

**Étude archéologique préliminaire**  
**Étude d'évaluation environnementale des liaisons interprovinciales**  
**Région de la capitale nationale, Ontario**

Présentée à

**NCE Ltd.**

100, promenade Craig-Henry, bureau 202  
Ottawa (Ontario) K2G 5W3  
Tél. : 613-228-8654  
Télé. : 613-228-5453

Préparée par :

**Archaeological Services Inc.**

528, rue Bathurst  
Toronto (Ontario) M5S 2P9  
Tél. : 416-966-1069  
Télé. : 416-966-9723  
Courriel : [archaeology@sympatico.ca](mailto:archaeology@sympatico.ca)  
Site Web : [www.iasi.to](http://www.iasi.to)

Courriel : [archaeology@sympatico.ca](mailto:archaeology@sympatico.ca)  
Site Web : [www.archaeologicalservices.on.ca](http://www.archaeologicalservices.on.ca)

Dossier ASI 06EA-056  
Licence d'archéologue professionnel de l'Ontario : P057  
MCL PIF P057-438-2007

Avril 2008

**ARCHAEOLOGICAL SERVICES INC.  
DIRECTION DES ÉVALUATIONS ENVIRONNEMENTALES**

**PERSONNEL DU PROJET**

<i>Gestionnaire principal de projet :</i>	Robert Pihl, MA, ACECP [Licence P057] Associé délégué et archéologue principal Gestionnaire, direction des évaluations environnementales
<i>Directeur de projet (détenteur de la licence) :</i>	Robert Pihl
<i>Gestionnaire de projet :</i>	Caitlin Pearce, B. A. hon., Archéologue en recherche
<i>Administrateur de projet :</i>	Andrew Douglas, B. A. Archéologue en recherche
<i>Directeur de fouille :</i>	Peter Carruthers, M. A., ACECP [Licence P163] Associé principal
<i>Rédaction et graphiques :</i>	Caitlin Pearce
<i>Recherche historique :</i>	Annie Veilleux, B. A. hon., Dip. CCM Archéologue en recherche
<i>Révision du rapport :</i>	Robert Pihl

## TABLE DES MATIÈRES

<b>1.0</b>	<b>INTRODUCTION</b>	<b>1</b>
<b>2.0</b>	<b>JUSTIFICATION</b>	<b>1</b>
<b>3.0</b>	<b>APPROCHE MÉTHODOLOGIQUE</b>	<b>3</b>
<b>4.0</b>	<b>RECHERCHE DOCUMENTAIRE</b>	<b>4</b>
4.1	Travaux de recherche archéologique antérieurs	4
4.2	Physiographie et évaluation du potentiel archéologique autochtone	6
4.3	Aire d'étude générale : résumé de l'historique de l'utilisation du sol	7
4.4	Évaluation du potentiel archéologique historique	10
<b>5.0</b>	<b>LIAISONS INTERPROVINCIALES PROPOSÉES – EXAMEN CARTOGRAPHIQUE</b>	<b>20</b>
<b>6.0</b>	<b>DESCRIPTIONS DES CORRIDORS</b>	<b>21</b>
<b>7.0</b>	<b>CONTRAINTES</b>	<b>24</b>
<b>8.0</b>	<b>CONCLUSIONS ET RECOMMANDATIONS</b>	<b>25</b>
<b>9.0</b>	<b>DOCUMENTS DE RÉFÉRENCE CITÉS</b>	<b>26</b>

## LISTE DES FIGURES

<b>Figure 1 :</b>	Emplacement des liaisons (ponts) proposées	2
<b>Figure 2a :</b>	Emplacement approximatif des corridors 1 et 2 superposé sur la carte du Canton de March tiré de l'atlas historique du comté de Carlton (1879)	11
<b>Figure 2b :</b>	Emplacement approximatif du corridor 3 superposé sur la carte du Canton de Nepean tiré de l'atlas historique du comté de Carlton (1879)	12
<b>Figure 2c :</b>	Emplacement approximatif du corridor 4 superposé sur la carte du Canton de Nepean tiré de l'atlas historique du comté de Carlton (1879)	13
<b>Figure 2d :</b>	Emplacement approximatif du corridor 5 superposé sur la carte du Canton de Gloucester tiré de l'atlas historique du comté de Carlton (1879)	14
<b>Figure 2e :</b>	Emplacement approximatif du corridor 6 superposé sur la carte du Canton de Gloucester tiré de l'atlas historique du comté de Carlton (1879)	15
<b>Figure 2f :</b>	Emplacement approximatif du corridor 7 superposé sur la carte du Canton de Gloucester tiré de l'atlas historique du comté de Carlton (1879)	16

## TABLE DES MATIÈRES (suite)

<b>Figure 2g :</b>	Emplacement approximatif du corridor 8 superposé sur la carte du Canton de Cumberland tiré de l'atlas illustré du Dominion du Canada (supplément Prescott et Russell, 1881)	17
<b>Figure 2h :</b>	Emplacement approximatif du corridor 9 superposé sur la carte du Canton de Cumberland tiré de l'atlas illustré du Dominion du Canada (supplément Prescott et Russell, 1881)	18

<b>Figure 2i :</b>	Emplacement approximatif du corridor 10 superposé sur la carte du Canton de Cumberland tiré de l’atlas illustré du Dominion du Canada (supplément Prescott et Russell, 1881)	19
--------------------	--	----

## LISTE DES TABLEAUX

<b>Tableau 1 :</b>	Sites archéologiques enregistrés situés à moins de deux kilomètres d’un corridor	4
<b>Tableau 2 :</b>	Ressources archéologiques à l’intérieur et à proximité des corridors proposés	6
<b>Tableau 3a :</b>	Ressources historiques du corridor Aylmer-Kanata	10
<b>Tableau 3b :</b>	Ressources historiques du corridor Lac Deschênes (promenade Moodie)	13
<b>Tableau 3c :</b>	Ressources historiques du corridor Lac Deschênes (promenade Acres)	14
<b>Tableau 3d :</b>	Ressources historiques du corridor de l’île Kettle	15
<b>Tableau 3e :</b>	Ressources historiques du corridor de l’île Lower Duck	16
<b>Tableau 3f :</b>	Ressources historiques du corridor de l’aéroport de Gatineau	17
<b>Tableau 4 :</b>	Potentiel archéologique de chaque corridor (exprimé sous forme de pourcentage)	21

## ANNEXES

### Annexe A : Cartographie du potentiel archéologique autochtone

- Figure 3a :** Zones de potentiel archéologique autochtone : Corridor 1
- Figure 3b :** Zones de potentiel archéologique autochtone : Corridor 2
- Figure 3c :** Zones de potentiel archéologique autochtone : Corridor 3
- Figure 3d :** Zones de potentiel archéologique autochtone : Corridor 4
- Figure 3e :** Zones de potentiel archéologique autochtone : Corridor 5
- Figure 3f :** Zones de potentiel archéologique autochtone : Corridor 6
- Figure 3g :** Zones de potentiel archéologique autochtone : Corridor 7

### Annexe B : Cartographie du potentiel archéologique historique

- Figure 4a :** Zones de potentiel archéologique historique : Corridor 1
- Figure 4b :** Zones de potentiel archéologique historique : Corridor 2
- Figure 4c :** Zones de potentiel archéologique historique : Corridor 3
- Figure 4d :** Zones de potentiel archéologique historique : Corridor 4
- Figure 4e :** Zones de potentiel archéologique historique : Corridor 5
- Figure 4f :** Zones de potentiel archéologique historique : Corridor 6
- Figure 4g :** Zones de potentiel archéologique historique : Corridor 7
- Figure 4h :** Zones de potentiel archéologique historique : Corridor 8
- Figure 4i :** Zones de potentiel archéologique historique : Corridor 9
- Figure 4j :** Zones de potentiel archéologique historique : Corridor 10

## TABLE DES MATIÈRES (suite)

### Annexe C : Résultats des évaluations archéologiques sur le terrain préliminaires et dossier photographique

- Figure 5a :** Corridor Aylmer-Kanata – Résultats de l’évaluation archéologique préliminaire

- Figure 5b :** Corridor Aylmer-Kanata – Résultats de l'évaluation archéologique préliminaire
- Figure 5c :** Corridor Aylmer-Kanata – Résultats de l'évaluation archéologique préliminaire
- Figure 5d :** Corridor Aylmer-Kanata – Résultats de l'évaluation archéologique préliminaire
- Figure 5e :** Corridor Aylmer-Kanata – Résultats de l'évaluation archéologique préliminaire
- Figure 6 :** Corridor Lac Deschênes (promenade Moodie) Corridor - Résultats de l'évaluation archéologique préliminaire
- Figure 7 :** Corridor Lac Deschênes (promenade Acres) - Résultats de l'évaluation archéologique préliminaire
- Figure 8a :** Corridor de l'île Kettle - Résultats de l'évaluation archéologique préliminaire
- Figure 8b :** Corridor de l'île Kettle - Résultats de l'évaluation archéologique préliminaire
- Figure 8c :** Corridor de l'île Kettle - Résultats de l'évaluation archéologique préliminaire
- Figure 9 :** Corridor de l'île Lower Duck - Résultats de l'évaluation archéologique préliminaire
- Figure 10 :** Corridor de l'aéroport de Gatineau – Résultats de l'évaluation archéologique préliminaire
- Figure 11 :** Corridor Montée Mineault-10<sup>th</sup> Line - Résultats de l'évaluation archéologique préliminaire
- Figure 12 :** Corridor de l'île Petrie - Résultats de l'évaluation archéologique préliminaire
- Figure 13 :** Corridor Masson-Angers-Cumberland - Résultats de l'évaluation archéologique préliminaire

## Évaluation archéologique préliminaire

### Étude d'évaluation environnementale des liaisons interprovinciales Région de la capitale nationale, Ontario

#### 1.0 INTRODUCTION

NCE Ltd. entreprise située à Ottawa, en Ontario a mandaté Archaeological Services Inc. (ASI) de réaliser une évaluation archéologique préliminaire dans le cadre de l'Étude de l'évaluation environnementale (EE) des liaisons interprovinciales du côté ontarien de la région de la capitale nationale du Canada (figure 1). Le présent rapport présente une vue d'ensemble des conditions archéologiques existantes associées aux dix corridors identifiés dans le cadre de référence de l'étude d'évaluation environnementale.

La région de la capitale nationale (RCN) du Canada regroupe plusieurs collectivités qui, bien que distinctes sur les plans culturel et économique, partagent de nombreux attributs tels que les installations de loisirs et les possibilités d'emploi. En tant que collectivité, la RCN est reliée par son système de transport pour faciliter les déplacements interprovinciaux.

Ce projet a pour but d'étudier et d'évaluer les lacunes en ce qui concerne la capacité de transport interprovincial existante et future sur la rivière des Outaouais afin de déterminer les besoins à long terme en matière de transport interprovincial. Les gouvernements fédéral, de l'Ontario et du Québec ont reconnu que les lacunes existantes en matière de transport interprovincial ont des conséquences négatives sur le mouvement des personnes et des marchandises entre Ottawa et Gatineau. Les études qui ont déjà été réalisées sur les transports ont conclu qu'au fur et à mesure que la RCN poursuivra sa croissance, les conditions routières continueront de se détériorer si aucun effort concerté n'est mené pour maximiser l'efficacité de l'infrastructure existante et pour prévoir la mise en place d'une capacité additionnelle de transport interprovincial.

Ces mesures s'imposent puisque les ponts existants sur la rivière des Outaouais sont actuellement à pleine capacité pendant les heures de pointe, ce qui crée de la congestion et des retards qui ont des conséquences négatives sur les collectivités existantes. Ce projet est également requis pour qu'une solution soit apportée à la circulation des camions sur la rivière des Outaouais de manière durable et à l'extérieur du centre-ville.

#### 2.0 JUSTIFICATION

Cette EE a été entreprise pour identifier les options pouvant atténuer les problèmes existants liés à la capacité et les contraintes futures associées au transport interprovincial dans la RCN. Par conséquent, ce projet a pour but l'élaboration d'un plan et l'obtention de l'approbation environnementale requise pour la mise en œuvre d'un ou de projets futurs, s'il est possible de démontrer sa nécessité dans le cadre du plan recommandé de la présente EE.

Conformément aux exigences de la *Loi canadienne sur l'évaluation environnementale* (LCEE), tout changement occasionné à l'environnement par un projet et tout effet produit par ce changement sur, entre autres, le patrimoine culturel et les structures, les sites ou les éléments d'importance archéologique, doit faire l'objet d'une évaluation sur l'ampleur de ces effets (*Loi canadienne sur l'évaluation environnementale*, L.C. 1992, ch.7, art. 2 et art.16).

Conformément aux exigences de la *Loi sur les évaluations environnementales* de l'Ontario (LEEO), une description de l'environnement qui peut être affecté par un projet doit être préparée (*Loi sur les évaluations environnementales*, L.R.O. 1990, ch. E.18, art. 6.1), en tenant compte que l'environnement comprend, entre

autres, « les conditions sociales, économiques et culturelles qui influent sur la vie des êtres humains ou sur une collectivité, ...tout bâtiment, structure, machine ou autre dispositif ou objet fait par les humains, ... tout solide, liquide, gaz, odeur, chaleur, son, vibration ou radiation découlant directement ou indirectement des activités humaines... » (*Loi sur les évaluations environnementales*, L.R.O. 1990, ch. E.18, art. 1). Cette description de l'environnement doit être accompagnée, entre autres, de descriptions des effets environnementaux qui pourraient raisonnablement être créés et des mesures qui pourraient être nécessaires pour empêcher, modifier, atténuer ou corriger ces effets (*Loi sur les évaluations environnementales*, L.R.O. 1990, ch. E.18, art. 6.1).

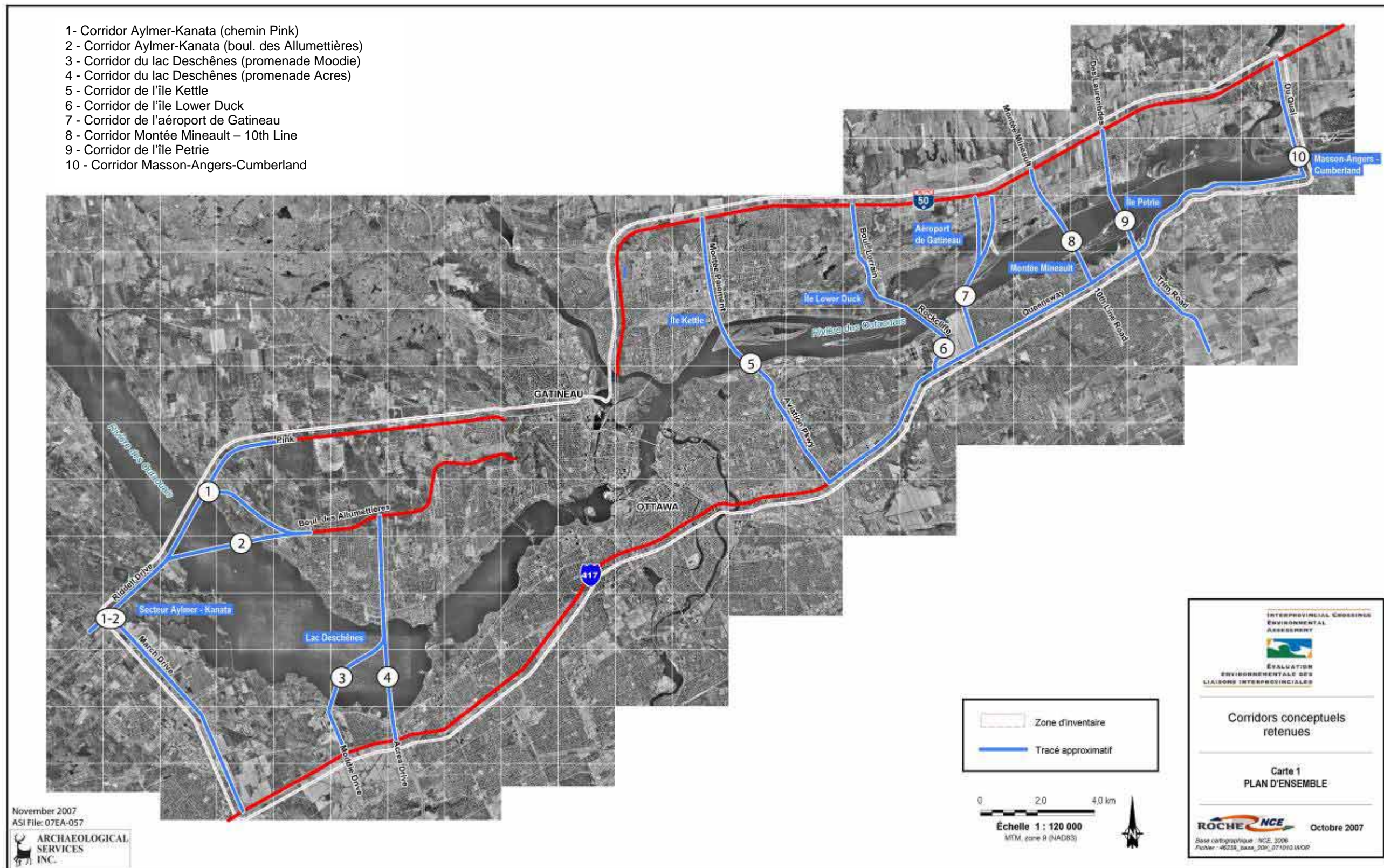


Figure 1 – Emplacement des liaisons (ponts) proposées



Conformément aux politiques à la fois du Canada et de l'Ontario, les ressources archéologiques sont considérées comme des aspects de l'environnement, sur lesquels on doit évaluer les effets conformément aux exigences de la LCEE et de la LEEO. Le gouvernement de l'Ontario a également reconnu l'importance de préserver les ressources archéologiques dans la *Loi sur le patrimoine de l'Ontario*, la *Loi sur l'aménagement du territoire*, la *Déclaration de principes provinciale* (qui « fournit une orientation politique sur des questions d'intérêt provincial liées à l'aménagement et à la mise en valeur du territoire » [MAML 2005 : 1] en vertu de la *Loi sur l'aménagement du territoire*), et d'autres documents officiels.

Les activités d'évaluation archéologique au cours de l'étude de la planification, de la conception, de la construction et de l'exploitation et de l'entretien des liaisons interprovinciales doivent être conformes à la législation et aux politiques – fédérales et provinciales, selon les cas – régissant la préservation du patrimoine culturel et l'évaluation et les excavations archéologiques en Ontario, et doivent être entreprises conformément aux exigences et lignes directrices techniques en matière d'évaluation archéologique établies par le ministère de la Culture (document préliminaire sur les *Normes et directives à l'intention des experts-conseils archéologues*).

### 3.0 APPROCHE MÉTHODOLOGIQUE

L'évaluation archéologique préliminaire a été effectuée conformément aux dispositions de la *Loi sur le patrimoine de l'Ontario* (2005) en suivant le document préliminaire du ministère de la Culture de l'Ontario sur les *Normes et directives à l'intention des experts-conseils archéologues* (2006). Une évaluation archéologique préliminaire comporte la recherche nécessaire pour décrire les ressources archéologiques connues et possibles dans les environs de l'aire d'étude. Cette évaluation comprend un examen des recherches archéologiques antérieures, de la géographie physique et de l'histoire de l'utilisation du sol. La recherche contextuelle a été complétée pour identifier tout site archéologique situé dans le corridor à l'étude et pour évaluer ses possibilités en matière d'archéologie. Ces sources d'information sont les suivantes :

- **La base de données sur les sites archéologiques de l'Ontario (BDSAO)** - Logée au ministère de la Culture (MC), cette base de données est le dépositaire de l'information sur les sites archéologiques enregistrés dans la province de l'Ontario.
- **L'examen de la documentation et des dossiers de la firme ASI** - Un examen de la documentation archéologique d'importance particulière pour l'aire d'étude est en cours et ses résultats seront incorporés à l'étude selon les besoins.
- **Les cartes et documents historiques** - On a compilé un résumé historique de l'aire d'étude et l'on a procédé à un examen de la cartographie historique pertinente.
- **La cartographie et la documentation de géographie physique** - Un examen de la géographie physique de l'aire d'étude, basé sur la cartographie et les documents pertinents, a été effectué et des données provenant du système d'information géographique (SIG) sont en voie d'être importées ou produites et utilisées pour élaborer un modèle du potentiel archéologique.

## 4.0 RECHERCHE DOCUMENTAIRE

### 4.1 Travaux de recherche archéologique antérieurs

En Ontario, l'information concernant les sites archéologiques est déposée dans la base de données sur les sites archéologiques de l'Ontario (BDSAO) tenue à jour par le ministère de la Culture de l'Ontario. Cette base de données contient les sites archéologiques enregistrés en vertu du système Borden. Le système Borden est une grille qui couvre l'ensemble du Canada basée sur la latitude et la longitude. Un carré Borden mesure environ treize kilomètres d'est en ouest et environ 18,5 kilomètres du nord au sud. Chaque carré est représenté par une désignation de quatre lettres, et les sites à l'intérieur d'un carré sont numérotés selon la séquence de leur découverte. Les corridors d'étude sous examen sont situés dans les carrés Borden *BhFv*, *BhFw*, *BhFx*, *BiFv*, *BiFw*, et *BiFx*.

Selon la BDSAO (communication par courriel de Megan Kevill au nom de Robert von Bitter, coordonnateur de la base de données du MC, le 8 novembre 2007), 45 sites ont été enregistrés dans un rayon de deux kilomètres de l'aire d'étude (Tableau 1). Les sites indiqués en caractère gras sont situés à moins de 250 mètres d'un corridor de liaison à l'étude.

<b>Tableau 1 :</b> Sites archéologiques enregistrés situés à moins de 2 km d'un corridor				
<b>N° Borden</b>	<b>Nom du site</b>	<b>Origine du site</b>	<b>Nature du site</b>	<b>Chercheur*</b>
<b>BiFu-6</b>	---	<b>Autochtone indéterminé</b>	<b>Fragments lithiques</b>	<b>K. Swayze, 2001</b>
BhFv-1	Kelly	Eurocanadien	Lot de colonisation	P. Wright, 2001
BhFv-2	Rooney	Eurocanadien	Cabane	HQI*, 2003
BhFw-1	Nepean Lime Kiln	Eurocanadien	Four à chaux	S. Jamieson, 1975
BhFw-3	Log Tavern	Eurocanadien	Cabane	M.. Latta, 1981
BhFw-6	Mother Lode	Autochtone (Sylvicole)	Inconnu	D. Belcher
BhFw-13	Victory Hill	Autochtone (Sylvicole moyen)	Fragments lithiques	C. Varley, 2003
BhFw-14	Merivale Cemetery	Eurocanadien	Cimetière	K. Swayze, 2005
BhFx-21	Feldspar Mine	Eurocanadien	Mine	K. Swayze, 2001
BhFx-22	---	Autochtone indéterminé	Fragments lithiques	K. Swayze, 2001
BhFx-23	Rockerries Tip	Eurocanadien	Butte-témoin	K. Swayze, 2001
BhFx-26	Allen	Eurocanadien	Lot de colonisation	Adams HCI, 2004
BhFx-27	Corelview	Autochtone (Archaique supérieur)	Campement	Adams HCI, 2004
BhFx-33	Holy Spirit	Autochtone (Archaique inférieur)	Campement	K. Swayze, 2005
BiFv-1	Graham Farm	Eurocanadien	Lot de colonisation	H. Daechsel, 1991; CARF, 1993
BiFv-5	Sawmill Creek	Autochtone (Archaique inférieur)	Découverte isolée	G.D. Watson, 1996
BiFv-9	Borthwick Ridge	Eurocanadien	Lot de colonisation	K. Swayze, 2000
BiFv-10	Little Farmstead	Eurocanadien	Lot de colonisation	K. Swayze, 2005
BiFw-6	Billings	Eurocanadien	Cimetière	P. Gerrard, 1979
BiFw-3	Merrifield	Indéterminé	Découverte isolée	J.A. Delaire, 1972

<b>Tableau 1 :</b> Sites archéologiques enregistrés situés à moins de 2 km d'un corridor				
<b>N° Borden</b>	<b>Nom du site</b>	<b>Origine du site</b>	<b>Nature du site</b>	<b>Chercheur*</b>
BiFw-10	---	Undetermined Autochtone	Découverte isolée	R. Legault , 1988
BiFw-11	Marlborough Ave	Undetermined	Découverte isolée	G.D. Watson, 1990
BiFw-12	Colline du parlement	Eurocanadien	Militaire	CARF*, 1991-1992
BiFw-22	Rideau Hill	Eurocanadien	Lot de colonisation	P. Wright, 1994, 2003
BiFw-33	Pont des Sapeurs	Eurocanadien	Pont	H. Daechsel, 1997
BiFw-34	Curran Residence	Eurocanadien	Lot de colonisation	H. Daechsel, 1997
BiFw-35	Ancienne Cour Suprême	Eurocanadien	Atelier de forgeron	HQI, 1997
BiFw-36	Fournier's Dry Good Store	Eurocanadien	Commerce	HQI, 1997
BiFw-37	Brittania Hotel	Eurocanadien	Hôtel	HQI, 1997
BiFw-38	Carriage Way	Eurocanadien	Lot de colonisation	HQI, 1997
BiFw-53	Firth Tavern	Eurocanadien	Taverne	C. Varley, 2003
BiFw-56	Rideau Hall Stable Garage	Eurocanadien	Lot de colonisation	MHCI*, 2002
BiFw-62	Cathcart Square	Eurocanadien	Lot de colonisation	C. Varley, 2002
BiFw-63	Levi Young House	Eurocanadien	Fondrie	C. Varley, 2002
BiFw-65	Inlet Bridge Site	Eurocanadien	Château d'eau	P. Wright, 2003
BiFw-66	LeBreton Railyards	Eurocanadien	Gare de marchandises	C. Varley, 2002
BiFw-67	Passenger Depot	Eurocanadien	Quai de voyageurs	C. Varley, 2002
BiFw-68	Plaines LeBreton Est	Eurocanadien	Lot de colonisation	C. Varley, 2002
BiFw-70	Old Booth Street	Eurocanadien	Lot de colonisation	C. Varley, 2002
BiFw-71	Skead Mill	Eurocanadien	Lot de colonisation	HQI, 2001
BiFw-72	Waterworks Yard Shed	Eurocanadien	Hangar	P. Wright, 2003
BiFw-73	McGinnis House	Eurocanadien	Lot de colonisation	C. Varley, 2002
BiFw-74	Hôpital Riversidel	Eurocanadien	Lot de colonisation	K. Swayze, 2001
BiFw-75	Billings Midden	Eurocanadien	Lot de colonisation	K, Swayze, 2003
BiFw-78	Meat Juice	Eurocanadien	Lot de colonisation	C. Varley, 2004
BiFw-79	LeBreton 2002	Unknown	Inconnu	K. Swayze, 2002
BiFw-81	Old Scott Farm	Eurocanadien	Lot de colonisation	C. Varley, 2005
BiFw-87	Île Victoria I 1	Undetermined Autochtone	Lieu sacré	W.A. Allen, 2005
BiFw-91	Portage Rockcliffe 1	Undetermined Autochtone	Campement	J.L. Pilon, 2005
BiFw-92	Portage Rockcliffe 2	Eurocanadien Undetermined Autochtone	Dépotoir Carrière	J.L. Pilon, 2005
BiFx-1	Ile Aylmer	Undetermined Autochtone	Découverte isolée	J. Benmouyal, 1971
BiFx-2	Pinhey Point Manor	Eurocanadien	Lot de colonisation	P. Gerrard, 1976; B. Jamieson, 1989; S.

<b>Tableau 1 :</b> Sites archéologiques enregistrés situés à moins de 2 km d'un corridor				
<b>N° Borden</b>	<b>Nom du site</b>	<b>Origine du site</b>	<b>Nature du site</b>	<b>Chercheur*</b>
				Bazley, 1996
BiFx-5	South March Lime Kiln	Eurocanadien	Four à chaux	Adams HCI, 2000

\*Abbréviations : CARF—Catawaqui Archaeological Research Foundation; HQI—Heritage Quest Inc.; MHCI—Mayer Heritage Consultants Inc.

*Les sites indiqués en caractères gras se situent à moins de 250 m d'un corridor*

Le seul site archéologique enregistré situé à moins de 250 mètres d'une des liaisons (ponts) interprovinciales proposés est le site BiFu-6 qui est situé dans un champ cultivé près de la confluence du ruisseau Cardinal et de son principal affluent; le site est situé à l'est de la liaison proposée de l'île Petrie. Cinq artefacts non caractérisés y ont été découverts au cours d'une évaluation archéologique de deuxième niveau, mais aucune poursuite des travaux n'a été recommandée. L'appartenance culturelle du site est inconnue.

Selon la CCN (information fournie par France Lévesque, de la CCN, le 13 décembre 2007), on sait que trois sites archéologiques et deux découvertes archéologiques ou sites non enregistrés sont situés à proximité des liaisons interprovinciales proposées (Tableau 2).

<b>Tableau 2 :</b> Ressources archéologiques à l'intérieur et à proximité des corridors proposés				
<b>Proposed Corridor</b>	<b>Site Name</b>	<b>Site Affiliation</b>	<b>Site Type</b>	<b>Researcher</b>
Lac Deschênes (Prom. Moodie)	Rocky Point, Crystal Bay	Autochtone – Sylvicole	Fragments	Leechman, 1943; Crain, 1958 ;
Lac Deschênes (Prom. Acres)	Britannia Bay	Autochtone	Sépulture	Ministère de la Culture
Île Kettle	McLaughlin (BiFv-15)	Eurocanadien	Lot de colonisation	ASI, 2007
	Upper Lang (BiFv-16)	Eurocanadien	Lot de colonisation	ASI, 2007
	Lower Lang (BiFv-18)	Eurocanadien	Lot de colonisation	ASI, 2007

#### 4.2. Physiographie et évaluation du potentiel archéologique autochtone

Les caractéristiques physiographiques, en particulier à proximité des cours d'eau, sont les principaux indicateurs des possibilités archéologiques, et plus particulièrement en ce qui concerne la modélisation prédictive de l'emplacement des sites archéologiques autochtones qui datent d'avant l'arrivée des Européens (sites des Autochtones). Il est généralement admis que la dernière glaciation constitue la limite de la détection archéologique en Ontario, et que le paysage du sud de l'Ontario tel que nous le connaissons a été déterminé dans une large mesure par le mouvement et la fonte des dernières nappes glaciaires dans les environs, il y a plus de 10 000 ans.

L'aire d'étude est située à l'intérieur des limites de la région physiographique des plaines d'argile de la vallée de l'Outaouais et des plaines de sable de Prescott et Russell du sud de l'Ontario. La vallée de l'Outaouais, entre Pembroke et Hawkesbury, est constituée de plaines d'argile interrompues par des crêtes de roc et de sable (Chapman et Putnam 1984 : 205). À l'intérieur de la vallée, des failles dans la roche-

mère expliquent la présence de blocs soulevés au-dessus de la couche argileuse. Les sédiments eux-mêmes sont de couleur grise avec des profondeurs d'argiles limoneuses et sont légèrement calcaires; ils proviennent probablement des roches plus acides du Bouclier canadien. La rivière des Outaouais est en tranchée dans les limites d'un chenal plus ancien bordé de part et d'autre par des falaises abruptes.

Les plaines de sable de Prescott et Russell sont situées dans les comtés unis de Prescott et Russell et la municipalité régionale d'Ottawa-Carleton. La région consiste en une ceinture de grandes plaines de sable séparées par les plaines d'argile de la vallée inférieure de l'Outaouais. La plupart des plaines se situent dans les limites du bassin de drainage de la rivière Nation-Sud, mais des parties de moindre envergure se déversent dans les rivières Rideau et des Outaouais.

Les plaines de sable de Prescott et Russell se situent à environ 70 mètres au-dessus du niveau de la mer, alors que le fond des vallées intermédiaires tapissé d'argile repose sous les 60 m. Selon Chapman et Putnam (1984), les plaines, mis à part les sables plus élevés d'Ottawa, constituaient à l'origine un delta continu créé par la rivière des Outaouais lorsqu'elle s'éleva au-dessus du niveau de la mer.

On peut dire que l'eau est la ressource la plus importante pour toute occupation humaine prolongée ou pour tout établissement, et que la proximité d'un cours d'eau peut être considérée comme le principal indicateur de la présence potentielle d'un site archéologique. En conséquence, la distance de l'eau est une des variables les plus souvent utilisées pour la modélisation prédictive des emplacements de sites archéologiques.

Le document préliminaire sur les *Normes et directives à l'intention des experts-conseils archéologues* (2006, unité 1c 5-7, 10) du ministère de la Culture stipule que les terres non remaniées situées dans les limites de 300 mètres d'une source d'eau principale (rive de lac, rivière, large ruisseau, etc.), que les terres non remaniées situées dans les limites de 200 mètres d'une source d'eau secondaire (ruisseau, source, marais, marécage, etc.), ainsi que les terres non remaniées situées dans les limites de 300 mètres d'une ancienne source d'eau (comme indiqué par des restes de plages, de falaises côtières, de terrasses fluviales, d'éléments abandonnés de lits de rivière, etc.), sont considérés comme présentant un potentiel plus élevé de receler des ressources archéologiques.

En 1999, la firme ASI a complété l'*Étude de cartographie des possibilités des ressources archéologiques de la municipalité régionale d'Ottawa-Carleton* (ASI 1999). En se basant sur un examen de la cartographie des possibilités des ressources archéologiques, l'étude des corridors démontre des possibilités de sites archéologiques à partir de la proximité de cours d'eau.

La CCN a compilé d'autres données sur des sites archéologiques autochtones possibles. L'information fournie a été tirée de sites connus et de travaux antérieurs sur des terrains fédéraux de la RCN (Annexe A). En se basant sur l'examen de cette cartographie des possibilités archéologiques, chacun des dix corridors présente des possibilités de sites archéologiques.

Par conséquent, dépendant du degré de perturbation antérieure des terres, on pourrait conclure qu'il est possible de recouvrir des vestiges archéologiques autochtones dans les limites des corridors à l'étude.

### 4.3 Aire d'étude générale : résumé de l'historique de l'utilisation du sol

On a procédé à une recherche sur des sources historiques choisies et à un examen de la cartographie historique afin de recueillir l'information sur l'utilisation du sol suite à l'arrivée des Européens dans le

secteur, et pour clarifier l'histoire des établissements humains dans les environs de la fin du dix-septième siècle jusqu'à la fin du dix-neuvième siècle.

#### 4.3.1 Introduction

L'histoire culturelle des terres maintenant couvertes par la ville d'Ottawa remonte à quelque 10 000 ans et se poursuit de nos jours. La présente section propose les résultats de la recherche historique de la zone générale d'étude aux fins du pont interprovincial proposé dans la RCN. On a effectué un bref examen des sources primaires et secondaires des matériaux disponibles pour produire un aperçu du contexte de la zone d'étude, y compris une description générale de l'établissement eurocanadien, incluant l'utilisation du sol et l'évolution des infrastructures de transport. Une bonne partie de l'information qui suit provient d'un ouvrage intitulé *Planning Report for the Archaeological Resource Potential Mapping Study of the Regional Municipality of Ottawa-Carleton* (Rapport de planification de l'étude de cartographie des sites archéologiques possibles dans la municipalité régionale d'Ottawa-Carleton) qui a été préparé par la firme ASI et Geomatics International Inc. en 1999 au nom de la Municipalité régionale d'Ottawa-Carleton.

#### 4.3.2 Levées cartographiques et premiers établissements

Les établissements les plus anciens à Ottawa se trouvent le long des rivières des Outaouais et Rideau. Les pionniers dépendaient des cours d'eau pour se déplacer et transporter les fournitures avant qu'un réseau de routes carrossables ne puisse être aménagé; les premiers travaux d'arpentage se sont donc employés à créer le plus de lots riverains possible (Walker et Walker 1968 : 22). « Richmond Landing » représentait un important terminus sur la rivière des Outaouais; il desservait les pionniers des environs de Richmond et du canton de March (Walker et Walker 1968 : 52).

La « Colony of Officers and Gentlemen » du canton de March, dirigée par Hamnett Pinhey, a été créée sur la rivière des Outaouais en 1820 (Walker et Walker 1968 : 243). Le secteur du village de Cumberland sur la rivière des Outaouais a également été installé au début des années 1800, après que le canton de Cumberland eut été arpenté en 1789 (TCPD 1994 : 7).

Les cours d'eau représentaient d'importantes sources d'énergie pour alimenter les moulins à scier le bois, à moudre le grain et à filer la laine; et les premiers établissements de pionniers s'effectuent généralement aux alentours des moulins. Parmi les communautés qui se sont développées grâce aux activités des moulins, on peut noter Fitzroy Harbour, Hubbels Falls (Galetta), Manotick, Carp, New Edinburgh, les plaines LeBreton, Chapman's Mills (Jockvale) et Burritts Rapids.

Plus tard, les auberges, tavernes et autres services le long des principales routes d'Ottawa ont aussi contribué à former les noyaux des centres d'établissement des pionniers, en particulier à la croisée des routes les plus importantes. Parmi les centres qui se sont développés de cette façon, on peut mentionner : Rathwall's Corners (Stanley's Corners), Antrim, Kinburn, Kilmaurs, Mohr's Corners, Diamond, Fetherstone's Corners, Dwyer Hill, Marathon, Panmure, Clandeboye, Dunrobin, Lewisville, South March, Huntley, Hazledean, Stitt's Corner (Old Stittsville), Malakoff, Munster, West Huntley, Powell, Bell's Corners, Fallowfield, North Gower, Wellington, Carsonby, Cathartic (Carslbad Springs) Taylorville (Ramsayville), Metcalfe, Kenmore, St.-Joseph (Orléans), South Gloucester, Dawson, West Osgoode, Vernon, March, Navan, Canaan, Veighton, Sarsfield, et Bearbrook.

Ces établissements comportaient des églises, des cimetières, des salles de réunions et des salles d'exercice, des écoles, des forges, des magasins, des entrepôts à grains, des hôtels, des tavernes et autres bâtiments de services commerciaux, dont certains sont encore présents aujourd'hui. Ces anciennes communautés ont aussi existé pour desservir les centaines de fermes agricoles individuelles qui ont parsemé tout le secteur d'Ottawa-Carleton au cours du 19<sup>e</sup> siècle.

### 4.3.3 Les transports et les communications

#### *Les routes et les autoroutes*

Les réseaux de transport et de communication sont importants parce qu'ils servent à intégrer les activités sociales et économiques entre les différents centres d'établissement. À mesure que les établissements s'accroissent, et que la circulation augmente entre eux, des routes à péage, des tavernes, des hôtels, et d'autres services pour voyageurs s'installent à l'intersection des principales voies de transports.

Les premières artères terrestres suivaient la disposition naturelle des terres, en évitant les marécages et les affleurements rocheux, comme le précurseur de l'autoroute 17 le long de la berge de la rivière des Outaouais dans Gloucester qui empruntait les hautes terres du littoral riverain (Walker et Walker 1968 : 24).

Plus tard, à mesure qu'augmentaient les volumes de circulation des personnes et des marchandises, les routes furent redressées puis remplacées par des autoroutes ou des routes secondaires qui étaient ouvertes le long de lignes arpentées dans la mesure du possible. Ces anciennes routes sont illustrées dans les divers atlas historiques, dont le *Illustrated Historical Atlas of the County of Carleton* de 1879, modèles marquants des voyages et transports au 19<sup>e</sup> siècle. En sachant que ces routes reliaient des centres d'établissements, on peut parfois en déduire qu'un établissement a déjà existé même si la route et la communauté ne figurent plus sur la carte aujourd'hui.

#### *Les chemins de fer*

Deux importantes lignes de chemin de fer traversaient Ottawa au 19<sup>e</sup> siècle. La première, connue sous le nom de Bytown and Prescott Railway, était parrainée à l'origine par les barons du bois de sciage Thomas McKay de New Edinburgh et son partenaire et gendre John McKinnon (Taylor 1986 : 48). La ligne traversait les propriétés de leurs moulins sur les chutes Rideau, ainsi que les vastes propriétés que McKay détenait dans le canton de Gloucester, et son terminus se trouvait dans la Basse-Ville d'Ottawa. En 1864, la société a fait faillite et la ligne a été absorbée par la Grand Trunk Corporation et rebaptisée la St. Lawrence and Ottawa (Taylor 1986 : 49). La seconde ligne de chemin de fer importante était la Canada Central Railway (CCR) qui traversait les cantons de Goulbourn et de Nepean pour atteindre son terminus sur les plaines LeBreton. Cette ligne n'est plus en activité.

Plusieurs centres d'établissements à Ottawa doivent leur existence aux chemins de fer. Par exemple, la communauté de Stitts Corners (qui deviendrait Stittsville) s'est déplacée vers le sud pour se situer en bordure du chemin de fer du CCR. Les services comme les hôtels pour les voyageurs ont constitué la base de communautés comme Osgoode Station sur la ligne de l'Ottawa-Prescott. Des installations ferroviaires comme des ponts, des terminus et des ateliers de réparations auraient été construites pour soutenir les lignes de chemin de fer.

### *Le canal Rideau*

Le canal Rideau a été conçu comme liaison navigable entre la rivière des Outaouais et le lac Ontario après que la guerre de 1812 eut démontré la faiblesse des moyens de défense fluviale du Canada. Il fallait cependant des sommes importantes de capital pour financer la construction du canal, qui n'a été entreprise qu'en 1826. Sous la supervision du colonel John By du Corps royal du génie, le canal fut complété en six courtes années, et demeure en activité saisonnière continue depuis 1832 (Parcs Canada, 2005).

Le canal n'est pas seulement le symbole d'une stratégie de défense coloniale, c'est aussi un important défi de construction et un des premiers grands exploits du génie civil de l'époque (Turner 1992 : 2). Son importance à l'égard de la région découle également des établissements humains, commerciaux et industriels que le canal a soutenus au cours de la première moitié du 19<sup>e</sup> siècle (Parcs Canada, 2005). Le canal Rideau est maintenant un site historique national qui comprend le réseau complet des écluses, barrages, déversoirs, ponts tournants, blockhaus et demeures de l'éclusier.

Le cœur historique d'Ottawa est divisé par le canal Rideau, dont la construction a servi de catalyseur à la fondation de la ville en 1826. Entre 1827 et 1855, la ville était connue sous le nom de Bytown, en référence à John By. Cette division s'est encore accentuée après que plusieurs réserves gouvernementales de matériel militaire ont été mises en réserve au cours de l'arpentage du lotissement urbain, totalisant quelque 300 acres de terrain protégé contre toute mise en valeur immédiate (Taylor 1986 : 17). Ces réserves comprenaient Barrack Hill, qui devint plus tard le site des édifices du Parlement.

Les lots de la « Haute-Ville », environ un demi-kilomètre à l'ouest du canal Rideau, étaient situés sur les hauteurs rocheuses surplombant la rivière des Outaouais, et ont été aménagés en grande partie comme des propriétés résidentielles cossues (Taylor 1986 : 17). Nicholas Sparks s'est beaucoup dépensé pour lotir et mettre en valeur ses avoirs en s'efforçant de stimuler l'activité commerciale; il a fait don de plusieurs lots pour la construction d'églises et d'autres édifices publics et pour l'aménagement d'un marché (Taylor 1986 : 35).

À l'est du canal, la « Basse-Ville » en 1826 était un marécage de cèdres. En 1827, on a drainé le marécage pour faciliter les travaux du canal, et un quai fut construit au pied du canal, accompagné d'une route de liaison (la rue Sussex). Ce secteur est vite devenu le district commercial prospère de la ville.

## **4.4 Évaluation du potentiel archéologique historique**

### **4.4.1 Corridor Aylmer-Kanata (chemin Pink)**

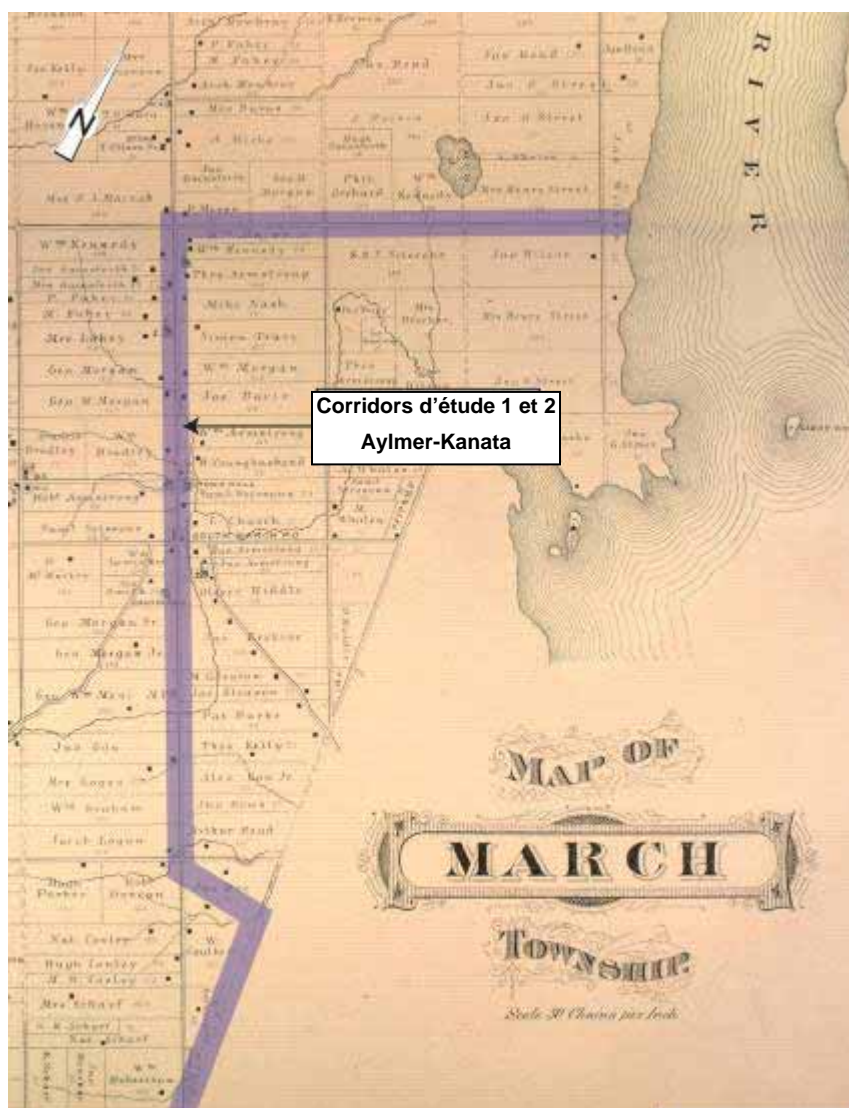
Le corridor Aylmer-Kanata se situe dans l'ancien canton de March, le comté de Carlton, incluant l'emprise routière entre les lots 15 et 16, les concessions IV à VII, l'emprise routière entre les concessions IV et V, du lot 8 au lot 15 (inclusivement), ainsi que l'emprise routière entre le canton de March et le canton de Nepean Township, du lot 2 au lot 7 (inclusivement). D'après les relevés cartographiques anciens, cette emprise routière restait partiellement fermée en 1879 (Figure 2a).

Les cartes anciennes indiquent un certain nombre de propriétés d'installations à proximité du corridor Aylmer-Kanata (chemin Pink), incluant des maisons de ferme (Tableau 3a).



<b>Tableau 3a : Ressources historiques du corridor Aylmer-Kanata</b>			
<b>Concession</b>	<b>Lot</b>	<b>Propriétaire</b>	<b>Ressource(s) illustrée(s)</b>
IV	2	M. Brennan	
	3	William Gainsforth	Lot de colonisation
	4	W. Coulbert	
	5	John Rea	
	6	Arthur Read John Bows	
	7	Alex Gow Jr Thomas Kelly	Lot de colonisation
	8	Pat Burke Jason Gleason M. Gleason	Lot de colonisation
			Lot de colonisation
	9	Jason Erskine	
	10	Oliver Riddle John Armstrong Jason Armstrong	
		C. Church Samual Scissons	
	12	H. Younghusband William Armstrong	
	13	John Davis William Morgan	
	14	Simon Tracy Mike Nash	
	15	Thomas Armstrong William Kennedy William Major	Lot de colonisation
	16	P. Morgan George H. Morgan	Lot de colonisation
V	8	P.B.	
	9	O. Riddle	
	10	John Armstrong Jason Armstrong	
		M. Whalen	2 lots de colonisations
	12	A. Whalen R. Dennison John Wilson	Lot de colonisation
		Thomas Armstrong	Lot de colonisation
	14	John Tracy	Lot de colonisation
15	S & J Scissons		

Tableau 3a : Ressources historiques du corridor Aylmer-Kanata			
Concession	Lot	Propriétaire	Ressource(s) illustrée(s)
	16	Phil Orchard William Kennedy	
VI	15	John Wilson	
	16	Mrs. Henry Street	
VII	15	John Wilson	
	16	John Wilson	



**Figure 2a:** Emplacement approximatif des corridors 1 et 2 superposé sur la carte du Canton de March tiré de l'atlas historique du comté de Carlton (1879).

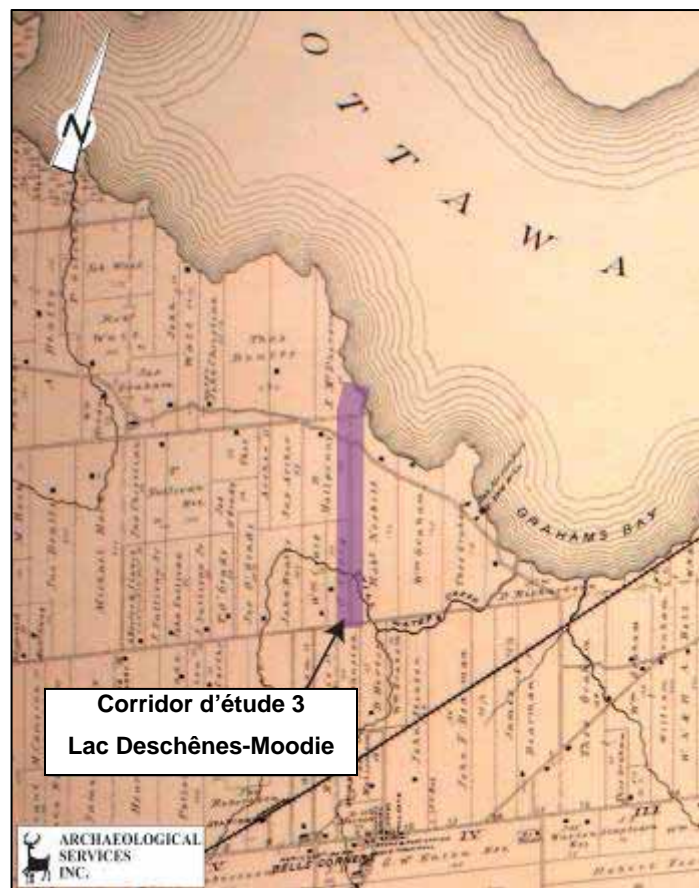
#### 4.4.2 Corridor Aylmer-Kanata (boulevard des Allumettières)

Voir la section 4.4.1 qui précède.

#### 4.4.3 Corridor Lac Deschênes (promenade Moodie)

Le corridor Lac Deschênes (promenade Moodie) suit le tracé de l'emprise routière entre les lots 10 et 11, concession I, dans l'ancien canton de Nepean, dans le comté de (Figure 2b).

Les cartes anciennes indiquent un certain nombre de propriétés d'installations à proximité du corridor Lac Deschênes (promenade Moodie), incluant des maisons de ferme (Tableau 3b).

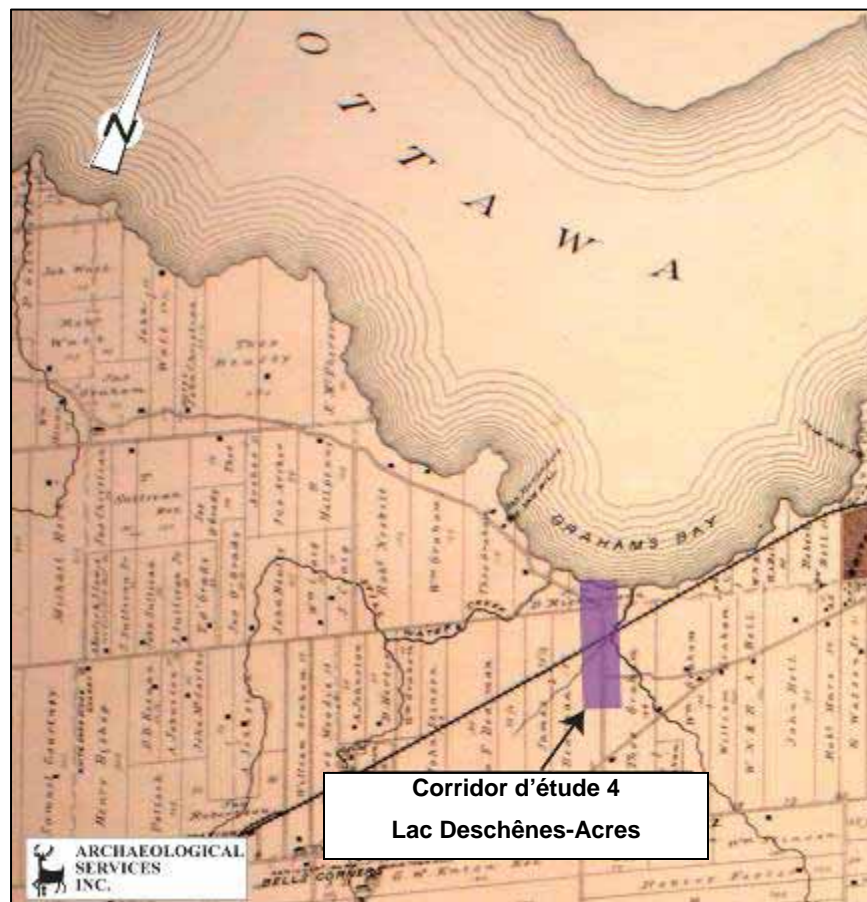


**Figure 2b:** Emplacement approximatif du corridor 3 superposé sur la carte du Canton de Nepean tiré de l'atlas historique du comté de Carlton (1879).

Tableau 3b : Ressources historiques du corridor Lac Deschênes (promenade Moodie)			
Concession	Lot	Propriétaire	Ressource(s) illustrée(s)
I	10	S. Craig R. Hallpenny	Lot de colonisation
	11	Robert Nesbitt	Lot de colonisation

#### 4.4.4 Corridor Lac Deschênes (promenade Acres)

Le corridor Lac Deschênes (promenade Acres) suit le tracé de l'emprise routière entre les lots 15 et 16, concessions I et II, dans l'ancien canton de Nepean, comté de Carlton (Figure 2c).



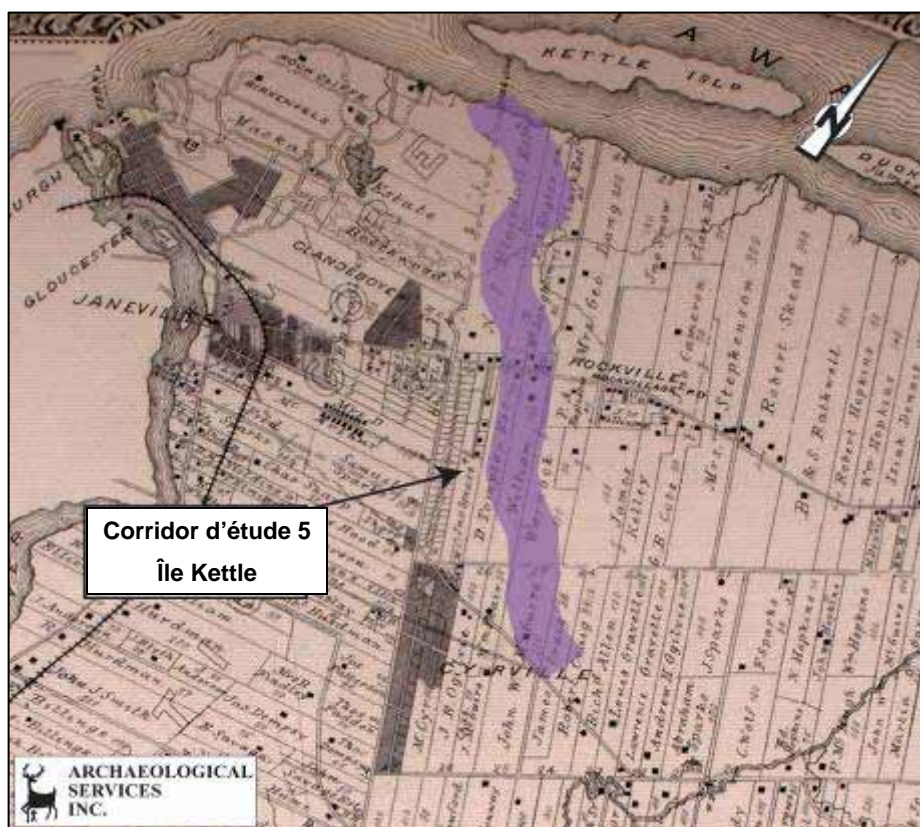
**Figure 2c :** Emplacement approximatif du corridor 4 superposé sur la carte du Canton de Nepean tiré de l'atlas historique du comté de Carlton (1879).

Les cartes anciennes indiquent un certain nombre de propriétés d'installations à proximité du corridor Lac Deschênes (promenade Moodie). Se référer au tableau 3c.

Tableau 2c : Ressources historiques du corridor Lac Deschênes (chemin Acres)			
Concession	Lot	Propriétaire	Ressource(s) illustrée(s)
I	15	D. Rickardson	
	16	D. Rickardson	
II	15	Bearman	
	16	Thomas Graham	

#### 4.4.5 Corridor de l'île Kettle

Le corridor de l'île Kettle se situe dans l'ancien canton de Gloucester, comté de Carlton, et serpente entre les lots 24 à 26, concessions I et II (Figure 2d).



**Figure 2d :** Emplacement approximatif du corridor 5 superposé sur la carte du Canton de Gloucester tiré de l'atlas historique du comté de Carlton (1879).

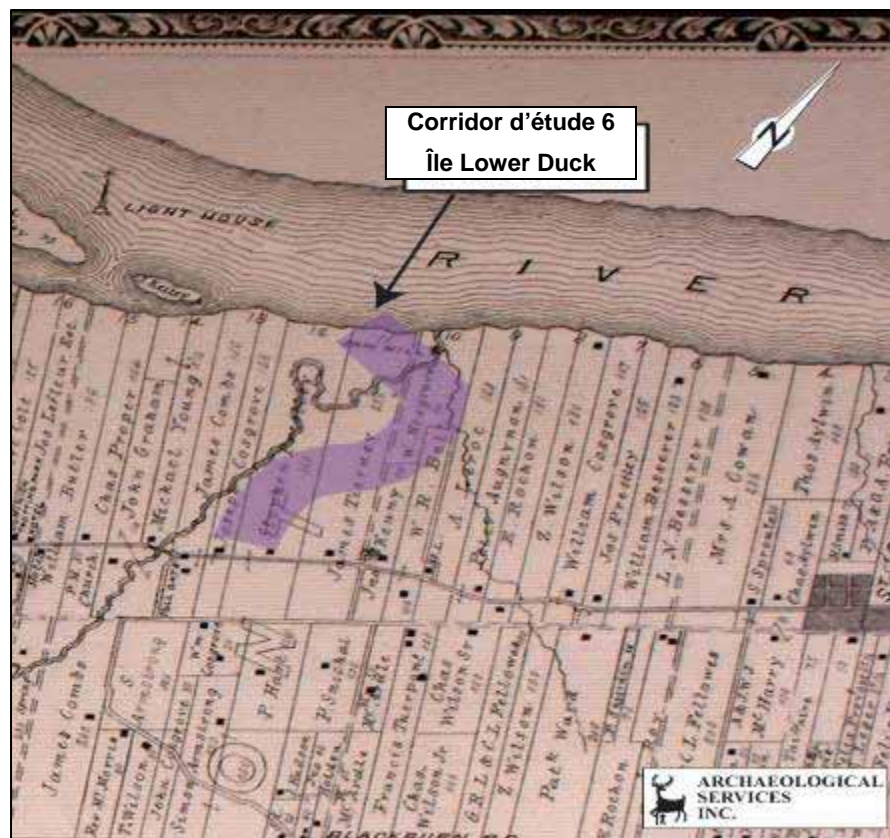
Les cartes anciennes indiquent un certain nombre de propriétés et d'installations, incluant des maisons de ferme à proximité du corridor. On les retrouve surtout dans la partie centrale et l'extrémité sud du corridor. Se référer au tableau 3d.

Tableau 3d : Ressources historiques du corridor de l'île Kettle			
Concession	Lot	propriétaire	Ressource(s) illustrée(s)
I	24	William Warnock	
	25	P.A. Eagleson D. McLaughlin J. Clark Estate William Warnock	3 lots de colonisation Lot de colonisation 2 lots de colonisation
	26	N.S. Blaisdall Estate D. Thompson Estate	Lot de colonisation
II	24	James Craig Robert Craig	
	25	John W. McGunre	Lot de colonisation

Ce corridor se situe entre les anciennes communautés de Rockville/Rock Village Post Office et Cyrville. Il est intéressant de préciser que de nos jours, le nom « Cyrville » est encore utilisé par certains résidents du quartier. Le bureau de poste dit Delorme a été établi en 1850, fut ensuite nommé Lourdes en 1875 pour enfin prendre le nom Cyrville en 1892 (GHS 2007).

#### 4.4.6 Corridor de l'île Lower Duck

Le corridor de l'île Lower Duck se situe dans l'ancien canton de Gloucester, comté de Carlton, et serpente entre les lots 10 à 12, concession I (figure 2e).



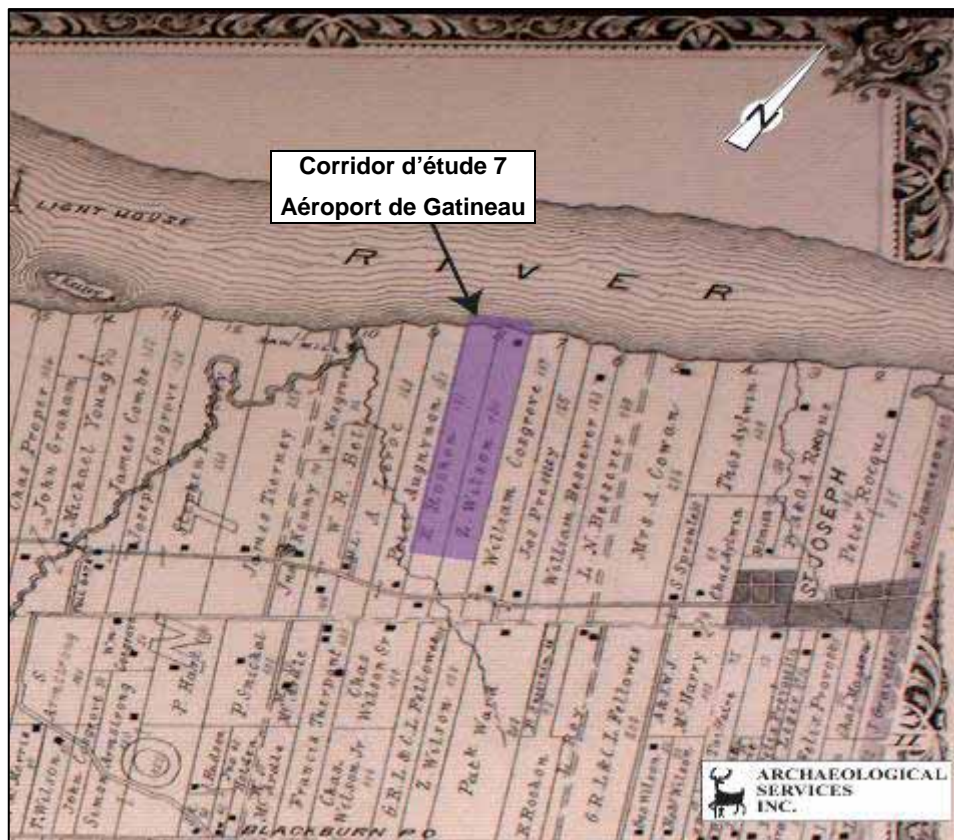
**Figure 2e :** Emplacement approximatif du corridor 6 superposé sur la carte du Canton de Gloucester tiré de l'atlas historique du comté de Carlton (1879).

Les cartes anciennes indiquent un certain nombre de propriétés et d'installations à proximité du corridor, incluant un moulin à scie. Se référer au tableau 3e.

Tableau 3e : Ressources historiques du corridor de l'île Lower Duck			
Concession	Lot	propriétaire	Ressource(s) illustrée(s)
1	10	W. Mosgrove John Kenny W.R. Bell	Moulin à scie
	11	James Tierney	
	12	Stephen Prettey	

#### 4.4.7 Corridor de l'aéroport de Gatineau

Le corridor de l'aéroport de Gatineau se situe dans le lot 8, concession I, dans l'ancien canton de Gloucester, comté de Carlton (Figure 2f).



**Figure 2f:** Emplacement approximatif du corridor 7 superposé sur la carte du Canton de Gloucester tiré de l'atlas historique du comté de Carlton (1879).

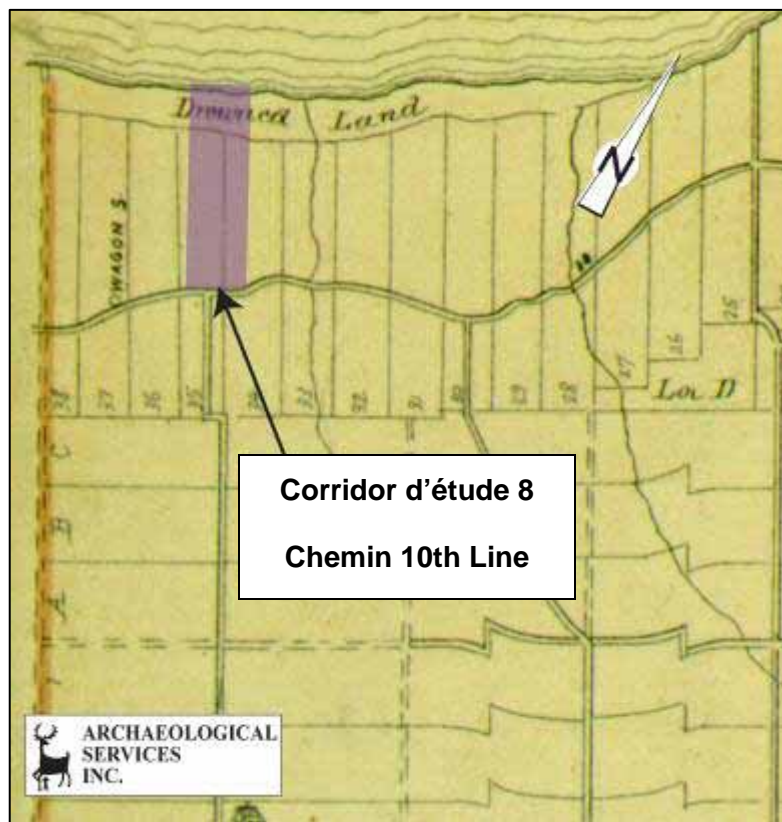
Les cartes anciennes indiquent un certain nombre de propriétés et d'installations à proximité du corridor. Se référer au tableau 3f.

Tableau 3f : Ressources historiques du corridor de l'aéroport de Gatineau			
Concession	Lot	propriétaire	Ressource(s) illustrée(s)
1	8	E. Rochon Z. Wilson	Lot de colonisation

#### 4.4.8 Corridor Montée Mineault-10th Line

Le corridor Montée Mineault-10th Line suit une emprise routière inutilisée entre les lots 34 et 35, concession I (relevé ancien), dans l'ancien canton de Cumberland, comté de Russell (Figure 2g).

Il n'existe aucune propriété ou ressource historique à l'intérieur ou à proximité du corridor. Toutefois, il est à noter que les installations et ressources d'intérêt historique n'ont pas toutes été systématiquement répertoriées dans les atlas historiques de l'Ontario, en raison du fait que l'élaboration des atlas a été financée par souscription, et l'on a donné aux souscripteurs d'établir les dispositions quant au niveau de détail de la cartographie.



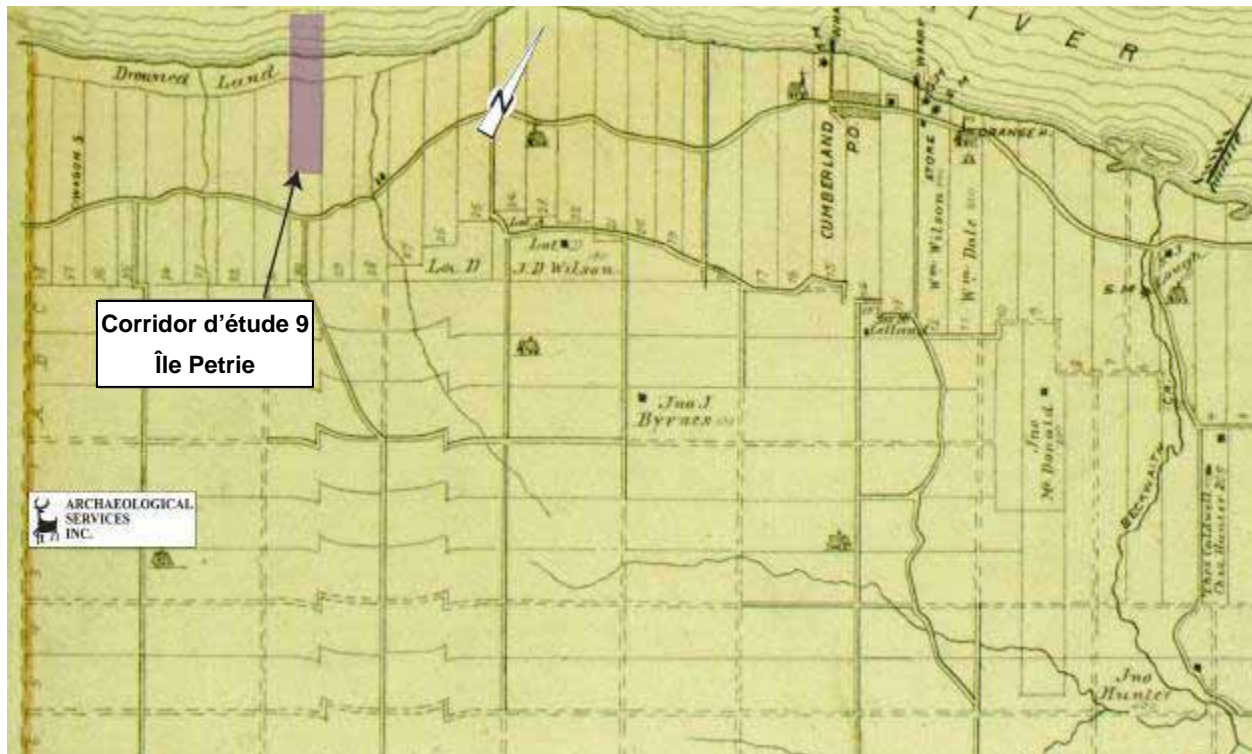
**Figure 2g :** Emplacement approximatif du corridor 8 superposé sur la carte du Canton de Cumberland tiré de l'atlas illustré du Dominion du Canada (supplément Prescott et Russell, 1881).



#### 4.4.9 Corridor de l'île Petrie

Le corridor de l'île Petrie se situe dans le lot 30, concession I (relevé ancien) et les lots A, B et C et les lots 1 à 3, concession IX, dans l'ancien canton de Cumberland, comté de Russell (Figure 2h).

Selon les atlas historiques, le corridor et ses environs ne renferment aucune propriété ou ressource historique. Toutefois, les registres historiques indiquent la présence de quatre quais dits Rivington dans la baie près de l'île Petrie. Ces quais servaient au chargement des barges utilisées pour le commerce du sable. Ces quais de béton auraient été abandonnés en 1925, mais on peut toujours en voir les vestiges (Beaulieu 1997). Toutefois, il est à noter que les installations et ressources d'intérêt historique n'ont pas toutes été systématiquement répertoriées dans les atlas historiques de l'Ontario, en raison du fait que l'élaboration des atlas a été financée par souscription, et l'on a donné aux souscripteurs d'établir les dispositions quant au niveau de détail de la cartographie.

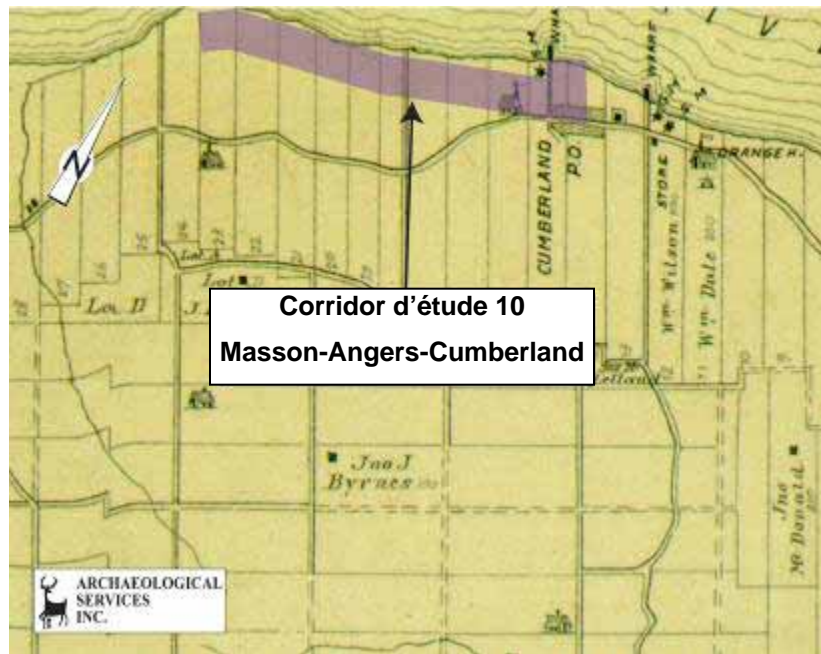


**Figure 2h :** Emplacement approximatif du corridor 9 superposé sur la carte du Canton de Cumberland tiré de l'atlas illustré du Dominion du Canada (supplément Prescott et Russell, 1881).

#### 4.4.10 Corridor Masson-Angers-Cumberland

Le corridor Masson-Angers-Cumberland englobe des parties des lots 14 et 15, concession I (relevé ancien) dans l'ancien canton de Cumberland, comté de Russell (Figure 2i).

Selon les cartes historiques, le corridor et ses environs renferment plusieurs ressources historiques associées à l'histoire du village de Cumberland, incluant un moulin à scie et un quai.



**Figure 2i :** Emplacement approximatif du corridor 10 superposé sur la carte du Canton de Cumberland tiré de l'atlas illustré du Dominion du Canada (supplément Prescott et Russell, 1881).

Le corridor Masson-Angers-Cumberland traverse le village historique de Cumberland. Les premiers colons à s'y établir, la famille Dunning, sont arrivés en 1801. Ils ont été suivis peu de temps après par Amable Foubert, qui aménagea un poste de traite, et Walter Beckwith, qui construisit le premier moulin à scie du canton. George Dunning a ouvert le premier magasin général et une église fut construite sur les berges de la rivière des Outaouais en 1828. Au cours des années 1870, le village de Cumberland fut le centre commercial du canton, et constituait un point d'escale populaire pour les bateaux naviguant sur la rivière des Outaouais (Mika & Mika, 1977 :513).

Tout au long de la période eurocanadienne, la majorité des fermes établies par cette première vague de colons (c.-à-d., celles qui présentent les plus grandes possibilités archéologiques, mais qui sont rarement répertoriées dans les cartes du dix-neuvième siècle) se seraient vraisemblablement établies en bordure ou à proximité des cours d'eau, en raison des contraintes environnementales en présence à l'époque. Toutefois, il est à souligner que le développement des réseaux routier et ferroviaire tout au long des dix-neuvième et vingtième siècles aurait certainement influé sur le choix du lieu d'établissement des fermes et des commerces. Par conséquent, tout terrain non aménagé situé à moins de 100 mètres d'un ancien chemin de colonisation présente la possibilité de renfermer des vestiges archéologiques datant de l'aménagement des premiers établissements eurocanadiens.

Tel que précisé précédemment, il est à noter que les installations et ressources d'intérêt historique n'ont pas toutes été systématiquement répertoriées dans les atlas historiques de l'Ontario, en raison du fait que l'élaboration des atlas a été financée par souscription, et l'on a donné aux souscripteurs d'établir les dispositions quant au niveau de détail de la cartographie. Par conséquent, il est prudent de présumer que les ressources d'intérêt archéologique n'ont pas toutes été répertoriées dans l'atlas de 1881.

Le répertoire cartographique *Archaeological Resource Potential Mapping Study of the Regional Municipality of Ottawa-Carleton* (ASI 1999) confirme que les corridors présentent un certain potentiel archéologique en raison de leur proximité aux voies de transport historiques.

Par conséquent, tout dépendant de l'utilisation et du degré d'aménagement des terrains en question, il est permis de conclure qu'il existe la possibilité de découvrir des ressources archéologiques historiques au sein des corridors à l'étude. De plus, il est important de rappeler que les ressources présentant un intérêt archéologique aujourd'hui n'auraient pas nécessairement été répertoriées dans les cartes produites au dix-neuvième siècle.

## 5.0 LIAISONS INTERPROVINCIALES PROPOSÉES : EXAMEN CARTOGRAPHIQUE

Aux fins de l'étude d'évaluation environnementale, l'aire d'étude entière est soumise à trois niveaux d'analyse : l'aire d'étude régionale (l'ensemble); les secteurs d'étude est et ouest; chaque corridor pris individuellement. Le présent rapport porte sur l'aire d'étude régionale, qui comprend les dix corridors à l'étude à l'échelle de la région de la capitale nationale. Les dix corridors à l'étude sont les suivants :

1. le corridor Aylmer-Kanata (chemin Pink)
2. le corridor Aylmer-Kanata (boul. des Allumettières)
3. le corridor du lac Deschênes (promenade Moodie)
4. le corridor du lac Deschênes (promenade Acres)
5. le corridor de l'île Kettle
6. le corridor de l'île Lower Duck
7. le corridor de l'aéroport de Gatineau
8. le corridor Montée Mineault – 10th Line
9. le corridor de l'île Petrie
10. le corridor Masson-Angers-Cumberland

Un examen cartographique de chaque corridor a été réalisé dans le but de produire une carte du potentiel archéologique. Conformément aux exigences *Normes et directives à l'intention des experts-conseils archéologues* (version définitive, 2006), publiées par le ministère de la Culture de l'Ontario, l'évaluation du potentiel archéologique est fondée sur l'analyse d'un ensemble d'attributs. Les principaux attributs pris en compte dans le cadre de la présente étude sont les suivants :

- les sites connus et situés à moins de 250 mètres d'un corridor;
- un plan d'eau primaire à moins de 300 mètres ou un plan d'eau secondaire à moins de 200 mètres d'un corridor;
- un ancien plan d'eau à moins de 300 mètres d'un corridor;
- un élément physiographique inhabituel (p. ex., un lieu surélevé, une aire bien drainée dans un milieu détrempé ou rocailleux, une forme de relief particulière);
- l'emplacement d'un ancien établissement eurocanadien à l'intérieur ou à proximité d'un corridor;
- une voie de transport historique à moins de 100 mètres d'un corridor.

De plus, ASI a reçu de la CCN une compilation des terrains fédéraux de la RCN présentant un potentiel archéologique lié à la présence autochtone et des découvertes archéologiques s'y rattachant. Cette compilation, réalisée dans le cadre de l'évaluation environnementale des futures liaisons interprovinciales

dans la région de la capitale nationale, a été obtenue de France Lévesque, de la Commission de la capitale nationale (communication personnelle, le 13 décembre 2007).

Les parties des corridors des liaisons interprovinciales proposés qui renferment ces attributs sont illustrées aux figures 3a à 3j (Annexe A) et aux figures 4a à 4j (Annexe B). Il est à noter que la CCN était dans l'impossibilité de remettre à ASI des données cartographiques reliées au potentiel archéologique autochtone des corridors 8, 9 et 10.

À l'opposé, certains attributs sont plutôt représentatifs de lieux présentant un faible potentiel archéologique. Par exemple, les lieux aménagés dans un passé récent éliminent à toute fin pratique le potentiel archéologique de l'endroit. Ces aires seront à délimiter ultérieurement dans le cadre de travaux sur le terrain.

Les parties des corridors de liaisons interprovinciales qui ne sont pas incluses dans les aires présentant un potentiel archéologique (aires laissées en blanc dans les figures 3a à 3j) sont jugées comme n'ayant aucun potentiel de renfermer des sites archéologiques. Pour chaque corridor, l'estimation du pourcentage de la superficie ne présentant aucun potentiel archéologique, de même que le pourcentage des aires présentant la possibilité de renfermer des ressources archéologiques a été calculé au moyen d'un examen visuel de la cartographie des aires désignées comme ayant un potentiel archéologique eurocanadien ou autochtone, kilomètre par kilomètre. Les résultats de ces travaux d'estimation sont présentés au tableau 4 ci-après.

Corridor	Superficie du potentiel archéologique (%)	Superficie sans potentiel archéologique (%)
Corridor Aylmer-Kanata (chemin Pink)	50,9%	49,1%
Corridor Aylmer-Kanata (boul. des Allumettières)	50,9%	49,1%
Corridor du lac Deschênes (promenade Moodie)	83,0%	17,0%
Corridor du lac Deschênes (chemin Acres)	62,2%	37,8%
Corridor de l'île Kettle	68,6%	31,4%
Corridor de l'île Lower Duck	93,6%	6,4%
Corridor de l'aéroport de Gatineau	60,5%	39,5%
Corridor Montée Mineault – 10 <sup>th</sup> Line	5,6%	94,4%
Corridor de l'île Petrie	31,3%	68,7%
Corridor Masson-Angers-Cumberland	48,5%	51,5%

De plus, une vérification sur le terrain a été effectuée en vue de confirmer l'estimation cartographique du potentiel archéologique et afin de jauger les incidences de l'aménagement des terrains ou de la modification du paysage sur le potentiel archéologique. La section 6.0 présente une discussion plus détaillée du potentiel archéologique de chaque corridor.

## **6.0 VÉRIFICATION PRÉLIMINAIRE SUR LE TERRAIN : DESCRIPTION DES CORRIDORS**

Conformément à la méthode d'identification du potentiel archéologique utilisée dans le cadre de l'évaluation archéologique préliminaire, les dix corridors identifiés dans le cadre de référence de l'évaluation environnementale ont été soumis à une vérification archéologique préliminaire sur le terrain sous la direction de Peter Carruthers (P163), du cabinet d'experts-conseils ASI, du 14 au 18 janvier 2008.

Les travaux sur le terrain se sont déroulés sous un ciel parfois ensoleillé, parfois nuageux avec quelques averses de neige, avec une température moyenne de -7°C. Cette vérification a été réalisée selon les dispositions de la *Loi sur le patrimoine de l'Ontario* (2005) et conformément aux *Normes et directives à l'intention des experts-conseils archéologues* (version définitive, 2006) du ministère de la Culture de l'Ontario.

La vérification sur le terrain a été réalisée en parcourant les routes de la RCN pour noter les grandes caractéristiques des terrains environnants. Les lieux présentant un potentiel archéologique situés à proximité des corridors ont été répertoriés, et les emprises routières existantes et les terrains adjacents ont été examinés. Ont été notés comme présentant un potentiel archéologique les endroits surélevés constituant des emplacements de choix pour l'habitation, les structures historiques environnantes et les endroits qui, selon les cartes pédologiques ou la végétation ambiante, présenteraient des conditions de drainage idéales.

### **6.1 Le corridor Aylmer-Kanata (chemin Pink) (figures 5a-5e, planches 1-32)**

Le corridor Aylmer-Kanata débute à l'intersection de l'autoroute 417 et du chemin March, emprunte le chemin March en direction nord jusqu'à la promenade Riddell et se poursuit en direction est sur la promenade Riddell jusqu'à la rivière des Outaouais. D'importantes sections de ce corridor ont été modifiées par des aménagements résidentiels et commerciaux (planches 1, 4-5, 8-9, 12, 16, 24, 27, 29 et 32), ce qui vient contrecarrer son potentiel archéologique.

Ce corridor est traversé par quelques ruisseaux et tributaires. Dans l'ensemble, le corridor est constitué de basses terres et de terres humides (planches 25-26) et de terrains en pente (planches 19-20). Ces parties du corridor ne présentent aucun potentiel archéologique, donc n'exigeraient pas de recherches archéologiques plus approfondies.

Toutefois, les hautes terres en bordure des ruisseaux et de la rivière, de même que les promontoires situés dans les vallées des ruisseaux (planches 2, 6-7, 11, 30-31) et les boisés à l'état naturel (planche 22) pourraient receler des ressources archéologiques. De même, les structures historiques toujours en place (planches 3, 10, 13-15, 21, 23) et les environs du cimetière St. Isidore (planches 17-18) pourraient receler des ressources historiques.

### **6.2 Le corridor Aylmer-Kanata (boulevard des Allumettières)**

Se référer à la section 6.1.

### **6.3 Le corridor lac Deschênes (promenade Moodie) (figure 6, planches 33-40)**

Le corridor lac Deschênes (promenade Moodie) débute à l'intersection de la promenade Moodie et de l'avenue Carling et s'étend en direction nord-est sur une distance de 250 mètres jusqu'à la rivière des Outaouais. Au fil des ans, la partie du corridor entourant le carrefour Moodie-Carling a été entièrement transformée par les importants travaux d'aménagement à cet endroit (planches 35-36), ce qui a réduit à néant son potentiel archéologique. De plus, les basses terres humides s'étendant à partir du quadrant sud-est de du carrefour Moodie-Carling (planche 34, 37) ne présentent aucun potentiel archéologique.

Le corridor lac Deschênes (promenade Moodie) renferme deux aires présentant un certain potentiel archéologique. Ce sont les terres situées au-delà de l'emprise routière aménagée (planche 33), et les berges de la rivière des Outaouais jusqu'à l'avenue James Cummings (planches 38-40).

#### **6.4 Le corridor lac Deschênes (chemin Acres) (figure 7, planches 41-48)**

Le corridor lac Deschênes (chemin Acres) débute à l'intersection de l'autoroute 417 et du chemin Holly Acres, et s'étend en direction nord-ouest sur une distance d'environ 1 km pour atteindre la rivière des Outaouais. Au fil des ans, la majeure partie de ce corridor a été largement transformée par des travaux d'aménagement (planches 41-44), ce qui a réduit à néant son potentiel archéologique.

La majeure partie de la superficie du parc Andrew Haydon (planches 44-48) pourrait receler des ressources archéologiques.

#### **6.5 Le corridor de l'île Kettle (figure 8, planches 49-63)**

Le corridor de l'île Kettle longe la promenade de l'Aviation de l'autoroute 417 à la rivière des Outaouais. L'emprise du corridor a été largement transformée par les travaux d'aménagement de la promenade (planches 52-54 58-59, 63), le remblayage des accotements (planches 57, 60) et la modification des pentes environnantes (planches 56, 57, 62), ce qui a réduit à néant le potentiel archéologique de l'endroit.

Toutefois, les terrains situés à l'extérieur de l'emprise routière (planches 49-51, 55) présentent un certain potentiel archéologique. Si les travaux d'aménagement d'une éventuelle liaison dans ce corridor devaient dépasser les limites actuelles de l'emprise routière, une évaluation archéologique de deuxième niveau serait nécessaire. De plus, les terrains situés au nord de la promenade Rockcliffe (entre la promenade et la rivière des Outaouais) présentent un certain potentiel archéologique (planche 61).

#### **6.6 Le corridor de l'île Lower Duck (figure 9, planches 64-72)**

Le corridor de l'île Lower Duck débute à l'autoroute 174, traverse les champs qui bordent la promenade Rockcliffe pour se rendre à la rivière des Outaouais. L'autre partie du corridor longe la promenade Rockcliffe, traversant les champs situés du côté ouest de la promenade Rockcliffe.

Là où le corridor proposé dévie du tracé de la route existante pour traverser les champs adjacents (planches 64-68), le corridor pourrait receler des ressources archéologiques. Le potentiel archéologique est réduit à néant aux endroits où le corridor croise des routes existantes (planche 72), le long des berges de la rivière des Outaouais (planche 71) et aux endroits de pente abrupte (planches 69-70).

#### **6.7 Le corridor de l'aéroport de Gatineau (figure 10, planches 73-77)**

Le corridor de l'aéroport de Gatineau Airport débute à l'autoroute 174 et traverse les champs adjacents pour se rendre à la rivière des Outaouais. Les champs pourraient receler des ressources archéologiques (planches 73-77).

## 6.8 Le corridor Montée Mineault-10th Line (figure 11, planches 78-87)

Le corridor Montée Mineault-10th Line s'étend de l'intersection de l'autoroute 174 et du chemin 10<sup>th</sup> Line et se dirige en direction nord-ouest jusqu'à la rivière des Outaouais. Les quatre quadrants du carrefour 174/10<sup>th</sup> Line ont été largement transformés par les travaux d'aménagement connexes (planches 78-79), ce qui a réduit à néant son potentiel archéologique.

Toutefois, les boisés situés du côté est et ouest du chemin 10<sup>th</sup> Line (planches 80-82) pourraient receler des ressources archéologiques. De plus, deux endroits situés au nord-ouest du boulevard Jeanne D'Arc Nord (planches 83-84) pourraient également renfermer des ressources archéologiques, de même que les berges de la rivière des Outaouais (planches 85-86).

Par ailleurs, bien que l'île Petrie (planche 87) soit assujettie aux crues printanières, cet endroit présente également un certain potentiel archéologique.

Il est à souligner que la Ville d'Ottawa est propriétaire de la majeure partie des terrains de l'île Petrie. L'extrémité nord-est fait l'objet d'un bail industriel. On y exploite une sablière.

## 6.9 Le corridor de l'île Petrie (figure 12, planches 88-97)

Le corridor de l'île Petrie débute à l'intersection de l'autoroute 174 et du chemin Trim et s'étend en direction nord-ouest jusqu'à l'île Petrie. Au fil des ans, l'emprise du corridor a presque entièrement été transformée par les travaux d'aménagement (planches 88, 90, 94-94). Ailleurs, les sols sont généralement humides et mal drainés, ce qui réduit à néant le potentiel archéologique du corridor.

Le seul site archéologique enregistré et localisé à moins de 250 mètres de l'emplacement de l'une des liaisons interprovinciales proposées est le site BiFu-6, qui se trouve dans un champ cultivé situé à proximité du confluent du ruisseau Cardinal et l'un de ses tributaires, juste à l'est de la liaison de l'île Petrie. Cinq artefacts non identifiés ont été découverts lors d'une évaluation archéologique de deuxième niveau, et il n'a pas été recommandé d'effectuer des travaux archéologiques plus approfondis. L'affiliation culturelle du site est inconnue.

Il existe à l'extérieur de l'emprise transformée quatre emplacements présentant la possibilité de receler des ressources archéologiques : le quadrant nord-est du carrefour de l'autoroute 174 et du chemin Trim (planche 89); les quadrants nord-ouest et nord-est du carrefour de la route de service nord et du chemin Trim (planches 91 et 92); le point milieu de la levée empierrée, du côté nord-ouest; et l'extrémité sud-est de l'île Petrie (planches 95 et 96).

Il est à souligner que la Ville d'Ottawa est propriétaire de la majeure partie des terrains de l'île Petrie. L'extrémité nord-est fait l'objet d'un bail industriel. On y exploite une sablière.

## 6.10 Le corridor Masson-Angers-Cumberland (figure 13, planches 98-113)

Le corridor Masson-Angers-Cumberland longe l'autoroute 174, débutant à environ 400 mètres à l'ouest du chemin Meadowlane, se dirige en direction ouest jusqu'au chemin Cameron, pour ensuite emprunter le chemin Cameron en direction nord jusqu'à la rivière des Outaouais, suivi essentiellement le tracé du traversier Cumberland-Mason. Au fil des ans, certaines parties du corridor ont été transformées par des

travaux d'aménagement (planches 100-103, 108-109). À d'autres endroits, le potentiel archéologique du corridor est réduit à néant par la présence de pentes abruptes (planches 101, 112-113).

Il existe à l'extérieur de l'emprise transformée de l'autoroute 174 des emplacements présentant la possibilité de receler des ressources (planches 98-99, 104-107). De plus, il serait nécessaire d'effectuer des travaux plus approfondis dans les quartiers historiques du Village de Masson (planches 110-111) afin d'en établir le potentiel archéologique.

## 7.0 CONTRAINTES

La présente section évalue et compare pour chaque corridor les contraintes liées aux incidences potentielles sur les ressources archéologiques. La méthode employée consiste à dresser un portrait des conditions existantes de chaque corridor à partir des données documentaires disponibles et des résultats de la vérification sur le terrain réalisée en janvier 2008. Ces données seront introduites dans un modèle simplifié d'identification de la présence de ressources archéologiques et d'évaluation du potentiel archéologique des corridors. Les principaux attributs pris en compte sont les suivants :

- le nombre de sites archéologiques enregistrés à l'intérieur du corridor proposé;
- les terrains situés à moins de 250 mètres d'un site archéologique enregistré, à partir des données de la *base de données sur les sites archéologiques de l'Ontario (BDSAO)*, logée au ministère de la Culture (MC). Il n'y a qu'un seul site archéologique enregistré situé à moins de 250 mètres d'une des liaisons interprovinciales proposées;
- les terrains situés à moins de 300 mètres d'un plan d'eau. Cela a été calculé à partir des dossiers cartographiques fournis à l'équipe de projet et de l'examen des cartes de base à l'échelle 1: 50 000 NTS;
- les terrains situés à moins de 300 mètres d'un ancien plan d'eau;
- un élément physiographique inhabituel (p. ex., un lieu surélevé, une aire bien drainée dans un milieu détrempe ou rocailleux, une forme de relief particulière);
- les terrains situés à moins de 100 mètres des anciennes voies de transport à l'extérieur des agglomérations indiquées sur la carte du Canton de March tiré de l'atlas historique du comté de Carlton (1879) et la carte du Canton de Cumberland tiré de l'atlas illustré du Dominion du Canada (supplément Prescott et Russell, 1881);
- l'emplacement d'un ancien établissement eurocanadien à l'intérieur ou à proximité d'un corridor.

Comme le démontre la présence de 45 sites archéologiques enregistrés dans l'aire d'étude régionale, et en raison des nombreux plans d'eau, corridors de transport historiques et anciens établissements eurocanadiens qu'on y retrouve, il est évident que d'importantes parties des corridors des liaisons interprovinciales proposés pourraient receler des ressources archéologiques. Ce potentiel pourrait être établi avec davantage de précision moyennant la collecte de données plus détaillées et la réalisation de relevés additionnels sur le terrain. Le modèle préliminaire indique que les terrains présentant un certain potentiel de receler des ressources archéologiques totalisent environ 55% de la superficie des corridors à l'étude. L'étude des aspects physiographiques et historiques de l'aire d'étude indique que les ressources archéologiques pourraient inclure des sites connus et potentiels représentatifs de toutes les époques de l'occupation humaine de la région depuis la dernière ère glaciaire, y compris plusieurs types de sites, incluant des artefacts isolés, des petites et grandes habitations et des lieux de sépulture (incluant



d'importants ossuaires). Par ailleurs, la vérification sur le terrain a permis de confirmer que chacun des dix corridors à l'étude pourrait receler des ressources archéologiques.

## 8.0 CONCLUSIONS ET RECOMMANDATIONS

L'évaluation archéologique préliminaire a été réalisée dans le cadre de l'étude d'évaluation environnementale des futures liaisons interprovinciales. Selon la *base de données sur les sites archéologiques de l'Ontario (BDSAO)*, l'aire d'étude régionale renferme 45 sites archéologiques enregistrés, mais seulement l'un de ceux-ci, le site BiFu-6, se situe à proximité d'un corridor proposé, celui de l'île Petrie. Selon la CCN, trois autres sites archéologiques et deux découvertes archéologiques (sites non enregistrés) se trouveraient à proximité de liaisons interprovinciales proposées. Par ailleurs, la présence de routes historiques, de plusieurs petits cours d'eau et la rivière des Outaouais donnent à penser que l'aire d'étude régionale pourrait renfermer d'autres ressources archéologiques.

Ces résultats ont donné lieu aux recommandations suivantes :

1. Il serait opportun de soumettre l'option privilégiée à un relevé détaillé pour confirmer les résultats de l'évaluation archéologique préliminaire et pour préciser le degré d'incidence des travaux d'aménagement et des modifications apportées au paysage sur le potentiel archéologique des lieux;
2. Pour chaque option retenue pour examen approfondi, il serait opportun d'effectuer des recherches dans les dossiers d'archives afin de dresser un portrait détaillé de l'historique de l'utilisation du sol, de la propriété foncière et de l'occupation des lieux;
3. Il serait opportun de soumettre le corridor de la liaison interprovinciale retenue à une évaluation archéologique de deuxième niveau pour identifier où les travaux de construction pourraient empiéter sur les endroits désignés comme pouvant receler des ressources archéologiques (figures 5 à 13 : terrains surlignés en vert), conformément aux *Normes et directives à l'intention des experts-conseils archéologues* (version définitive) publiées par le ministère de la Culture de l'Ontario (MCL 2006).

**Les recommandations ci-haut sont assujetties à l'approbation du ministère de la Culture de l'Ontario. Il est important de souligner qu'il est illégal d'apporter quelque modification que ce soit à un site archéologique sans l'accord du ministère de la Culture de l'Ontario.** Il est interdit d'effectuer des travaux de nivellement ou autres ouvrages qui pourraient déranger ou détruire un site archéologique avant d'avoir obtenu l'autorisation préalable du ministère de la Culture.

D'après la réglementation du ministère de la Culture, les travaux d'aménagement seraient assujettis aux conditions suivantes :

- En cas de découverte de vestiges archéologiques en profondeur lors des travaux de construction, il faut aviser sur-le-champ l'Unité de gestion des ressources du patrimoine du ministère de la Culture de l'Ontario.
- En cas de découverte de restes humains lors des travaux de construction, le promoteur doit immédiatement communiquer avec le ministère de la Culture et avec le registraire ou le registraire adjoint de l'Unité de réglementation des cimetières, Direction de la protection du

consommateur, ministère des Petites entreprises et des Services aux consommateurs, au (416) 326-8404 ou 1-800-889-9768 (sans frais).

Par ailleurs, la Commission de la capitale nationale impose les conditions suivantes :

- En cas de découverte d'artefacts dans le cadre d'une évaluation archéologique de deuxième niveau, le promoteur doit communiquer avec le gestionnaire du Patrimoine de la CCN, au numéro de téléphone 613-239-5225 en vue de déterminer l'endroit où ces artefacts devraient être sauvegardés.
- En cas de découverte de vestiges des débuts de l'occupation humaine lors des travaux de construction, toutes les activités de construction doivent être suspendues et le gestionnaire du projet doit immédiatement être avisé. Ensuite, un archéologue agréé doit être convoqué pour effectuer une évaluation et formuler des recommandations. Une copie conforme de ces recommandations doit être transmise au gestionnaire des programmes du patrimoine de la CCN dans les plus brefs délais.

Les documents pertinents à la présente évaluation archéologique seront entretenus par Archaeological Services Inc. jusqu'à leur transmission en bonne et due forme au gouvernement de l'Ontario ou à toute autre instance gouvernementale jugée opportune par le maître d'œuvre, le ministère de la Culture de l'Ontario ou par tout autre groupe d'intérêt légitime.

## 9.0 DOCUMENTS DE RÉFÉRENCE CITÉS

Archaeological Services Inc. and Geomatics International Inc.

- 1999 *The Archaeological Resource Potential Mapping Study of the Regional Municipality of Ottawa-Carleton*. Étude de planification. Rapport non publié, en dossier au ministère de la Culture de l'Ontario, Toronto.

Beaulieu, Jean-François

- 1997 *The Forgotten Wharves of the United Counties of Prescott-Russell*, Site Web de l'OAS, Chapters Of The Past. (Hardcopy CTHS Collection).

Chapman, L.J. and F. Putnam

- 1984 *The Physiography of Southern Ontario*. Ontario Geological Survey, Special Volume 2. Ministère des ressources naturelles de l'Ontario, Toronto.

Gloucester Historical Society (GHS)

- 2007 A Historical Timeline for the Township of Gloucester.  
<http://www.gloucesterhistory.com/history.html>

H.Belden & Co.

- 1879 *Illustrated Historical Atlas of the County of Carleton (including the City of Ottawa), Ont.* Toronto : H. Belden & Co.

- 1881 *Prescott and Russell Supplement in Illustrated Atlas of the Dominion of Canada*. Toronto : H. Belden & Co.

Mika, Nick and Helma Mika

1983 *Places in Ontario : Their Name Origins and History (Part III N-Z)*. Belleville, Mika Publishing Company.

Ministère de la Culture de l'Ontario

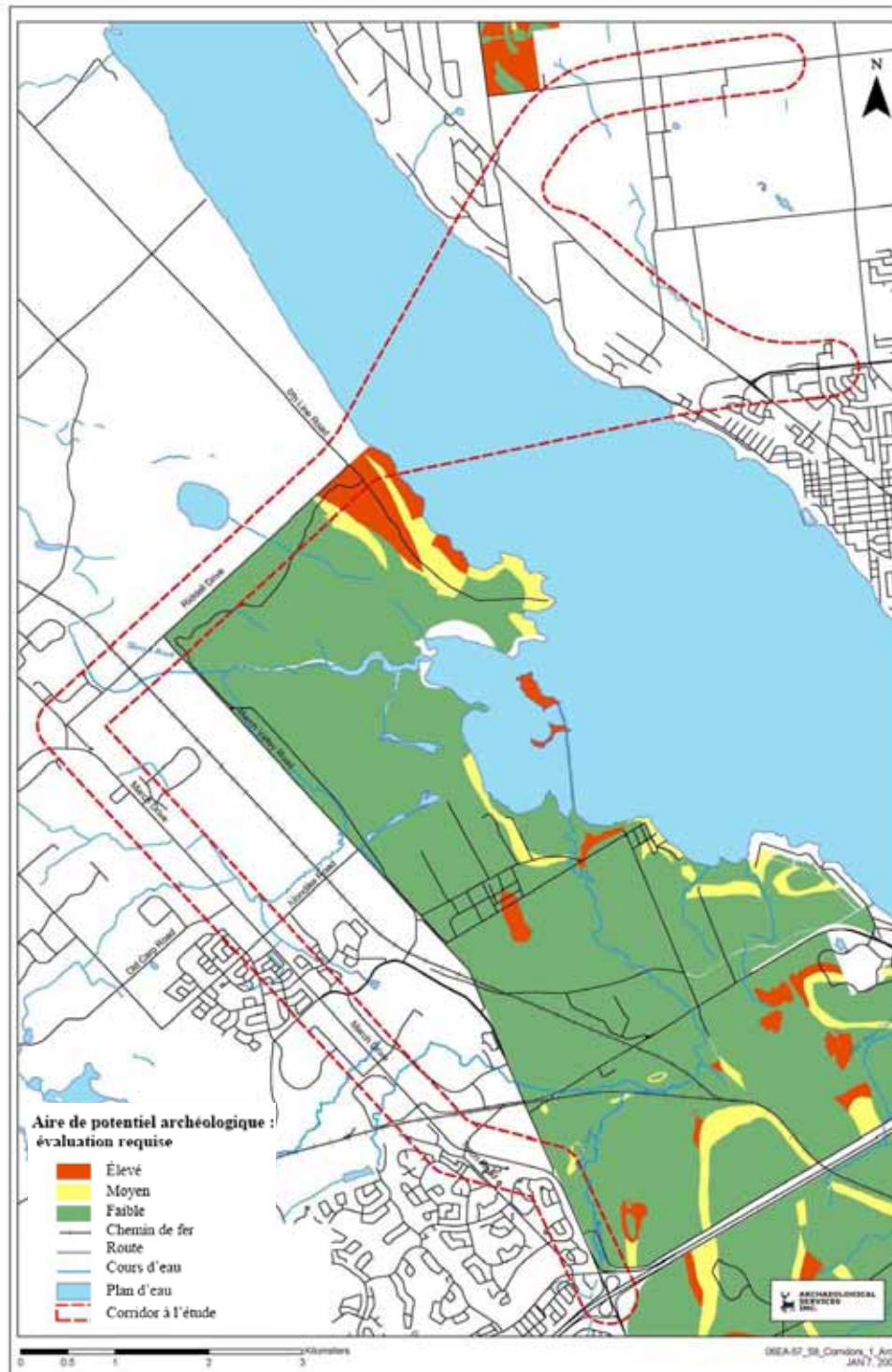
2006 *Normes et directives à l'intention des experts-conseils archéologues* (version définitive). Direction générale des programmes culturels, ministère de la Culture de l'Ontario, Toronto.

Commission de la capitale nationale

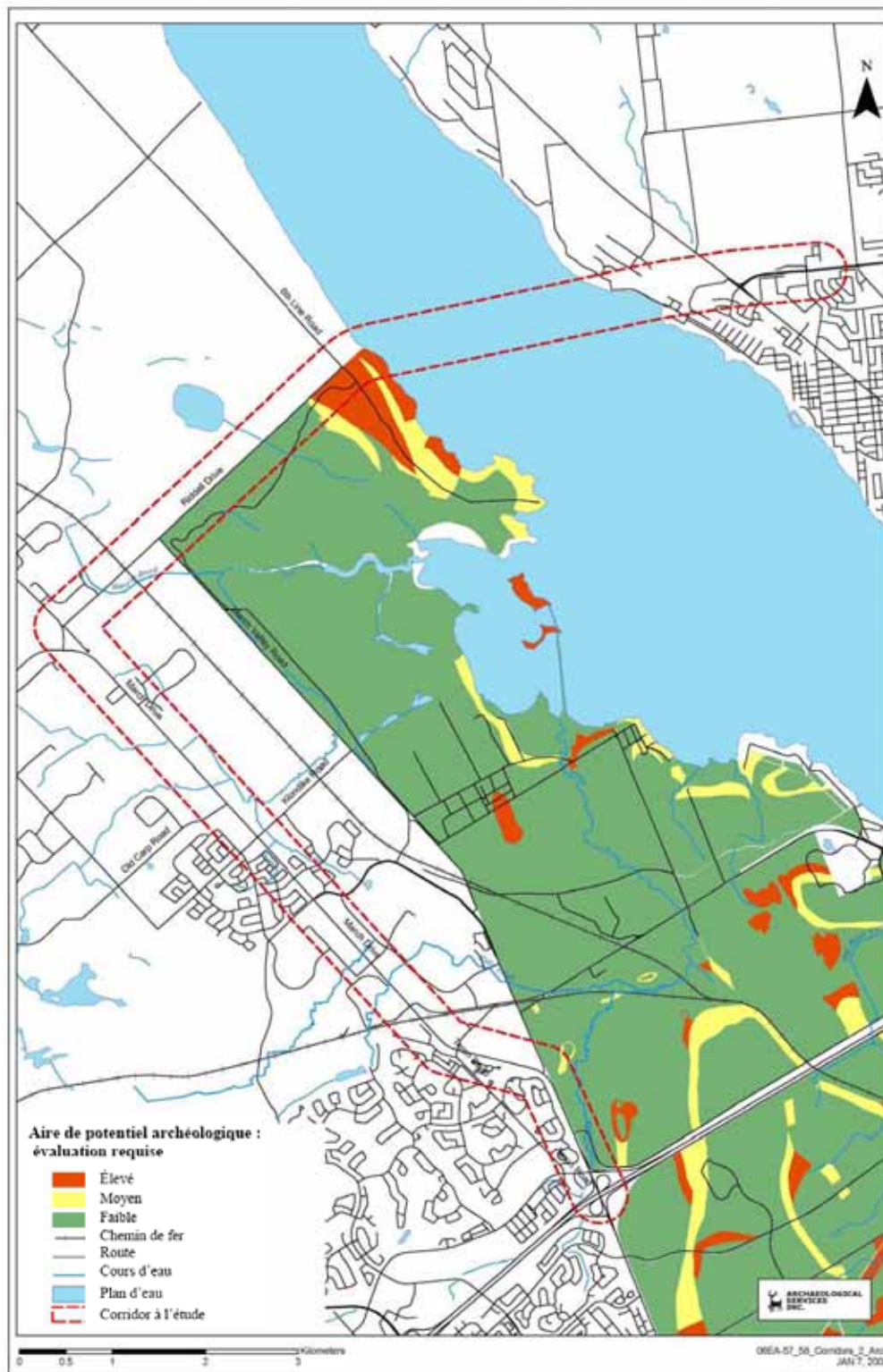
2007 *Compilation for the Archaeological Prehistoric Potential for Federal Lands and related archaeological finds of future Interprovincial Crossings in the National Capital Region*. Ottawa. Rapport non publié, en dossier aux bureaux de la Commission de la capitale nationale.

## **Annexe A : Cartographie du potentiel archéologique autochtone**

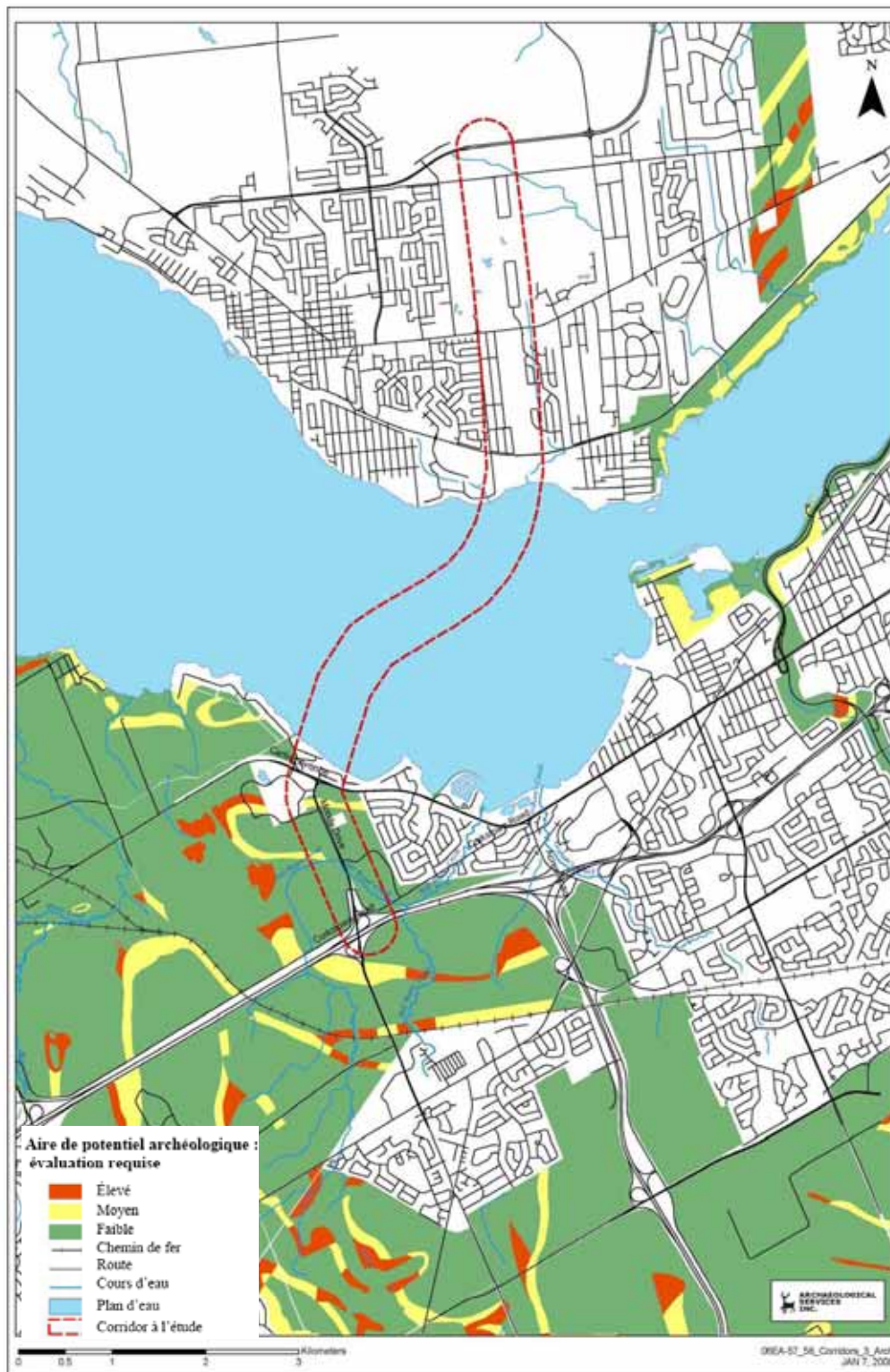
**Figure 3A**  
Zones de potentiel archéologique autochtone : Corridor 1



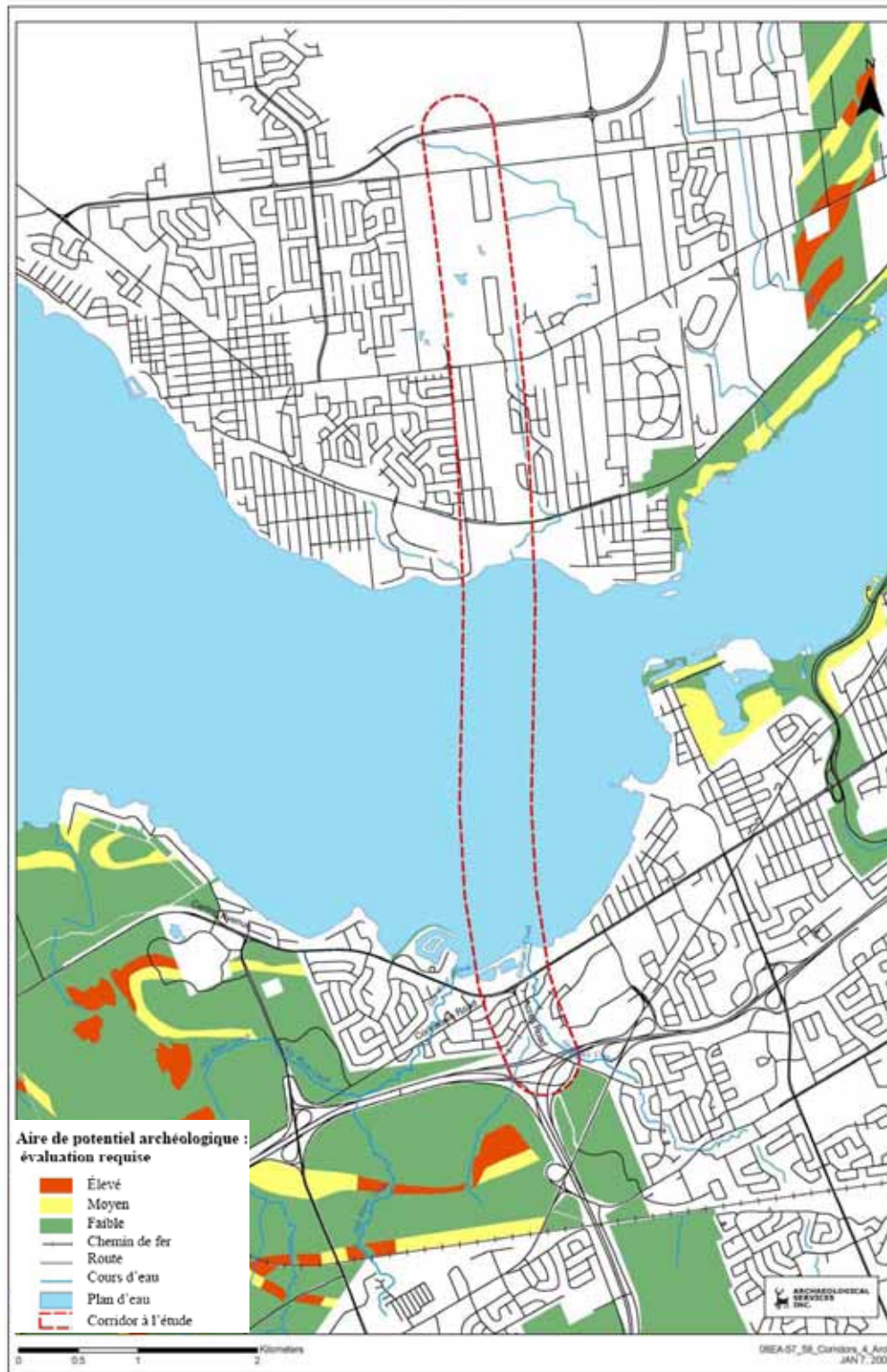
**Figure 3b**  
Zones de potentiel archéologique autochtone : Corridor 2



**Figure 3c**  
Zones de potentiel archéologique autochtone : Corridor 3



**Figure 3d**  
Zones de potentiel archéologique autochtone : Corridor 4

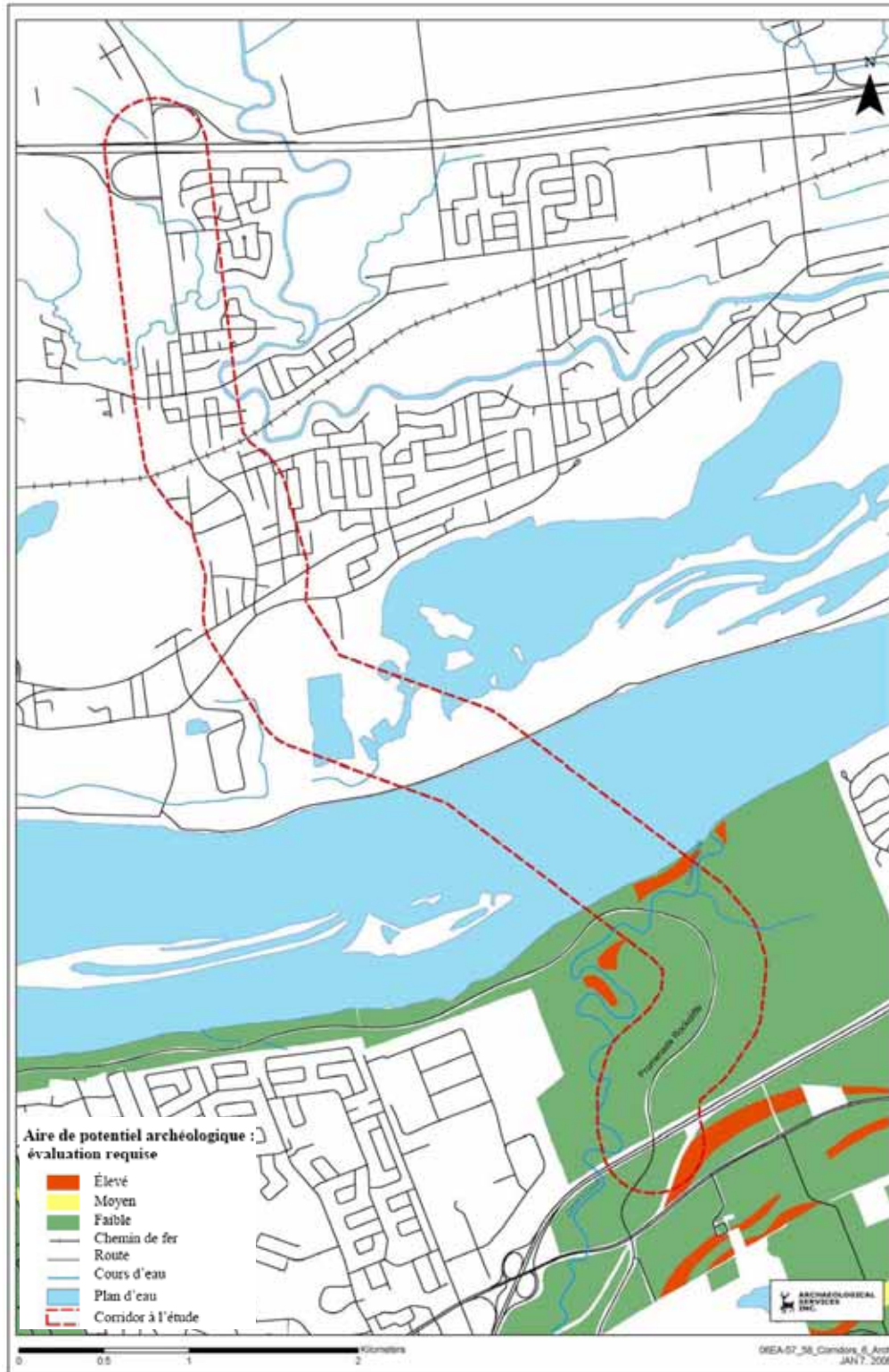




**Figure 3<sup>e</sup>**  
Zones de potentiel archéologique autochtone : Corridor 5



**Figure 3f :** Zones de potentiel archéologique autochtone : Corridor 6



**Figure 3g**  
Zones de potentiel archéologique autochtone : Corridor 7

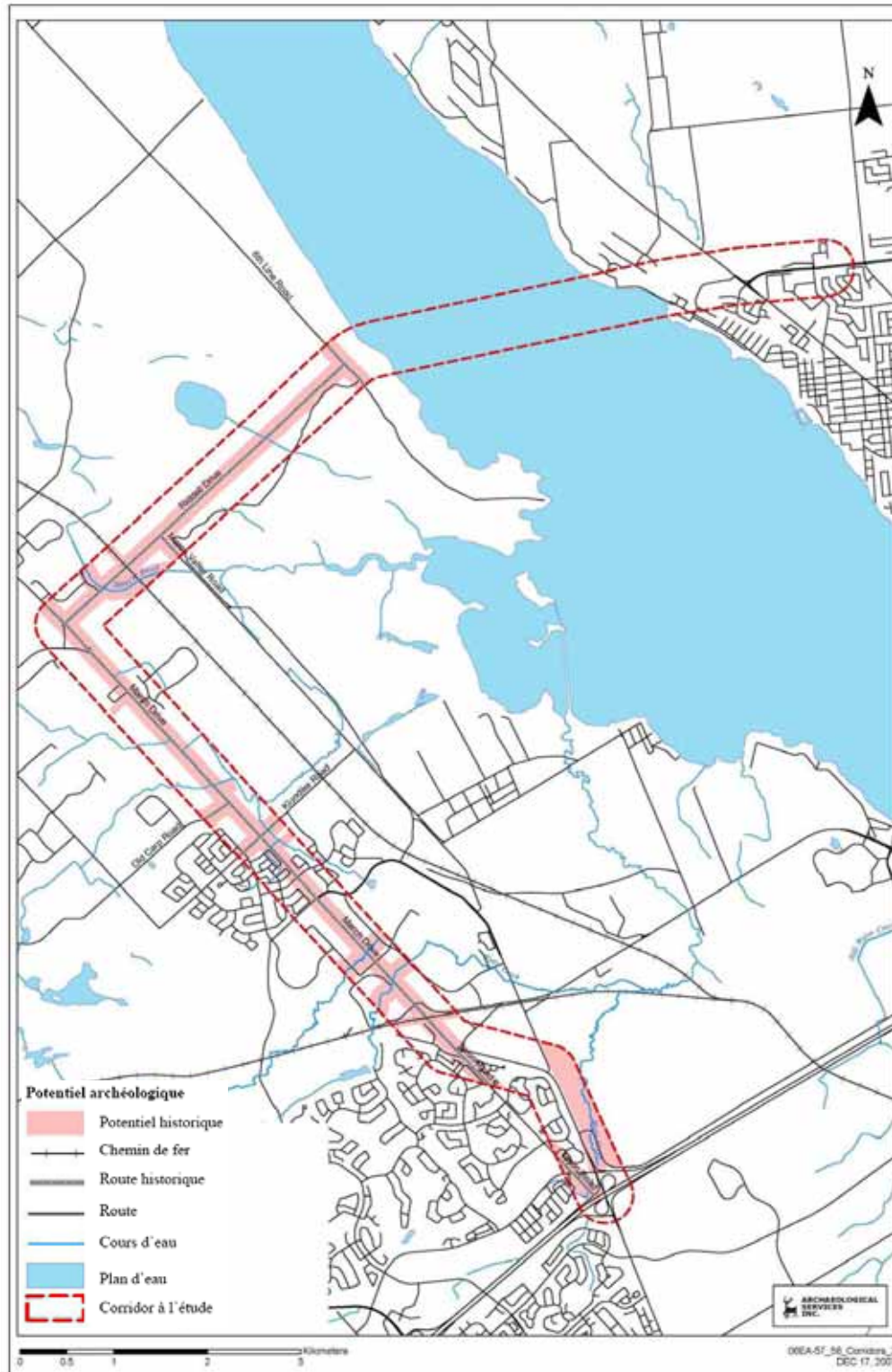


## **Annexe B : Cartographie du potentiel archéologique historique**

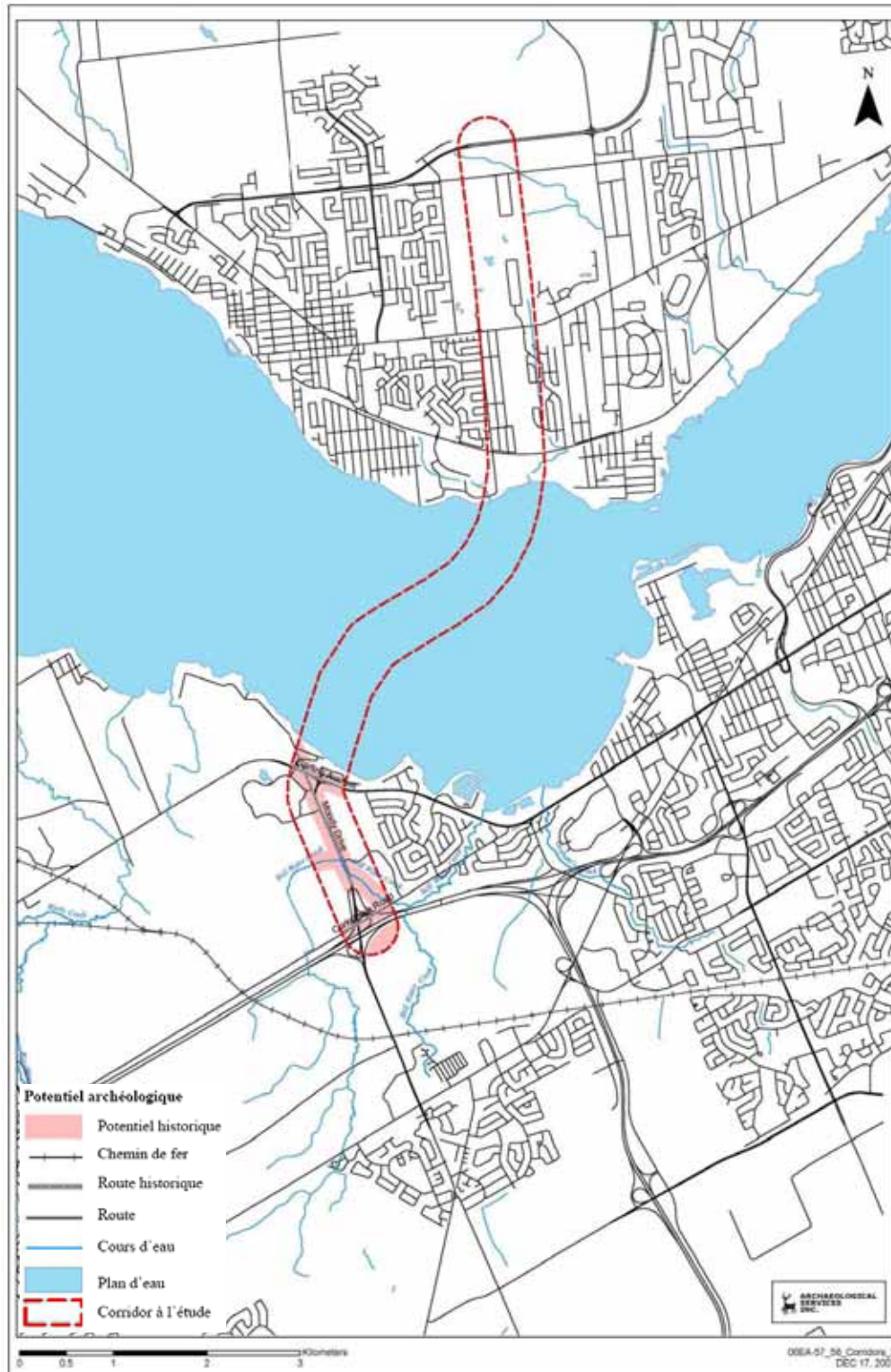
**Figure 4a**  
Zones de potentiel archéologique historique : Corridor 1



**Figure 4b**  
Zones de potentiel archéologique historique : Corridor 2



**Figure 4c**  
Zones de potentiel archéologique historique : Corridor 3

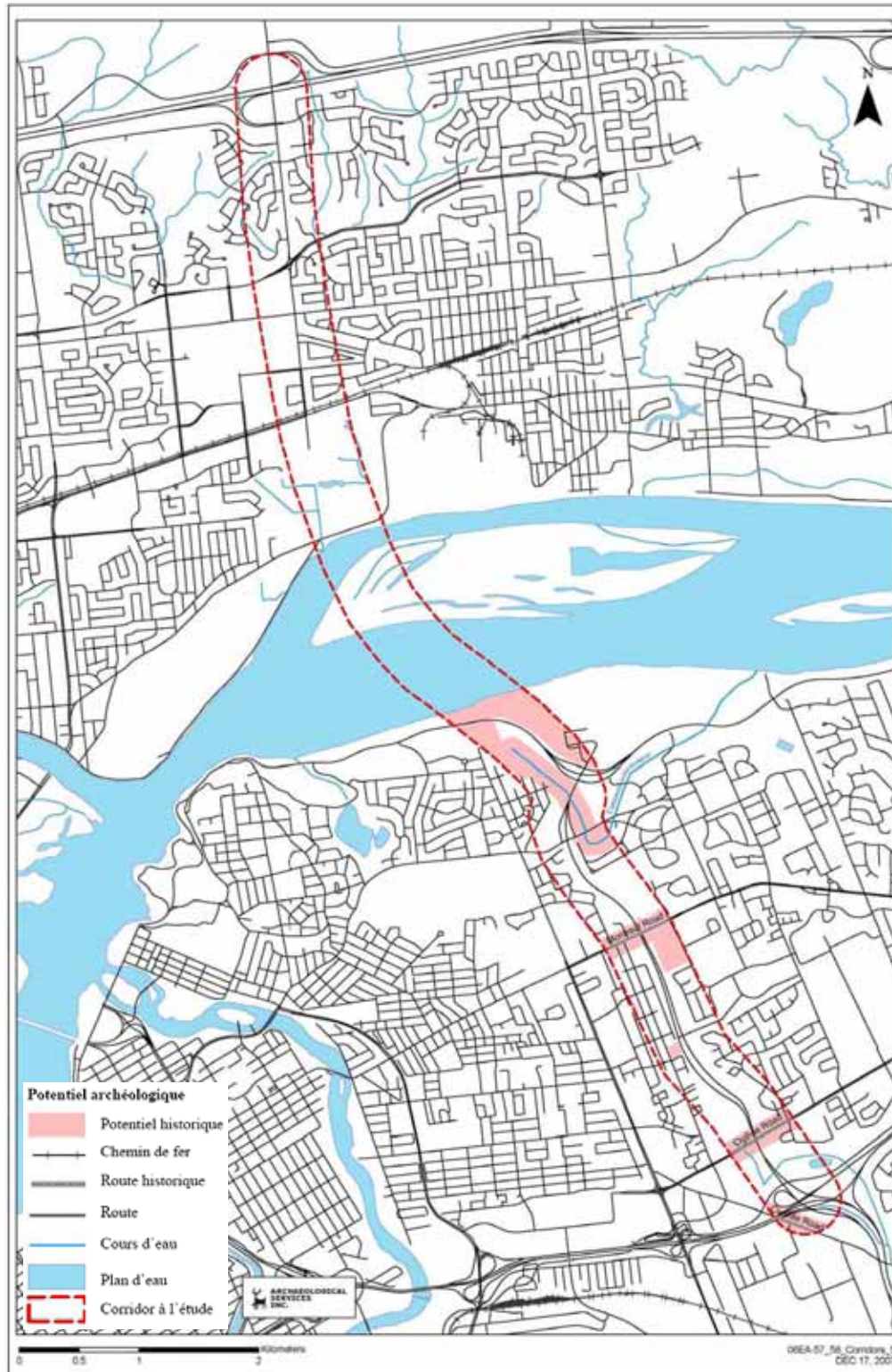


**Figure 4d**  
Zones de potentiel archéologique historique : Corridor 4

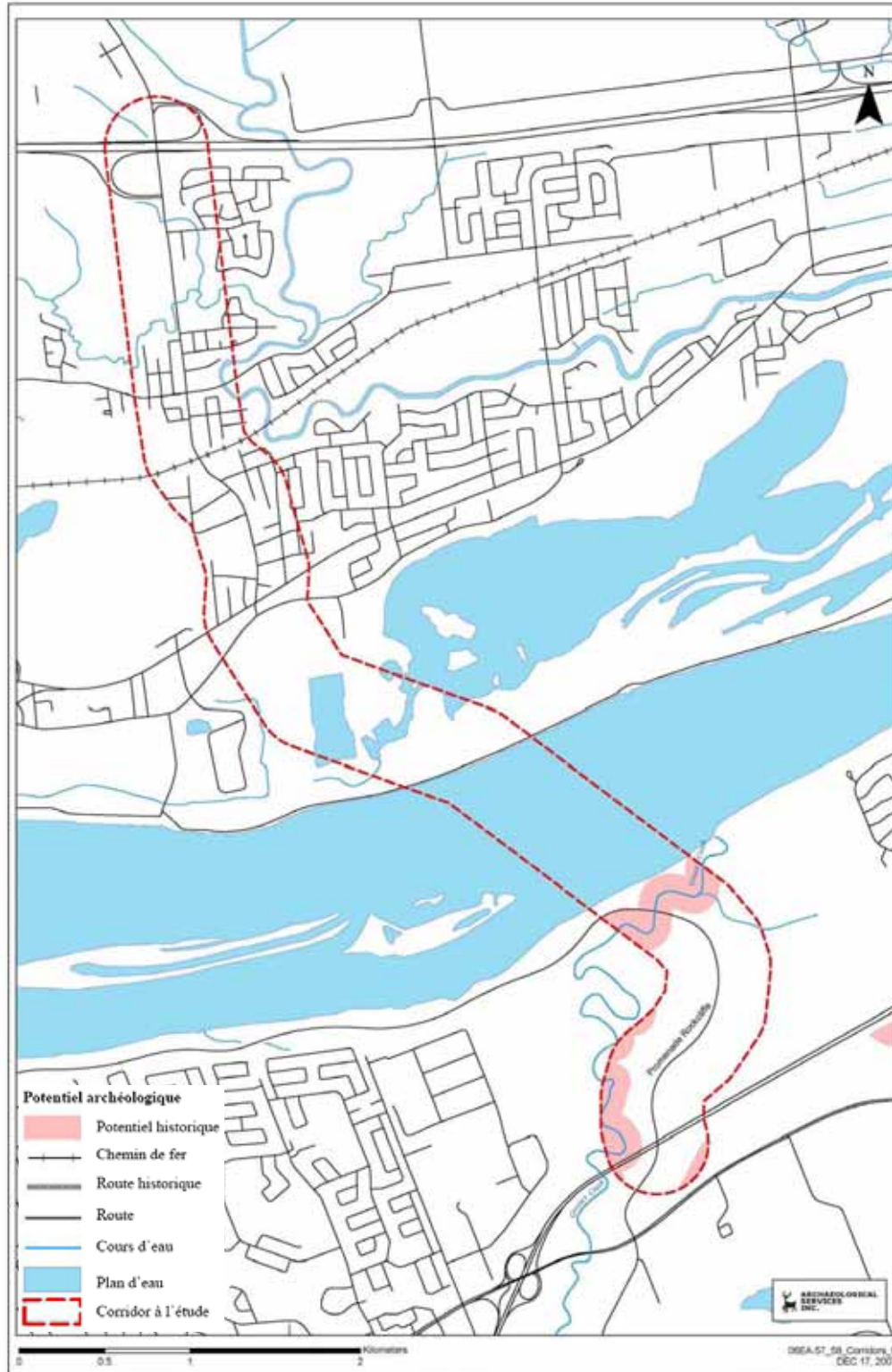




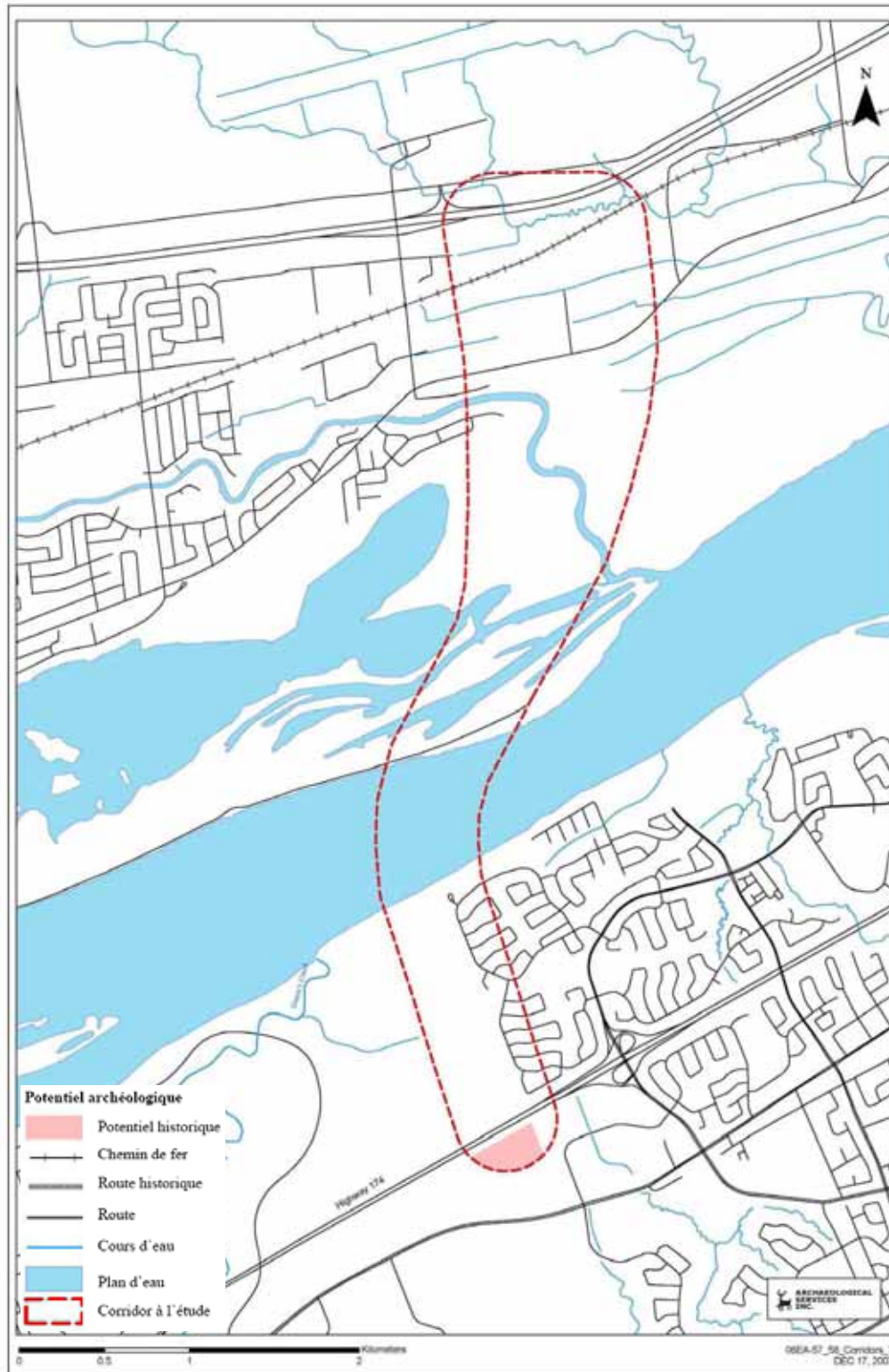
**Figure 4<sup>e</sup>**  
Zones de potentiel archéologique historique : Corridor 5



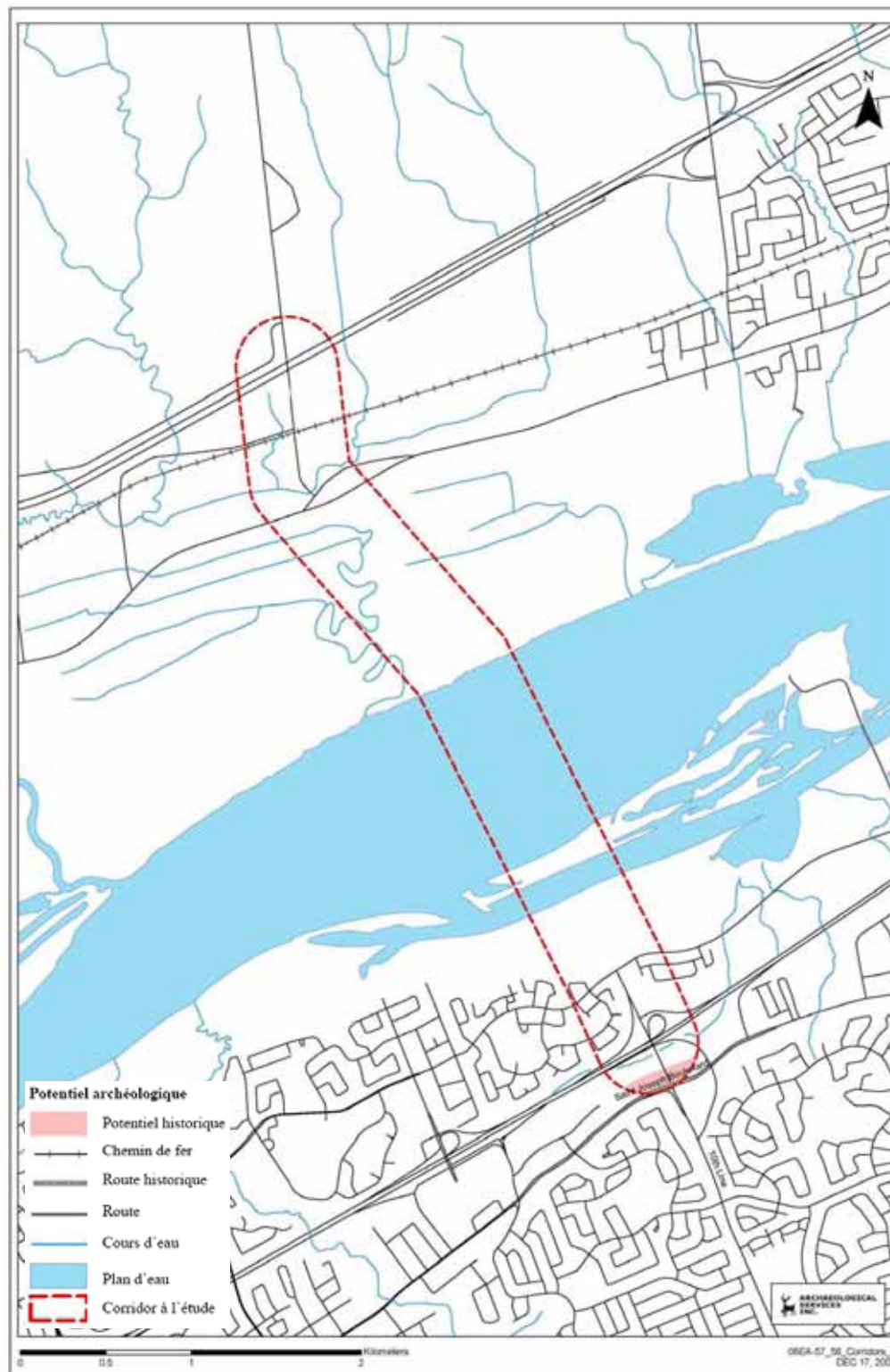
**Figure 4f**  
Zones de potentiel archéologique historique : Corridor 6



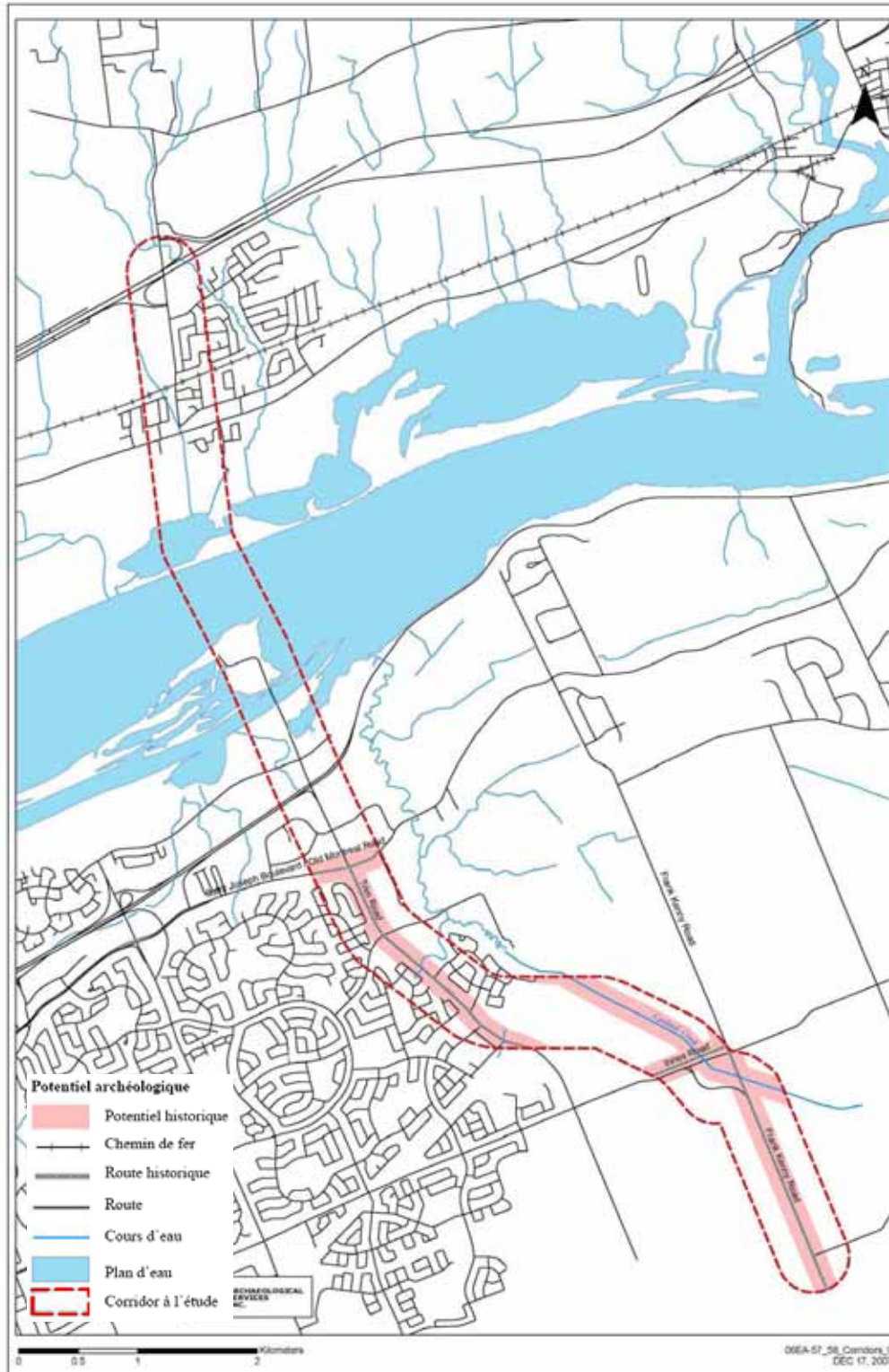
**Figure 4g**  
Zones de potentiel archéologique historique : Corridor 7



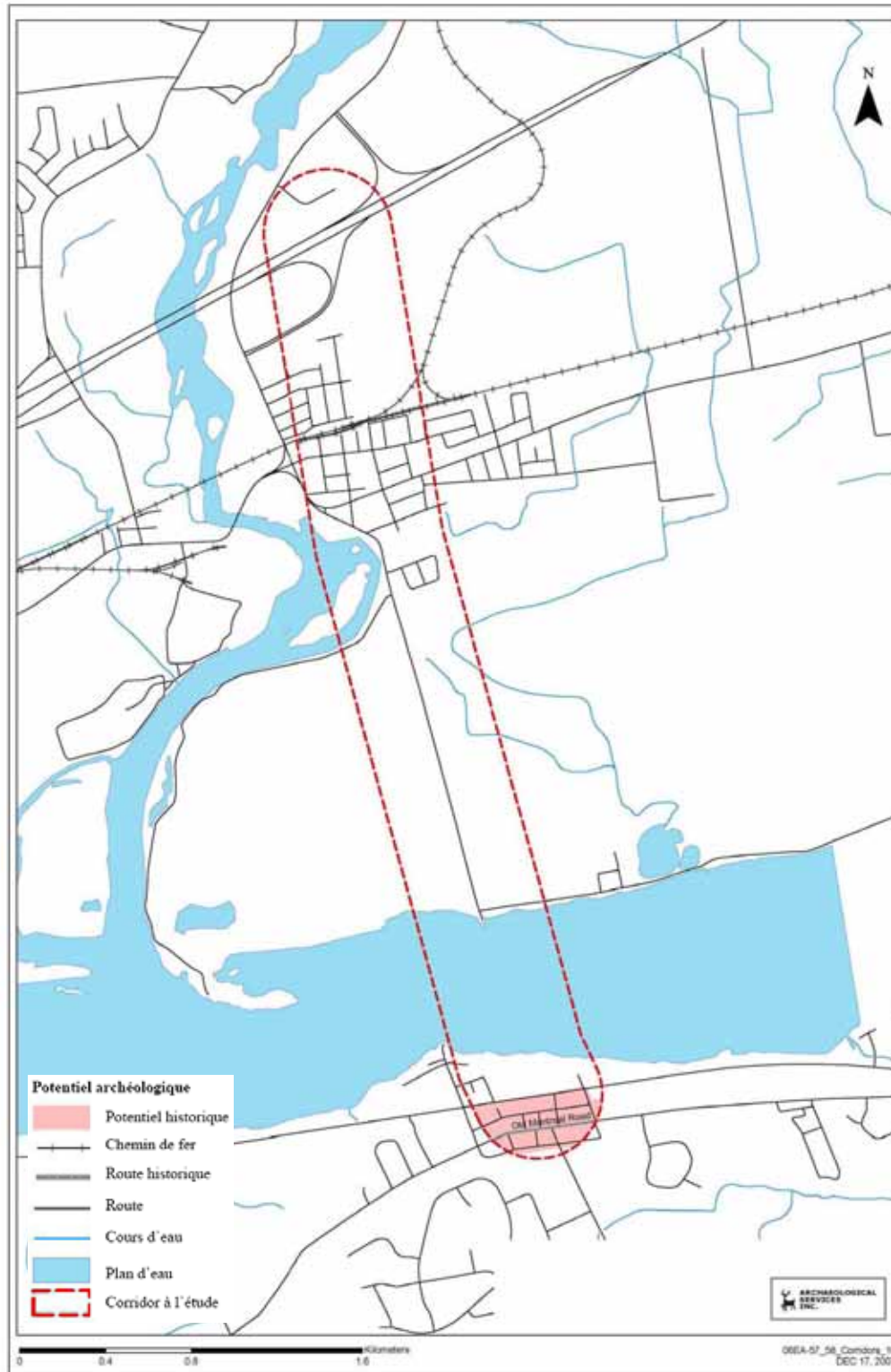
**Figure 4h**  
Zones de potentiel archéologique historique : Corridor 8



**Figure 4i**  
Zones de potentiel archéologique historique : Corridor 9



**Figure 4j**  
Zones de potentiel archéologique historique : Corridor 10



**Annexe C: Résultats des évaluations archéologiques sur le terrain  
préliminaires et dossier photographique**



## Photographies du corridor Aylmer-Kanata



**Planche 1** - Vue vers le sud-est le long du chemin March en direction de l'autoroute 417. L'emprise a été perturbée, éliminant tout vestige archéologique.



**Planche 2** - Vue vers le nord-nord-est, du chemin March en direction du ruisseau qui longe en parallèle le chemin.



**Planche 3** - Vue vers le nord le long du chemin March, près d'une ferme historique.



**Planche 4** - Vue vers le sud-sud-est le long du chemin March; au loin, l'intersection avec la voie de service.



**Planche 5** - Vue vers le sud-est le long du chemin March. La construction de routes et d'habitations, le nivellement et les aménagements paysagers ont éliminé tout potentiel archéologique.



**Planche 6** - Vue vers le nord-nord-est en direction du ruisseau.





**Planche 7** - Vue vers le sud-ouest le long du chemin March en direction du ruisseau.



**Planche 8** - Vue vers le sud le long du chemin March montrant le corridor résidentiel.



**Planche 9** - Vue vers le sud-est le long du chemin March montrant le corridor résidentiel.



**Planche 10** - Vue vers le sud-ouest; le Klondike Inn



**Planche 11** - Vue vers le sud-ouest en direction du ruisseau, à partir du chemin March.



**Planche 12** - Vue vers le sud-est le long du chemin March, en direction du projet de lotissement « Brookside ».



**Planche 13** - Vue vers le sud, au 895, chemin March (ancienne école).



**Planche 14** - Vue vers le nord, au 901, chemin March.



**Planche 15** - Vue vers l'est, au 910, chemin March.



**Planche 16** - Vue vers le sud-sud-est le long du chemin March, montrant la très large emprise de la route.



**Planche 17** - Vue vers le nord-ouest le long du chemin March, en direction de St-Isidore.



**Planche 18** - Vue vers le nord-est le long de St-Isidore, avec le cimetière en avant-plan.



**Planche 19** - Vue vers le sud-ouest, du chemin March, vers un secteur mal drainé. Noter la pente à partir du lit de la route.



**Planche 20** - Vue vers le nord le long du chemin March, vers un boisé mature. Noter la pente à partir du lit de la route.



**Planche 21** - Vue vers le nord-ouest. Ferme historique à l'extrémité ouest du corridor.



**Planche 22** - Vue vers l'ouest, à partir de l'intersection des chemins March et Dunrobin, sur un boisé.



**Planche 23** - Vue vers le nord le long du chemin Riddell. Maison historique en bois rond juste au-delà de la clôture.



**Planche 24** - Vue vers le sud-ouest à partir du chemin Riddell en direction du chemin Dunrobin.



**Planche 25** - Vue vers le sud-est, de l'angle nord-est de l'intersection des chemins Riddell et Dunrobin, à une baissière humide.



**Planche 26** - Vue vers le sud-ouest, du chemin Riddell, au-dessus de terres humides en direction du chemin Marsh.



**Planche 27** - Vue vers le nord-est le long du chemin Riddell montrant l'emprise surélevée.



**Planche 28** - Vue vers le sud-ouest le long du chemin Riddell, sur des terres humides.



**Planche 29** - Vue vers le sud-ouest le long du chemin Riddell, montrant l'emprise surélevée.



**Planche 30** - Vue vers le nord-ouest le long du chemin 6<sup>th</sup> Line, suivant la berge de la rivière.

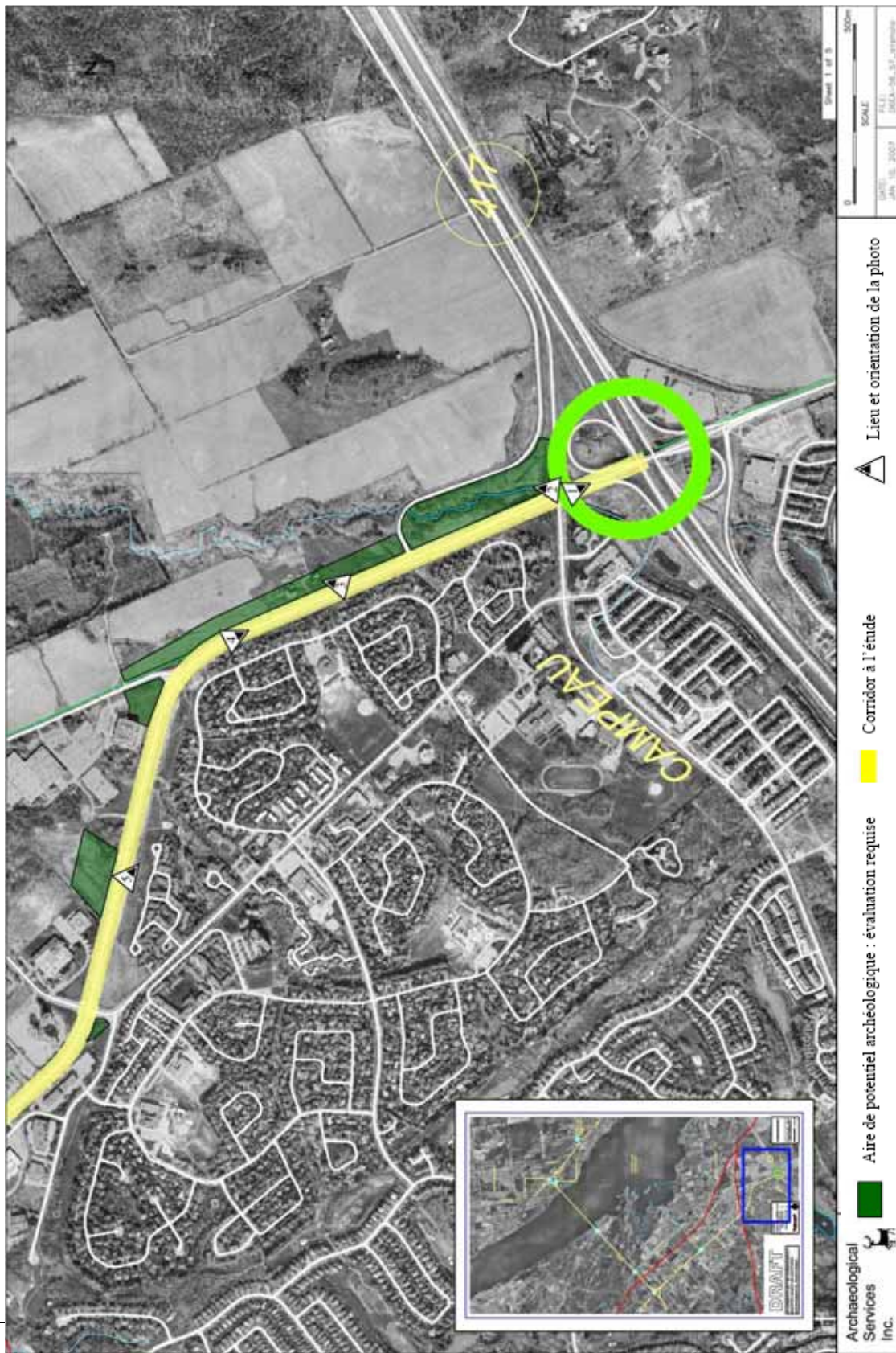


**Planche 31** - Vue vers le nord-est le long du chemin Riddell, vers la rivière des Outaouais. La végétation indique un mauvais drainage.

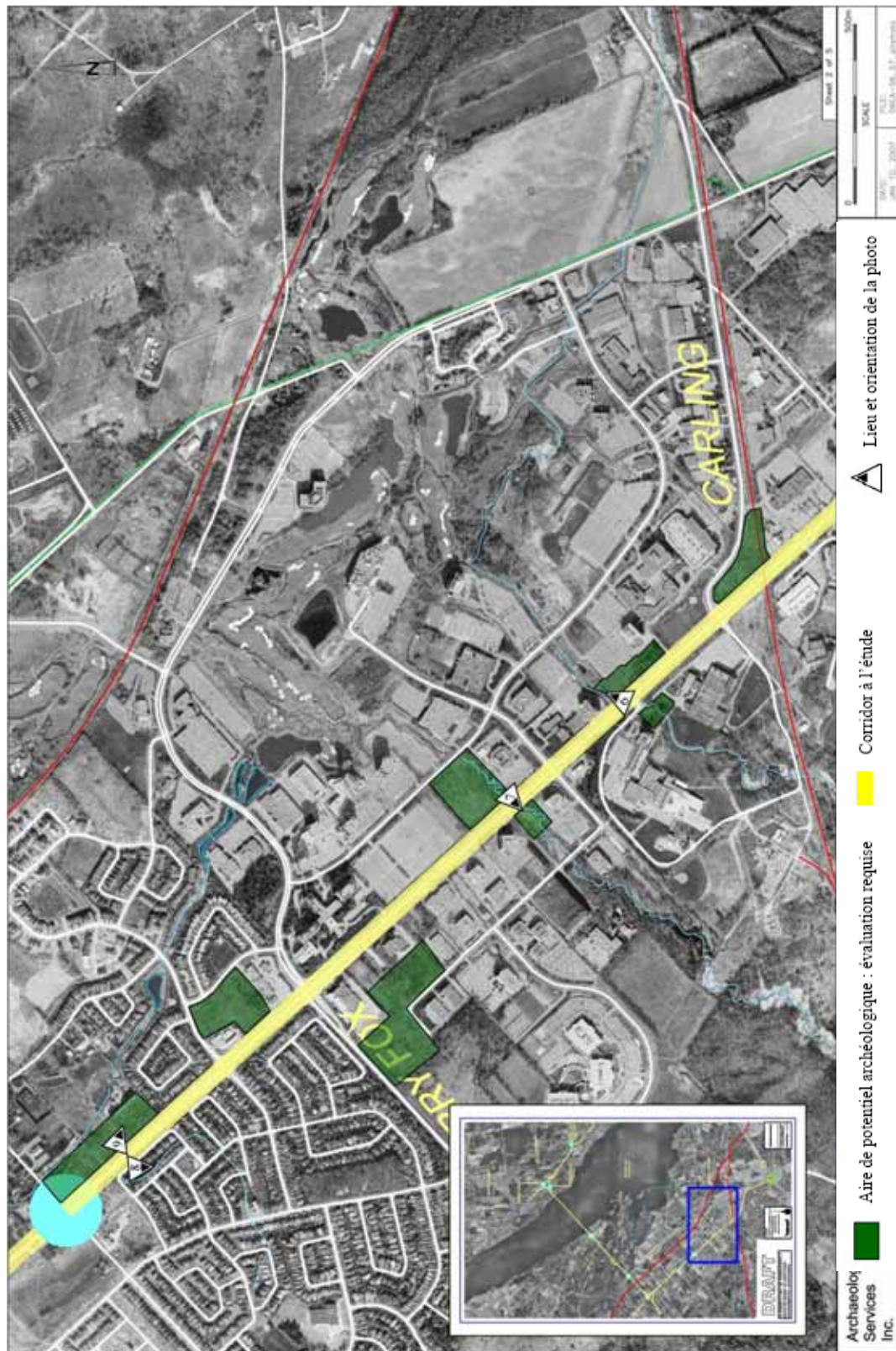


**Planche 32** - Vue vers le sud-est, sur les terrains de la Défense nationale.

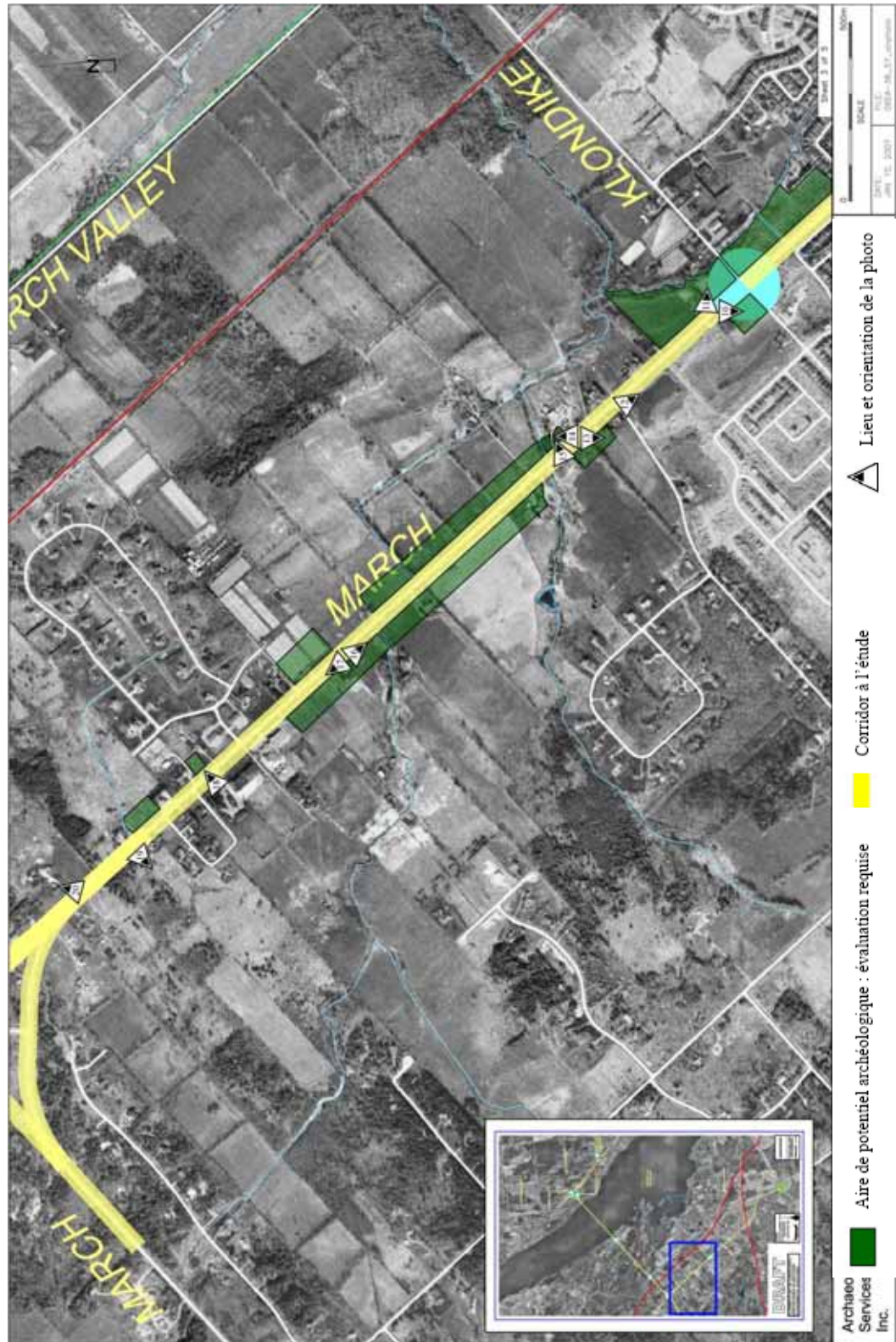
**Figure 5a**  
Corridor Aylmer-Kanata – Résultats de l'évaluation archéologique préliminaire



**Figure 5b**  
Corridor Aylmer-Kanata – Résultats de l'évaluation archéologique préliminaire

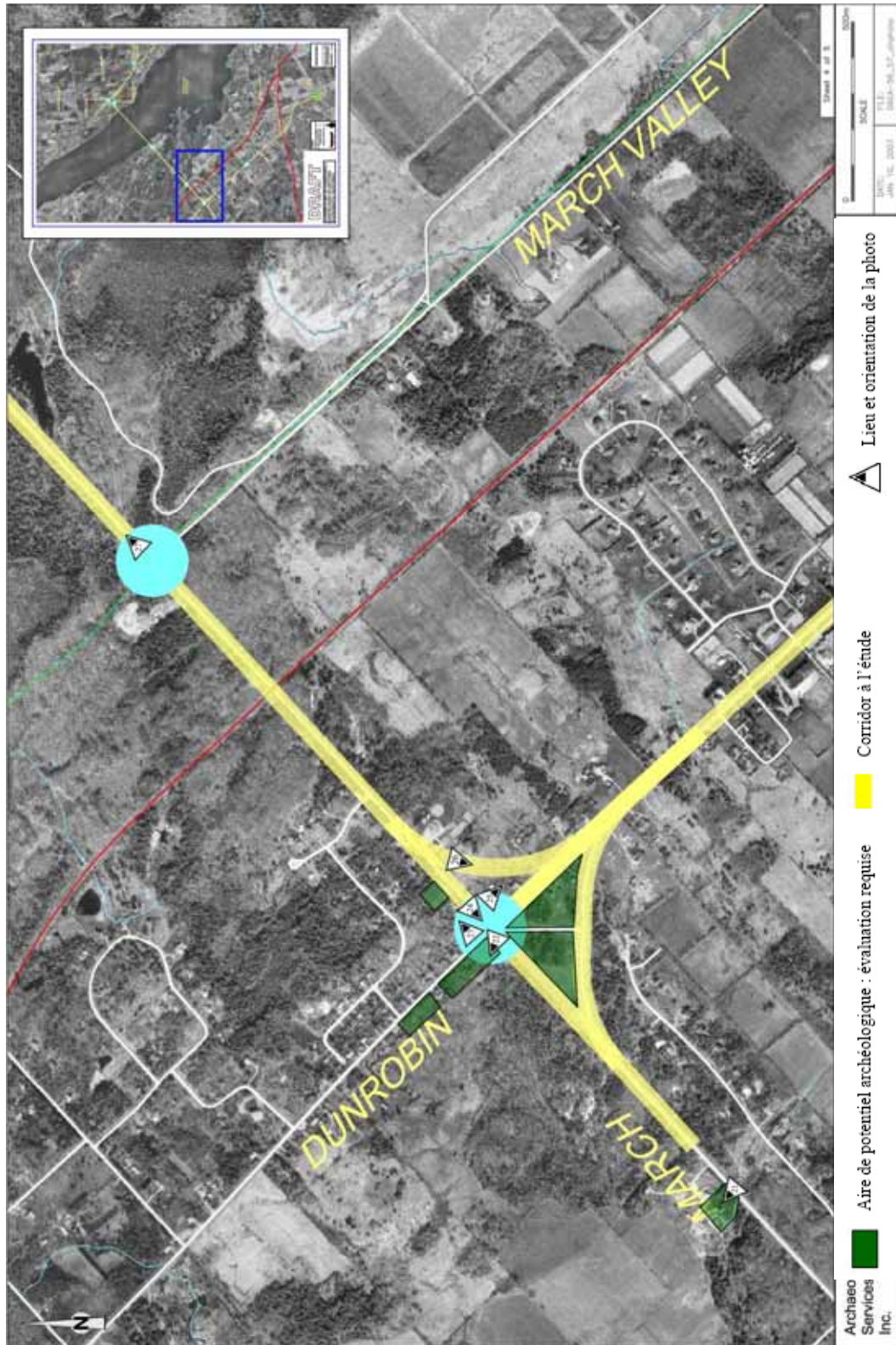


**Figure 5c**  
Corridor Aylmer-Kanata – Résultats de l'évaluation archéologique préliminaire

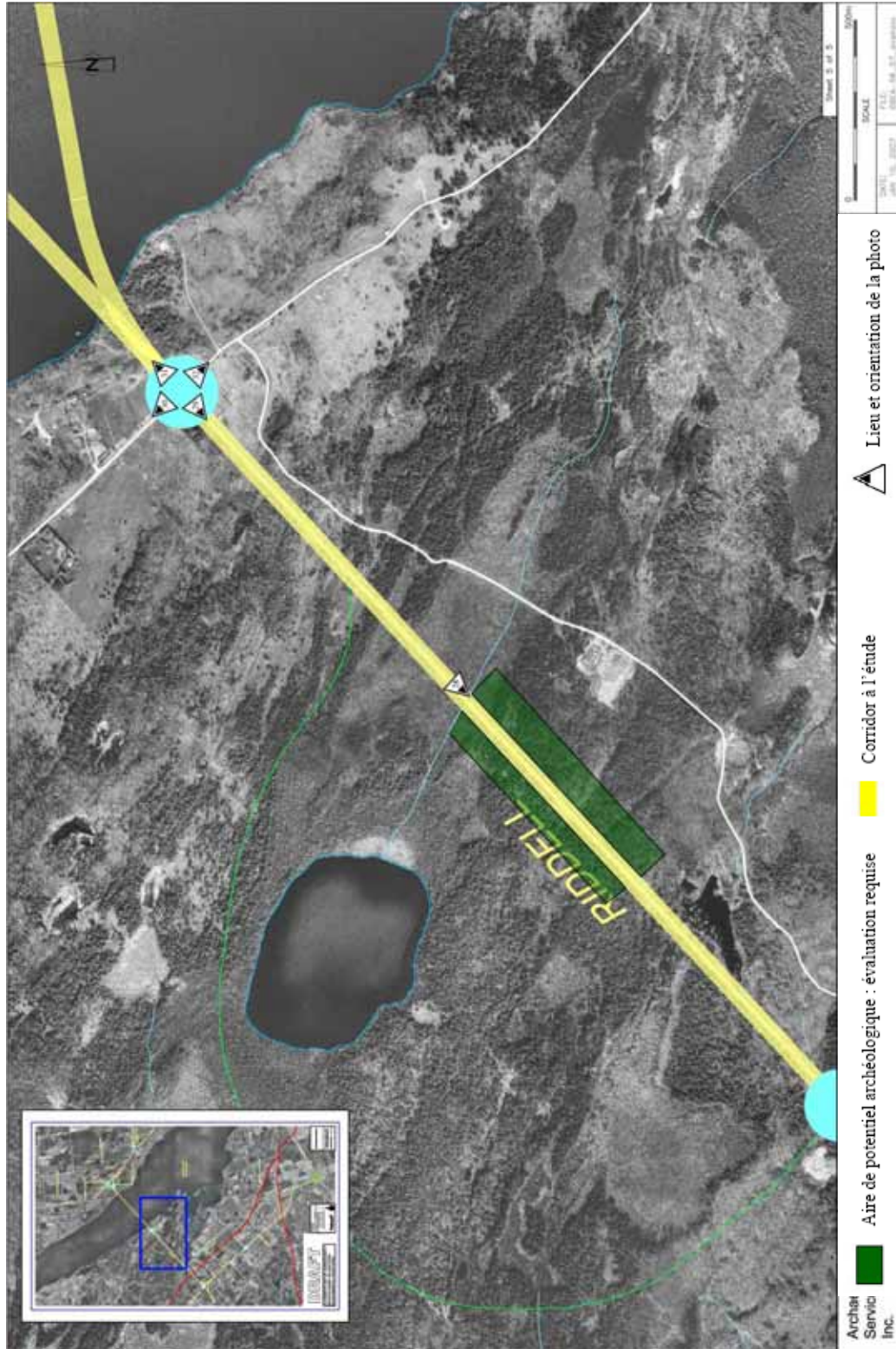




**Figure 5d**  
Corridor Aylmer-Kanata – Résultats de l'évaluation archéologique préliminaire



**Figure 5e :** Corridor Aylmer-Kanata – Résultats de l'évaluation archéologique préliminaire



**Figure 6**  
Corridor Lac Deschênes (promenade Moodie) Corridor - Résultats de  
l'évaluation archéologique préliminaire



**Corridor du lac Deschênes (promenade Moodie)**



**Planche 33** - Vue vers le nord-ouest le long de la promenade Moodie, près de l'avenue Carling. Un potentiel archéologique existe sous l'emprise perturbée de la route.



**Planche 34** - Vue vers l'est-sud-est, sur les terres humides longeant l'avenue Carling, à l'angle sud-est de l'intersection de la promenade Moodie et de l'avenue Carling.



**Planche 35** - Vue vers le nord-nord-est, près de l'intersection de la prom. Moodie et de l'ave Carling. Aucun potentiel des deux côtés.



**Planche 36** - Vue vers l'est-sud-est le long de l'avenue Carling en direction de la promenade Moodie. Aucun potentiel des deux côtés.



**Planche 37** - Vue vers le nord-nord-est, sur la rivière, le long du corridor de liaison proposé.



**Planche 38** - Vue vers le nord-nord-ouest le long du rivage de la rivière.

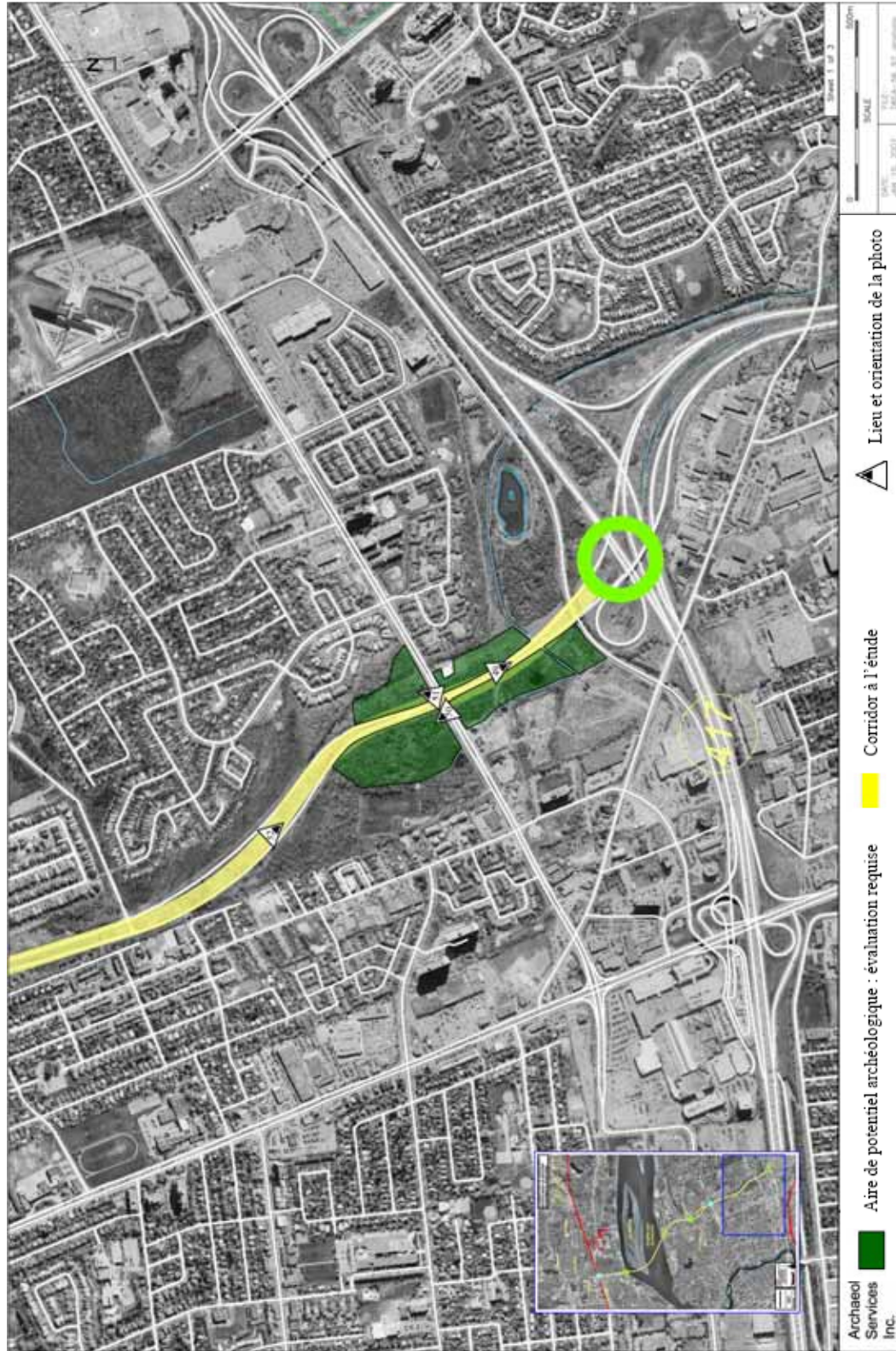


**Planche 39** - Vue vers le sud-est à partir du corridor de liaison proposé, au travers du gazon (possibilités de vestiges).

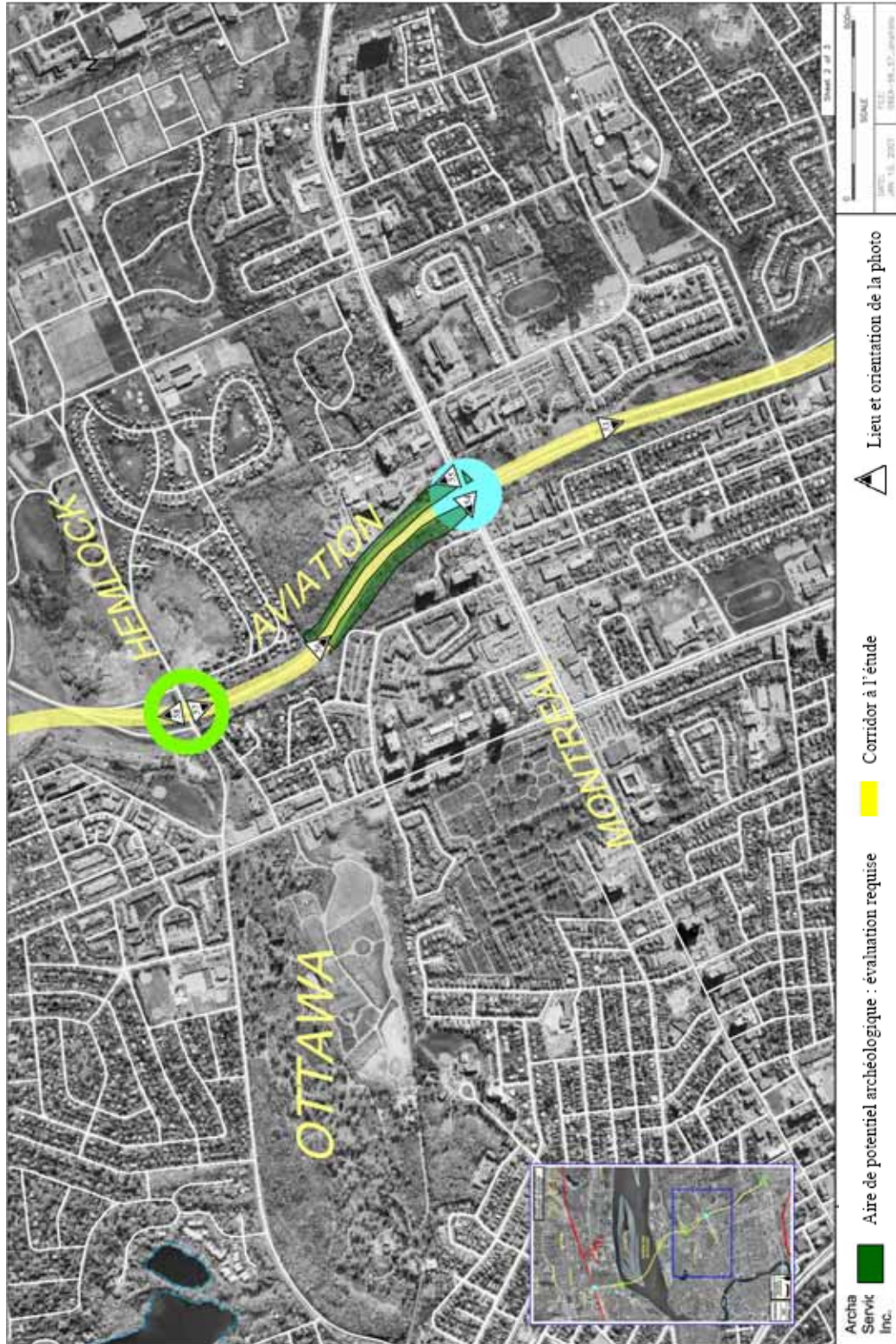


**Planche 40** - Vue vers le sud-ouest, au travers d'un lot vacant, à l'extrémité de la promenade Moodie.

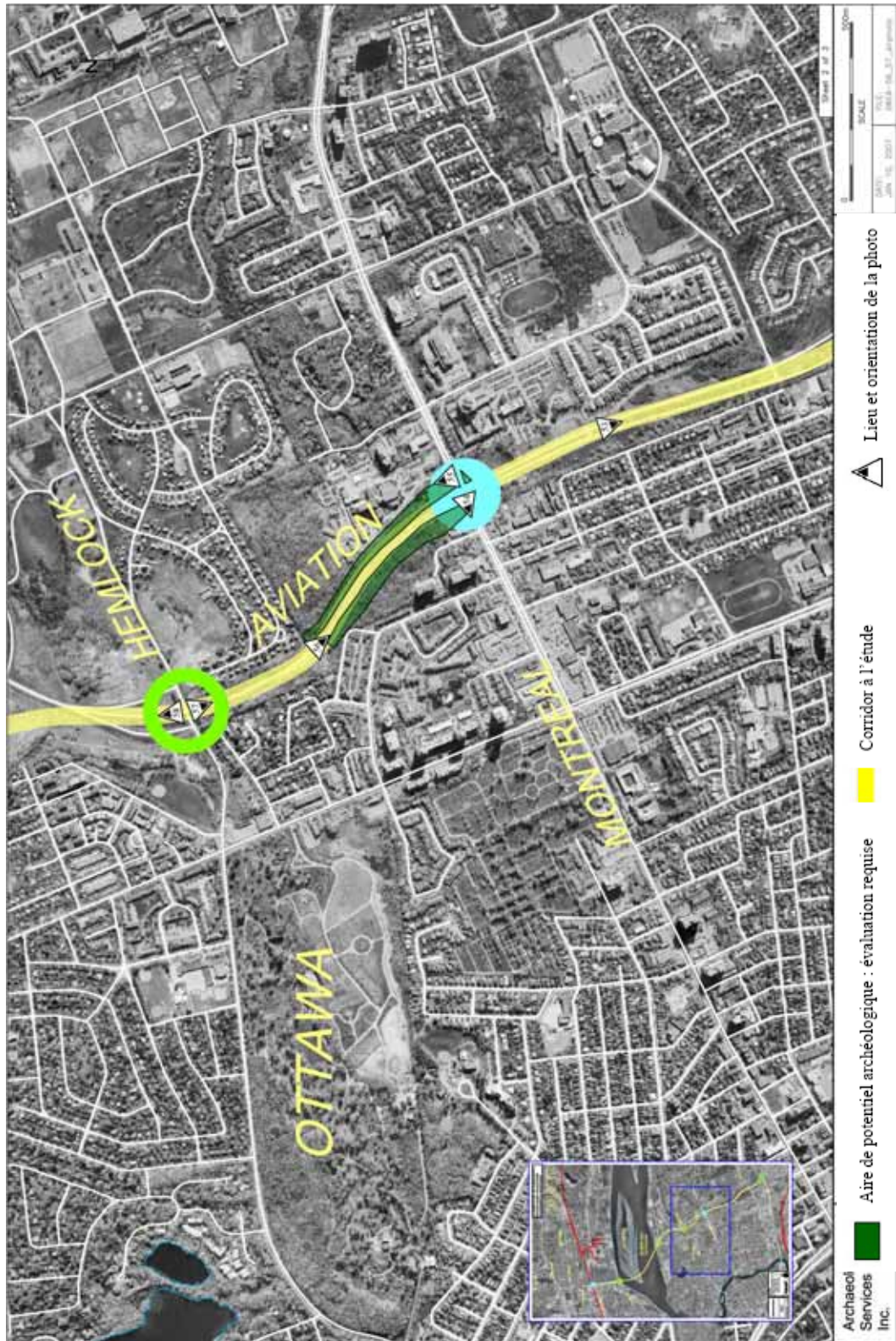
**Figure 7**  
Corridor Lac Deschênes (promenade Acres) - Résultats de l'évaluation archéologique préliminaire



**Figure 8a**  
Corridor de l'île Kettle - Résultats de l'évaluation archéologique préliminaire

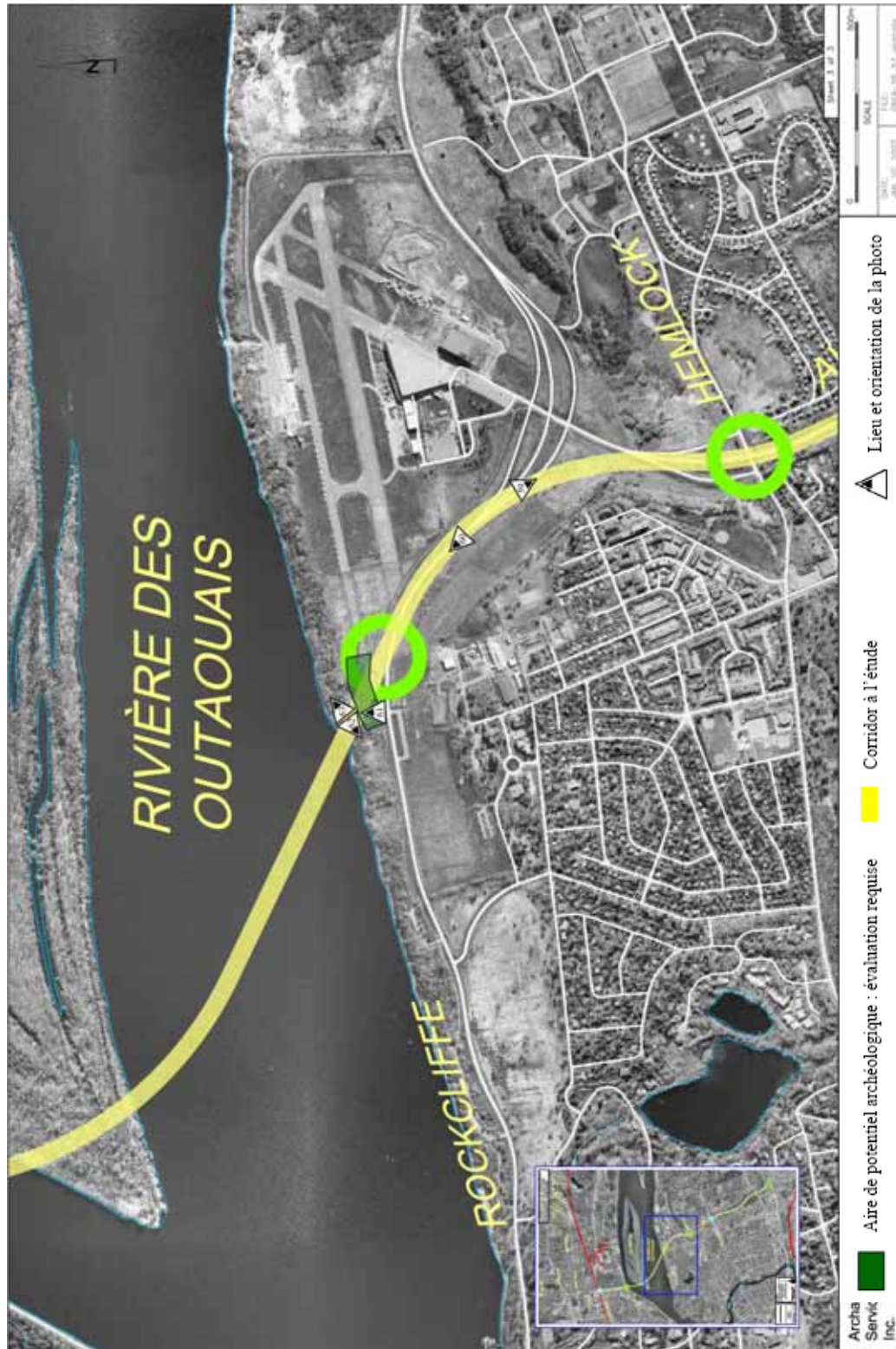


**Figure 8b**  
Corridor de l'île Kettle - Résultats de l'évaluation archéologique préliminaire





**Figure 8c**  
Corridor de l'île Kettle - Résultats de l'évaluation archéologique préliminaire



### Corridor de l'île Kettle



**Planche 49** - Vue vers le sud-sud-est, sur le côté ouest de la promenade de l'Aviation. Des possibilités existent malgré l'emprise perturbée.



**Planche 50** - Vue vers le nord-ouest, de la promenade de l'Aviation. Des possibilités existent malgré l'emprise perturbée.



**Planche 51** - Vue vers le nord, à l'intersection de la prom. de l'Aviation et du ch. Ogilvie, sur un boisé.



**Planche 52** - Vue vers le sud-est le long de la promenade de l'Aviation, vers le chemin Ogilvie.



**Planche 53** - Vue vers le sud-sud-est le long de la promenade de l'Aviation.



**Planche 54** - Vue vers l'ouest-sud-ouest, de l'intersection du chemin de Montréal et de la promenade de l'Aviation. Noter que l'intersection a été lourdement perturbée.



**Planche 55** - Vue vers le nord-nord-est du chemin de Montréal, vers une ferme historique.



**Planche 56** - Vue vers le sud-sud-est, prom. de l'Aviation. Larges accotements et fossés et pentes sévères éliminent tout potentiel archéologique.



**Planche 57** - Vue vers le sud, promenade de l'Aviation. Les larges accotements et pentes abruptes éliminent tout potentiel archéologique.



**Plate 58** - Vue vers le nord-nord-ouest, promenade de l'Aviation. Aucun potentiel à cause des activités de construction antérieures.



**Planche 59** - Vue vers le sud, promenade de l'Aviation. Aucun potentiel à cause des activités de construction antérieures.



**Planche 60** - Vue vers le nord-ouest, le long de la promenade Rockcliffe.



**Planche 61** - Vue vers le nord le long de la liaison proposée pour traverser la rivière des Outaouais. Le potentiel existe sur les terrains surélevés, mais diminue au bas des pentes.



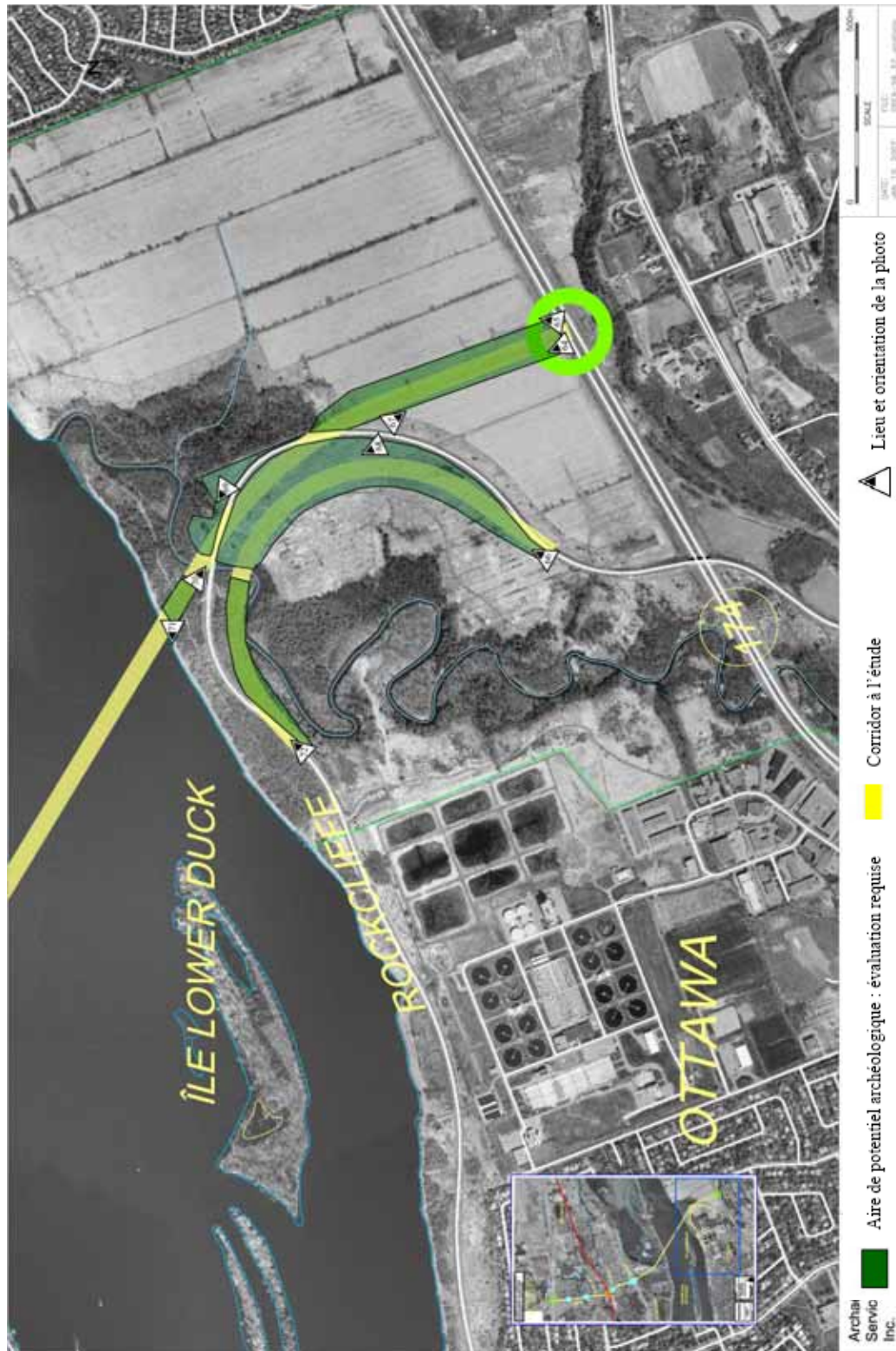
**Planche 62** - Vue vers l'ouest-sud-ouest, sur un ravin d'une terre à bois.



**Planche 63** - Vue vers le nord-est le long du chemin riverain, en regardant vers l'aval.

Figure 9

Corridor de l'île Lower Duck - Résultats de l'évaluation archéologique préliminaire



### Corridor de l'île Lower Duck



**Planche 64** - Vue vers le nord-nord-ouest le long du corridor de liaison proposé, à travers champs.



**Planche 65** - Vue vers le nord-nord-est le long du corridor de liaison proposé, à travers champs.



**Planche 66** - Vue vers le nord-est le long de la promenade Rockcliffe, à l'endroit où la liaison proposée se sépare de la route existante.



**Planche 67** - Vue vers le sud-est, de la promenade Rockcliffe vers le corridor de liaison proposé, à travers champs.



**Planche 68** - Vue vers le sud-ouest, de la promenade Rockcliffe vers le corridor de liaison proposé, à travers champs.



**Planche 69** - Vue vers l'ouest-nord-ouest, du parc du sommet de la pente, au-dessus de la rivière, le long du corridor de liaison proposé.



**Planche 70** - Vue vers le sud-est, sur la vallée, le long du corridor de liaison proposé.

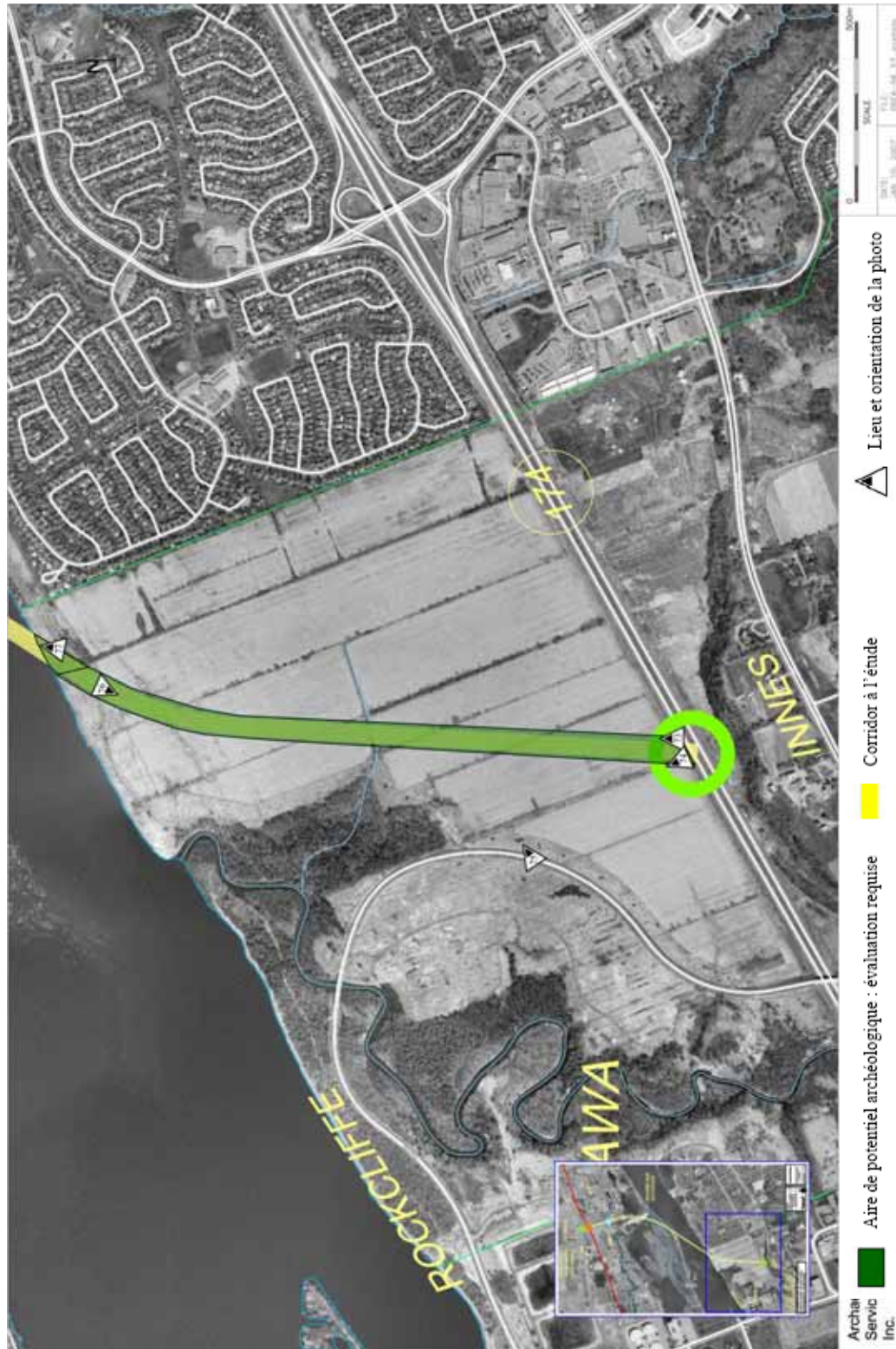


**Planche 71** - Vue vers le nord-ouest le long de la berge de la rivière des Outaouais.



**Planche 72** - Vue vers le nord-est le long de la promenade Rockcliffe. Le potentiel archéologique existe au-delà des accotements en pente.

**Figure 10**  
Corridor de l'aéroport de Gatineau – Résultats de l'évaluation archéologique préliminaire





### Corridor de l'aéroport de Gatineau



**Planche 73** - Vue vers le nord-nord-ouest le long du corridor de liaison proposé, à travers champs.



**Planche 74** - Vue vers le nord-nord-est le long du corridor de liaison proposé, à travers champs.



**Planche 75** - Vue vers l'est, de la promenade Rockcliff vers le corridor de liaison proposé, à travers champs.

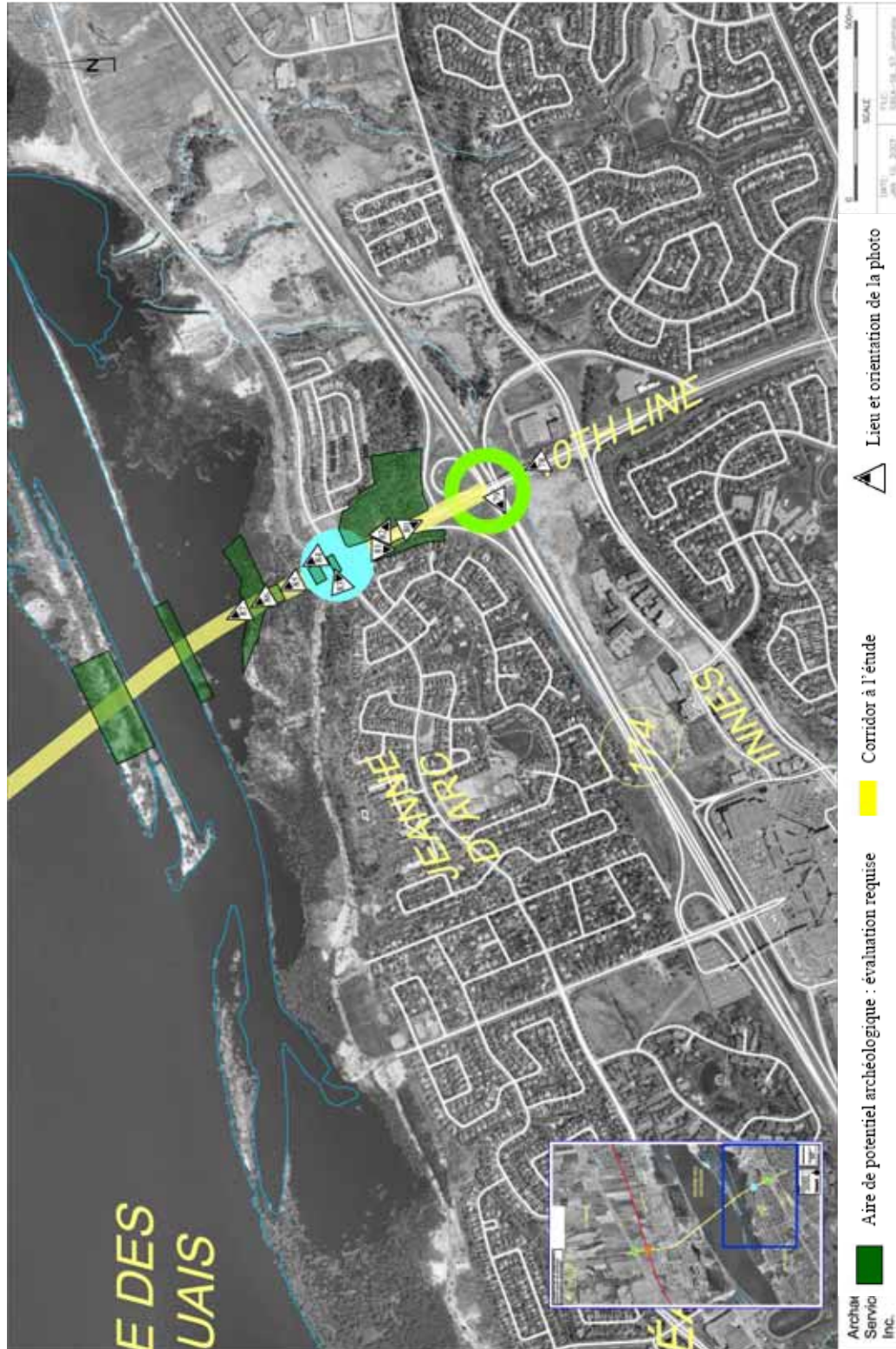


**Planche 76** - Vue vers le sud-ouest, à travers champs, le long du corridor de liaison proposé.



**Planche 77** - Vue vers le nord-est, vers la rivière des Outaouais.

**Figure 11**  
Corridor Montée Mineault-10<sup>th</sup> Line - Résultats de l'évaluation archéologique préliminaire



### Corridor montée Mineault - 10<sup>th</sup> Line



**Planche 78** - Vue vers le nord-nord-ouest le long de la 10<sup>th</sup> Line en direction de l'autoroute 174. L'emprise a été antérieurement perturbée.



**Planche 79** - Vue vers l'ouest-sud-ouest le long de l'autoroute 174. L'emprise a été antérieurement perturbée.



**Planche 80** - Vue vers le sud-sud-est le long de la 10<sup>th</sup> Line en direction de l'autoroute 174. L'emprise a été antérieurement perturbée.



**Planche 81** - Vue vers le sud-ouest le long du côté ouest de la 10<sup>th</sup> Line. Noter la terre à bois à droite.



**Planche 82** - Vue vers le sud-est le long du côté est de la 10<sup>th</sup> Line. Noter la terre à bois à gauche.



**Planche 83** - Vue vers le nord-est le long du boulevard Jeanne-D'Arc. Un potentiel archéologique existe au-delà de la clôture.



**Planche 84** - Vue vers le nord-nord-ouest, sur une terre à bois, en direction de la rivière des Outaouais. Le potentiel existe sur les terrains de niveau, mais diminue au bas des pentes.



**Planche 85** - Vue vers le nord-nord-ouest le long du corridor proposé. Le potentiel existe sur les terrains de niveau, mais diminue au bas des pentes.



**Planche 86** - Vue vers le nord-nord-ouest, dans le corridor proposé, sur des terres basses et humides. Le potentiel existe sur les terrains de niveau.



**Planche 87** - Vue vers le nord-nord-ouest, sur des eaux libres et terres humides, en direction des îles situées au large.

**Figure 12**  
Corridor de l'île Petrie - Résultats de l'évaluation archéologique préliminaire



## Corridor de l'île Pétrie



**Planche 88** - Vue vers le sud-ouest le long de l'autoroute 174, à partir du chemin Trim.



**Planche 89** - Vue vers le sud-ouest le long de l'autoroute 174, en travers du chemin Trim. Un potentiel existe à l'intérieur de la clôture.



**Planche 90** - Vue vers le nord-nord-ouest le long du chemin Trim. L'emprise a été perturbée par les activités antérieures de construction.



**Planche 91** - Vue vers l'ouest le long de l'emprise de la voie de service nord. Un potentiel existe au-delà de l'emprise perturbée.



**Planche 92** - Vue vers l'est-nord-est le long de la voie de service nord. Un potentiel existe au-delà de l'emprise perturbée.



**Planche 93** - Vue vers le nord-nord-ouest à partir de l'intersection du chemin Trim et de la voie de service.



**Planche 94** - Vue vers le nord-nord-ouest le long du corridor de liaison proposé.



**Planche 95** - Vue vers le nord-nord-ouest le long du corridor de liaison proposé. Les terrains sont bas et humides des deux côtés de la route.



**Planche 96** - Vue vers le sud-sud-est le long du corridor de liaison proposé.



**Planche 97** - Vue vers le nord-nord-ouest, au-delà de la rivière des Outaouais.

**Figure 13**  
Corridor Masson-Angers-Cumberland - Résultats de l'évaluation archéologique préliminaire





### Corridor Masson-Anger-Cumberland



**Planche 98** - Vue vers le nord-est le long de la route 174. Un potentiel existe au-delà du fossé.



**Planche 99** - Vue vers le nord-ouest le long de l'emprise de l'autoroute 174.



**Planche 100** - Vue vers l'ouest le long de l'autoroute 174. L'emprise a été perturbée par la construction de la route et des habitations.



**Planche 101** - Vue vers l'ouest le long de l'autoroute 174. Noter la pente du côté nord de la route.



**Planche 102** - Vue vers le sud le long de l'autoroute 174, vers le terrain de golf nivelé et perturbé.



**Planche 103** - Vue vers l'ouest-nord-ouest le long de l'autoroute 174. Noter l'emprise perturbée.



**Planche 104** - Vue vers l'ouest-sud-ouest le long de l'autoroute 174 en directions d'anciennes terres agricoles.



**Planche 105** - Vue vers l'ouest le long de l'autoroute 174 en direction d'un passage de cours d'eau.



**Planche 106** - Vue vers l'est-sud-est le long de l'autoroute 174.



**Planche 107** - Vue vers l'ouest le long de l'autoroute 174, à partir du chemin Cameron.



**Planche 108** - Vue vers le sud-sud-est le long du chemin Cameron, à partir de l'autoroute 174.



**Planche 109** - Vue vers l'est-nord-est le long de l'autoroute 174, à partir du chemin Cameron.



**Planche 110** - Vue vers le sud-sud-ouest le long du chemin Cameron, en direction de l'autoroute 174.



**Planche 111** - Vue vers le sud le long du chemin Cameron.



**Planche 112** - Vue vers l'ouest-sud-ouest le long des pentes du rivage.



**Planche 113** - Vue vers le sud-est le long des pentes du rivage.