



Gouvernement du Québec
Ministère des Transports
Service de l'Environnement

Reconnaissance archéologique
**Chemin de la Rivière-à-Veillette
Sainte-Geneviève-de-Batiscan**

Jean Dumont
Consultant en archéologie

RAPPORT FINAL

532848

MINISTÈRE DES TRANSPORTS
DIRECTION DE L'OBSERVATOIRE EN TRANSPORT
SERVICE DE L'INNOVATION ET DE LA DOCUMENTATION
700, Boul. René-Lévesque Est, 21e étage
Québec (Québec) G1R 5H1

REÇU
CENTRE DE DOCUMENTATION
30 MAR 1999
TRANSPORTS QUÉBEC

CHEMIN DE LA RIVIERE-A-VEILLETTE
RECONNAISSANCE ARCHEOLOGIQUE

SOU MIS A LA
DIRECTION DES EXPERTISES ET NORMES
SERVICE DE L'ENVIRONNEMENT
MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC

PAR
JEAN DUMONT
CONSULTANT EN ARCHEOLOGIE

QANQ
TR
GE
EW
612

Table des matières
Liste des figures
Liste des photographies

	Page	
1.0	Introduction	1
2.0	Mandat	2
3.0	Localisation des travaux	3
4.0	Cadre géographique	6
	4.1 Géologie	6
	4.2 Physiographie	6
	4.3 Hydrographie	6
	4.4 Chronologie des événements du quaternaire	6
	4.5 Sédimentologie	7
5.0	Milieu biophysique	8
	5.1 Végétation forestière	8
	5.2 Faune	8
6.0	Synthèse des données préhistoriques	9
7.0	Méthodologie	10
	7.1 Localisation des sondages	10
	7.2 Méthodes de fouille	10
	7.3 Enregistrement des données	11
8.0	Résultats	12
	8.1 Etat du terrain	12
	8.2 Archéologie	12
	8.3 Stratigraphie	13
9.0	Conclusion	14
10.0	Remerciement	15
11.0	Bibliographie	16
Annexe 1	Détail des activités de terrain	
Annexe 2	Catalogue des photographies	

Liste des figures

Page

Localisation du projet sur la carte topographique
31-I-9 (1:50 000) 4

Localisation du projet sur la photographie aérienne
Q-76424-198 5

Liste des photographies

1. Profil pédologique 1
2. Profil pédologique 2
3. Chaînage 19+00 à 24+00. Côté ouest de la route. Vers le nord. Le pointillé indique la limite de l'emprise.
4. Chaînage 30+00 à 39+00. Côté ouest de la route. Vers le nord. Ligne de sondages en bordure de l'ancienne terrasse. Le pointillé indique la limite de l'emprise. Au fond, à gauche, le nouveau CLSC; à droite, la polyvalente.
5. Chaînage 46+00 à 50+00, Côté ouest de la route. Vers le nord. Pente de la terrasse dans l'emprise. Du côté gauche: terre agricole et le stationnement du CLSC.

1.0 Introduction

Le présent rapport rend compte des résultats de la reconnaissance archéologique que nous avons réalisé au mois de mai dernier dans la municipalité de Ste-Geneviève-de-Batiscan pour le compte du ministère des Transports du Québec.

Ce projet de reconnaissance archéologique s'inscrivait dans le cadre de la réfection routière d'une section du chemin de la Rivière-à-Veillette, municipalité de Ste-Geneviève-de-Batiscan.

Dans les pages qui suivent, nous présentons une description du mandat, la problématique de recherche appliquée au projet, la méthodologie utilisée pour les activités de terrain, ainsi que les résultats de la reconnaissance archéologique.

2.0 Mandat

Le devis produit par la Direction des expertises et normes du ministère des Transports du Québec commandait les étapes suivantes:

- 1- procéder à une reconnaissance archéologique ponctuée de sondages archéologiques à l'intérieur de deux zones pré-déterminées;
- 2- déterminer s'il y avait présence ou non de sites archéologiques à l'intérieur des limites d'emprise prévues;
- 3- délimiter, le cas échéant, les sites archéologiques qui auraient pu être menacés par les travaux de construction;
- 4- identifier, le cas échéant, les vestiges archéologiques localisés;
- 5- proposer des mesures de mitigation;
- 6- qualifier et justifier le potentiel archéologique;
- 7- produire un rapport archéologique faisant état de la méthodologie appliquée et des résultats de la reconnaissance archéologique.

Ce mandat s'appliquait uniquement à l'archéologie pré-historique.

3.0 Localisation des travaux

Le projet de réfection routière du chemin de la Rivière-à-Veilletta couvre une distance de 6,065 kilomètres et est localisé dans la partie nord de la municipalité de Ste-Geneviève-de-Batisca, circonscription électorale de Champlain (à quelques 45 km. à l'est de Trois-Rivières).

Les travaux de construction prévus consistent en l'amélioration de la route par la réfection des fondations à l'intérieur d'une emprise portée à 20 mètres par l'acquisition d'environ 3 mètres de chaque côté de la route actuelle.

Les deux zones retenues pour la reconnaissance archéologique correspondaient à deux bandes de terrain situées de part et d'autre de la route actuelle et dont la largeur n'excédait pas 7 mètres.

Ces deux bandes correspondaient respectivement à des longueurs de 1 189 mètres du côté ouest (chainage 19+00 à 58+00) et 518 mètres du côté est (chainage 36+00 à 53+00).

Nous avons utilisé les données de localisation suivantes:

- carte topographique 31 1/9; échelle 1:50 000
- photographies aériennes no. Q-76424, 198 et 199; échelle 1:10 000
- plan de construction: CH-80-400012; feuillets 2/33, 3/13, 4/13.

Figure 1

Localisation du projet sur la carte topographique 31 1/9 (1:50000)

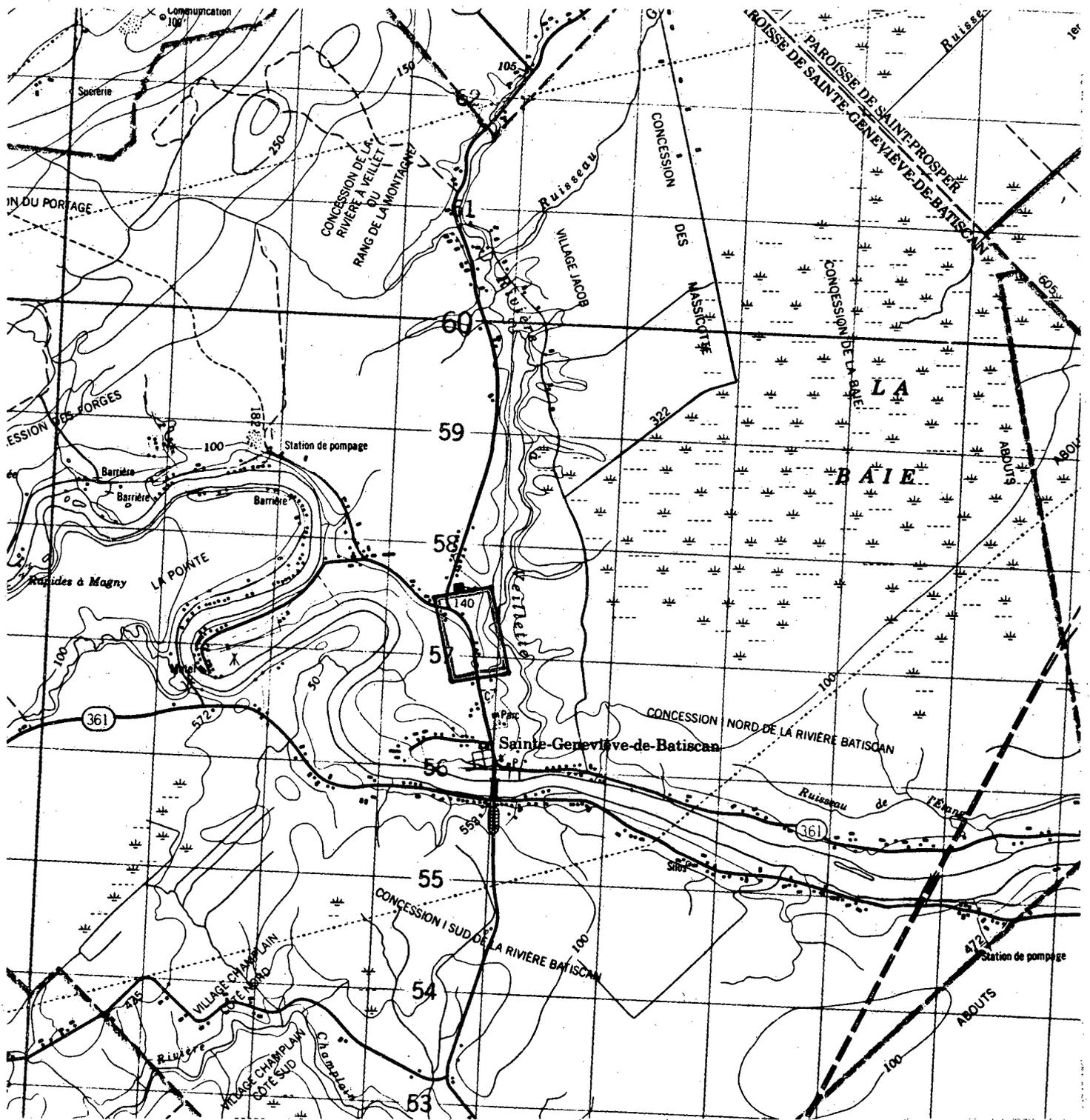


Figure 2

Localisation du projet sur la photographie aérienne Q-76424-198 (1:10000)



4.0 Cadre géographique

4.1 Géologie

Le substratum rocheux de la région est composé par des roches paléozoïques non plissées comprises entre le Bouclier canadien au nord et la chaîne des Appalaches au sud. On y retrouve de façon particulière des calcaires de la formation de Newville du groupe de Trenton. Dans l'ensemble, la région présente l'allure d'une plaine modelée par la dernière glaciation et les épisodes marins, lacustres et fluviaux subséquents.

4.2 Physiographie

L'aire d'étude du présent projet se situe dans les basses terres du Saint-Laurent, division du centre. Le relief y est généralement plat avec une légère inclinaison vers le sud.

4.3 Hydrographie

L'aire d'étude est localisée entre la rivière Batiscan et la rivière-à-Veillette. La route actuelle est située sur une ancienne terrasse de la rivière Batiscan. Ce réseau hydrographique se déverse dans le Saint-Laurent et est caractérisé par un système de méandres.

4.4 Chronologie des événements du Quaternaire

A partir de 12,900 BP environ, la déglaciation des territoires du sud-est québécois s'amorce et donne place à la formation de lacs pro-glaciaires entre la marge glaciaire au nord et les Appalaches au sud.

Vers 11,800 BP, le recul du front glaciaire permet l'incursion des eaux de la mer de Goldwaith qui occupait alors le fleuve et le golfe Saint-Laurent. Débute alors la phase marine de la mer de Champlain à l'ouest de Québec.

Pour la région de Trois-Rivières, le front glaciaire constitue la limite nordique de cette mer jusqu'à la formation de la moraine de Saint-Narcisse datée entre 10,900 et 10,600 BP (Occhietti, 1977).

Avec le relèvement isostatique qui suit la fonte du glacier, la régression marine laisse place à un régime d'écoulement des eaux de type fluvial à partir de 7 500 BP environ en amont de Grondines (Douglas et Tremblay, 1975) C'est ce régime qui, en définitive, façonnera le paysage actuel.

4.5 Sédimentologie

Les sables de hautes terrasses sont rattachés aux niveaux supérieurs du Saint-Laurent. Ils sont composés de graviers et de sables de la mer de Champlain. Ces dépôts ont généralement plus de trois (3) pieds d'épaisseur.

Les sables de basses terrasses sont surtout des alluvions fluviales récemment abandonnées.

Les sédiments marins de la mer de Champlain sont habituellement des argiles limoneuses et silteuses, fossilifères et parfois rubannées de sables. On y retrouve également du sable fin, du gravier et occasionnellement des concentrations de blocs rocheux, généralement fossilifères (Chamard, 1982).

5.0 Milieu biophysique

5.1 Végétation forestière

L'aire d'étude est localisée dans la section forestière L.3 - moyen Saint-Laurent de la région forestière des Grands lacs et du Saint-Laurent selon la classification de Rowe (1972).

Cette section est constituée d'une forêt mixte sur laquelle on dénote une forte influence boréale.

Dans l'aire immédiate de la reconnaissance archéologique, il ne subsiste que très peu d'arbres, cette zone étant vouée à l'agriculture. Nous avons noté la présence d'épinettes, de peupliers et de quelques bouleaux.

5.2 Faune

Nous pouvons estimer qu'à une certaine époque, on pouvait retrouver sur le territoire une gamme variée d'espèces animales terrestres, aquatiques et aériennes soutenant la subsistance des groupes préhistoriques ayant pu occuper la région.

Nous pensons de façon particulière aux cervidés (orignal, caribou des bois), rongeurs (castor, rat musqué, etc.), et carnivores (ours, lynx, vison, etc.) ainsi qu'à la faune ichtyenne qui devrait abonder dans la rivière Batiscan et dans le fleuve Saint-Laurent.

6.0 Synthèse des données préhistoriques

Aucun site archéologique préhistorique n'est connu dans l'aire d'étude.

Il existe toutefois plusieurs sites dans les municipalités avoisinantes de Batiscan, Trois-Rivières et Deschambault. Les sites archéologiques sont représentatifs des périodes archaïque (région de Trois-Rivières; Marois et Ribes, 1975), sylvicole initial (Batiscan; Levesque, Osborne et Wright, 1964), et sylvicole terminal (Trois-Rivières; Marois, 1978 et Deschambault; Benmouyal, 1983).

A proximité de l'aire d'étude, une reconnaissance archéologique menée aux emplacements des sources de matériaux utilisées pour la construction de l'autoroute 40 a permis de localiser un site préhistorique (complètement perturbé) d'appartenance culturelle indéterminée (site CdFb-1; Ethnoscop, 1982).

De plus, il existe un potentiel archéologique connu à Ste-Geneviève-de-Batiscan ou une source manuscrite (Massicotte, 1935) fait état de la découverte d'artéfacts de la période préhistorique (pointe de projectile et autres).

Ainsi, la bordure du fleuve et ses principaux affluents ont été occupés depuis plusieurs millénaires. De par son importance en tant que voie possible de circulation et de pénétration vers l'intérieur des terres, la rivière Batiscan demeure un point d'intérêt non négligeable pour l'archéologie préhistorique.

7.0 Méthodologie

7.1 Localisation des sondages

Compte tenu de la superficie à couvrir par les sondages archéologiques (rapport longueur / largeur des aires), il a été décidé que nous effectuerions une seule ligne de sondage par zone à inventorier, soit au centre de chaque bande de terrain.

Les sondages ont été réalisés à un intervalle de 15 mètres les uns des autres à partir du début de chaque bande de terrain (chaînage 19+00 et 36+00 respectivement).

Les zones perturbées naturellement (glissement de terrain) ou anthropiquement (construction de bâtiments) ont été exclues.

Un total de 114 sondages archéologiques étaient prévus au devis technique produit par le Ministère.

7.2 Méthodes de fouille

L'emploi de la pelle a été favorisé dans la réalisation des sondages archéologiques. Cette méthode permet d'augmenter efficacement le rythme de travail, la qualité n'étant nullement affectée. A cet effet, chaque pelletée est morcellée à l'aide d'une truelle et attentivement examinée afin de déceler toute trace laissée par une occupation préhistorique des lieux.

La découverte d'un puits de sondage positif met fin à cette méthode et dès lors, seule la truelle est employée dans les étapes subséquentes d'évaluation du site archéologique selon les standards habituels (horizons naturels, localisation des artefacts, etc.).

Tous les sondages réalisés lors de la reconnaissance avaient une superficie de 1 600 à 2 500 cm² (40 x 40 cm. à 50 x 50 cm.) et leur profondeur était déterminée par l'horizon jugé archéologiquement stérile, soit la couche argileuse dans le cas présent.

7.3 Enregistrement des données

Toutes les données de terrain (générales, sondages positifs et négatifs, etc.) sont enregistrées soit dans un cahier de note utilisé à cet effet, ou sur des fiches spécialisées selon l'information à recueillir (fiche résumé de puits, structure, etc.).

Dans le cas de sondages négatifs, les notes peuvent être prises par sondage ou groupe de sondages selon la pertinence des informations recueillies.

Une couverture photographique complète est montée afin d'illustrer l'état du terrain, les coupes stratigraphiques, etc.

L'enregistrement des données vise essentiellement à l'illustration et à la compréhension des phénomènes archéologiques, géomorphologiques et autres, représentés dans l'aire de reconnaissance archéologique.

8.0 Résultats

8.1 Etat du terrain

A notre arrivée sur le terrain, une première visualisation du tracé a permis de constater que certains secteurs des zones à être inventoriées avaient été perturbés.

Qu'il s'agisse de perturbations naturelles ou anthropiques (c.f. annexe 1), le résultat a été le retrait de ces secteurs des zones à sonder.

C'est le côté ouest de la route qui a le plus souffert de ces bouleversements, en raison de la construction d'un édifice gouvernemental au début du projet, d'un affaissement du bord de la terrasse au centre, ainsi que du passage du premier "chemin de rang" qui longeait de rebord de la terrasse.

A cet effet, un informateur de l'endroit nous a indiqué qu'à l'époque des "voitures à chevaux", le chemin avait été nivelé et les petits vallons remplis de terre afin d'aplanir la surface de circulation. Si on se fie aux dires de cet homme, le chemin longeait la majeure partie de la boucle du méandre soit approximativement du chaînage 31+00 à 49+00.

L'agriculture a par ailleurs perturbé les premiers centimètres de sol arable sans pour autant anéantir toute possibilité de retrouver des vestiges archéologiques.

Du côté est de la route, outre la construction d'un CLSC à l'extrémité nord du tracé, seule l'agriculture a quelque peu perturbé le sol, dans la même mesure que le côté précédent toutefois.

8.2 Archéologie

Nous avons pratiqué un total de 71 sondages archéologiques dans les zones prévues à cet effet. La répartition par zone se détaille comme suit: 52 sondages du côté ouest de la route et 19 du côté est.

Tous les sondages se sont révélés négatifs en vestiges préhistoriques. Seuls deux clous récents et un gobelet de

plastique ont été trouvés. Les derniers artefacts ne présentent aucun intérêt archéologique.

Toutes les sections ont été l'objet d'une vérification visuelle attentive.

Le détail de la répartition des sondages est donné à l'annexe 1.

8.3 Stratigraphie

Deux profils pédologiques types ont été relevés lors de notre expertise.

Le premier se retrouve, règle générale dans les zones de labours non affectées par d'autres causes.

Le premier horizon est formé par un terreau brun foncé de texture qui varie de fine à moyennement grossière. L'épaisseur varie entre 8 et 30 cm. avec une moyenne de près de 20cm. Le terreau recouvre un sable fin à grossier dont la couleur varie de jaune à orangé, cette dernière étant dominante. La profondeur moyenne est de 20 cm. Sa texture passe graduellement vers le silt à mesure que la profondeur du puits s'accroît. Sous ce sable, nous avons une argile pâle marquée d'intrusions de limon.

Le second profil a été remarqué dans la boucle de l'ancien méandre (côté ouest; chaînage 25+55 à 35+50) et correspond en fait au fond de cette boucle.

Dans cette section du tronçon, le terreau est absent de la plupart des sondages réalisés et est peu épais lorsque présent. Une accumulation de sables fins et de limons se remarque sur toute la profondeur des sondages (env. 50 cm.) jusqu'à l'argile jaune pâle marquée d'intrusion de limon.

Notons que quelques sondages dans cette dernière section, ont montré une accumulation de gravier inhabituelle. Ceci pourrait correspondre aux vallons nivelés lors de l'établissement de la première route.

Enfin, nous avons remarqué la présence d'un tuyau de canalisation posé à la main il y a de nombreuses années. Ce tuyau est presque à la limite ouest de l'emprise, juste à l'intérieur de la zone à sonder. Nous n'avons cependant trouvé aucune trace de perturbation dans nos sondages qui aurait pu être associée à la pose de ce tuyau.



Chainage 19+00 à 24+00.
Côté ouest de la route.
Vers le nord.



Chainage 30+00 à 39+00.
Côté ouest de la route.
Vers le nord.



Profil pédologique 2.
S...sable
A...argile



Chainage 46+00 à 50+00.
Côté ouest de la route.
Vers le nord.

Profil pédologique 1
T...terreau
S...sable



9.0 Conclusion

La reconnaissance archéologique que nous avons réalisée à Ste-Geneviève-de-Batiscan n'a apporté aucun indice d'une occupation humaine préhistorique à l'intérieur des limites déterminées pour les travaux de construction routière.

Ceci ne diminue en rien le potentiel archéologique de la Rivière Batiscan en général et nous ne pouvons que souhaiter que des recherches archéologiques s'y poursuivent éventuellement.

Quant à l'actuel projet de construction, les résultats négatifs de notre reconnaissance indiquent qu'aucun site archéologique n'est menacé dans l'aire de reconnaissance archéologique et, de ce fait, aucune mesure de protection visant l'archéologie n'est requise.

10.0 Remerciements

Nos remerciements les plus sincères s'adressent à M. Denis Roy, archéologue au Service de l'Environnement du ministère des Transports du Québec, qui a maintenu une collaboration constante au cours de ce projet.

M. Michel Plourde, archéologue, nous a assisté pendant les activités de terrain. Nous lui sommes également redevable du bon déroulement du projet.

11.0 Bibliographie

- Benmouyal, J.,
1983 Fouilles de sauvetage au site Masson, un Village iroquoien. Eté 1982.
Ministère des Affaires culturelles, Qc.
- Chamard, J.-L.
1982 Morpho-sédimentologie de la région de Ste-Geneviève de Batiscan.
Service de l'environnement, Ministère des Transports du Québec, Qc.
- Douglas, R.J.W.
et L.P. Tremblay
1975 Géologie et ressources minérales du Canada, partie B.
Canada, Ministère de l'énergie, des mines et des ressources. p. 410-934
- Ethnoscop
1982 Inventaire archéologique des bancs d'emprunt 032-022 et 032-004. Autoroute 40.
Ministère des Transports du Québec, Qc.
- Levesque, R.
F.F. Osborne,
J.V. Wright
1964 Le gisement de Batiscan.
Etude anthropologie no.6 Musée national du Canada, Ottawa.
- Marois, R.
1978 Le gisement Beaumier: essai sur l'évolution des décors de la céramique.
Musée national de l'Homme, Commission archéologique du Canada, collection Mercure no.75, Ottawa.
- Marois, R. et
R. Ribes
1975 Indice de manifestations culturelles de l'archaïque: la région de Trois-Rivières.
Musée national de l'Homme, Commission archéologique du Canada, Collection Mercure no.41, Ottawa.
- Massicotte, E.Z.
1935 Les Forges de Ste-Geneviève-de-Batiscan.
Bulletin de recherche historique no.9 Lévis.
- Occhietti, S.
1977 Stratigraphie du Wisconsinien de la région de Trois-Rivières/Shawinigan, Québec.
Géographie physique et quaternaire, vol.XXXI, no. 3-4, p.307.322.

ANNEXE 1 Détail des activités de terrain

Localisation	Chaînage	Sondages	Positif	Négatif	Commentaires
Coté ouest	19+00 à 20+33	-	-	-	Terrain perturbé par la construction d'un immeuble à bureaux
	20+33 à 22+80	5		X	Terre agricole présentement en jachère.
	22+80 à 24+00	2		X	Terrain perturbé par la pose de poteaux de téléphone.
	24+00 à 25+55	2		X	Terrain résidentiel. L'aménagement paysagé a perturbé les horizons originaux.
	25+55 à 27+30	3		X	Bord de terrasse. Fond de l'ancien méandre. Zone de déflation.
	27+30 à 40+30	27		X	Idem. Premier chemin. Zone de déflation.
	40+30 à 41+00	-	-	-	Affaissement de terrain.
	41+00 à 42+30	2		X	Bord de terrasse. Fond de l'ancien méandre.
	42+30 à 43+30	3		X	Idem. Présence de gravier dans les premiers cm.
	43+30 à 46+30	-	-	-	Pente de la terrasse. Vérification visuelle.
	46+30 à 46+80	3		X	Terre agricole labourée. Eloignement du bord de terrasse.
	46+80 à 49+00	-	-	-	Fossé latéral de route actuelle.
	49+00 à 50+00	-	-	-	Rang des Forges. Section pavée.
	50+00 à 53+30	-	-	-	Bande de terrain perturbée par des travaux indéterminés.
53+30 à 58+00	7		X	Terre agricole. Perturbations par endroits.	
Coté est	86+00 à 39+30	7		X	Terre agricole labourée.
	39+30 à 41+50	-	-	-	L'emprise demeurera la même. Clôture de fil barbelé.
	41+50 à 44+30	5		X	Terre agricole labourée.
	44+30 à 46+00	-	-	-	Terrain résidentiel. Perturbation due à l'aménagement paysager.
	46+00 à 49+00	5		X	Terre agricole labourée.
	49+00 à 53+00	-	-	-	Construction d'un CLSC. Terrain totalement perturbé.

ANNEXE 2 Catalogue des photographies

- 1 à 3 Chainage: 19+00 à 24+00. Vers nord. Côté ouest.
Nouvel immeuble, terre agricole, terrain résidentiel.
- 4 à 6 Chainage: 24+00 à 28+00. Vers nord. Côté ouest.
Une partie du terrain résidentiel (on peut voir l'épais-
seur du remplissage) et le début du bord de la terrasse
(seule section un peu boisée).
- 7 à 9 Sondage 12. Chainage 27+30.
Profil pédologique 2. Absence de terreau. Sable silteux
jusqu'au fond du sondage.
- 10 à 12 Chainage 30+00 à 39+00. Vers le nord. Côté ouest.
Ligne de sondage. On aperçoit le bord de la terrasse à
gauche. Au fond: le CLSC à gauche, la polyvalente à
droite.
- 13 à 15 Chainage: 40+70. Vers sud. Côté est.
Affaissement. Présence du tuyau de canalisation.
- 16 à 18 Sondage 71. Chainage 36+30. Côté est.
Profil pédologique 1. Terreau sur sable orangé.
- 19 à 21 Chainage: 46+00 à 50+00. Vers nord. Côté ouest.
Pente de la terrasse et terre agricole jusqu'au rang des
Forges.
- 22 à 24 Chainage: 50+00 à 58+00. Vers nord. Côté ouest.
Terre agricole en jachère. Perturbation anthropique. A
droite, le terrain aménagé du CLSC. (stationnement et
gazon)

