuil situé directement dans l'emprise, il y a les murs de fondation de deux bâtiments (km 717+825) sous des gros tas de pierres.	Un sondage mécanique (10 m x 2 m) et manuel aux abords des murs de fondations; labourage (ampleur approximative: 6 lignes de 1000 m, total 6000 m)	88, 89, 90, 91, 92, 93, 94, 95, 96
13	sud de Melocheville	718+450	à l'endroit où l'emprise traverse le chemin de fer CSX.	718+800	à l'endroit où l'emprise croise le rang Sainte-Marie.	350 m	50 m	42 m	champs cultivés	maïs, soya, peupliers, foin	labours	oui : contextes naturels perturbés qui peuvent malgré tout contenir des traces d'occupation	oui : possibilité d'établissements sur le rang Sainte-Marie et dépendances agricoles	labourage (ampleur approximative: 3 lignes de 300 m, total 900 m)	86, 87
14	sud de Melocheville	718+800	à l'endroit où l'emprise croise le rang Sainte-Marie.	719+800	rive ouest de l'actuel canal de Beauharnois	1000 m	50 m	43 à 48 m	boisés	?	anciens bassins de décantation pour le creusage de l'actuel canal de Beauharnois	non : contextes détruits	non : contextes détruits	aucune	85
s.o.	actuel canal de Beauharnois	719+800	rive ouest de l'actuel canal de Beauharnois	720 +800	rive est de l'actuel canal de Beauharnois	1000 m	-	-	-	-	-	-	-	-	-
15	sud-est de Melocheville, à l'est de l'actuel canal de Beauharnois	720 +800	rive est de l'actuel canal de Beauharnois	722+150	grand fossé de la digue est du South Bassin 10	1350 m	de 100 à 120 m	42 à 47 m	boisés et champs cultivés	maïs	anciens bassins de décantation pour le creusage de l'actuel canal de Beauharnois	non : contextes détruits	non : contextes détruits	aucune	83, 84
16	sud-est de Melocheville, à l'est de l'actuel canal de Beauharnois	722+150	grand fossé de la digue est du South Bassin 10	723+100	rivière Saint-Louis	950 m	de 120 m à + de 700 m au niveau de l'échangeur	39-40 m	champs cultivés et boisé sur la basse terrasse, plusieurs lignes de transports d'énergie électrique traversent la zone	herbes, maïs, érables et roseaux	utilisation de l'emprise des lignes électriques (passage de machinerie, chemins d'accès, nombreux pylônes), labours	oui : contextes naturels perturbés aux abords de la rivière	oui : possibilité d'établissements près de la rivière Saint-Louis	labourage (ampleur approximative: 10 lignes de 500 m, total 5000 m), sondages manuels à moins de 50 m de la rivière où s'écoule un ruisseau (nombre approximatif: 30)	71, 73, 74, 76, 77, 78, 82
17	tracé de la route 236 à l'ouest de la rivière Saint-Louis	40+900	limite sud de l'échangeur A-30/route 236	40+500	rivière Saint-Louis	400 m	80 m	38-39 m	champs cultivés, quelques lignes de transport d'énergie électrique traversent l'emprise	maïs, roseaux	labours	oui : contextes naturels perturbés aux abords de la rivière	oui : possibilité d'établissements près de la rivière Saint-Louis	sondages manuels dans les secteurs près de la rivière (nombre approximatif: 50), labourage (ampleur approximative: 5 lignes de 110 m, total 550 m)	-
18	tracé de la route 236 à l'est de la rivière Saint-Louis	40+500	rivière Saint-Louis	40+000	limite sud des travaux sur le tracé de la route 236	500 m	de 30 à 80 m	35 m en basse terrasse, 39 m sur le plateau	champs cultivés, quelques lignes de transport d'énergie électrique traversent l'emprise	maïs, roseaux	labours	oui : contextes naturels perturbés aux abords de la rivière	oui : possibilité d'établissements près de la rivière Saint-Louis	sondages manuels dans les secteurs près de la rivière (nombre approximatif: 65)	-
19	sud-ouest de Beauharnois, rive est de la rivière Saint-Louis	723+100	rivière Saint-Louis	723+400	chemin Saint-Louis	300 m	130 m	38 m	champs cultivés, maisons et terrains sur le chemin Saint-Louis	maïs, saules, nerpruns, roseaux	labours, bâti, aménagement de terrains privés et ancien chemin Saint-Louis	oui : contextes naturels perturbés aux abords de la rivière	oui : présence d'un bâti ancien sur ce tronçon du chemin Saint-Louis en retrait de l'emprise	labourage (ampleur approximative: 6 lignes de 160 m, total 960 m)	70, 72, 75, 81
20	sud de Beauharnois	723+400	chemin Saint-Louis	726+200	route 205 (chemin de la Beauce)	2800 m	100 m, sauf pour l'élargissement jusqu'à ±220 m à l'échangeur avec la route 205 et les petites extensions obliques au croisement de la piste cyclable (km 725+380)	38-40 m	maisons et bâtiments de ferme au chemin Saint-Louis, petits terrains industriels sur la route 205, tout le reste en champs cultivés, sauf un breuil au ruisseau Vinet où il y a un terrain de paint ball.	maïs, peupliers, aubépines	labours, bâti, aménagements de ferme, chemin de fer	oui : contextes naturels perturbés qui peuvent malgré tout contenir des traces d'occupation	oui : présence d'un bâti ancien sur ce tronçon du chemin Saint-Louis en retrait de l'emprise	labourage (ampleur approximative: 6 lignes de 2500 m, total 15 000 m) sondages manuels dans un petit bout de boisé (nombre approximatif: 10)	53, 54, 55, 56, 57, 58
21	sud de Maple Grove	726+200	route 205 (chemin de la Beauce)	727+400	limite de champ à l'ouest du ruisseau Gendron	1200 m	100 m, sauf pour l'élargissement jusqu'à ±220 m à l'échangeur avec la route 205	40-41 m	champs cultivés	maïs	labours, fossés agricoles	oui : contextes naturels perturbés qui peuvent malgré tout contenir des traces d'occupation	non (aucun indice d'une occupation ancienne)	labourage (ampleur approximative: 6 lignes de 1000 m, total 6000 m)	51, 52

Tableau 2 Zones d'interventions archéologiques

no de zone	localisation	début de zone		fin de zone		longueur	largeur	altitude	contexte actuel	végétation	perturbations	intervention		intervention proposée	photos
		km	élément physique	km	élément physique							préhistorique	historique		
22	sud de Maple Grove, abords du ruisseau Gendron	727+400	limite de champ à l'ouest du ruisseau Gendron	727+530	limite de champ à l'est du ruisseau Gendron	130 m	120 m	38 m en haut du talus, 34 m dans la plaine inondable	dépotoir sur la pente, chemin traversant le ruisseau, configuration naturelle	ronces, peupliers, ormes, vinaigriers, roseaux, aubépines	chemin de ferme, dépotoir de ferme	oui : contextes naturels perturbés qui peuvent malgré tout contenir des traces d'occupation	non	sondages manuels où l'espace le permet (nombre approximatif: 30).	46, 47, 48, 49, 50
23	sud de Maple Grove	727+530	limite de champ à l'est du ruisseau Gendron	728+600	limite ouest du terrain de golf Beauchâteau	1070 m	100 m dans la partie ouest, 140 m dans la partie est à partir du km 728+125	38-40 m	champs cultivés	maïs, soya	labours	oui: contextes naturels perturbés qui peuvent malgré tout contenir des traces d'occupation	non	labourage (ampleur approximative: 6 lignes de 1000 m, total 6000 m), petite superposition avec la zone d'inventaire de Transit Analyse (1991b)	44, 45
24	sud de Maple Grove	728+600	limite ouest du terrain de golf Beauchâteau	728+875	limite est du terrain de golf Beauchâteau	275 m	100 m	38 m	terrain de golf	pelouse et arbres	aménagements du golf (remblais de sable, nivellement, chemins...)	oui : contextes naturels perturbés qui peuvent malgré tout contenir des traces d'occupation	non	sondages manuels (nombre approximatif: 100)	-
25	sud-est de Maple Grove	728+875	limite est du terrain de golf Beauchâteau	729+475	limite de champ à l'ouest du ruisseau Zéphirin	600 m	100 m	37-38 m	champs cultivés	maïs et foin	labours	oui : contextes naturels perturbés qui peuvent malgré tout contenir des traces d'occupation	non	labourage (ampleur approximative: 6 lignes de 550 m, total, 3300 m)	-
26	sud-ouest de Léry, abords du ruisseau Zéphirin	729+475	limite de champ à l'ouest du ruisseau Zéphirin	729+700	limite de champ à l'est de la branche est du ruisseau Zéphirin	225 m	120 m	37 m sur la terrasse, 28 m sur la plaine inondable	configuration naturelle, dépotoir, champ de foin entre les deux bras du ruisseau	chênes, érables, ormes, ronces, foin	dynamique de méandre du ruisseau, labours entre les deux bras de ruisseau	oui : contextes naturels perturbés qui peuvent malgré tout contenir des traces d'occupation	non	sondages manuels sur la terrasse et où l'espace le permet dans la plaine inondable (nombre approximatif: 60)	39, 40, 41, 42, 43
27	sud-ouest de Léry	729+700	limite de champ à l'est de la branche est du ruisseau Zéphirin	730+830	montée Bellevue (ou chemin de la Gare)	1130 m	très variable tout le long du tronçon, de 120 m à 150 m en fonction des buttes anti-bruit, jusqu'à 200 m dans l'échangeur de la montée Bellevue	38 m	champs cultivés	maïs, soya	labours, fossés agricoles	oui : contextes naturels perturbés qui peuvent malgré tout contenir des traces d'occupation	non	labourage (ampleur approximative: 7 lignes de 1000 m, total 7000 m)	37, 38
28	sud de Léry	730+830	montée Bellevue (ou chemin de la Gare)	731+900	limite du bois à l'est de la montée Bellevue	1070 m	90 m dans la partie est, jusqu'à 200 m dans l'échangeur de la montée Bellevue	39-41 m	champs cultivés	maïs, soya	labours, fossés agricoles	oui : contextes naturels perturbés qui peuvent malgré tout contenir des traces d'occupation	non	labourage (ampleur approximative: 6 lignes de 900 m, total 5400 m)	34, 36
29	sud-ouest de Châteauguay	731+900	limite du bois à l'est de la montée Bellevue	733+800	limite nord de l'emprise des lignes 1202 et 1201 à 120 kV	1900 m	90 m	42-45 m	boisé, chemins de VTT et champs de foin	érables, chênes, peupliers, frênes, aubépines, nerpruns, vignes	ancien déboisement, passage des VTT, fossé agricole	oui : petits secteurs de contextes naturels	non	sondages manuels dans le tronçon entre le km 732+400 et le km 732+700, au sommet d'une légère butte entourée d'un terrain très mal drainé (nombre approximatif: 90).	30, 31, 32, 35
30	sud-ouest de Châteauguay	733+800	limite nord de l'emprise des lignes 1202 et 1201 à 120 kV	735+350	chemin de la Haute-Rivière	1550 m	90 m sauf à l'extrémité est du tronçon où elle s'élargit sur environ 300 m dans l'échangeur Haute-Rivière. Il y a également deux extensions latérales le long du chemin de la Haute-Rivière.		champs cultivés, maison et bâtiments de ferme sur le chemin de la Haute-Rivière, terrain de pratique de golf	maïs, peupliers	labours, fossés agricoles, bâti et aménagements de ferme	oui : contextes naturels perturbés	oui : possibilité de bâti ancien sur ce tronçon du chemin de la Haute-Rivière	labourage (ampleur approximative: 5 lignes de 1400 m, total 7000 m)	33
31	côté ouest (rive gauche) de la rivière Châteauguay	735+350	chemin de la Haute-Rivière	735+600	rive ouest de la rivière Châteauguay	250 m	moitié sud de l'emprise seulement, avec une largeur variant entre 40 m et 140 m		verger, maisons et bâtiments de ferme, chemins	pommiers, herbacées, ormes en haut, roseaux, aubépines, vignes et vinaigriers en basse terrasse	bâti et aménagements de ferme, pomiculture, remblais en bordure de terrasse, dynamique de plaine inondable en basse terrasse	oui : contextes naturels perturbés qui peuvent malgré tout contenir des traces d'occupation	oui : ancienne maison de ferme avec bâtiments sur le chemin de la Haute-Rivière	sondages manuels (nombre approximatif: 120) et sondages mécaniques (quatre de 10 m x 2 m)	16, 21, 24, 25, 26, 27, 28

Tableau 2 Zones d'interventions archéologiques

no de zone	localisation	début de zone		fin de zone		longueur	largeur	altitude	contexte actuel	végétation	perturbations	intervention		intervention proposée	photos
		km	élément physique	km	élément physique							préhistorique	historique		
32	côté ouest (rive gauche) de la rivière Châteauguay	735+350	chemin de la Haute-Rivière	735+600	rive ouest de la rivière Châteauguay	250 m	moitié nord de l'emprise seulement, avec une largeur variant entre 50 et 70 m		maisons et terrains (tout le côté sud de la rue Dorais)	végétation d'aménagement s paysagers, pelouse	bâti et aménagements de terrains privés, services, remblais en bordure de terrasse	oui : possibilité de lambeaux intacts ou peu perturbés derrière les maisons	non, contextes vraisemblablement détruits par les maisons récentes	sondages manuels aux quelques endroits peu perturbés derrière les maisons (nombre approximatif: 25)	22, 23, 29
33	côté est (rive droite) de la rivière Châteauguay	735+900	rive est de la rivière Châteauguay	736+150	haute terrasse de la rive est de la rivière Châteauguay	250 m	90 à 120 m	de 30 m (rive) à 38 m	rive en friche, boulevard Salaberry sur la basse terrasse, terrain abandonné vers la terrasse	herbacées, foin	ancien aménagement en terrasses de part et d'autre d'un chemin de gravier, dynamique de plaine inondable en basse terrasse	non : contextes détruits	oui : bâti ancien à proximité	sondages mécaniques recoupant les terrasses (trois 20 x 2 mètres)	12, 13, 14, 15, 17, 18, 19, 20
34	sud de Châteauguay	736+150	haute terrasse de la rive droite de la rivière Châteauguay	737+300	boulevard Saint-Joseph	1150 m	de 100 m à 180 m	37-41m	friche, zone de déblais, route 132	ormes, érables à Giguère, frênes, peupliers, bouleaux gris, vinaigriers, roseaux, vignes, aubépines, verge d'or	aménagements de la route 132 (fossés et route), grands tas de déblais le long de la route, boutage, sentiers de VTT	oui : contextes naturels perturbés qui peuvent malgré tout contenir des traces d'occupation	oui : possibilité de dépendances agricoles	quelques sondages manuels où le terrain le permet (nombre approximatif: 120).	1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10
35	sud de Châteauguay, entre le boulevard Saint-Joseph et le boulevard Saint-Jean-Baptiste	737+300	boulevard Saint-Joseph	738+500	extrémité est des travaux du projet	1200 m	130 m sauf à l'échangeur de la route 138 (boulevard Saint-Jean-Baptiste)	38-40 m	fin du tronçon actuel de l'autoroute 30	pelouse, roseaux	aménagements de la route 30 (route et fossés, nivelage...)	non : contextes détruits	non : contextes détruits	aucune, superposition dans l'extrémité est avec la zone d'inventaire de Transit Analyse (1991a)	11

4.0

CONCLUSION

La présente étude définit un plan d'intervention en vue de la réalisation d'un inventaire archéologique dans l'emprise du projet de parachèvement de l'autoroute 30 entre Salaberry-de-Valleyfield et Châteauguay. La totalité de la zone d'étude d'une longueur de 35 km a été inspectée visuellement afin de déterminer les secteurs où des interventions archéologiques sont nécessaires avant la mise en œuvre des travaux. L'aire d'étude a été découpée en 35 zones d'intervention. Les techniques d'inventaire liées à chacune des interventions ont été évaluées à la lumière de l'état actuel du terrain et, en archéologie historique, par la présence connue ou visible de vestiges architecturaux. La proposition d'intervention totalise approximativement 92 410 m linéaires à labourer, 1020 sondages manuels de 50 cm² et 37 sondages mécaniques couvrant une superficie totale de 1180 m². Ce plan servira à guider l'inventaire archéologique qui devra être effectué avant la réalisation des travaux de construction.

BIBLIOGRAPHIE

Archéotec

2000 *Inventaire archéologique dans le cadre de l'agrandissement et du réaménagement du Foyer de Châteauguay, projet 06115C-01*. Rapport soumis à la Corporation d'hébergement du Québec.

Archéotec

2001a *Interventions archéologiques sur le site du domaine LePailleur (BiFk-7), Châteauguay, automne 2000*. Rapport soumis à la Ville de Châteauguay et au ministère de la Culture et des Communications.

Archéotec

2001b *Le domaine LePailleur à Châteauguay, site BiFk-7. Intervention archéologique 2001*. Rapport soumis à la Ville de Châteauguay.

Archéotec

2003 *Interventions archéologiques sur le terrain du domaine LePailleur (BiFk-7), Châteauguay, printemps et été 2002*. Rapport soumis à la Ville de Châteauguay et au ministère de la Culture et des Communications.

Badgley, Ian et Duguay, Françoise

1982 *Rapport de reconnaissance archéologique ligne 700 du gazoduc Saint-Lazare à Mercier*. Rapport soumis à André Marsan & associés.

Chevrier, Daniel

1983 *Rapport sur la surveillance archéologique du tronçon principal Saint-Lazare/Trois-Rivières et des embranchements Boisbriand, Saint-Jérôme, Joliette, Louiseville et Trois-Rivières-Ouest, activités 1982*. Rapport soumis à Gazoduc TQM, Environnement.

Ethnoscop

1986 *Étude d'impact sur l'environnement, projet de construction de l'autoroute 30, Côte Sainte-Catherine - Saint-Timothée. Potentiel archéologique préhistorique, potentiel archéologique historique, patrimoine bâti*. Montréal, ministère des Transports du Québec.

Patrimoine Experts

2001 *Inventaires archéologiques (été 2001), Direction de l'Ouest-de-la-Montérégie, Direction générale de Montréal et de l'Ouest*. Rapport soumis au ministère des Transports du Québec.

Pinel, Lyn et Côté, Marc

1985 *Reconnaissance archéologique de l'archipel de Coteau-du-Lac, comté de Vaudreuil-Soulanges*. Rapport soumis au ministère des Affaires culturelles du Québec.

Transit Analyse

1991a *Inventaire archéologique, autoroute 30, contournement de Kahnawake de la route 132 (Sainte-Catherine) à la route 138 (Châteauguay)*. Rapport soumis au ministère des Transports du Québec, Environnement.

Transit Analyse

1991b *Inventaire archéologique entre Melocheville et Châteauguay et fouille archéologique au site BiFk-5, île Saint-Bernard, Châteauguay*. Rapport soumis au ministère des Affaires culturelles du Québec.

Viau, Roland

1988 *Vie et mort d'une route d'eau : Patrimoine historique et potentiel archéologique de l'ancien canal de Beauharnois*. Rapport soumis au ministère des Transports du Québec.

Wintenberg, W.J.

s.d. *Notes archéologiques*. Musée National de l'Homme, Ottawa.

ANNEXE A
Catalogue des photographies

Projet : MTQ 0519

Film N° :

Archéologue : Roland Tremblay

Type de film : numérique

Date	Cliché	Nég.	CD	Identification	Description	Orientation
09/11	1			zone 34	du km 736+300 (haut de butte) vers la rivière	W
09/11	2			zone 34	du km 736+450 vers le haut de la pente, champ d'herbes	W
09/11	3			zone 34	du km 736+450, secteur mal drainé	S
09/11	4			zone 34	du fossé (environ du km 736+500)	W
09/11	5			zone 34	du km 736+600, roseaux et bouleaux	W
09/11	6			zone 34	du haut du monticule de déblais	W
09/11	7			zone 34	du km 736+750, fardoche dense	W
09/11	8			zone 34	à partir de zone de dépotoir	W
09/11	9			zone 34	zone de dépotoir, autour du km 736+900	N
09/11	10			zone 34	rive ouest du ruisseau	W
09/11	11			zone 35	terrain aménagé en bordure de l'autoroute 30 actuelle, du km 737+200	E
09/11	12			zone 33	terrasses artificielles	N
10/11	13			zone 33	terrasses artificielles	NNE
10/11	14			zone 33	terrasses artificielles	N
10/11	15			zone 33	terrasses artificielles	NNW
10/11	16			zone 31	rive W de la rivière Châteauguay à partir de la rive E	SW
10/11	17			zone 33	terrasses artificielles	E
10/11	18			zone 33	rive E de la rivière Châteauguay à partir de la rive W	E
10/11	19			zone 33	rive E de la rivière Châteauguay à partir de la rive W	E
10/11	20			zone 33	rive E de la rivière Châteauguay à partir de la rive W	E
10/11	21			zone 31	basse terrasse à partir de la limite sud de l'emprise	N
10/11	22			zone 32	de la rue Dorais vers la rivière, maisons expropriées	S
10/11	23			zone 32	de la rue Dorais, série de maison expropriée	W
10/11	24			zone 31	verger	NE
10/11	25			zone 31	vieille maison de ferme expropriée	WSW
10/11	26			zone 31	grange	W
10/11	27			zone 31	verger, à partir du chemin de la Haute-Rivière	NE
10/11	28			zone 31	maison de ferme et grange	SSE
10/11	29			zone 32	maisons expropriées de la rue Dorais	NNE
10/11	30			zone 29	du km 733+450, chemin et forêt	E
10/11	31			zone 29	du km 733+450, chemin et forêt	SW
10/11	32			zone 29	autour du km 733+150, sous-bois très mal drainé	N
10/11	33			zone 30	du km 734+350, champs labourés	ENE
11/11	34			zone 28	à partir de la limite du bois vers la montée Bellevue, champs	WSW
11/11	35			zone 29	sous-bois en friche	N
11/11	36			zone 28	affleurement rocheux sur paroi de fossé agricole (au ponceau)	NW
11/11	37			zone 27	du km 729+850 vers la montée Bellevue	E
11/11	38			zone 27	champ de maïs	N
11/11	39			zone 26	à partir de l'orée du bois au ruisseau Zéphirin	E
11/11	40			zone 26	de la rive E du ruisseau Zéphirin du haut de terrasse vers le bas	W
11/11	41			zone 26	idem, vers l'aval du ruisseau Zéphirin	NNW
11/11	42			zone 26	dynamique de méandres du ruisseau Zéphirin, talus d'érosion externe et alluvionnements internes avec pneu enfoui	N

Projet : MTQ 0519

Film N° :

Archéologue : Roland Tremblay

Type de film : numérique

Date	Cliché	Nég.	CD	Identification	Description	Orientation
11/11	43			zone 26	fragments de poêle démantibulé dans l'humus, basse terrasse du ruisseau Zéphirin	-
11/11	44			zone 23	champs, à parir de la branche E du ruisseau Gendron	E
11/11	45			zone 23	idem	W
11/11	46			zone 22	friche d'aubépines et verges d'or	E
11/11	47			zone 22	ruisseau Gendron, structure d'acier (appareillage de ferme?) sur terrasse E	N
11/11	48			zone 22	ruisseau Gendron, structure d'acier (appareillage de ferme?) sur terrasse E	E
11/11	49			zone 22	ruisseau Gendron, structure d'acier (appareillage de ferme?) sur terrasse E	E
11/11	50			zone 22	ruisseau Gendron, vers l'aval	N
11/11	51			zone 21	début du champ à partir du ruisseau Gendron	W
11/11	52			zone 21	vue à partir de la route 205	E
11/11	53			zone 20	du km 723+700 vers le chemin Saint-Louis, fermes et bâtiments expropriés	W
14/11	54			zone 20	du breuil du ruisseau Vinet, champs labourés	W
14/11	55			zone 20	breuil du ruisseau Vinet, terrain de paint-ball	E
14/11	56			zone 20	breuil du ruisseau Vinet, terrain de paint-ball	S
14/11	57			zone 20	du km 725+050, champs	E
14/11	58			zone 20	boisé au nord du km 725+650	NW
14/11	59			zone 1	du km 709+895, rebord de route 30 actuelle	E
14/11	60			zone 1	tas de déblais (blocs de pierre) caractérisant le secteur proche du boulevard Pie XII	S
14/11	61			zone 2	du km 710+200 vers le boulevard Pie-XII	E
14/11	62			zone 2	tas de déblais (blocs de pierre) dans le sous-bois, juste à l'est du boulevard Pie XII	S
14/11	63			zone 3	ruisseau et conduite de béton dans le boisé	N
14/11	64			zone 3	du km 711+250, ruisseau associé à l'ancien canal de Beauharnois	ESE
14/11	65			zone 4	ruines de fondations de l'ancienne maison de l'éclusier (écluse n° 8)	SW
14/11	66			zone 4	ruines de fondations de l'ancienne maison de l'éclusier (écluse n° 8)	S
14/11	67			zone 4	ruines de fondations de l'ancienne maison de l'éclusier (écluse n° 8)	SE
14/11	68			zone 3	chemin sur monticule allongé vers le km 711+550	E
14/11	69			zone 3	du km 711+550, zone humide dans le sous-bois	N
14/11	70			zone 19	vue générale, champ d'herbes	NE
15/11	71			zone 16	vue générale à partir de la rive E de la rivière Saint-Louis	W
15/11	72			zone 19	vue vers le chemin Saint-Louis, avec fermes et bâtiments	E
15/11	73			zone 16	du km 722+650 vers le km 722+800, champs	E
15/11	74			zone 16	du km 722+650 vers le km 722+500, champs et lignes électriques	W
15/11	75			zone 19	vue générale à partir de la rive W de la rivière Saint-Louis	E
15/11	76			zone 16	à partir du talus de la rivière Saint-Louis vers les champs	W
15/11	77			zone 16	à partir de la limite nord de l'emprise sur le talus de la rivière Saint-Louis	S
15/11	78			zone 16	petit ruisseau, vers son embouchure dans la rivière Saint-Louis	E
15/11	79			zone 16	pierre enchassée dans le tronc d'un arbre	-
15/11	80			zone 16	pierre enchassée dans le tronc d'un arbre	-
15/11	81			zone 19	à partir du bout de la pointe sur la rive W de la rivière Saint-Louis	E
15/11	82			zone 16	à partir du bout de la pointe sur la rive W de la rivière Saint-Louis	NW
15/11	83			zone 15	à partir du coin des trois bassins de décantation, champs	E
15/11	84			zone 15	à partir du coin des trois bassins de décantation, roseaux	W
15/11	85			zone 14	à partir du rang Sainte-Marie vers l'actuel canal de Beauharnois	E

Projet : MTQ 0519

Film N° :

Archéologue : Roland Tremblay

Type de film : numérique

Date	Cliché	Nég.	CD	Identification	Description	Orientation
16/11	86			zone 13	à partir du rang Sainte-Marie, champs, chemin de fer au N	W
16/11	87			zone 13	à partir du chemin de fer vers le rang Sainte-Marie	E
16/11	88			zone 12	à partir du chemin de fer, zones humides en contre-bas	W
16/11	89			zone 12	champs de maïs sous la ligne électrique	E
16/11	90			zone 12	du km 717+900, breuil des fondations à partir du fossé agricole au bas du champ de maïs	W
16/11	91			zone 12	km 717+850, tas d'épierreage dans le breuil des fondations	NW
16/11	92			zone 12	fondations en pierre dans le breuil	W
16/11	93			zone 12	fondations en béton dans le breuil	NE
16/11	94			zone 12	rebord de terrasse dans champ de maïs	E
16/11	95			zone 12	du km 717+700 vers le breuil de fondations	E
16/11	96			zone 12	du km 717+700 vers le chemin du Canal	W
16/11	97			zone 6	du km 712+750, grands monticules de déblais avec chemin de terre	WSW
17/11	98			zone 6	du km 712+750, grands monticules de déblais	WNW
17/11	99			zone 9	du km 712+750 vers les champs et l'ancien canal de Beauharnois	ESE
17/11	100			zone 9	du km 712+750 vers les champs	E
17/11	101			zone 9	km 713+300, parement S (entrée) de l'aqueduc n° 3	NE
17/11	102			zone 9	du km 714+250, champs	W
17/11	103			zone 9	ruisseau Saint-Pierre vers l'aval, en aval de l'aqueduc	N
17/11	104			zone 10	vue générale du parement N (sortie) de l'aqueduc Saint-Pierre	S
17/11	105			zone 10	à partir du haut du parement S de l'aqueduc Saint-Pierre vers l'amont du ruisseau	SW
17/11	106			zone 10	vue générale du parement S (entrée) de l'aqueduc Saint-Pierre	N
17/11	107			zone 10	vue générale du parement S (entrée) de l'aqueduc Saint-Pierre et champs cultivé au-dessus	NNW
17/11	108			zone 10	vue de l'intérieur de l'aqueduc Saint-Pierre avec voute et trottoir, à partir de l'entrée (côté N)	N
17/11	109			zone 10	piquet d'arpentage marquant la limite sud de l'emprise de l'autoroute 30, à seulement 5 m de l'aile E du parement N de l'aqueduc Saint-Pierre	S
17/11	110			zone 10	à partir de l'ancien canal de Beauharnois vers la basse terrasse du côté est du ruisseau Saint-Pierre	NE
17/11	111			zone 11	à partir de l'ancien canal de Beauharnois à l'est de l'aqueduc Saint-Pierre, champs de maïs	E
17/11	112			zone 10	à partir du haut du parement N (sortie) de l'aqueduc Saint-Pierre vers l'aval du ruisseau	N
17/11	113			zone 7	vue générale à partir de l'ancien chemin du canal, champs	WNW
17/11	114			zone 9	km 713+300, parement N (sortie) de l'aqueduc n° 3	S
17/11	115			zone 9	possible borne en ciment gisant à côté de l'aqueduc n° 3 (côté NW)	-
17/11	116			zone 7	à partir d'un peu à l'ouest du km 312+900 vers le km 313+050	SE
17/11	117			zone 7	à partir d'un peu à l'ouest du km 312+900 vers le Saint-Laurent où passera le pont	NW
17/11	118			zone 5	à partir du virage du tronçon du chemin du Canal qui mène à la mine de dolomite vers les bâtiments, le verger et le chemin	W
17/11	119			zone 5	idem	SW
17/11	120			zone 5	bâtiments, jardins	SE
17/11	121			zone 5	champ au nord du chemin du Canal et des bâtiments	N
17/11	122			zone 8	maisons expropriées sur le côté N de la route 132	E
17/11	123			zone 8	maison Perron (6509 route 132)	NE
17/11	124			zone 8	basse terrasse sur le Saint-Laurent derrière la maison Perron	NW
17/11	125			zone 8	rive du Saint-Laurent	W
17/11	126			zone 8	maison Perron à partir de la rive	SE

Projet : MTQ 0519

Film N° :

Archéologue : Roland Tremblay

Type de film : numérique

Date	Cliché	Nég.	CD	Identification	Description	Orientation
17/11	127			zone 8	autre maison à partir de la rive	S
17/11	128			zone 8	vue de la portion de rivage du Saint-Laurent dans l'emprise, à partir de la pointe Gaston-Meloche	SSE
17/11	129			zone 7	vue à partir de la route 132 vers le futur échangeur 530 / 30, champs	SSE
17/11	130			zone 11	à partir de la montée Pilon vers l'aqueduc Saint-Pierre	W
17/11	131			zone 11	à partir de la montée Pilon	E
17/11	132			zone 11	km 717+250, parement S (entrée) de aqueduc n° 1	NNE
17/11	133			zone 11	km 717+250, parement N (sortie) de aqueduc n° 1	SSE

ANNEXE B
Photographies prises sur le terrain



IMG_0001.jpg



IMG_0002.jpg



IMG_0003.jpg



IMG_0004.jpg



IMG_0005.jpg



IMG_0006.jpg



IMG_0007.jpg



IMG_0008.jpg



IMG_0009.jpg



IMG_0010.jpg



IMG_0011.jpg



IMG_0012.jpg



IMG_0013.jpg



IMG_0014.jpg



IMG_0015.jpg



IMG_0016.jpg



IMG_0017.jpg



IMG_0018.jpg



IMG_0019.jpg



IMG_0020.jpg



IMG_0021.jpg



IMG_0022.jpg



IMG_0023.jpg



IMG_0024.jpg



IMG_0025.jpg



IMG_0026.jpg



IMG_0027.jpg



IMG_0028.jpg



IMG_0029.jpg



IMG_0030.jpg



IMG_0031.jpg



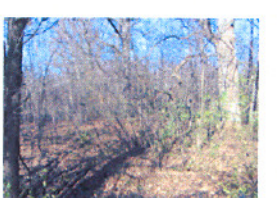
IMG_0032.jpg



IMG_0033.jpg



IMG_0034.jpg



IMG_0035.jpg



IMG_0036.jpg



IMG_0037.jpg



IMG_0038.jpg



IMG_0039.jpg



IMG_0040.jpg



IMG_0041.jpg



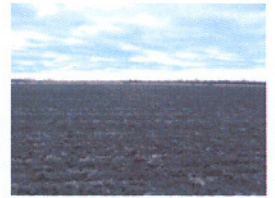
IMG_0042.jpg



IMG_0043.jpg



IMG_0044.jpg



IMG_0045.jpg



IMG_0046.jpg



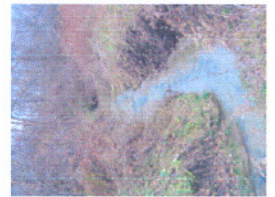
IMG_0047.jpg



IMG_0048.jpg



IMG_0049.jpg



IMG_0050.jpg



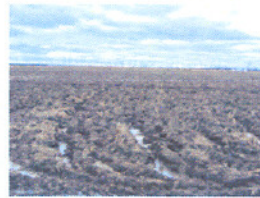
IMG_0051.jpg



IMG_0052.jpg



IMG_0053.jpg



IMG_0054.jpg



IMG_0055.jpg



IMG_0056.jpg



IMG_0057.jpg



IMG_0058.jpg



IMG_0059.jpg



IMG_0060.jpg



IMG_0061.jpg



IMG_0062.jpg



IMG_0063.jpg



IMG_0064.jpg



IMG_0065.jpg



IMG_0066.jpg



IMG_0067.jpg



IMG_0068.jpg



IMG_0069.jpg



IMG_0070.jpg



IMG_0071.jpg



IMG_0072.jpg



IMG_0073.jpg



IMG_0074.jpg



IMG_0075.jpg



IMG_0076.jpg



IMG_0077.jpg



IMG_0078.jpg



IMG_0079.jpg



IMG_0080.jpg



IMG_0081.jpg



IMG_0082.jpg



IMG_0083.jpg



IMG_0084.jpg



IMG_0085.jpg



IMG_0086.jpg



IMG_0087.jpg



IMG_0088.jpg



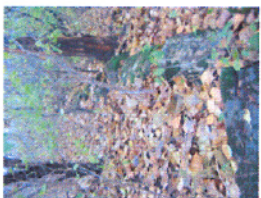
IMG_0089.jpg



IMG_0090.jpg



IMG_0091.jpg



IMG_0092.jpg



IMG_0093.jpg



IMG_0094.jpg



IMG_0095.jpg



IMG_0096.jpg



IMG_0097.jpg



IMG_0098.jpg



IMG_0099.jpg



IMG_0100.jpg



IMG_0101.jpg



IMG_0102.jpg



IMG_0103.jpg



IMG_0104.jpg



IMG_0105.jpg



IMG_0106.jpg



IMG_0107.jpg



IMG_0108.jpg



IMG_0109.jpg



IMG_0110.jpg



IMG_0111.jpg



IMG_0112.jpg



IMG_0113.jpg



IMG_0114.jpg



IMG_0115.jpg



IMG_0116.jpg



IMG_0117.jpg



IMG_0118.jpg



IMG_0119.jpg



IMG_0120.jpg



IMG_0121.jpg



IMG_0122.jpg



IMG_0123.jpg



IMG_0124.jpg



IMG_0125.jpg



IMG_0126.jpg



IMG_0127.jpg



IMG_0128.jpg



IMG_0129.jpg



IMG_0130.jpg



IMG_0131.jpg



IMG_0132.jpg



IMG_0133.jpg

FICHE D'ÉVALUATION DE PRÉ-INVENTAIRE

PROJET

No de zone

date

observateur

conditions météo

secteur

chaînage

position géographique

coord. MTM Nord

coord. Latitude

0 ' "

élev. au au
plan d'eau

coord. MTM Est

coord. Longitude

0 ' "

longueur du
tronçon (CL)

syst. réf. géod.

NAD

altitude NMM

No de pos. GPS

géomorphologie

micro-relief
de surface

matériaux
de surface

pente

drainage

végétation

perturbations

approbation pour
inventaire

type d'inventaire
proposé

accessibilité technique

photos

observations et commentaires

PROJET DE PARACHÈVEMENT DE
L'AUTOROUTE 30
SALABERRY-DE-VALLEYFIELD À
CHÂTEAUGUAY
(Projet MTQ n° 20-5400-9301-X2)

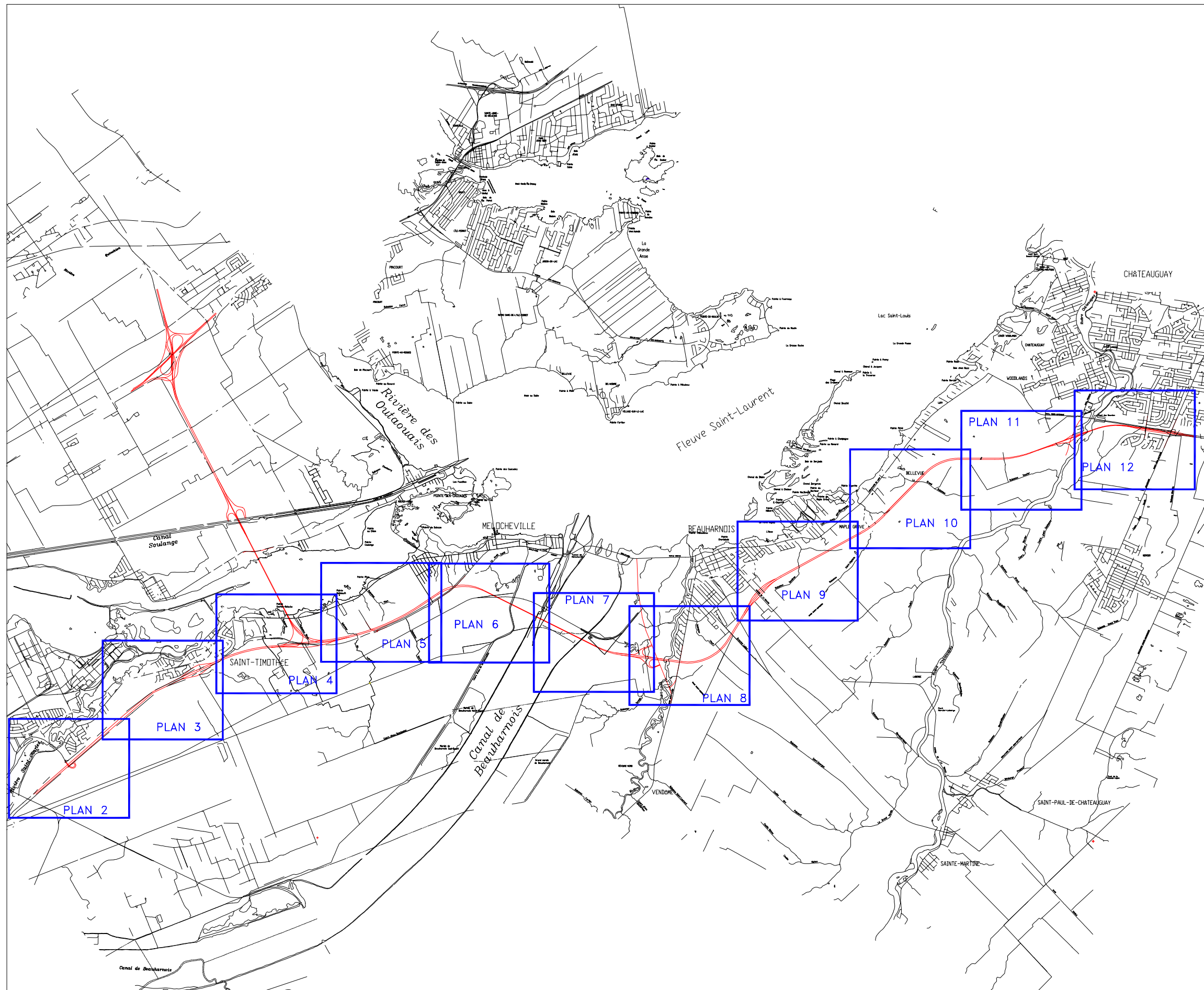
PLAN D'INTERVENTIONS ARCHÉOLOGIQUES
DÉCOUPAGE GÉNÉRAL
PLAN 1

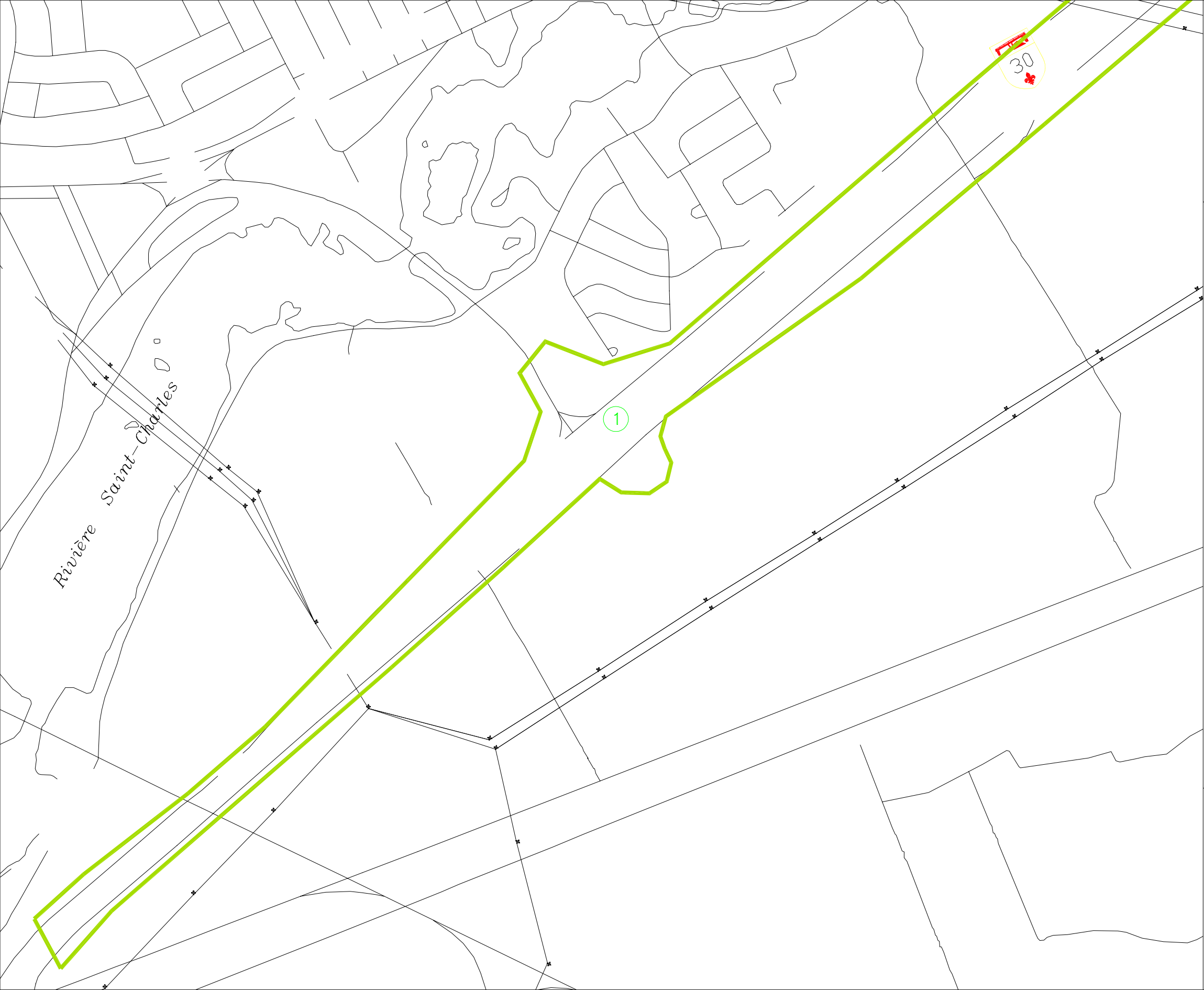
— CADRAGE
— EMPRISE DES TRAVAUX
DU MTQ

0 1 2 km
ÉCHELLE : 1:100 000



SOURCE : carte électronique reçue du Ministère des Transports
du Québec, TRACE_Ctguay_Vaudreuil_Complet050411_etTopo.dwg





PROJET DE PARACHÈVEMENT DE
L'AUTOROUTE 30
SALABERRY-DE-VALLEYFIELD À
CHÂTEAUGUAY
(Projet MTQ n° 20-5400-9301-X2)
PLAN D'INTERVENTIONS ARCHÉOLOGIQUES
ZONE D'INTERVENTION 1 (ptie)
PLAN 2

- EMPRISE
— DÉLIMITATION DE ZONE
① IDENTIFICATION DE ZONE
- TYPE D'INTERVENTION :
- SONDAGES MANUELS
 - LABOURAGE
 - BÂTI ANCIEN

0 100 200 m

ÉCHELLE : 1:10 000

SOURCE : carte électronique reçue du Ministère des Transports
du Québec, TRACE_Ctguay_Vaudreuil_Complet050411_etTopo.dwg
chaînage : TRACE_Ctguay_Vaudreuil_Complet050411.DWG



Transports
Québec

ethnoscop

MTQ0519



PROJET DE PARACHÈVEMENT DE
L'AUTOROUTE 30
SALABERRY-DE-VALLEYFIELD À
CHÂTEAUGUAY
(Projet MTQ n° 20-5400-9301-X2)

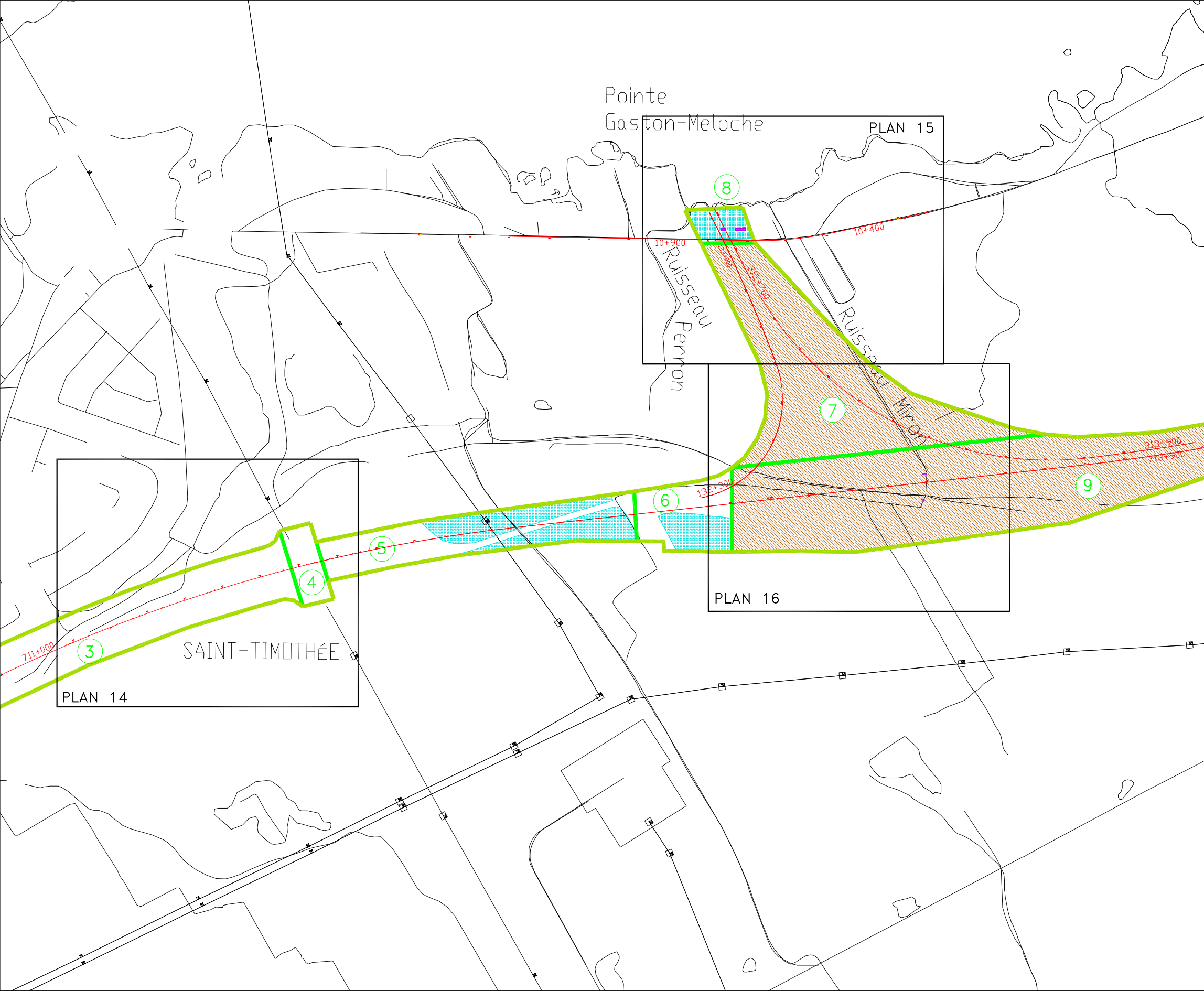
PLAN D'INTERVENTIONS ARCHÉOLOGIQUES
ZONES D'INTERVENTIONS 1 (ptie), 2 et
3 (ptie)
PLAN 3

- EMPRISE
 - DÉLIMITATION DE ZONE
 - ① IDENTIFICATION DE ZONE
 - 710+000 711+000 LIGNE DE CENTRE ET KM
- TYPE D'INTERVENTION :
- SONDAGES MANUELS
 - LABOURAGE
 - BÂTI ANCIEN

0 100 200 m

ÉCHELLE : 1:10 000

SOURCE : carte électronique reçue du Ministère des Transports
du Québec, TRACE_Ctguay_Vaudreuil_Complet050411_etTopo.dwg
chaînage : TRACE_Ctguay_Vaudreuil_Complet050411.DWG



PROJET DE PARACHÈVEMENT DE
L'AUTOROUTE 30
SALABERRY-DE-VALLEYFIELD À
CHÂTEAUGUAY
(Projet MTQ n° 20-5400-9301-X2)

PLAN D'INTERVENTIONS ARCHÉOLOGIQUES
ZONES D'INTERVENTIONS 3 (ptie), 4, 5,
6, 7, 8 et 9 (ptie)

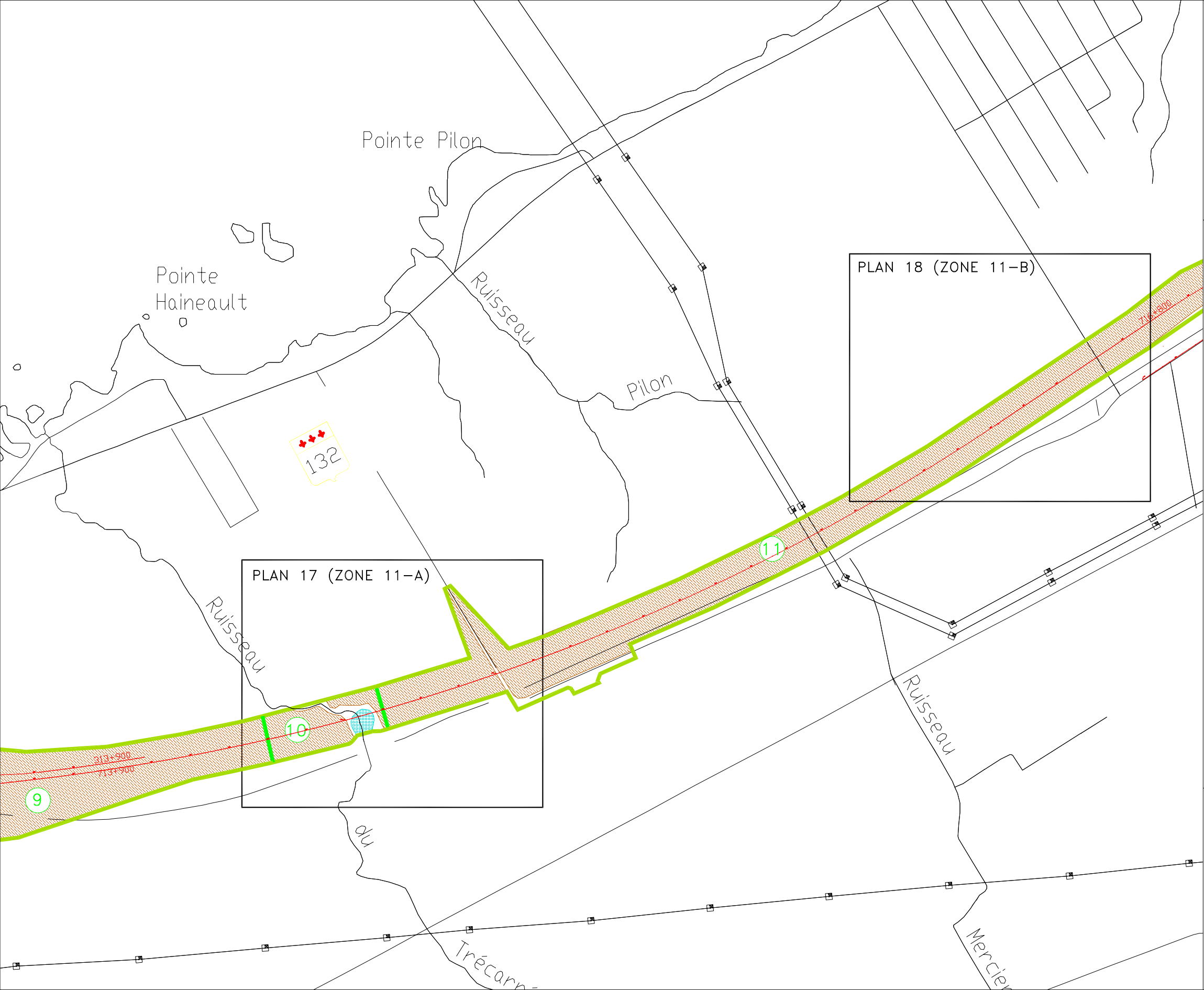
PLAN 4

- EMPRISE
 - DÉLIMITATION DE ZONE
 - IDENTIFICATION DE ZONE
 - LIGNE DE CENTRE ET KM
- TYPE D'INTERVENTION :
- SONDAGES MANUELS
 - LABOURAGE
 - BÂTI ANCIEN

0 100 200 m

ÉCHELLE : 1:10 000

SOURCE : carte électronique reçue du Ministère des Transports
du Québec, TRACE_Ctguay_Vaudreuil_Complet050411_etTopo.dwg
chaînage : TRACE_Ctguay_Vaudreuil_Complet050411.DWG



PROJET DE PARACHÈVEMENT DE
L'AUTOROUTE 30
SALABERRY-DE-VALLEYFIELD À
CHÂTEAUGUAY
(Projet MTQ n° 20-5400-9301-X2)

PLAN D'INTERVENTIONS ARCHÉOLOGIQUES
ZONES D'INTERVENTIONS 9 (ptie), 10 et
11 (ptie)
PLAN 5

— EMPRISE
— DÉLIMITATION DE ZONE
⑨ IDENTIFICATION DE ZONE
713 + 900 LIGNE DE CENTRE ET KM

TYPE D'INTERVENTION :

SONDAGES MANUELS
LABOURAGE
BÂTI ANCIEN

0 100 200 m
ÉCHELLE : 1:10 000

SOURCE : carte électronique reçue du Ministère des Transports
du Québec, TRACE_Ctguay_Vaudreuil_Complet050411_etTopo.dwg
chaînage : TRACE_Ctguay_Vaudreuil_Complet050411.DWG



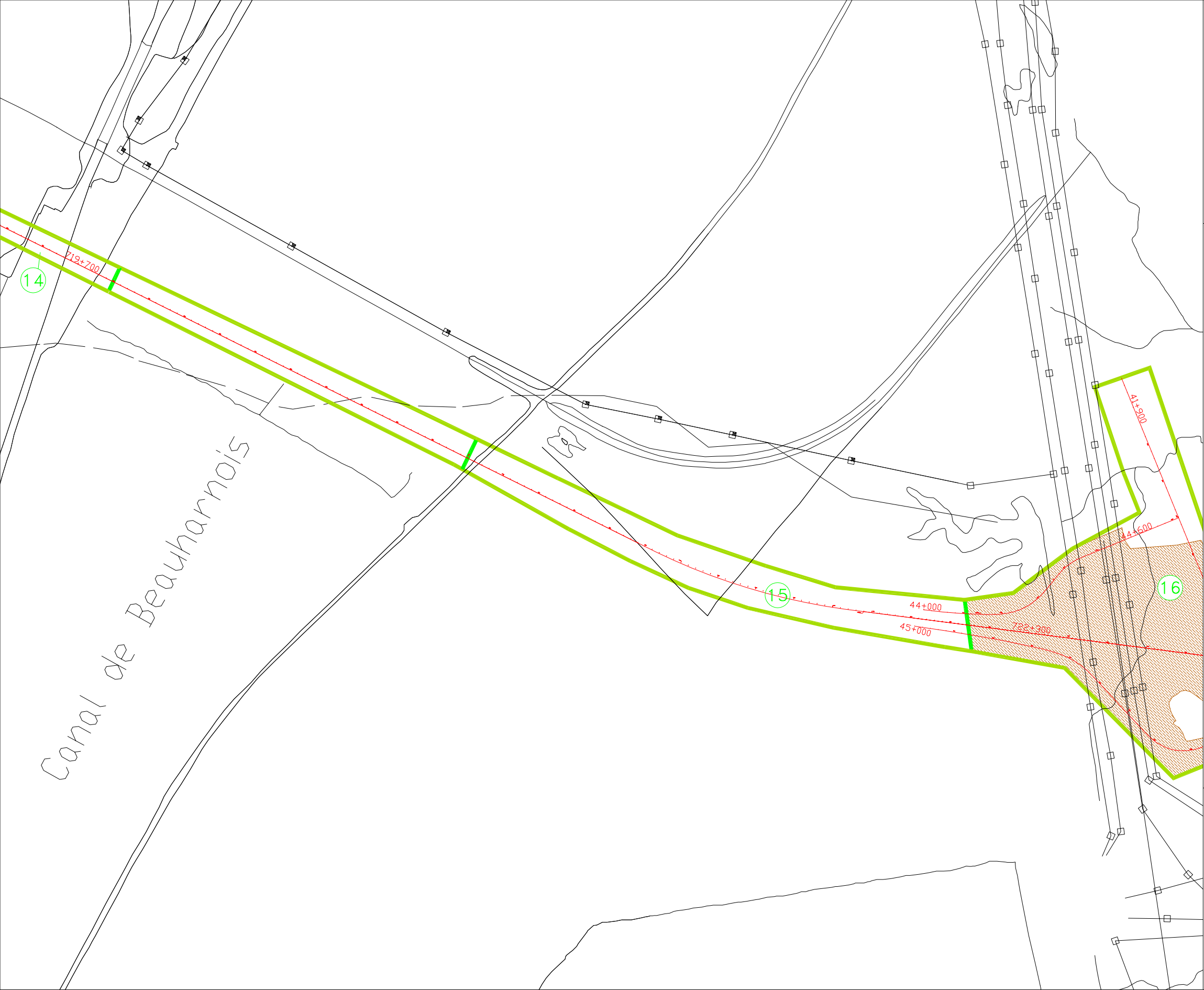
PROJET DE PARACHÈVEMENT DE
L'AUTOROUTE 30
SALABERRY-DE-VALLEYFIELD À
CHÂTEAUGUAY
(Projet MTQ n° 20-5400-9301-X2)

PLAN D'INTERVENTIONS ARCHÉOLOGIQUES
ZONES D'INTERVENTIONS 11 (ptie), 12,
13 et 14 (ptie)
PLAN 6

- EMPRISE
 - DÉLIMITATION DE ZONE
 - IDENTIFICATION DE ZONE
 - LIGNE DE CENTRE ET KM
- TYPE D'INTERVENTION :
- SONDAGES MANUELS
 - LABOURAGE
 - BÂTI ANCIEN

0 100 200 m
ÉCHELLE : 1:10 000

SOURCE : carte électronique reçue du Ministère des Transports
du Québec, TRACE_Ctguay_Vaudreuil_Complet050411_etTopo.dwg
chaînage : TRACE_Ctguay_Vaudreuil_Complet050411.DWG

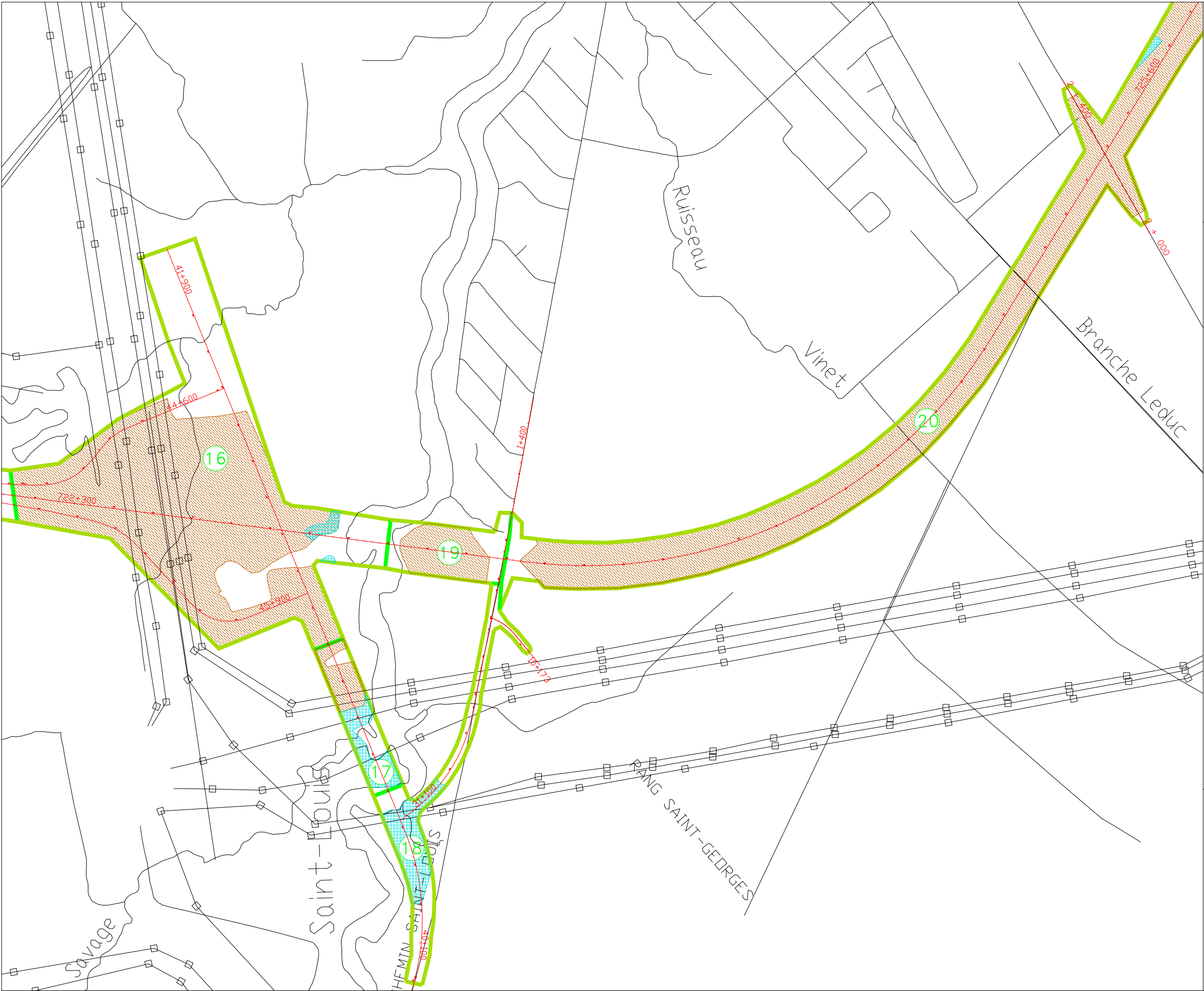


PROJET DE PARACHÈVEMENT DE
L'AUTOROUTE 30
SALABERRY-DE-VALLEYFIELD À
CHÂTEAUGUAY
(Projet MTQ n° 20-5400-9301-X2)

PLAN D'INTERVENTIONS ARCHÉOLOGIQUES
ZONES D'INTERVENTIONS 14 (ptie), 15 et
16 (ptie)
PLAN 7

- EMPRISE
 - DÉLIMITATION DE ZONE
 - IDENTIFICATION DE ZONE
 - LIGNE DE CENTRE ET KM
- TYPE D'INTERVENTION :
- SONDAGES MANUELS
 - LABOURAGE
 - BÂTI ANCIEN

0 100 200 m
ÉCHELLE : 1:10 000
SOURCE : carte électronique reçue du Ministère des Transports
du Québec, TRACE_Ctguay_Vaudreuil_Complet050411_etTopo.dwg
chaînage : TRACE_Ctguay_Vaudreuil_Complet050411.DWG



PROJET DE PARACHÈVEMENT DE
L'AUTOROUTE 30
SALABERRY-DE-VALLEYFIELD À
CHÂTEAUGUAY
(Projet MTQ n° 20-5400-9301-X2)

PLAN D'INTERVENTIONS ARCHÉOLOGIQUES
ZONES D'INTERVENTIONS 16, 17, 18,
19 et 20 (ptie)

PLAN 8

- EMPRISE ET DÉLIMITATION DE ZONE
- EMPRISE ET DÉLIMITATION DE ZONE
- 16 IDENTIFICATION DE ZONE
- 722 + 300 LIGNE DE CENTRE ET KM
- TYPE D'INTERVENTION :
- SONDAGES MANUELS
- LABOURAGE
- BÂTI ANCIEN

0 100 200 m

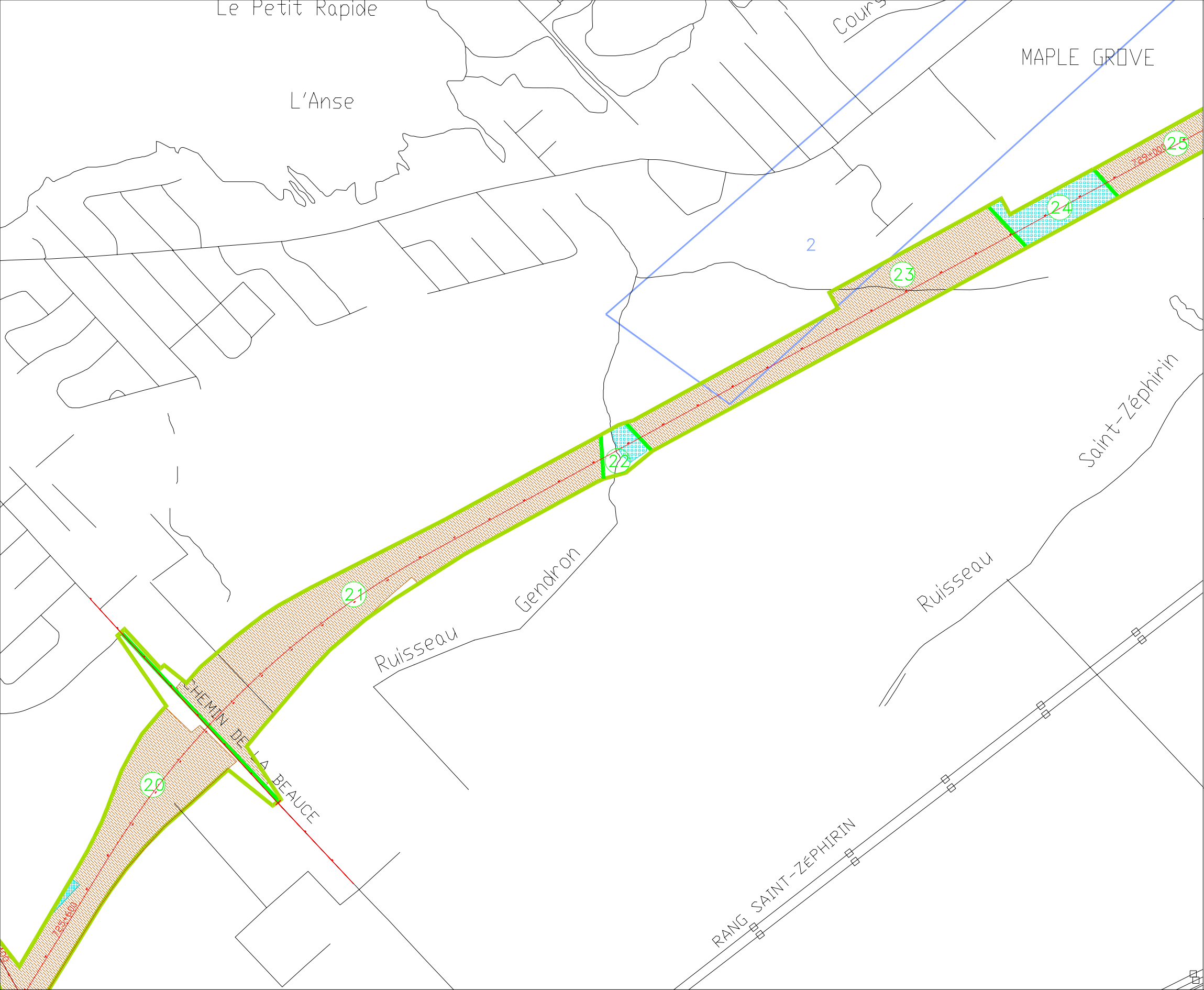
ÉCHELLE : 1:10 000

SOURCE : carte électronique reçue du Ministère des Transports
du Québec, TRACE_Ctguay_Vaudreuil_Complet050411_etTopo.dwg
chaînage : TRACE_Ctguay_Vaudreuil_Complet050411.DWG

Transports
Québec

ethnoscop

MTQ0519



PROJET DE PARACHÈVEMENT DE
L'AUTOROUTE 30
SALABERRY-DE-VALLEYFIELD À
CHÂTEAUGUAY
(Projet MTQ n° 20-5400-9301-X2)

PLAN D'INTERVENTIONS ARCHÉOLOGIQUES
ZONES D'INTERVENTIONS 20 (ptie), 21,
22, 23, 24 et 25 (ptie)

PLAN 9

EMPRISE

DÉLIMITATION DE ZONE

20 IDENTIFICATION DE ZONE

725+600 LIGNE DE CENTRE ET KM

TYPE D'INTERVENTION :

SONDAGES MANUELS

LABOURAGE

BÂTI ANCIEN

SECTEUR INVENTORIÉ

2 TRANSIT ANALYSE INC., 1991b

0 100 200 m

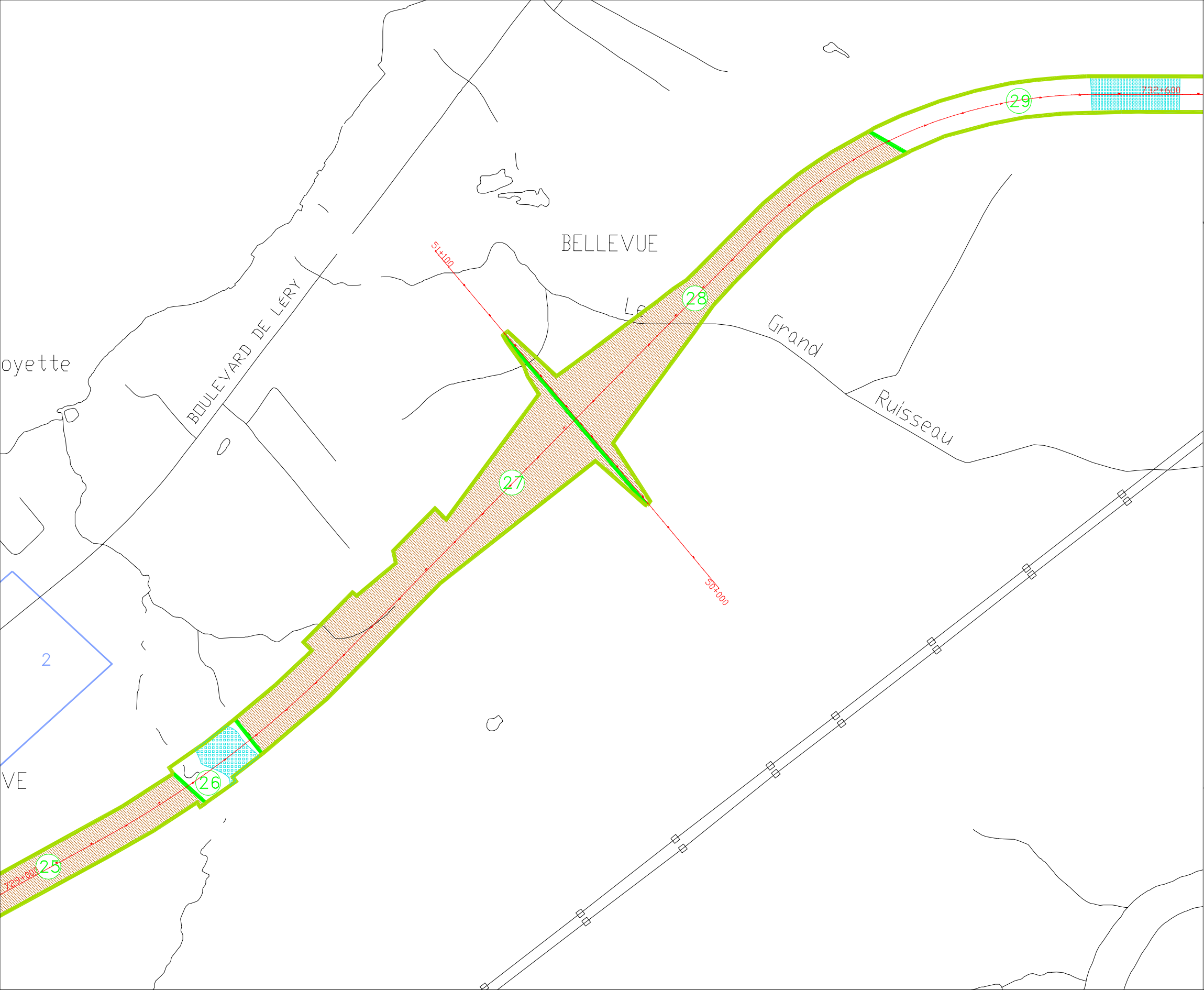
ÉCHELLE : 1:10 000

SOURCE : carte électronique reçue du Ministère des Transports
du Québec, TRACE_Ctguay_Vaudreuil_Complet050411_etTopo.dwg
chainage : TRACE_Ctguay_Vaudreuil_Complet050411.DWG

Transports
Québec

ethnoscop

MTQ0519



PROJET DE PARACHÈVEMENT DE
L'AUTOROUTE 30
SALABERRY-DE-VALLEYFIELD À
CHÂTEAUGUAY
(Projet MTQ n° 20-5400-9301-X2)

PLAN D'INTERVENTIONS ARCHÉOLOGIQUES
ZONES D'INTERVENTIONS 25 (ptie), 26,
27, 28 et 29 (ptie)
PLAN 10

EMPRISE

DÉLIMITATION DE ZONE

25

IDENTIFICATION DE ZONE

729+000

LIGNE DE CENTRE ET KM

TYPE D'INTERVENTION :

SONDAGES MANUELS

LABOURAGE

BÂTI ANCIEN

SECTEUR INVENTORIÉ

2

TRANSIT ANALYSE INC., 1991b

0 100 200 m

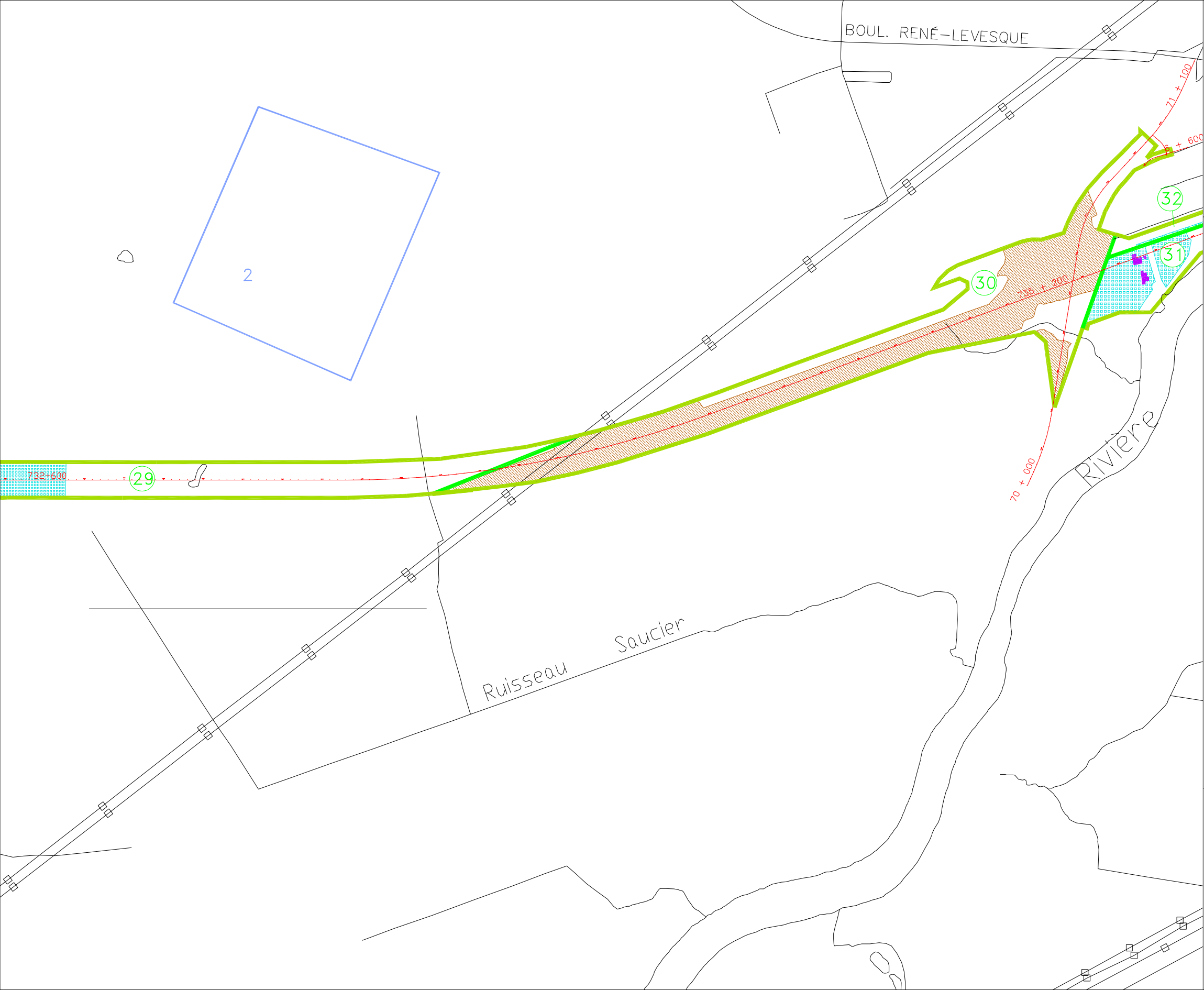
ÉCHELLE : 1:10 000

SOURCE : carte électronique reçue du Ministère des Transports
du Québec, TRACE_Ctguay_Vaudreuil_Complet050411_etTopo.dwg
chaînage : TRACE_Ctguay_Vaudreuil_Complet050411.DWG

Transports Québec

ethnoscop

MTQ0519



PROJET DE PARACHÈVEMENT DE
L'AUTOROUTE 30
SALABERRY-DE-VALLEYFIELD À
CHÂTEAUGUAY
(Projet MTQ n° 20-5400-9301-X2)

PLAN D'INTERVENTIONS ARCHÉOLOGIQUES
ZONES D'INTERVENTIONS 29 (ptie), 30,
31 et 32 (ptie)
PLAN 11

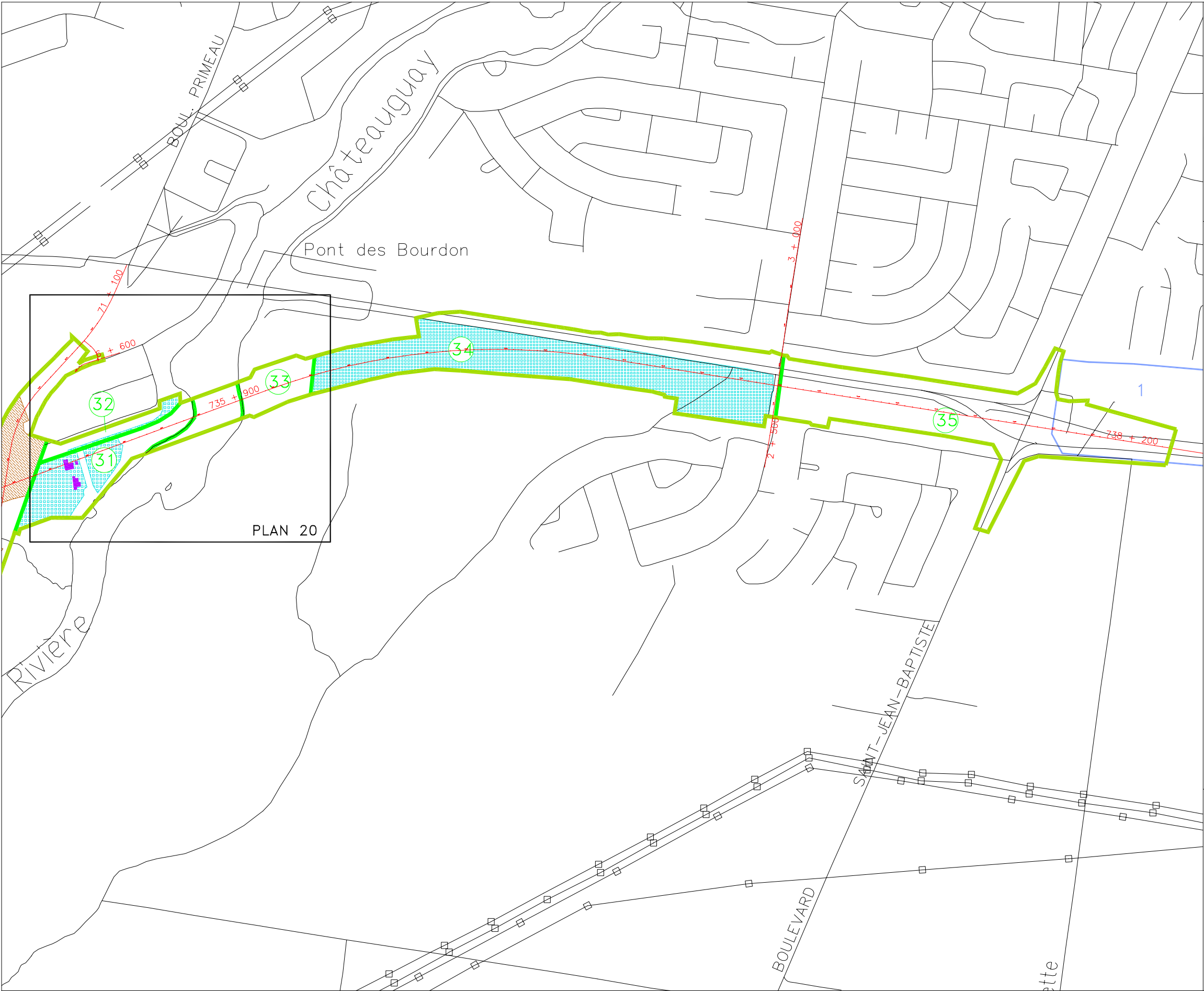
- EMPRISE
- DÉLIMITATION DE ZONE
- 29 IDENTIFICATION DE ZONE
- 732+600 LIGNE DE CENTRE ET KM

- TYPE D'INTERVENTION :
- SONDAGES MANUELS
 - LABOURAGE
 - BÂTI ANCIEN

- SECTEUR INVENTORIÉ
- 2 TRANSIT ANALYSE INC., 1991b

0 100 200 m
ÉCHELLE : 1:10 000

SOURCE : carte électronique reçue du Ministère des Transports
du Québec, TRACE_Ctguay_Vaudreuil_Complet050411_etTopo.dwg
chaînage : TRACE_Ctguay_Vaudreuil_Complet050411.DWG

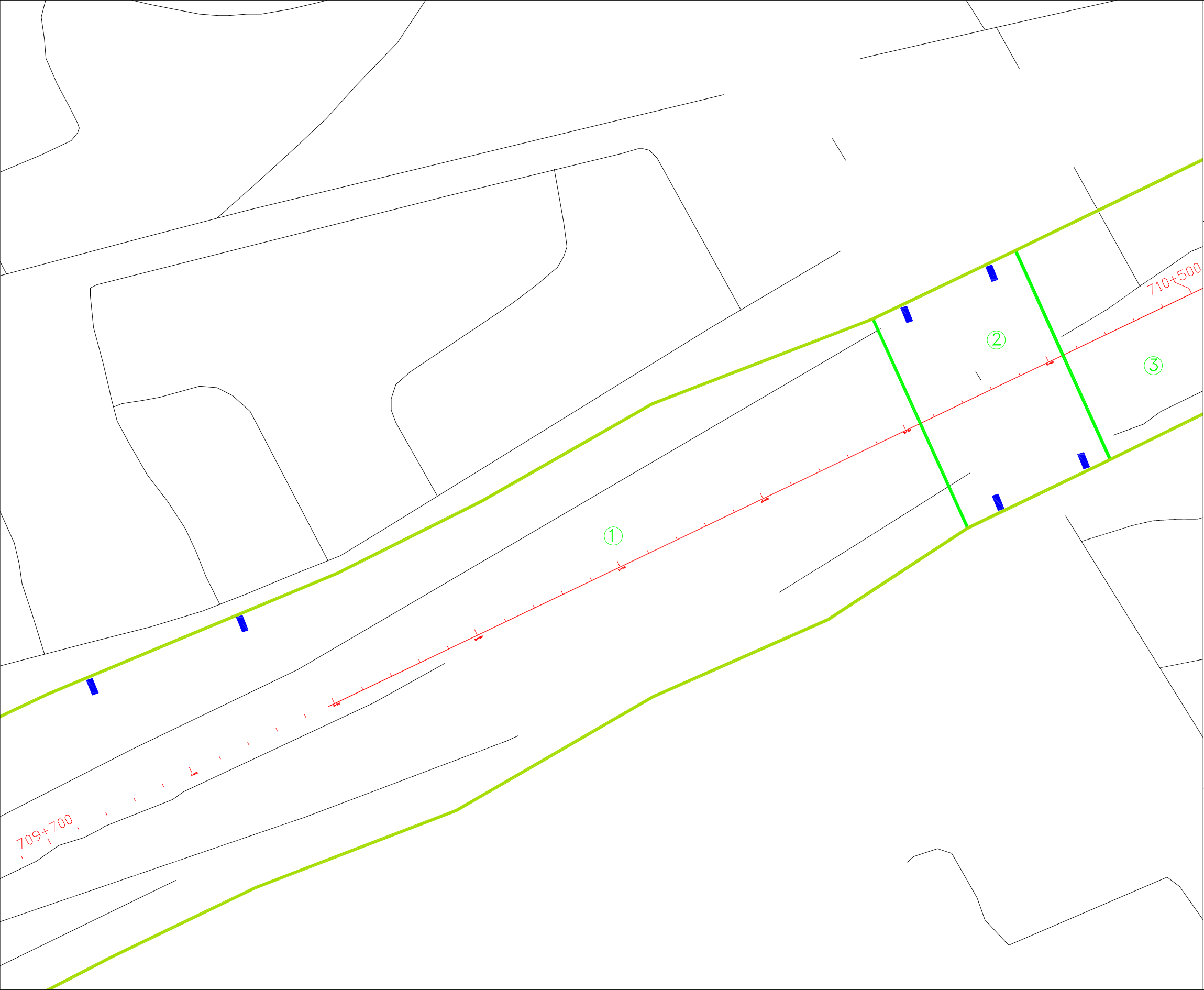


PROJET DE PARACHÈVEMENT DE
L'AUTOROUTE 30
SALABERRY-DE-VALLEYFIELD À
CHÂTEAUGUAY
(Projet MTQ n° 20-5400-9301-X2)
PLAN D'INTERVENTIONS ARCHÉOLOGIQUES
ZONES D'INTERVENTIONS 31 (ptie),
32 (ptie), 33, 34 et 35 (ptie)
PLAN 12

- EMPRISE
DÉLIMITATION DE ZONE
IDENTIFICATION DE ZONE
LIGNE DE CENTRE ET KM
- TYPE D'INTERVENTION :
- SONDAGES MANUELS
LABOURAGE
BÂTI ANCIEN
- SECTEUR INVENTORIÉ
TRANSIT ANALYSE INC., 1991a

0 100 200 m
ÉCHELLE : 1:10 000

SOURCE : carte électronique reçue du Ministère des Transports
du Québec, TRACE_Ctguay_Vaudreuil_Complet050411_etTopo.dwg
chaînage : TRACE_Ctguay_Vaudreuil_Complet050411.DWG



PROJET DE PARACHÈVEMENT DE
L'AUTOROUTE 30
SALABERRY-DE-VALLEYFIELD À
CHÂTEAUGUAY
(Projet MTQ n° 20-5400-9301-X2)

PLAN D'INTERVENTIONS ARCHÉOLOGIQUES
LOCALISATION PRÉCISE DES SONDAGES
DANS LES ZONES 1 ET 2

PLAN 13

EMPRISE

DÉLIMITATION DE ZONE

①

IDENTIFICATION DE ZONE

709+700

LIGNE DE CENTRE ET KM

TYPE D'INTERVENTION :

SONDAGE MÉCANIQUE

SONDAGES MANUELS

LABOURAGE

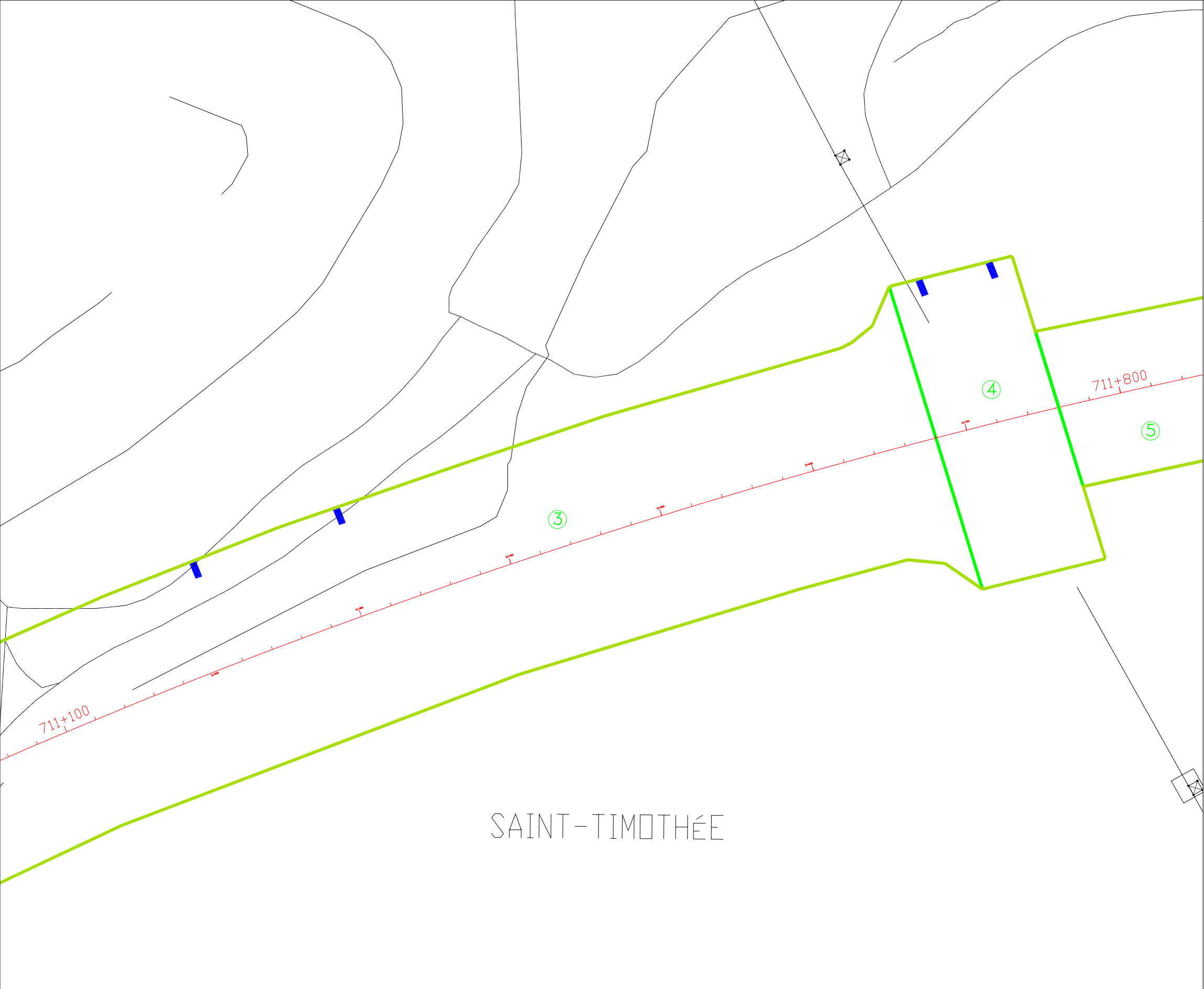
BÂTI ANCIEN

0 25 50 75 100 m

ÉCHELLE : 1:2 500

N

SOURCE : carte électronique reçue du Ministère des Transports
du Québec, TRACE_Ctguay_Vaudreuil_Complet050411_etTopo.dwg
chaînage : TRACE_Ctguay_Vaudreuil_Complet050411.DWG

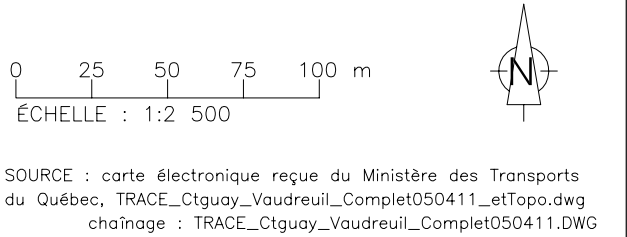


PROJET DE PARACHÈVEMENT DE
L'AUTOROUTE 30
SALABERRY-DE-VALLEYFIELD À
CHÂTEAUGUAY
(Projet MTQ n° 20-5400-9301-X2)

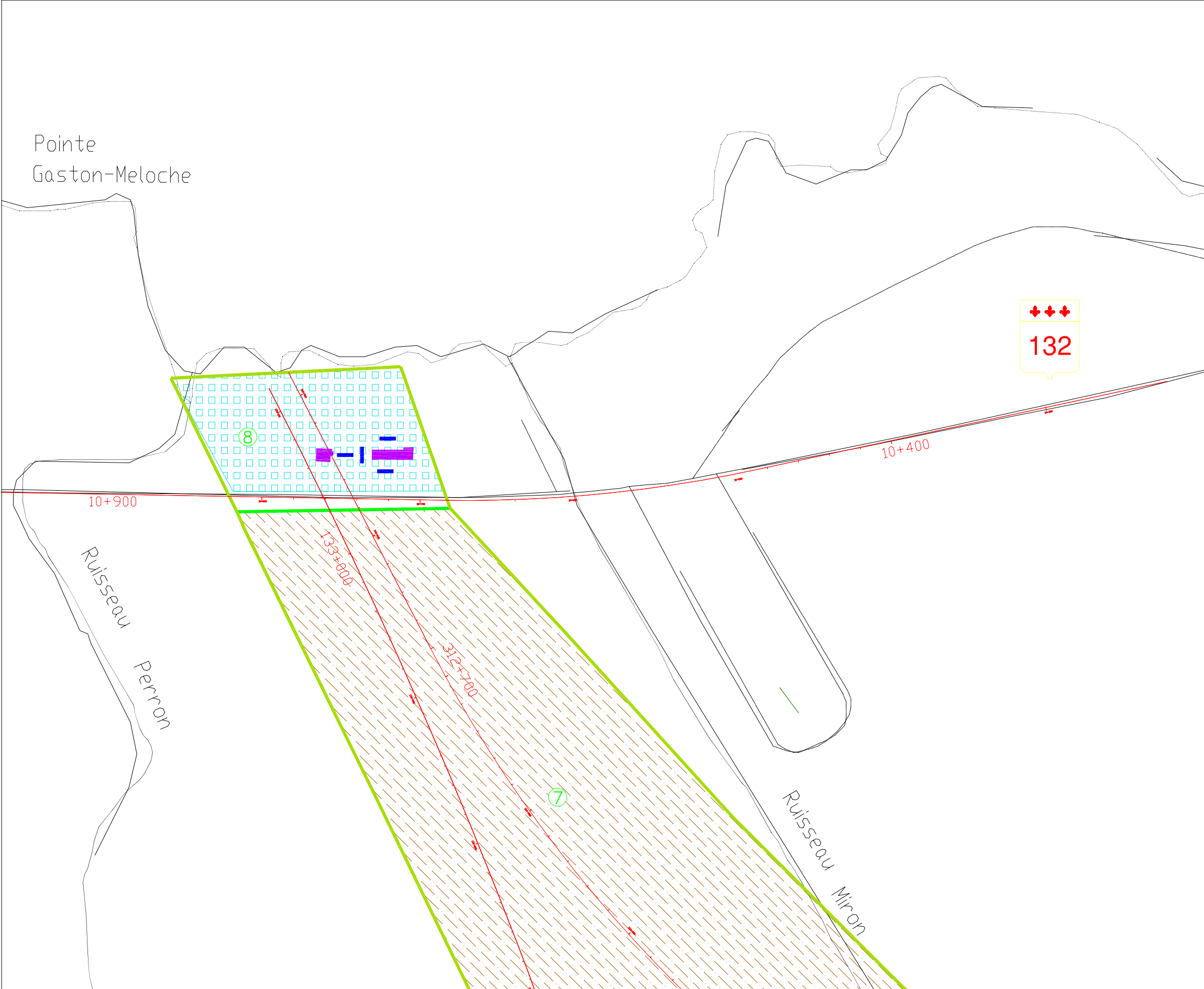
PLAN D'INTERVENTIONS ARCHÉOLOGIQUES
LOCALISATION PRÉCISE DES SONDAGES
DANS LES ZONES 3 ET 4

PLAN 14

- EMPRISE
 - DÉLIMITATION DE ZONE
 - IDENTIFICATION DE ZONE
 - LIGNE DE CENTRE ET KM
- TYPE D'INTERVENTION :
- SONDAGE MÉCANIQUE
 - SONDAGES MANUELS
 - LABOURAGE
 - BÂTI ANCIEN



SOURCE : carte électronique reçue du Ministère des Transports
du Québec, TRACE_Ctguay_Vaudreuil_Complet050411_etTopo.dwg
chaînage : TRACE_Ctguay_Vaudreuil_Complet050411.DWG



PARACHÈVEMENT DE L'AUTOROUTE 30
SALABERRY-DE-VALLEYFIELD À
CHÂTEAUGUAY
(Projet MTQ n° 20-5400-9301-X2)

PLAN D'INTERVENTIONS ARCHÉOLOGIQUES
LOCALISATION PRÉCISE DES SONDAGES
DANS LA ZONE 8

PLAN 15

- EMPRISE
- DÉLIMITATION DE ZONE
- 8 IDENTIFICATION DE ZONE
- 10+900 LIGNE DE CENTRE ET KM
- TYPE D'INTERVENTION :
- SONDAGE MÉCANIQUE
- SONDAGES MANUELS
- LABOURAGE
- BÂTI ANCIEN

0 25 50 75 100 m

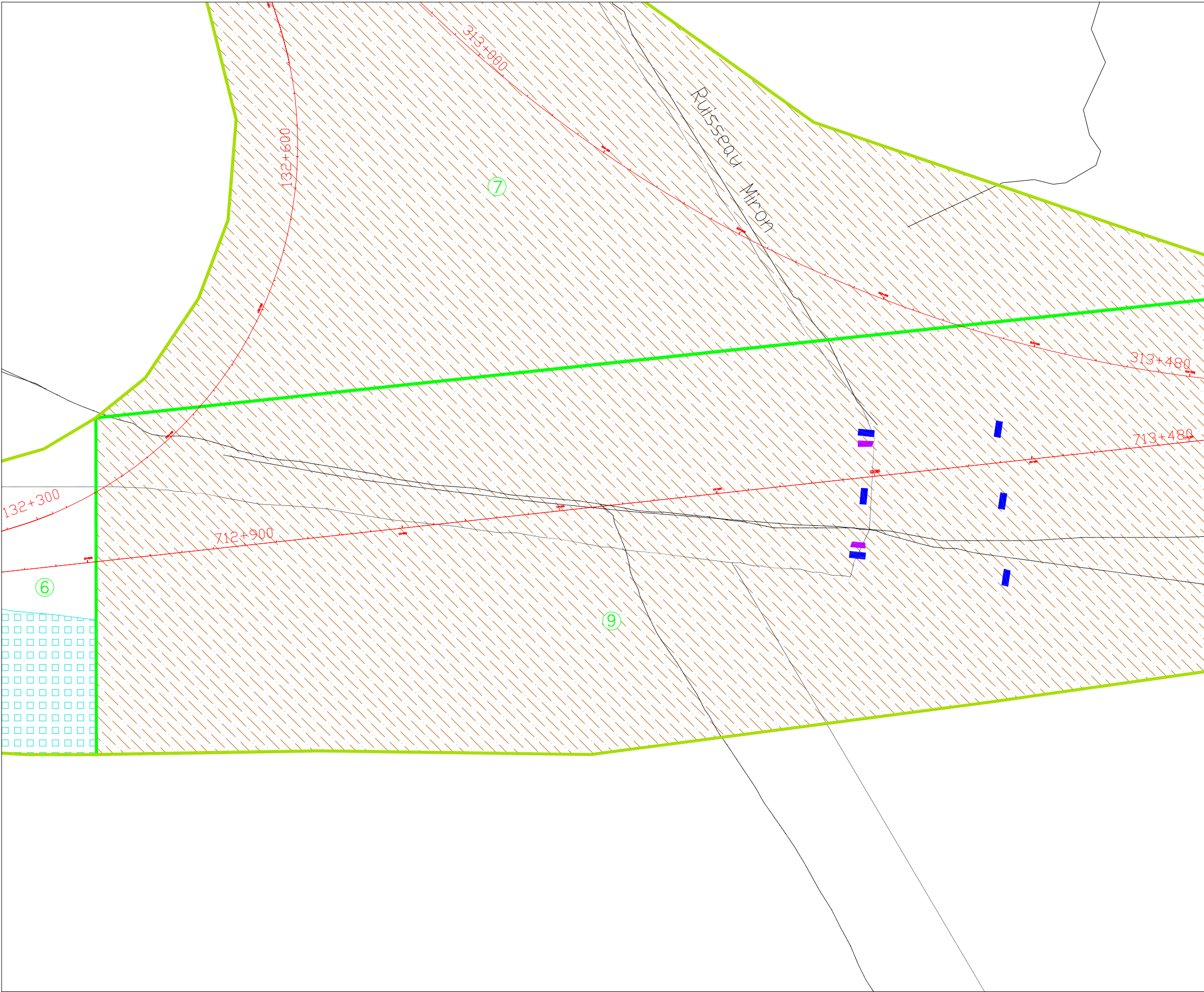
ÉCHELLE : 1:2 500

SOURCE : carte électronique reçue du Ministère des Transports
du Québec, TRACE_Ctguay_Vaudreuil_Complet050411_etTopo.dwg
chaînage : TRACE_Ctguay_Vaudreuil_Complet050411.DWG

Transports
Québec

ethno-scop

MTQ0519



PROJET DE PARACHÈVEMENT DE
L'AUTOROUTE 30
SALABERRY-DE-VALLEYFIELD À
CHÂTEAUGUAY
(Projet MTQ n° 20-5400-9301-X2)

PLAN D'INTERVENTIONS ARCHÉOLOGIQUES
LOCALISATION PRÉCISE DES SONDAGES
DANS LA ZONE 9

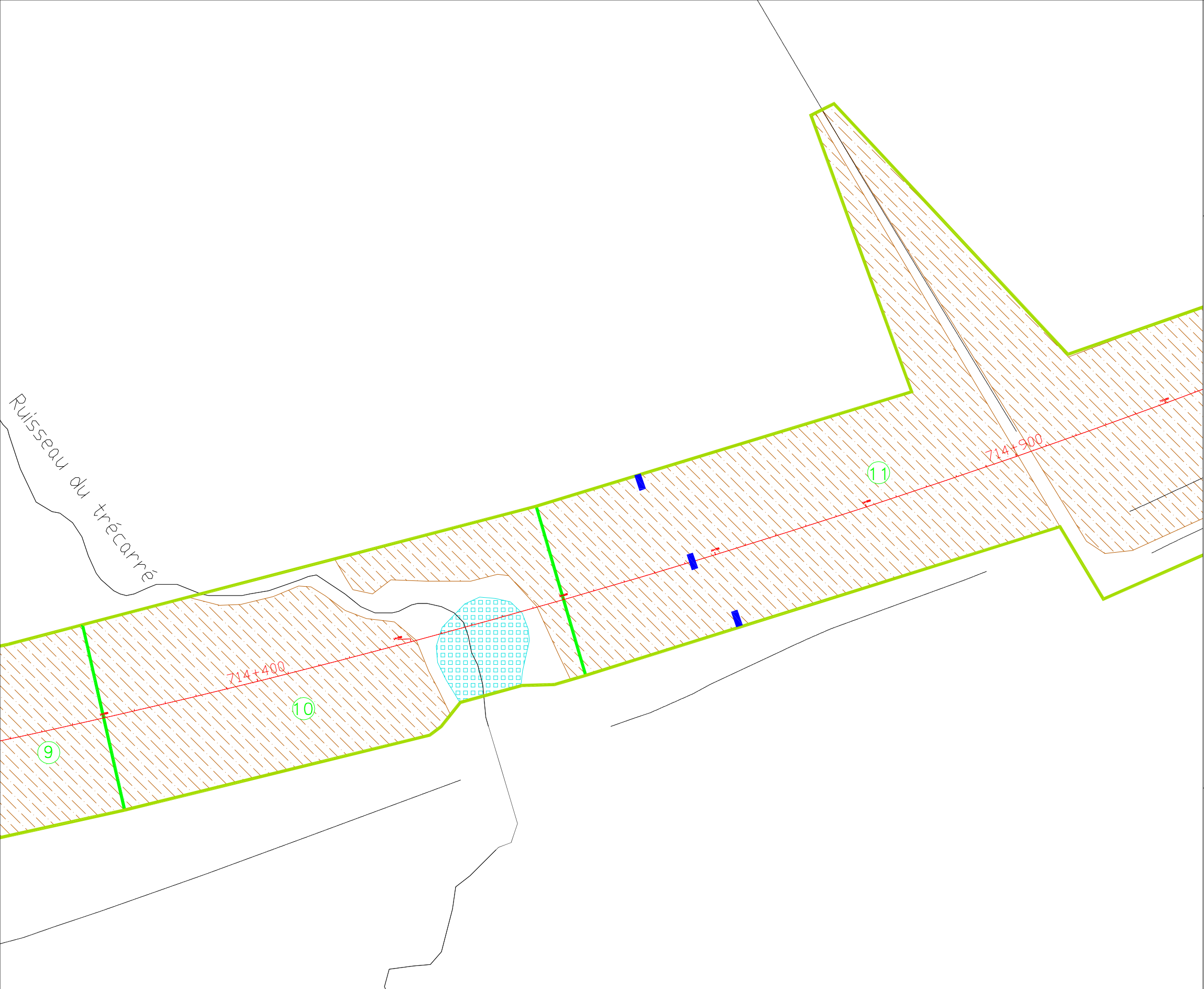
PLAN 16

- EMPRISE
- DÉLIMITATION DE ZONE
- IDENTIFICATION DE ZONE
- LIGNE DE CENTRE ET KM
- TYPE D'INTERVENTION :
- SONDAGE MÉCANIQUE
- SONDAGES MANUELS
- LABOURAGE
- BÂTI ANCIEN

0 25 50 75 100 m

ÉCHELLE : 1:2 500

SOURCE : carte électronique reçue du Ministère des Transports
du Québec, TRACE_Ctguay_Vaudreuil_Complet050411_etTopo.dwg
chaînage : TRACE_Ctguay_Vaudreuil_Complet050411.DWG



PROJET DE PARACHÈVEMENT DE
L'AUTOROUTE 30
SALABERRY-DE-VALLEYFIELD À
CHÂTEAUGUAY
(Projet MTQ n° 20-5400-9301-X2)

PLAN D'INTERVENTIONS ARCHÉOLOGIQUES
LOCALISATION PRÉCISE DES SONDAGES
DANS LA ZONE 11-A

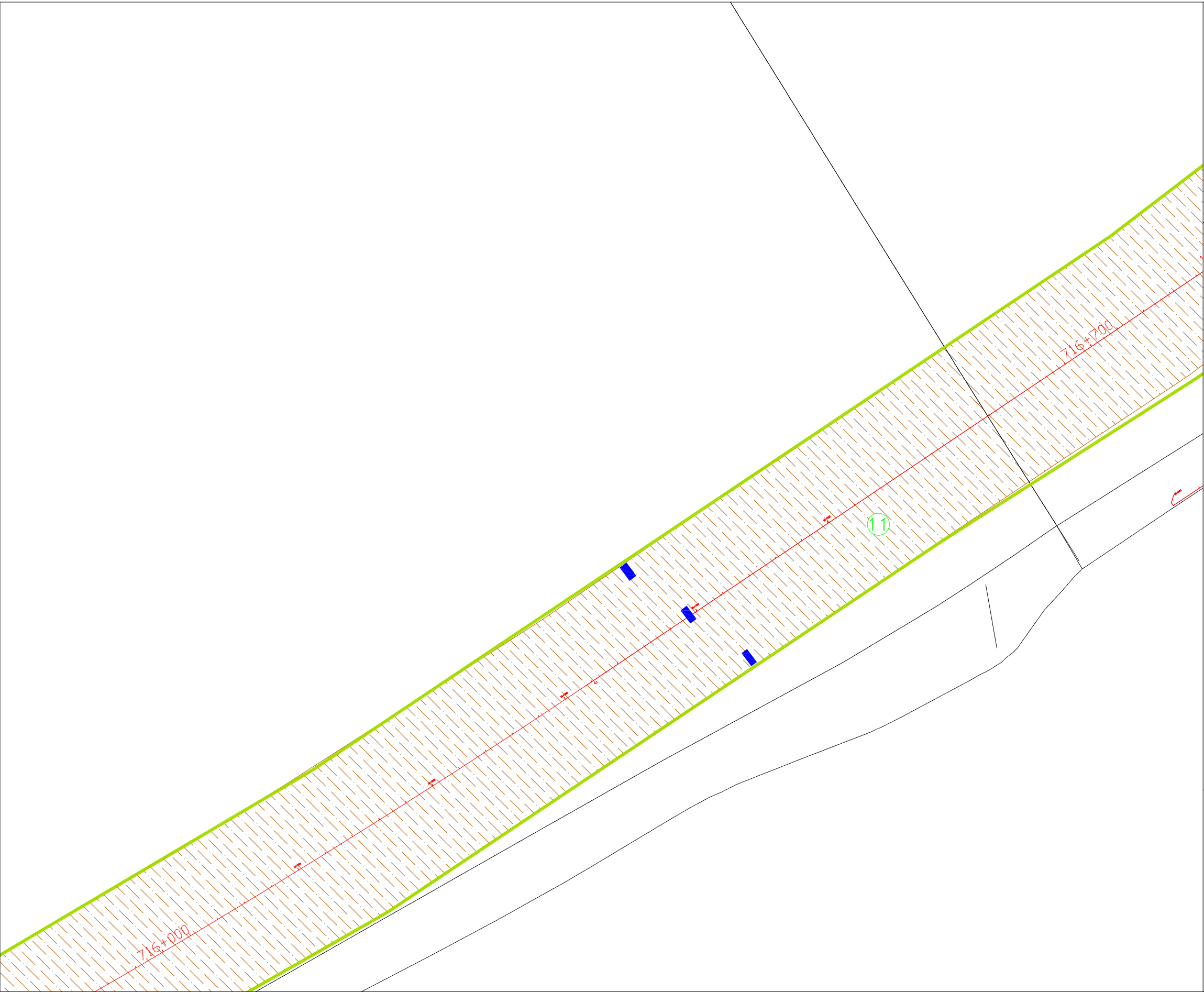
PLAN 17

- EMPRISE
- DÉLIMITATION DE ZONE
- IDENTIFICATION DE ZONE
- LIGNE DE CENTRE ET KM
- TYPE D'INTERVENTION :
- SONDAGE MÉCANIQUE
- SONDAGES MANUELS
- LABOURAGE
- BÂTI ANCIEN

0 25 50 75 100 m

ÉCHELLE : 1:2 500

SOURCE : carte électronique reçue du Ministère des Transports
du Québec, TRACE_Ctguay_Vaudreuil_Complet050411_etTopo.dwg
chaînage : TRACE_Ctguay_Vaudreuil_Complet050411.DWG



PROJET DE PARACHÈVEMENT DE
L'AUTOROUTE 30
SALABERRY-DE-VALLEYFIELD À
CHÂTEAUGUAY
(Projet MTQ n° 20-5400-9301-X2)

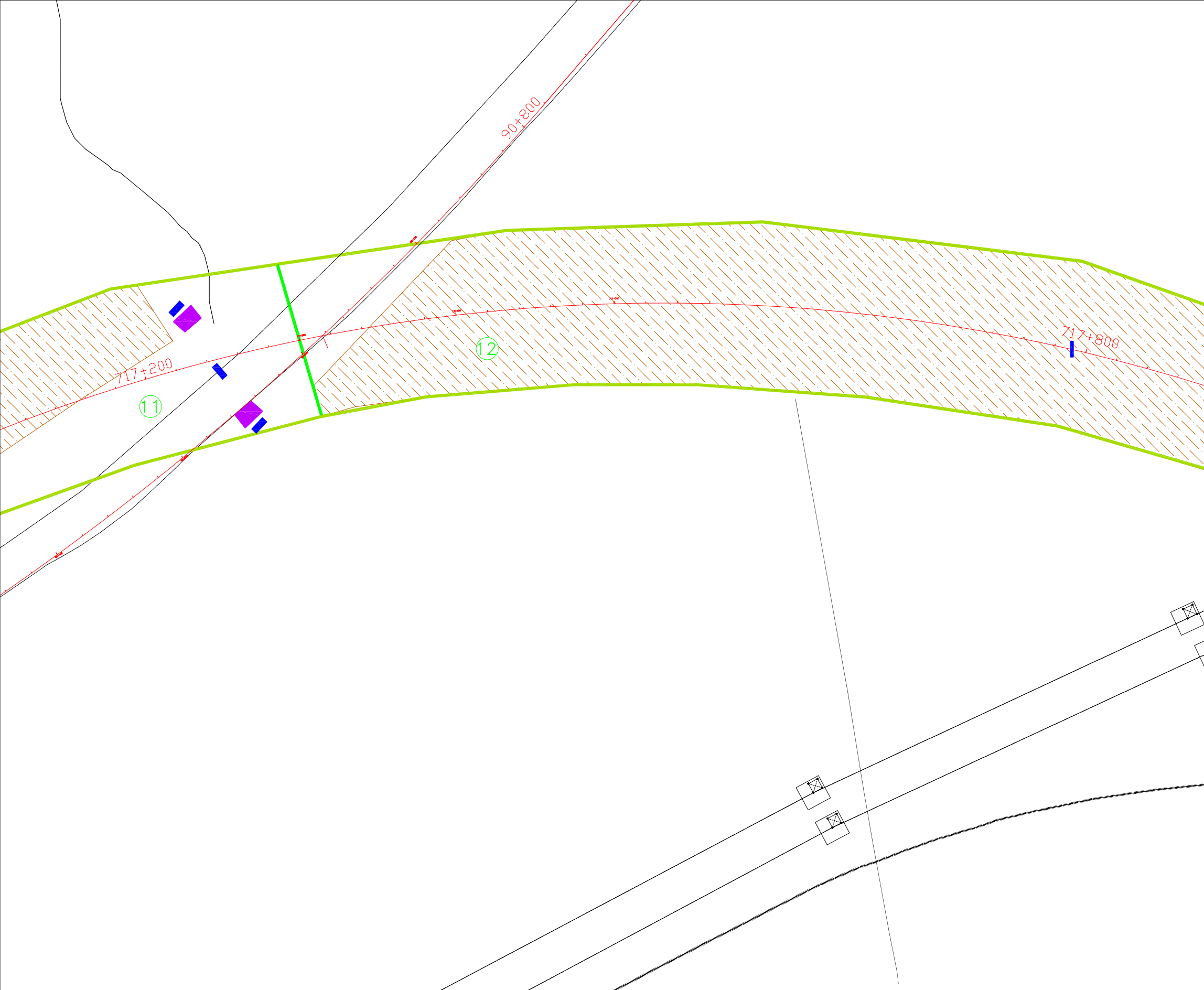
PLAN D'INTERVENTIONS ARCHÉOLOGIQUES
LOCALISATION PRÉCISE DES SONDAGES
DANS LA ZONE 11-B

PLAN 18

- EMPRISE
 - DÉLIMITATION DE ZONE
 - 11 IDENTIFICATION DE ZONE
 - 716+000 LIGNE DE CENTRE ET KM
- TYPE D'INTERVENTION :
- SONDAGE MÉCANIQUE
 - SONDAGES MANUELS
 - LABOURAGE
 - BÂTI ANCIEN

0 25 50 75 100 m
ÉCHELLE : 1:2 500

SOURCE : carte électronique reçue du Ministère des Transports
du Québec, TRACE_Ctguay_Vaudreuil_Complet050411_etTopo.dwg
chaînage : TRACE_Ctguay_Vaudreuil_Complet050411.DWG



PROJET DE PARACHÈVEMENT DE
L'AUTOROUTE 30
SALABERRY-DE-VALLEYFIELD À
CHÂTEAUGUAY
(Projet MTQ n° 20-5400-9301-X2)

PLAN D'INTERVENTIONS ARCHÉOLOGIQUES
LOCALISATION PRÉCISE DES SONDAGES
DANS LES ZONES 11-C ET 12

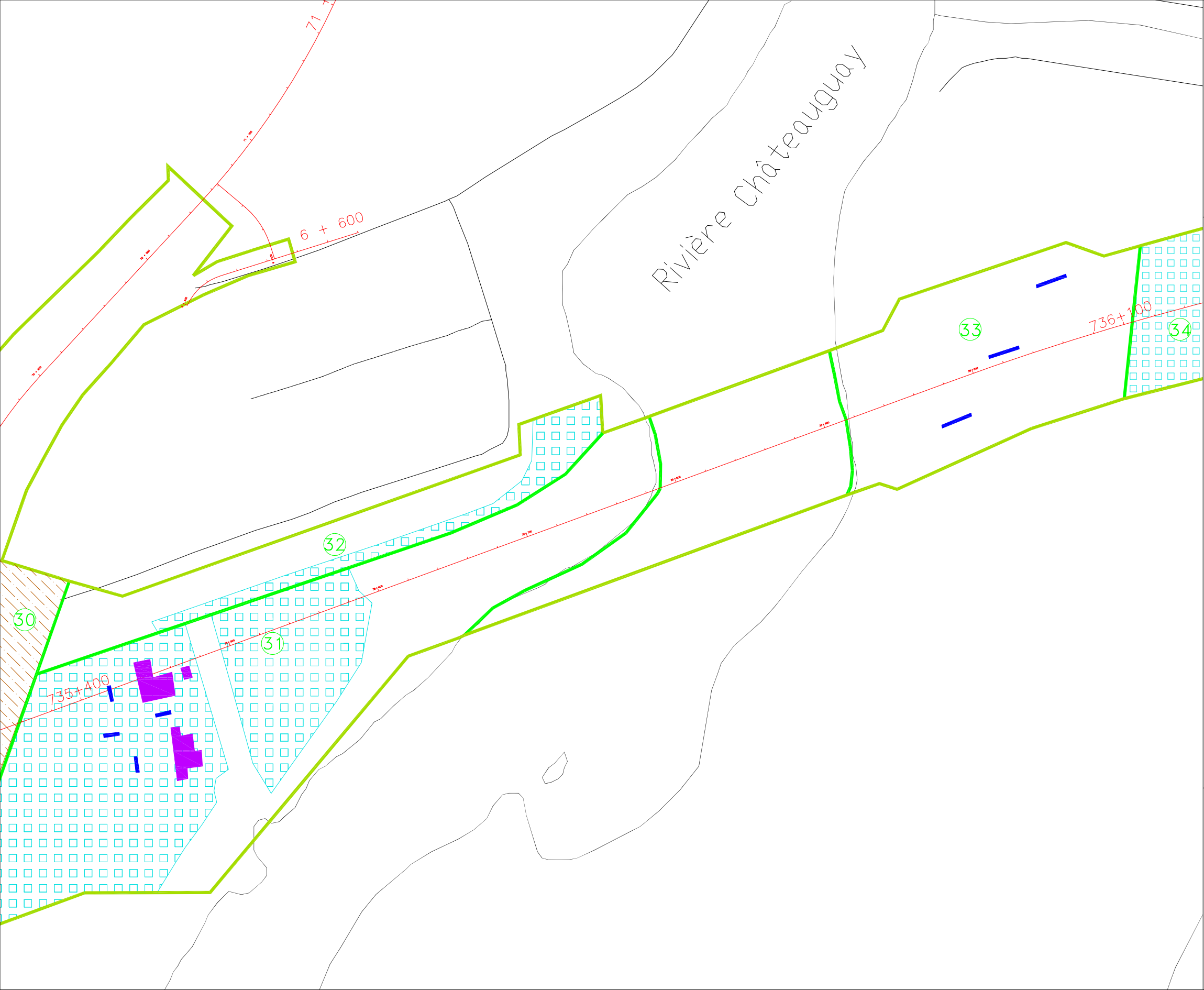
PLAN 19

- EMPRISE
- DÉLIMITATION DE ZONE
- 11 IDENTIFICATION DE ZONE
- 717+200 LIGNE DE CENTRE ET CHAÎNAGE
- 717+800
- TYPE D'INTERVENTION :
- SONDAGE MÉCANIQUE
- SONDAGES MANUELS
- LABOURAGE
- BÂTI ANCIEN

0 25 50 75 100 m

ÉCHELLE : 1:2 500

SOURCE : carte électronique reçue du Ministère des Transports
du Québec, TRACE_Ctguay_Vaudreuil_Complet050411_etTopo.dwg
chaînage : TRACE_Ctguay_Vaudreuil_Complet050411.DWG



PROJET DE PARACHÈVEMENT DE
L'AUTOROUTE 30
SALABERRY-DE-VALLEYFIELD À
CHÂTEAUGUAY
(Projet MTQ n° 20-5400-9301-X2)

PLAN D'INTERVENTIONS ARCHÉOLOGIQUES
LOCALISATION PRÉCISE DES SONDAGES
DAND LES ZONES 31 ET 33

PLAN 20

- EMPRISE
 - DÉLIMITATION DE ZONE
 - IDENTIFICATION DE ZONE
 - LIGNE DE CENTRE ET CHÂINAGE
- TYPE D'INTERVENTION :
- SONDAGE MÉCANIQUE
 - SONDAGES MANUELS
 - LABOURAGE
 - PATRIMOINE BÂTI

0 25 50 75 100 m
ÉCHELLE : 1:2 500

SOURCE : carte électronique reçue du Ministère des Transports
du Québec, TRACE_Ctguay_Vaudreuil_Complet050411_etTopo.dwg
chaînage : TRACE_Ctguay_Vaudreuil_Complet050411.DWG