

---

Québec 

Ministère des Transports du Québec  
Direction générale de Montréal et de l'Ouest

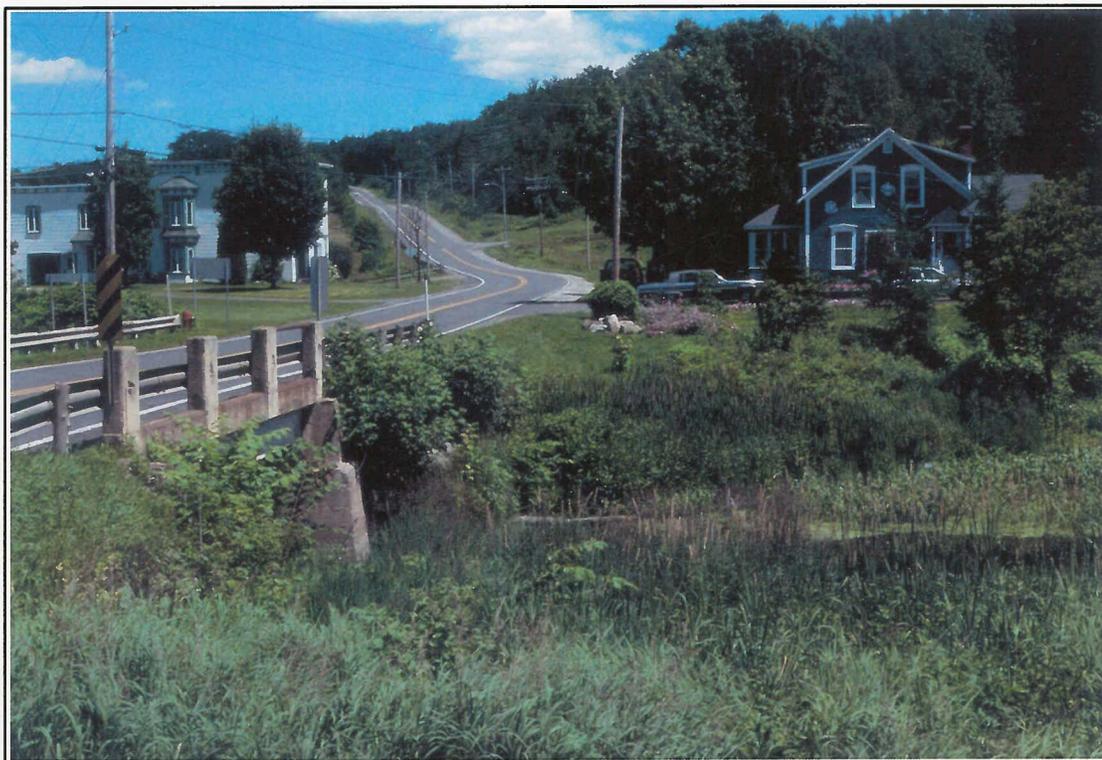
---

## Inventaires archéologiques

(été-automne 2000)

Direction territoriale de l'Est-de-la-Montérégie

---



---

Québec 

**Ministère des Transports du Québec**  
Direction générale de Montréal et de l'Ouest

---

## **Inventaires archéologiques**

**(été-automne 2000)**

**Direction territoriale de l'Est-de-la-Montérégie**

---

MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC

INVENTAIRES ARCHÉOLOGIQUES

**DIRECTION TERRITORIALE DE L'EST-DE-LA-MONTÉRÉGIE**

DIRECTION GÉNÉRALE DE MONTRÉAL ET DE L'OUEST

(PERMIS DE RECHERCHE ARCHÉOLOGIQUE AU QUÉBEC : 00-ROCC-04)

(NO DE CONTRAT, MINISTÈRE DES TRANSPORTS : 5010-00-AD01)

---

RAPPORT FINAL PRÉSENTÉ À :

**MONSIEUR DENIS ROY**  
ARCHÉOLOGUE

SERVICE DU SOUTIEN TECHNIQUE

DIRECTION DU PLAN, DES PROGRAMMES, DES RESSOURCES ET DU SOUTIEN TECHNIQUE

DIRECTION GÉNÉRALE DE QUÉBEC ET DE L'EST

MINISTÈRE DES TRANSPORTS  
GOUVERNEMENT DU QUÉBEC

---

RAPPORT PRÉPARÉ PAR :

CLAUDE JOYAL, M.SC.  
ARKÉOS INC.

8232, RUE SAINT-DENIS, MONTRÉAL (QUÉBEC), H2P 2G6  
TÉLÉPHONE : (514) 387-7757, TÉLÉCOPIEUR : (514) 382-5659  
COURRIEL : [info@arkeos.ca](mailto:info@arkeos.ca), [autocad@arkeos.ca](mailto:autocad@arkeos.ca)

1453, RUE SAINT-TIMOTHÉE, MONTRÉAL (QUÉBEC), H2L 3N7  
TÉLÉPHONE : (514) 849-7281, TÉLÉCOPIEUR : (514) 849-6770

70, RUE SAINT-PAUL, QUÉBEC (QUÉBEC), G1K 3V9  
TÉLÉPHONE : (418) 692-4828, TÉLÉCOPIEUR : (418) 692-5826

---

MONTRÉAL, MARS 2002

## TABLE DES MATIÈRES

		Page
	<b>LISTE DES FIGURES</b> .....	ii
	<b>LISTE DES PHOTOS</b> .....	iii
	<b>LISTE DES TABLEAUX</b> .....	iv
	<b>LISTE DES INTERVENANTS</b> .....	v
<b>1</b>	<b><u>INTRODUCTION</u></b> .....	1
	1.1 Cadre et objectifs.....	1
	1.2 Résultats.....	1
	1.3 Contenu du rapport.....	2
<b>2</b>	<b><u>MÉTHODOLOGIE GÉNÉRALE</u></b> .....	5
	2.1 Préparation de l'inventaire.....	5
	2.2 Inventaire archéologique.....	6
	2.3 Analyse et rapports.....	8
<b>3</b>	<b><u>RÉSULTATS</u></b> .....	9
	3.1 ROUTE 116, SAINT-BASILE-LE-GRAND : RECONSTRUCTION DE LA ROUTE ET CONSTRUCTION DE L'INTERSECTION DU BOULEVARD BELLA-VISTA (PROJET 5371-8615-F).....	9
	3.1.1 Sites archéologiques connus à proximité.....	9
	3.1.2 Inventaire archéologique.....	9
	3.2 ROUTE 243, WARDEN : RECONSTRUCTION DU PONT AU-DESSUS DE LA RIVIÈRE YAMASKA-NORD (PROJET 5373-9403).....	23
	3.2.1 Sites archéologiques connus à proximité.....	23
	3.2.2 Inventaire archéologique.....	23
	3.3 PONT DU CHEMIN DE LA VALLÉE-MISSISQUOI, GLEN SUTTON : RECONSTRUCTION DU PONT AU-DESSUS DU RUISSEAU COURSER (PROJET 5373-9816).....	31
	3.3.1 Sites archéologiques connus à proximité.....	31
	3.3.2 Inventaire archéologique.....	31
	3.4 PONT DU CHEMIN ÉLIE, SUTTON : RÉPARATION DU PONT AU-DESSUS DU RUISSEAU YAMASKA-SUD-EST (PROJET 5373-9331).....	40
	3.4.1 Sites archéologiques connus à proximité.....	40
	3.4.2 Inventaire archéologique.....	40
<b>4</b>	<b><u>CONCLUSION ET RECOMMANDATIONS</u></b> .....	49
	<b><u>OUVRAGES CITÉS</u></b> .....	50

## LISTE DES FIGURES

	Page
<b>Figure 1</b> - Localisation des projets à l'étude et des sites archéologiques connus (1:250 000).....	3
<b>Figure 2</b> - Localisation du projet 5371-8615-F, Saint-Basile-le-Grand, route 116.....	10
<b>Figure 3</b> - Localisation sur la photographie aérienne du projet 5371-8615-F, route 116, Saint-Basile-le-Grand.....	11
<b>Figure 4</b> - Route 116, Saint-Basile-le-Grand — Localisation du projet 5371-8615-F sur le plan de construction, sections 1 et 2 (1:500).....	13
<b>Figure 5</b> - Route 116, Saint-Basile-le-Grand — Localisation du projet 5371-8615-F sur le plan de construction, sections 3 et 4 (1:500).....	15
<b>Figure 6</b> - Route 243, Warden — Localisation du projet 5373-9403 sur la carte topographique 31H/07 (1:50 000).....	24
<b>Figure 7</b> - Route 243, Warden — Localisation du projet 5373-9403 sur la photographie aérienne Q64523-125 (1:15 840).....	25
<b>Figure 8</b> - Route 243, Warden — Localisation du projet 5373-9403 sur le plan de construction, section 1 (1:250).....	27
<b>Figure 9</b> - Pont du chemin de la Vallée-Missisquoi, Glen Sutton — Localisation du projet 5373-9816 sur la carte topographique 31H/02 (1:50 000).....	32
<b>Figure 10</b> - Pont du chemin de la Vallée-Missisquoi, Glen Sutton — Localisation du projet 5373-9816 sur la photographie aérienne Q66340-96 (1:15 840).....	33
<b>Figure 11</b> - Pont du chemin de la Vallée-Missisquoi, Glen Sutton — Localisation du projet 5373-9816 sur le plan de construction, section 1 (1:250).....	35
<b>Figure 12</b> - Pont du chemin Élie, Sutton — Localisation du projet 5373-9331 sur la carte topographique 31H/02 (1:50 000).....	41
<b>Figure 13</b> - Pont du chemin Élie, Sutton — Localisation du projet 5373-9331 sur la photographie aérienne Q66338-65 (1:15 840).....	42
<b>Figure 14</b> - Pont du chemin Élie, Sutton — Localisation du projet 5373-9331 sur le plan de construction, section 1 (1:100).....	43

## LISTE DES PHOTOS

		<b>Page</b>
<b>Page couverture</b>	- Route 243, Warden, projet 5373-9403 — Vue de la portion sud-est du projet (sondage 4) à partir du sondage 1 — Vue vers l'est (MTQ-103-D1.33).....	—
<b>Photo 1</b>	- Route 116, Saint-Basile-le-Grand, projet 5371-8615-F — Vue générale de la zone à partir du km 5+700 — Vue vers le nord (MTQ-2000-101-D1.4).....	12
<b>Photo 2</b>	- Route 116, Saint-Basile-le-Grand, projet 5371-8615-F — Paroi stratigraphique d'un sondage de la section 1 (km 5+050 à 5+300) (MTQ-101-D1.13).....	19
<b>Photo 3</b>	- Route 116, Saint-Basile-le-Grand, projet 5371-8615-F — Réalisation du sondage 3, section 3 (km 5+600 à 5 + 929) — Vue vers l'est (MTQ-101-D1.14).....	21
<b>Photo 4</b>	- Route 243, Warden, projet 5373-9403 — Vue de la portion sud-est du projet (sondage 4) à partir du sondage 1 — Vue vers l'est (MTQ-103-D1.33).....	29
<b>Photo 5</b>	- Route 243, Warden, projet 5373-9403 — Paroi stratigraphique du sondage 1 — vers le nord (MTQ-103-D2.4).....	29
<b>Photo 6</b>	- Pont du chemin de la Vallée-Missisquoi, Glen Sutton, projet 5373-9816 — Vue du ruisseau Courser au sud du pont — Vue vers le nord (MTQ-113-D0.7).....	38
<b>Photo 7</b>	- Pont du chemin de la Vallée-Missisquoi, Glen Sutton, projet 5373-9816 — Réalisation d'un sondage — Vue vers l'ouest (MTQ-113-D0.3).....	38
<b>Photo 8</b>	- Pont du chemin Élie, Sutton, projet 5373-9331 — Vue générale de la zone du projet — Vue vers le nord (MTQ-114-D0.10).....	45

## LISTE DES TABLEAUX

	<b>Page</b>
<b>Tableau 1</b> - Résultats des inventaires archéologiques pour les projets routiers de la direction territoriale de l'Est-de-la-Montérégie .....	2
<b>Tableau 2</b> - Route 116, Saint-Basile-le-Grand, projet 5371-8615-F — Sites archéologiques connus localisés à proximité du projet.....	17
<b>Tableau 3</b> - Route 116, Saint-Basile-le-Grand, projet 5371-8615-F — Synthèse des activités archéologiques.....	22
<b>Tableau 4</b> - Route 243, Warden, projet 5373-9403 — Synthèse des activités archéologiques.....	30
<b>Tableau 5</b> - Pont du chemin de la Vallée-Missisquoi, Glen Sutton, projet 5373-9816 — Site archéologique connu localisé à proximité du projet.....	34
<b>Tableau 6</b> - Pont du chemin de la Vallée-Missisquoi, Glen Sutton, projet 5373-9816 — Synthèse des activités archéologiques.....	39
<b>Tableau 7</b> - Pont du chemin Élie, Sutton, projet 5373-9331 — Synthèse des activités archéologiques.....	47

## LISTE DES INTERVENANTS

### MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC

#### DIRECTION GÉNÉRALE DE QUÉBEC ET DE L'EST

DIRECTION DU PLAN, DES PROGRAMMES, DES RESSOURCES ET DU SOUTIEN TECHNIQUE  
SERVICE DU SOUTIEN TECHNIQUE

**Simon Roy** Ingénieur — Directeur

#### SERVICE DU SOUTIEN TECHNIQUE

**Élias Farhat** Ingénieur — Chef de service

**Denis Roy** Archéologue

### ARKÉOS INC.

**Claude Rocheleau** Archéologue et coordonnateur du projet

**Claude Joyal** Archéologue et chargé de projet

**Daniel Marchand** Technicien de terrain

**Stéphane Rioux** Technicien de terrain

**Christian Roy** Archéologue et chargé de projet  
Spécialiste en culture matérielle

**Steve Fillion** Technicien en AutoCAD

**Louise Beaudoin** Secrétaire administrative



## **1 INTRODUCTION**

### **1.1 Cadre et objectifs**

En juillet 2000, le ministère des Transports du Québec (M.T.Q.) confiait à Arkéos inc. un mandat pour réaliser une expertise archéologique pour divers projets d'aménagements d'infrastructures de transport dans la Direction territoriale de l'Est-de-la-Montérégie. Ce mandat émane du Service du Soutien technique de la Direction générale de Québec et de l'Est. Ces travaux d'expertise archéologique s'inscrivent aussi dans le cadre de l'application de la *Loi sur les biens culturels du Québec* (L.R.Q., chapitre B-4) et dans l'approche générale mise de l'avant par le M.T.Q. qui favorise la protection et la sauvegarde des vestiges patrimoniaux dans le cadre de la préparation de ses travaux d'infrastructures de transport.

Le présent document rend compte des résultats obtenus par les activités de recherche archéologique qui ont touché la Direction territoriale de l'Est-de-la-Montérégie. Dans le cadre de ce mandat, quatre projets routiers ont été inventoriés : la route 116 (Saint-Basile-le-Grand), le pont de la route 243 (Warden), le pont du chemin de la Vallée-Missisquoi (Glen Sutton) et le pont du chemin Élie (Sutton).

### **1.2 Résultats**

Une équipe composée de deux archéologues (un chargé de projet et un technicien) ont été nécessaires pendant trois journées de travaux pour inventorier les quatre projets concernés dans le présent rapport. L'inventaire, qui s'est déroulé par intermittence entre les 13 et 26 juillet 2000, a permis la réalisation de 20 sondages archéologiques de 50 cm par 50 cm et aucun de ceux-ci n'a livré d'objets reliés à une occupation ancienne du territoire. L'inspection visuelle s'est également avérée stérile. Le tableau 1 qui suit résume les résultats des travaux archéologiques pour ces projets.

**Tableau 1 - Résultats des inventaires archéologiques pour les projets routiers de la direction territoriale de l'Est-de-la-Montérégie**

N° de projet routier	Localisation et description du projet routier	Activités archéologiques
5371-8615-F	Route 116, Saint-Basile-le-Grand : reconstruction de la route et construction de l'intersection du boulevard Bella-Vista.	12 sondages
5373-9403	Pont route 243, Warden : reconstruction du pont au-dessus de la rivière Yamaska-Nord.	4 sondages
5373-9816	Pont du chemin de la Vallée-Missisquoi, Glen Sutton : reconstruction du pont au-dessus du ruisseau Courser.	3 sondages
5373-9331	Pont du chemin Élie, Sutton : réparation du pont au-dessus du ruisseau Yamaska-Sud-Est.	1 sondage
Total		20 sondages

### 1.3 Contenu du rapport

Le chapitre 2 présente succinctement les méthodes qui ont été utilisées afin de réaliser le mandat. Le chapitre 3 regroupe, en premier lieu, les données traitant des sites archéologiques déjà connus qui sont à proximité du projet à l'étude, de même que les informations relatives aux activités de terrain. Le chapitre 4 présente la synthèse des résultats obtenus et propose, le cas échéant, des recommandations. La liste des ouvrages cités complète ce rapport.



## 2 MÉTHODOLOGIE GÉNÉRALE

### 2.1 Préparation de l'inventaire

- Demande de permis de recherche archéologique

Une demande de permis de recherche archéologique a été présentée au ministère de la Culture et des Communications du Québec (M.C.C.Q.). Suite à l'avis favorable de la Commission des biens culturels, en date du 2 août 2000, le permis 00-ROCC-04 a été délivré à Arkéos inc. Le permis, effectif à partir du 25 juillet 2000, pouvait être actualisé par l'envoi au M.C.C.Q. de plans de localisation des nouveaux projets, au fur et à mesure de leur réception du M.T.Q.

- Consultations technique et documentaire

Dans le cadre de chaque projet, un dossier technique était fourni par le M.T.Q. Celui-ci contenait les informations spécifiques à la nature et à la localisation des travaux, par exemple : la direction territoriale, le numéro de projet, la municipalité, un échancier, la description des travaux, la carte topographique (1:50 000), les photographies aériennes (échelles variables) et les plans de construction (échelles variables). Par accord spécifique avec l'archéologue du M.T.Q., le personnel des bureaux régionaux du Ministère peut éventuellement être contacté afin d'obtenir des renseignements techniques supplémentaires.

Préalablement à l'inventaire archéologique, des recherches documentaires préparatoires sont effectuées afin de vérifier la présence de sites archéologiques connus dans les limites d'emprises ou à proximité. Pour chaque projet, une demande de renseignements illustrant sa localisation, sur une carte 1:50 000 était télécopiée au M.C.C.Q. (Inventaire des sites archéologiques du Québec : ISAQ) afin d'identifier les sites répertoriés dans un rayon de 10 km du projet d'aménagement. Ces informations confirmaient, d'une part, la présence ou l'absence de sites connus dans la zone touchée par les travaux de construction du M.T.Q. et, d'autre part, permettaient également d'évaluer l'état des connaissances archéologiques locales (schèmes d'établissement, ancienneté, appartenances culturelles, etc.). Les sites connus, le cas échéant, sont décrits (sous forme de tableau) selon la localisation, la distance du projet, leur état de conservation, le contenu archéologique et l'affiliation culturelle.

Les fiches techniques des sites connus, de même que les rapports d'inventaires et d'études de potentiel archéologique déjà réalisés dans un rayon de 10 km du lieu des travaux ont été consultés dans les centres régionaux du M.C.C.Q. Ces informations ont été recueillies sur les cartes topographiques au 1:50 000 de l'ISAQ, ainsi qu'à travers le Répertoire québécois des études de potentiel archéologique (R.Q.É.P.A.).

Dans les cas de projets situés en milieu urbanisé où la réalisation de sondages archéologiques manuels apparaissait impossible, et lorsque cela s'avérait pertinent, l'inventaire des cartes et plans sur microfiches disponibles à la section des cartes de la Bibliothèque Nationale du Québec (B.N.Q.) fut consulté afin d'y sélectionner divers documents cartographiques anciens ou, le cas échéant, des plans d'expropriation. L'étude de ces documents permet d'évaluer la présence d'anciens bâtiments ou d'axes de circulation à l'intérieur de l'emprise des projets du M.T.Q. Le cas échéant, une surveillance des travaux peut être recommandée. Cette recherche particulière comprend également la consultation des schémas d'aménagement des M.R.C. concernées ainsi que le document «*Les chemins de la mémoire*», répertoriant les monuments et sites historiques du Québec.

## 2.2 Inventaire archéologique

La zone des travaux est repérée sur le terrain à l'aide de photographies aériennes, de cartes topographiques et du plan de construction. Un enregistrement photographique sur diapositives en couleurs est systématiquement effectué sur l'ensemble de la zone. Cette dernière est soumise à une inspection visuelle minutieuse dans le but d'éliminer les secteurs impraticables (marécages, pentes fortes, remblais, substrat rocheux ou autres perturbations importantes) afin de planifier la localisation des sondages. Toutes les observations et les descriptions de terrain (environnement, déroulement des travaux, stratigraphie, etc.) sont consignées par le chargé de projet.

Lorsque les dépôts de surface sont totalement bouleversés et qu'aucun sondage n'est réalisable, des inspections visuelles ainsi que des enregistrements et descriptions d'usage sont néanmoins effectués.

Généralement, les sondages archéologiques exploratoires peuvent mesurer 0,5 m x 0,5 m (environ 2 500 cm<sup>2</sup>). Les sondages étaient implantés à tous les 15 m, sur un ou plusieurs alignements selon la largeur de l'emprise à inventorier. Les puits sont découpés à la pelle pour y dégager le niveau végétal de surface, puis à la truelle pour y décaper minutieusement les différents niveaux pédologiques. La profondeur peut varier selon les cas (de 0,15 m à 0,7 m), mais est

toujours déterminée par l'atteinte des dépôts naturels enfouis qui sont habituellement jugés archéologiquement stériles. Suite à tous les relevés d'usage, les sondages sont remblayés avec le même sol et la couche végétale remise en place.

Dans le cas de superficies qui correspondent à des champs ayant déjà été labourés ou de toutes autres surfaces dégagées de couvert végétal, ces secteurs sont l'objet d'une inspection visuelle. Quelques sondages ponctuels permettent aussi d'y enregistrer la stratigraphie. Dans le cas de terrains ayant déjà été labourés, des zones à inventorier peuvent être à nouveau labourées mécaniquement. Lorsque appliquée, cette méthode est accompagnée d'une inspection visuelle des sols et des sondages manuels sont aussi sporadiquement pratiqués afin de vérifier si la couche de sol stérile est atteinte et pour consigner le profil stratigraphique.

Lorsqu'un nouveau site archéologique est mis au jour, des mesures d'évaluation et de protection sont alors entreprises. Des sondages supplémentaires disposés aux 5 m permettent d'évaluer l'état du site, son importance ainsi que son étendue. Il est prévu de procéder à l'enregistrement de la position des objets (sur fiches standardisées) et à une couverture photographique du contexte pédologique et environnemental. Tous les vestiges archéologiques trouvés dans un tel contexte doivent être conservés dans des contenants portant le numéro du sondage, l'identification du projet et la date. Le site doit être localisé et identifié sur une carte topographique, sur une photographie aérienne et sur un plan dressé à l'aide d'une boussole ou d'un instrument d'arpentage. L'archéologue/chargé de projet doit alors tenir compte de l'ensemble des sondages positifs et de la distribution des vestiges afin de déterminer l'ampleur du site afin de fournir rapidement au M.T.Q. des recommandations quant à la nature des travaux pouvant s'avérer nécessaires.

En ce qui a trait aux travaux de surveillance archéologique, lorsqu'ils sont requis, ceux-ci nécessitent une attention particulière puisque les excavations sont effectuées à la pelle mécanique. L'archéologue enregistre et consigne sur les fiches appropriées toutes les données pertinentes et relatives aux sols et vestiges mis au jour lors de ces travaux. De plus, il effectue les croquis stratigraphiques pour la compréhension du contexte archéologique. Ces informations sont accompagnées de relevés photographiques et de plans d'arpentage. Quant aux artefacts significatifs, ceux-ci peuvent faire l'objet d'une récolte et d'un inventaire bien que de manière générale, seuls les artefacts en provenance d'un site identifié par un code Borden sont normalement conservés.

La procédure d'enregistrement des données doit être simple, mais efficace, compte tenu des conditions parfois difficiles et du temps limité dont dispose l'archéologue. Ainsi, chaque projet est

identifié par un code temporaire spécifique qui se compose des trois premières lettres de la municipalité visitée, de l'année de l'intervention et d'un numéro séquentiel par projet (ex. : QUE,99-01). Ce code temporaire sert à identifier les données relatives à chacun des projets, à moins, bien entendu, qu'un code Borden ait déjà été attribué ou soit éventuellement octroyé.

Quant aux données colligées sur le terrain, le système Tykal est privilégié pour en faciliter l'enregistrement. Cette méthode préconise la division de l'aire d'intervention en opération, sous-opération et lot, le lot étant la plus petite unité d'enregistrement. Ainsi, la première opération devrait recevoir le numéro 1, à moins qu'une intervention antérieure ait pris place dans ce secteur. Chaque opération peut être subdivisée en sous-opération selon les besoins. À ce stade, une lettre majuscule s'ajoute au numéro de l'opération. Enfin, le numéro de lot identifie une couche de sol, un vestige particulier ou tout autre phénomène jugé pertinent pour la compréhension d'un site archéologique. Ce chiffre s'ajoute à la séquence utilisée pour l'opération et la sous-opération pour ainsi obtenir par exemple, 1A2, qui correspond alors au deuxième lot de la sous-opération 1A.

Finalement, chacun des lots de sol enregistrés est accompagné d'une fiche descriptive faisant état de sa provenance, de sa nature et de sa profondeur. Les profondeurs sont calculées en fonction de la surface du sol environnant. Tous les vestiges mis au jour durant les travaux sont également décrits, localisés et photographiés, même si les ouvrages récents et les infrastructures publiques ne sont pas considérés comme formant un site archéologique selon les critères définis par le M.C.C.Q. De plus, les parois des tranchées excavées ont fait l'objet de relevés stratigraphiques (généralement des croquis lors d'une surveillance) et photographies selon leur pertinence.

### **2.3 Analyse et rapports**

Tous les objets-témoins retrouvés au cours de ces projets d'inventaire archéologique doivent être nettoyés et classifiés. Le cas échéant, l'identification de certains vestiges peut être effectuée par des spécialistes en culture matérielle. Les coupes stratigraphiques, les plans et les fiches techniques sont mis au propre et les éléments les plus significatifs intégrés au présent rapport.

La présentation des résultats de l'inventaire archéologique comprend un sommaire décrivant les éventuels sites identifiés et la description des interventions archéologiques déjà réalisées à proximité. Une description détaillée du projet précise sa localisation géographique et la nature des aménagements routiers prévus. Une description environnementale ainsi que les travaux archéologiques réalisés y est présentée. Finalement, les conclusions et les recommandations sont proposées.

### **3 RÉSULTATS**

#### **3.1 ROUTE 116, SAINT-BASILE-LE-GRAND : RECONSTRUCTION DE LA ROUTE ET CONSTRUCTION DE L'INTERSECTION DU BOULEVARD BELLA-VISTA (PROJET 5371-8615-F)**

Ce projet routier concerne la reconstruction de la route 116 ainsi que la construction de l'intersection du boulevard Bella-Vista (figure 2) à Saint-Basile-le-Grand. Le tracé est représenté sur la photographie aérienne Q83316 à l'échelle du 1:15 000 (figure 3) et sur les plans de construction au 1:500 (figures 4 et 5). La zone d'intervention a été divisée en quatre sections à partir des deux feuillets des plans de construction. L'inventaire archéologique de ce projet a été réalisé le 13 juillet 2000 par l'archéologue/chargé de projet et un technicien en archéologie. Les travaux du M.T.Q. étaient prévus pour le 15 juillet 2000.

##### **3.1.1 Sites archéologiques connus à proximité**

Au total, neuf sites archéologiques ont été répertoriés dans les environs de ce projet (tableau 2). Il s'agit des sites : BiFh-2, BiFh-7, BiFh-8, BiFh-9, BiFh-12, BjFh-1, BjFh-2, BjFh-4 et BjFi-11. Seul le site BiFh-2 est associé à une occupation préhistorique. Les autres sites sont plutôt d'origine euroquébécoise et quatre d'entre eux sont des quais situés sur la rive de la rivière Richelieu. Signalons les inventaires archéologiques réalisés près de Sainte-Julie (Frenette et Gendron, 1972) et le long de la rivière Richelieu face à McMasterville et Beloeil (Ethnoscop inc., 1997).

##### **3.1.2 Inventaire archéologique**

L'inventaire archéologique a eu lieu à l'intérieur d'une emprise de 1,05 km de longueur, par une largeur variant de 55 m à 100 m, entre les km 5+050 et 6+100. Cette emprise était identifiée et délimitée par des marques peintes sur la chaussée et par des piquets de bois implantés par les arpenteurs. La plus grande partie du projet est occupée par la route 116 et le centre-ligne se trouve dans le fossé, entre les deux voies de la route (photo 1). Le cadre environnemental périurbain est dominé par la route 116 qui est bordée, au nord, d'une série de bâtiments commerciaux et résidentiels et, au sud, par un terrain gazonné où se trouvent deux services d'utilités publics (Bell Canada et Hydro-Québec) enfouis. Un chemin de fer du CN et des champs labourés sont présents au sud de l'emprise.

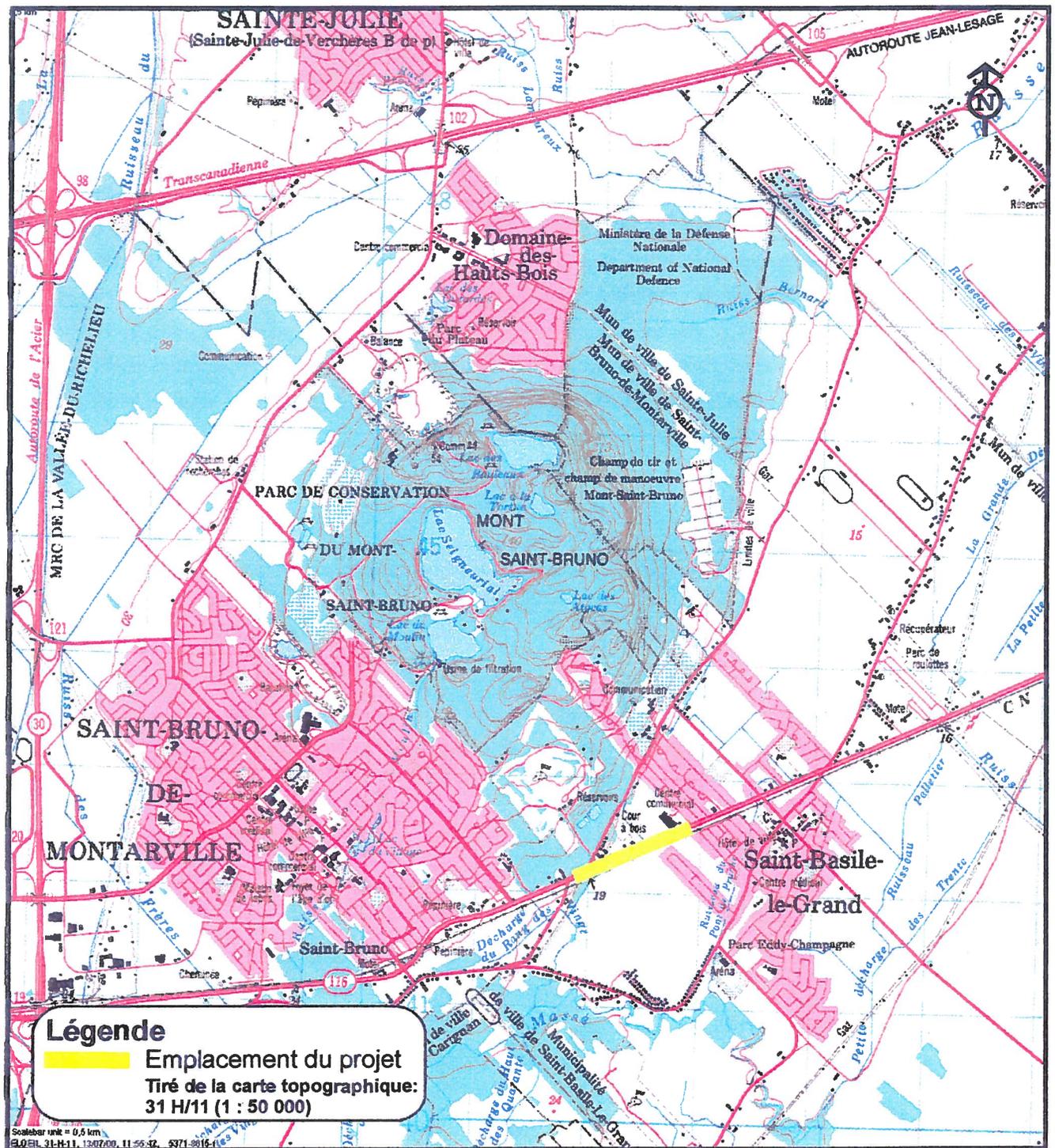


Figure 2 : Localisation du projet 5371-8615-F, Saint-Basile-le-Grand, route 116.

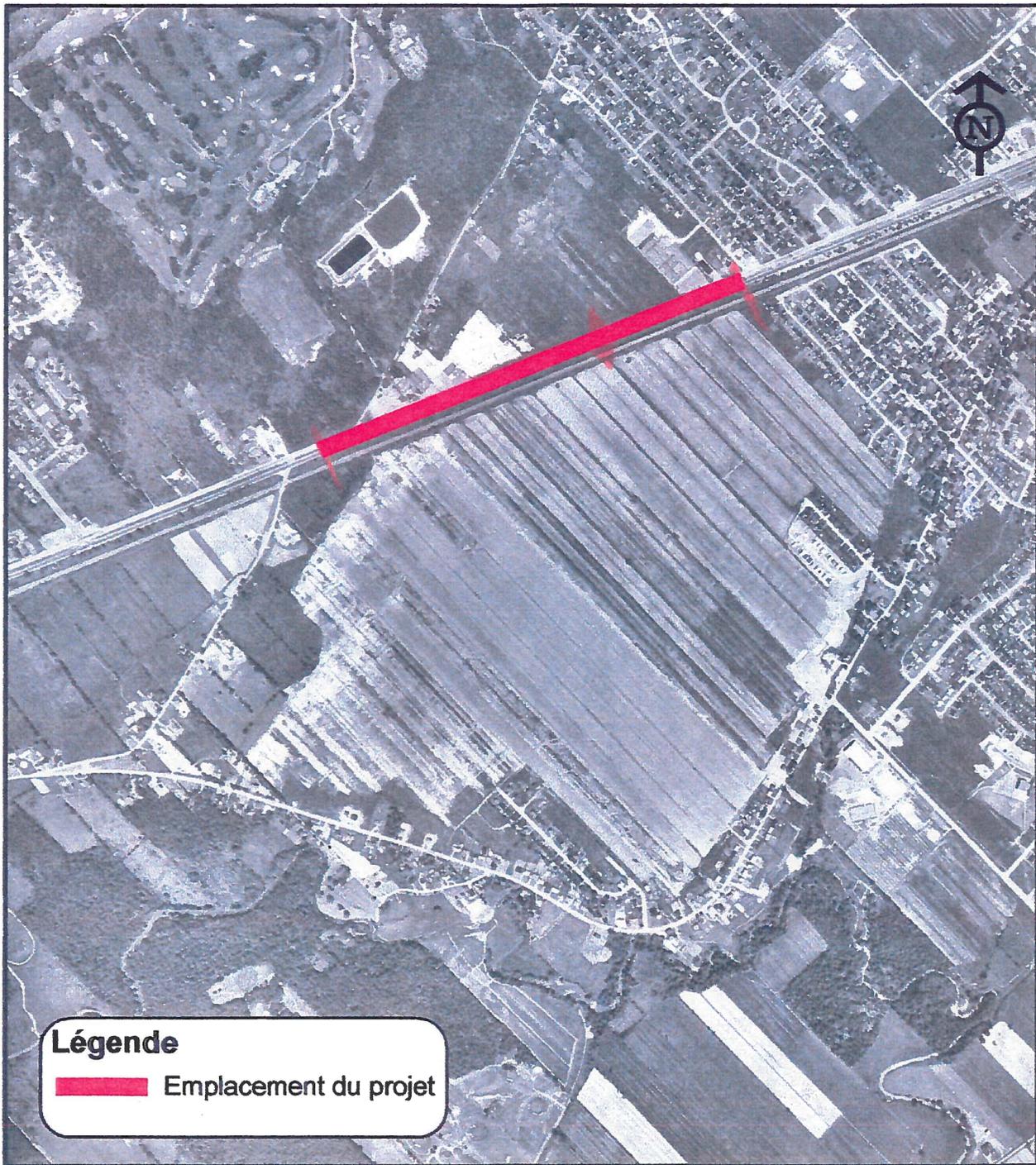


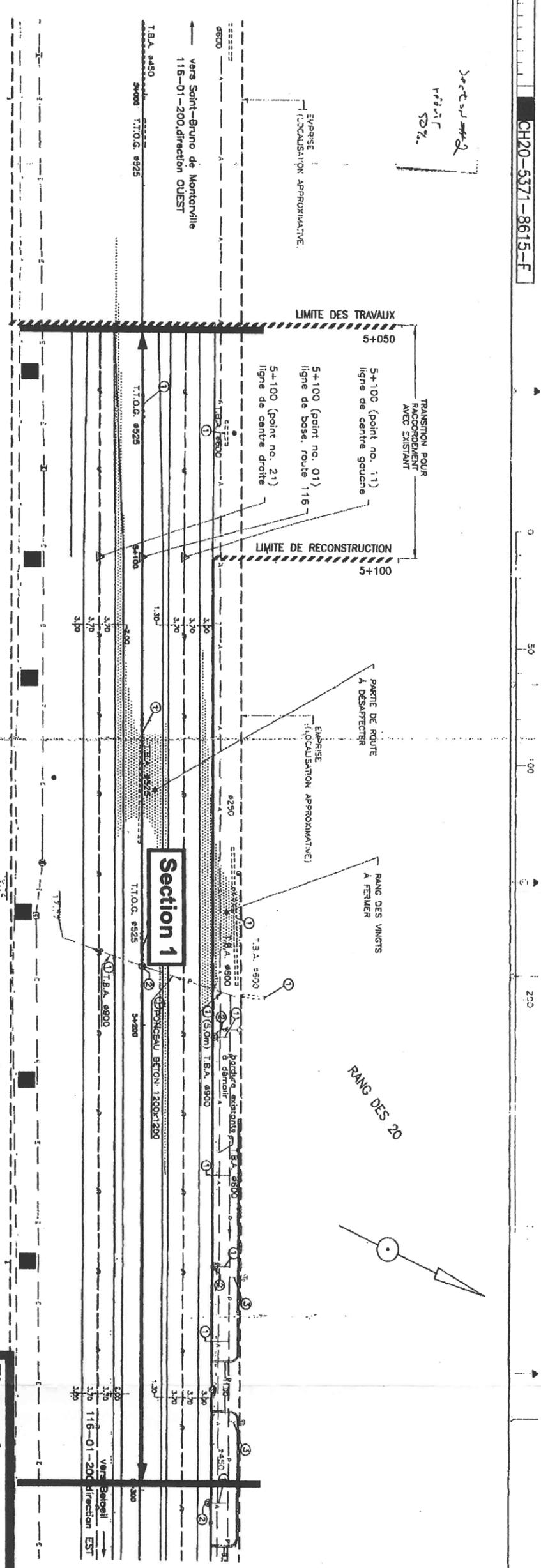
Figure 3: Localisation sur photo aérienne du projet 5371-8615-F, route 116, Saint-Basile-le-Grand (Q83316-235; juin 1983; 1 : 15 000)



Photo 1

**Photo 1** Route 116, Saint-Basile-le-Grand, projet 5371-8615-F - Vue générale de la zone à partir du km 5+700 - Vue vers le nord (MTO-2000-1 01 -D1-4)

Section 1  
50%



**NOTE:**

- LORS DE L'ENLÈVEMENT DES CONCRÈTES EXISTANTES, LES BOURÈRES DEVRAIENT ÊTRE RACCORDES AU NOUVEAU RESEAU SELON LES DIRECTIVES DU SURVEILLANT.
- TOUTES LES BOURÈRES ET TROITTOIRS SITUÉS DANS LES LIMITES DE CONSTRUCTION SONT À ENLEVER ET À DISPOSER, SAUF SI INDICATION CONTRAIRE.
- LE RANG DES VINGTS DANS LES ENTREES EST DE 2,00M SAUF INDICATION CONTRAIRE.

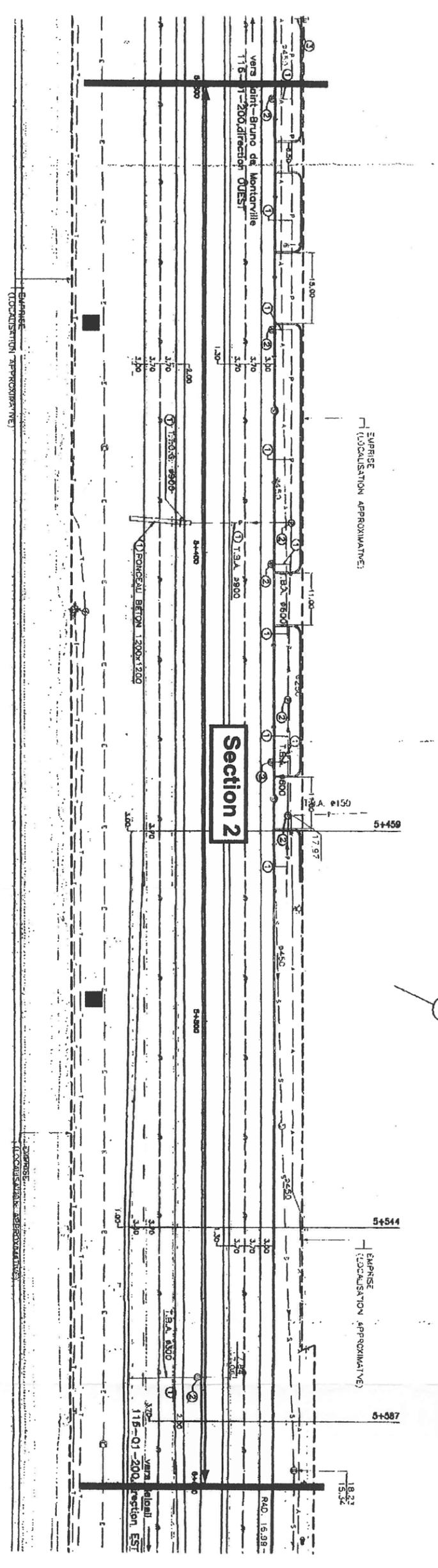
**LÉGENDE:**

- ① TUYAU OU PONCEAU À ENLEVER
- ② REGARD, REGARD-PUSARD OU PUSARD À ENLEVER
- ③ TUYAU EXISTANT À RACCORDER
- ④ BOUCHON ÉTRANCHE

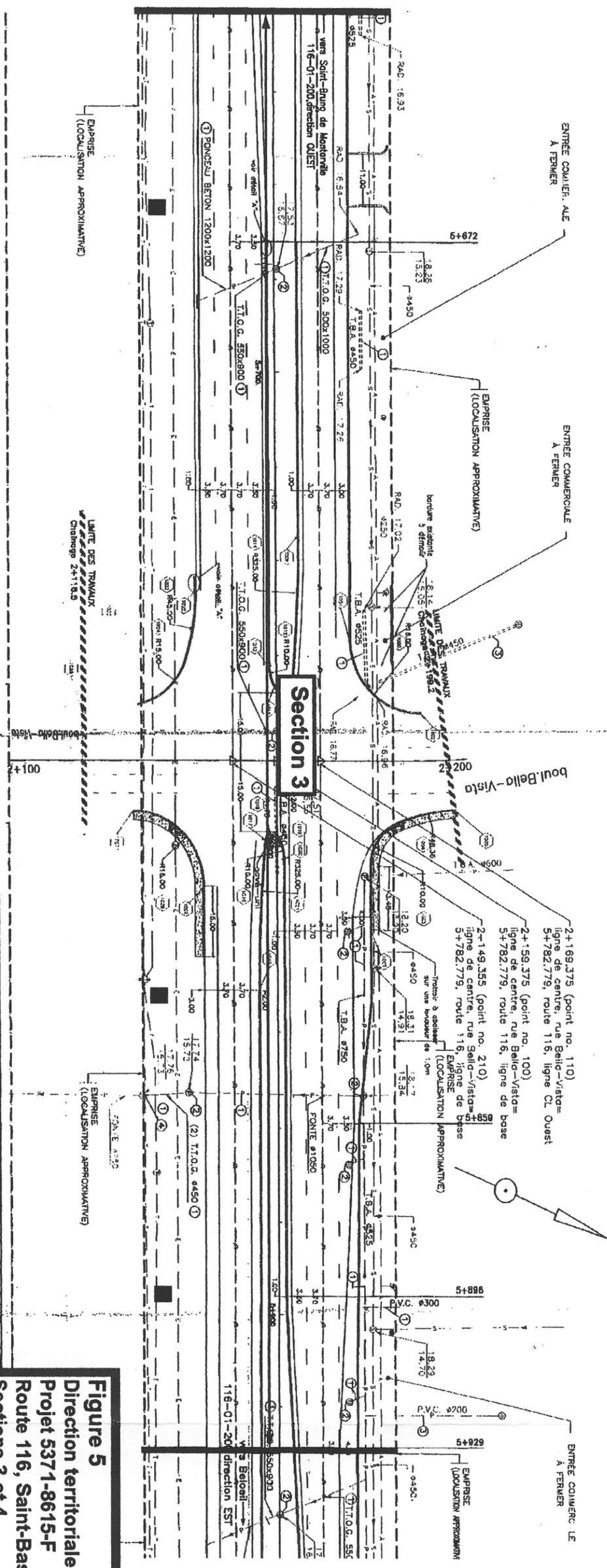
ELEVATION COURBE  
ELEVATION ROUTIER

**Figure 4**  
Direction territoriale de l'Est-de-la-Montérégie  
Projet 5371-8615-F  
Route 116, Saint-Basile-le-Grand  
Sections 1 et 2

**Légende**  
Sondages (nb : 6)  
Sondages (nb : 2)  
Limite des travaux :



<p>Ministère des Transports</p>	
<p>SERVICE DES PROJETS DIRECTION DE L'EST DE LA MONTEGIE</p>	
<p>ÉTAT DES LIEUX &amp; GEOMETRIE DU CH. 5+000 AU CH. 5+800</p>	
<p>ESCALE HORIZ. 1:500 0 10 20 m VERT. 0 10 20 m</p>	
<p>IDENTIFICATION TECHNIQUE CH20-5371-8615-F 3</p>	
<p>IDENTIFICATION RESPOUSABLEMENT 18</p>	



- LORS DE L'ENTREPRISE DES CONDUITES EXISTANTES, LES RACCORDEMENTS AU NOUVEAU RESEAU SELON LES DIRECTIVES DU SURVEILLANT.
- TOUTES LES BORDURES ET TROTTOIRS SONT A ENLEVER ET A DISPOSER, SAUF SI INDICATION CONTRAIRE.
- LE RAYON DES BORDURES DANS LES ENTREES EST DE 2,00M SAUF INDICATION CONTRAIRE

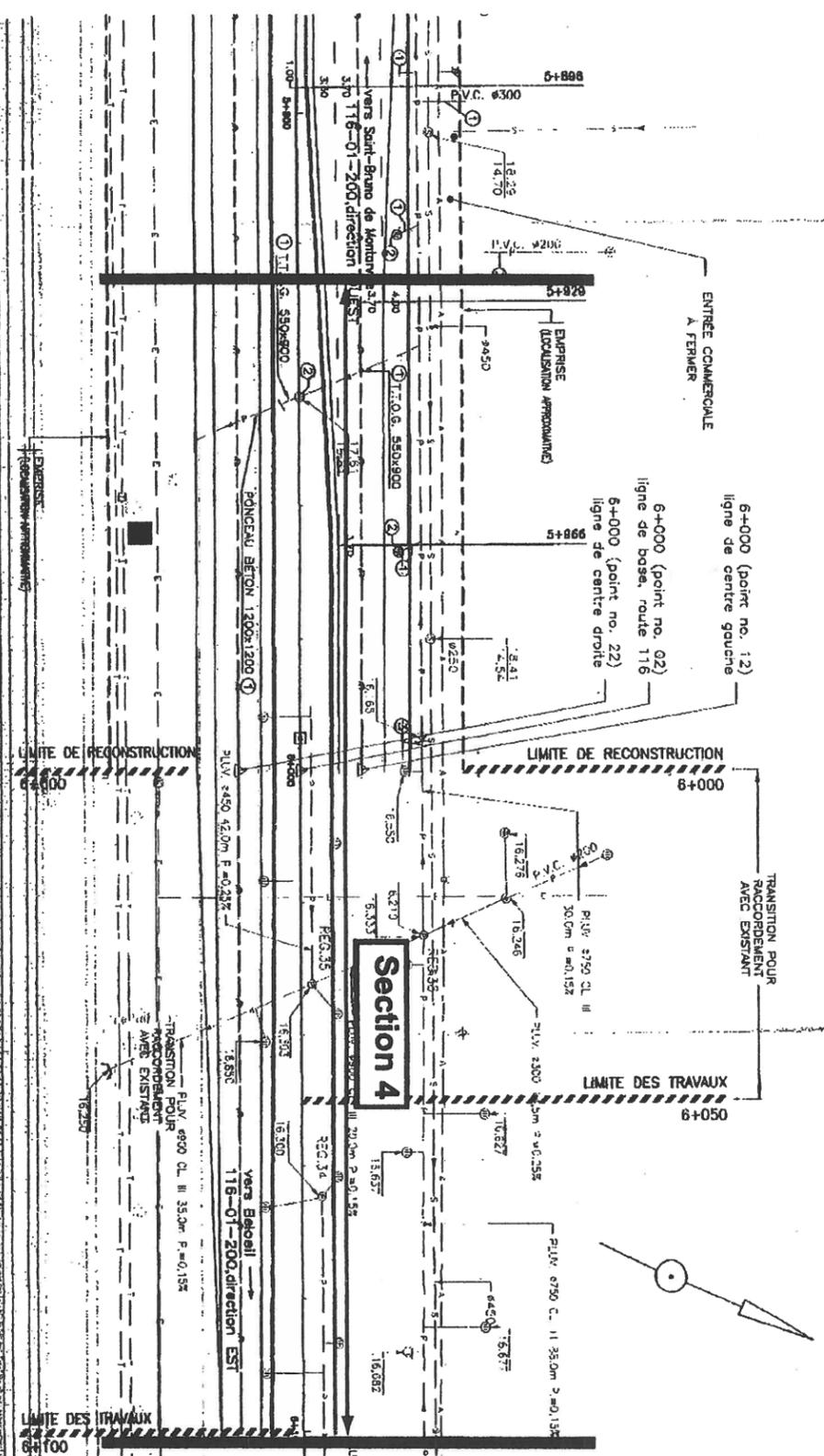
LEGENDE:

- ① TUYAU OU PONCEAU A ENLEVER
- ② REGARD, REGARD-PUSARD OU PUSARD A ENLEVER
- ③ TUYAU EXISTANT A RACCORDER
- ④ BOUCHON FRANÇAIS

ELEVATION COURBURE  
ELEVATION RADIER

**Figure 5**  
Direction territoriale de l'Est-de-la-Montérégie  
Projet 5371-8615-F  
Route 116, Saint-Basile-le-Grand  
Sections 3 et 4

**Légende**  
Sondages (nb : 3)  
Sondages (nb : 1)  
Limite des travaux :



No	CL OUEST	Y
11	X	5042918,271
12	X	5043408,323

No	CL DE BASE	Y
1	X	5042506,081
2	X	5042863,820

No	CL EST	Y
21	X	5042689,851
22	X	5042854,827

INGÉNIEUR  
Martin Prolx  
11468  
QUÉBEC

Ministère des Transports  
Gouvernement du Québec

SERVICE DES PROJETS  
DIRECTION DE L'EST DE LA MONTEGIE  
ÉTAT DES LIEUX  
& GÉOMÉTRIE  
DU CH. 5+600 AU CH. 6+000

ÉCHELLE  
HORIZ 1:500 0 10 20 m  
VERT 0 10 20 m

IDENTIFICATION TECHNIQUE  
CH20-5371-8615-F  
4  
18  
IDENTIFICATION REGROUPEMENT

**Tableau 2 - Route 116, Saint-Basile-le-Grand, projet 5371-8615-F — Sites archéologiques connus localisés à proximité du projet**

Code Borden (nom du site)	Localisation	Élévation (m A.N.M.M.)	Distance du projet (km)	État	Affiliation culturelle	Référence
BiFh-2 (Brouillet)	Rive ouest du bassin de Chambly (31H/6)	13	5,5	Remanié	Archaïque	Trudeau et Thibault, 1972
BiFh-7 (quai, Saint-Mathias-Sud)	Rive nord-est du bassin de Chambly (31H/6)	-	6,2	Inondé	Euroquébécois (1800-1899)	Lépine, 1980
BiFh-8 (quai, Franchère)	Rive est de la rivière Richelieu, face à Saint-Mathias (31H/6)	-	5,9	Perturbé	Euroquébécois (1800-1950)	Lépine, 1980
BiFh-9 (quai, Saint-Mathias-Nord)	Rive est de la rivière Richelieu, face à Saint-Mathias (31H/6)	-	5,8	Inondé	Euroquébécois (1800-1950)	Lépine, 1980
BiFh-12 (Carignan)	Route 223 à Carignan (31H/6)	-	5,5	-	Euroquébécois	Labrosse, 1986
BjFh-1 (quai, Préfontaine)	Rive est de la rivière Richelieu (31H/11)	-	8,4	Inondé	Euroquébécois (1800-1899)	Lépine, 1980
BjFh-2 (quai, Campbell)	Rive est de la rivière Richelieu (31H/11)	-	8,45	Inondé	Euroquébécois (1800-1899)	Lépine, 1980
BjFh-4 (quai, Beloeil-Nord)	Rive ouest de la rivière Richelieu (31H/11)	-	9,1	Inondé	Euroquébécois (1800-1899)	Lépine, 1980
BjFi-11 (maison du Capitaine Vincent)	5170, chemin Chambly (31H/11)	27	9,3	-	Euroquébécois (1760-1950)	Archéobec, 1998

- Section 1 (km 5+050 à 5+300)

Cette section initiale du tracé inclut les environs du croisement de la route 116 et du rang des 20, à la limite ouest du projet. D'une largeur totale de 55 m, l'emprise est presque entièrement aménagée et seule une mince bande d'environ 5 m de largeur a été soumise à l'inventaire archéologique. En effet, toute la bordure nord de la voie direction ouest est occupée par des commerces, des résidences et deux conduites souterraines. Du côté sud de la voie direction est, le terrain présente une topographie plane à couvert végétal de basse friche. Deux services d'utilités publiques y sont enfouis. Une rangée d'arbres matures et quelques puits d'accès aux services publics enfouis se trouvent dans cette bordure sud de l'aire d'intervention. Au-delà de l'emprise, l'ensemble du projet est bordé au sud par un fossé et le remblai d'une voie ferrée.

Les six sondages excavés ont été implantés dans une bande résiduelle de 5 m de largeur entre les câbles électriques (Hydro-Québec) et téléphoniques (Bell). Les enregistrements stratigraphiques comprennent cinq niveaux pédologiques. Sous la surface gazonnée, un mince (5 cm) remblai de terreau sablonneux, brun et compact est d'abord posé sur un autre terreau sablonneux (15 cm), très compact, avec inclusions de graviers concassés et de lentilles argileuses grises. Puis, apparaît parfois un troisième remblai, très hétérogène, compact, composé d'un mélange d'argile rosée et de graviers sur environ 15 cm d'épaisseur. Le niveau sous-jacent, d'une épaisseur d'environ 30 cm, représente le sol agricole naturel remanié. Il s'agit d'un terreau organique assez homogène, brun foncé, peu compact, avec quelques racines, des fibres végétales et certains petits galets. À la base, le contact est net avec un niveau sablonneux, lité, homogène, faiblement graveleux (photo 2).

- Section 2 (km 5+300 à 5+600)

La deuxième section du tracé est comparable à la précédente et la largeur de l'emprise varie de 55 m à 58 m. Les aménagements y sont les mêmes et seuls deux sondages ont été implantés en terrain plat gazonné, du côté sud de la route 116, entre les emprises électriques et téléphoniques.



Photo 2

**Photo 2** Route 116, Saint-Basile-le-Grand, projet 5371-8615-F - Paroi stratigraphique d'un sondage de la section 1 (km 5+050 à 5+300) (MTO-101-DI.13)

- Section 3 (km 5+600 à 5+929)

La troisième section touche le croisement de la route 116 et du carrefour du boulevard Bella-Vista. D'une largeur de 58 m à 100 m, l'emprise est presque entièrement aménagée et seule une mince bande d'environ 5 m de largeur a été soumise à l'inventaire archéologique via trois sondages exploratoires (photo 3). Toute la bordure nord de la voie direction ouest est occupée par des commerces et par des résidences, par le boulevard Bella-Vista et par trois conduites souterraines. Du côté sud de la voie direction est, le terrain est plat et couvert de basse friche et deux services d'utilités publiques y sont enfouis. De plus, dans le secteur du km 5+700, des tas de terre et de gravier ont été déposés en vue de travaux d'aménagement du boulevard Bella-Vista, du côté sud de la route 116.

- Section 4 (km 5+929 à 6+100)

Cette dernière section finale du tracé, d'une largeur de 58 m, est comparable aux précédentes et un seul sondage a été excavé dans une bande de 5 m entre les câbles électriques (Hydro-Québec) et téléphoniques (Bell).

Dans l'ensemble, l'inventaire archéologique de ce projet a été pratiqué par des inspections visuelles et par la fouille de 12 sondages. Les travaux n'ont pas permis d'identifier de nouveaux sites, le potentiel étant plutôt faible compte tenu des bouleversements constatés à l'intérieur de l'emprise (tableau 3). Le MTQ peut réaliser les travaux sans contrainte pour les ressources patrimoniales.



Photo 3

**Photo 3** Route 116, Saint-Basile-le-Grand, projet 5371-8615-F - Réalisation du sondage 3, section 3 (chaînages 5+600 à 5 + 929) - Vue vers l'est (MTQ-101-D1.14)

**Tableau 3 - Route 116, Saint-Basile-le-Grand, projet 5371-8615-F — Synthèse des activités archéologiques**

Section	Localisation			Environnement	Stratigraphie	Technique d'inventaire	Remarque	
	Début	Fin	Longueur (m)					Largeur (m)
1	5+050	5+300	250	55	Secteur périurbain, bordures aménagées de la route 116	Trois remblais hétérogènes sur niveau agricole	6 sondages	Rang des 20, à l'ouest
2	5+300	5+600	300	55-58	Secteur périurbain, bordures aménagées de la route 116	Trois remblais hétérogènes sur niveau agricole	2 sondages	-
3	5+600	5+929	329	58-100	Secteur périurbain, bordures aménagées de la route 116, croisée du boulevard Bella-Vista	Trois remblais hétérogènes sur niveau agricole	3 sondages, inspection visuelle	Secteur du boulevard Bella-Vista
4	5+929	6+100	171	58	Secteur périurbain, bordures aménagées de la route 116	Trois remblais hétérogènes sur niveau agricole	1 sondage	-
<b>Total</b>				<b>1 050</b>				<b>12 + inspection visuelle</b>

### **3.2 ROUTE 243, WARDEN : RECONSTRUCTION DU PONT AU-DESSUS DE LA RIVIÈRE YAMASKA-NORD (PROJET 5373-9403)**

Ce projet concerne la reconstruction d'un pont situé sur la route 243 à Warden. Ce pont surplombe la rivière Yamaska-Nord dans un environnement rural et valonneux (figure 6). Le tracé est représenté sur la photographie aérienne Q64523-125 à l'échelle du 1:15 840 (figure 7) ainsi que sur le plan de construction au 1:250 (figure 8). L'inventaire archéologique de ce projet a été réalisé le 20 juillet 2000 par l'archéologue/chargé de projet et un technicien en archéologie. Les travaux du M.T.Q. devant débuter le 1<sup>er</sup> août 2000.

#### **3.2.1 Sites archéologiques connus à proximité**

Aucun site archéologique n'est répertorié dans un rayon de 10 km du secteur d'étude. Une étude de potentiel archéologique a été réalisée pour la région de Granby/Sherbrooke (Arkéos inc., 1983).

#### **3.2.2 Inventaire archéologique**

L'inventaire archéologique a eu lieu à l'intérieur d'une emprise de 110 m de longueur, entre les km 0+030 et 0+140, sur une largeur variant de 14 m à 30 m. Cette emprise était identifiée et délimitée par des marques peintes sur la chaussée et par une dizaine de piquets de bois implantés par les arpenteurs. La plus grande partie de la zone est occupée par la route 243 et par les infrastructures du pont de béton. Celles-ci comprennent des remblais de blocs de pierre destinés à stabiliser les berges marécageuses de la rivière Yamaska-Nord, qui s'écoule vers le nord sur une largeur d'environ 20 m (photo 4).

Une inspection visuelle a premièrement été réalisée sur la surface irrégulière des berges marécageuses et du talus de la rivière. Par la suite, quatre sondages exploratoires ont été réalisés dans les portions résiduelles planes situées aux extrémités sud-ouest, nord-ouest, nord-est et sud-est de l'emprise.

Le premier sondage a été fouillé en bordure sud-ouest du pont, sur un espace en friche en faible pente vers la rivière. Trois niveaux stratigraphiques y ont été identifiés et témoignent de perturbations importantes. Une dizaine de centimètres de terreau sablo-limoneux, brun pâle, moyennement compact et faiblement graveleux, constitue le niveau supérieur de remblai de

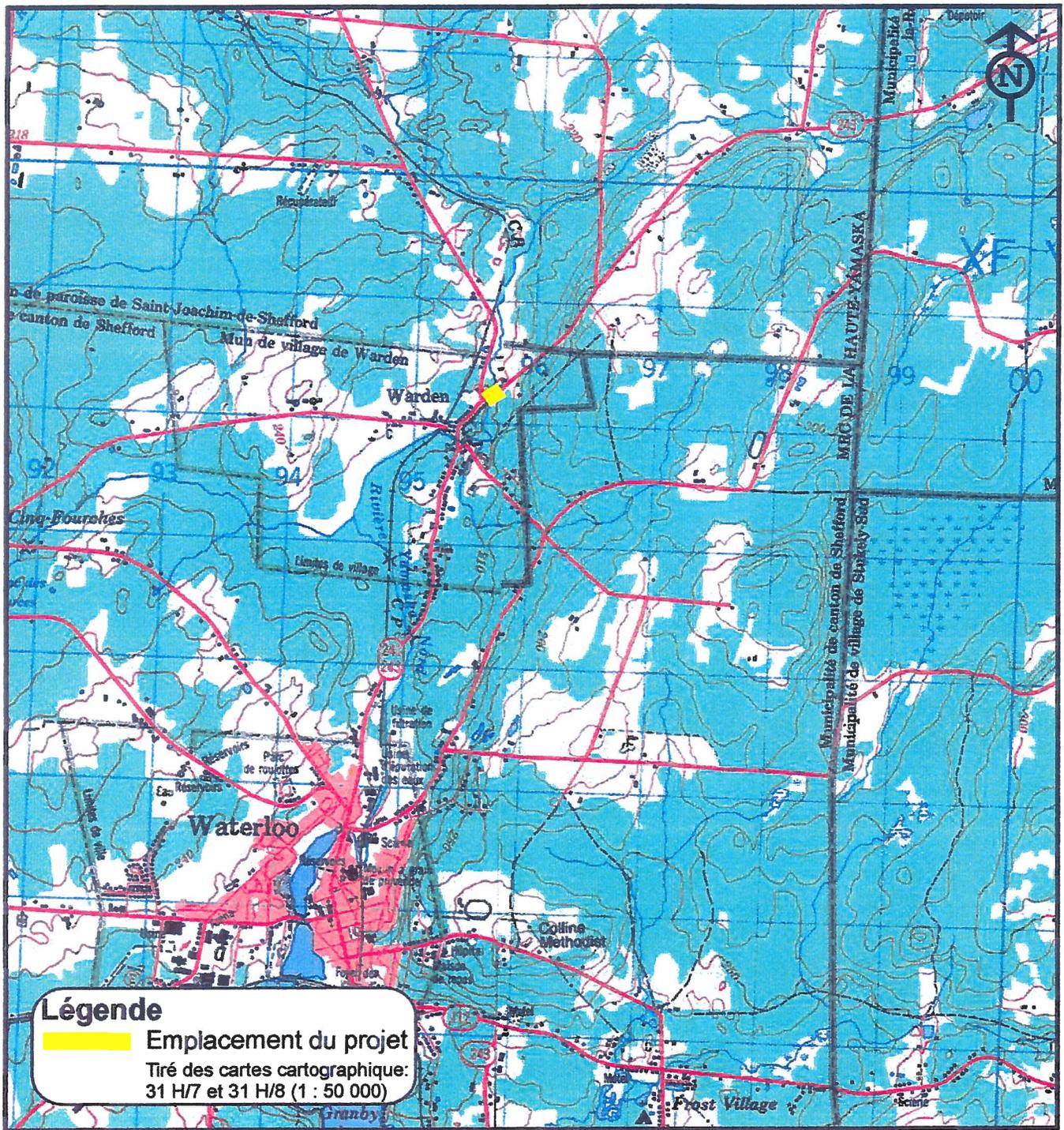


Figure 6: Localisation du projet 5373-9403, route 243, Warden



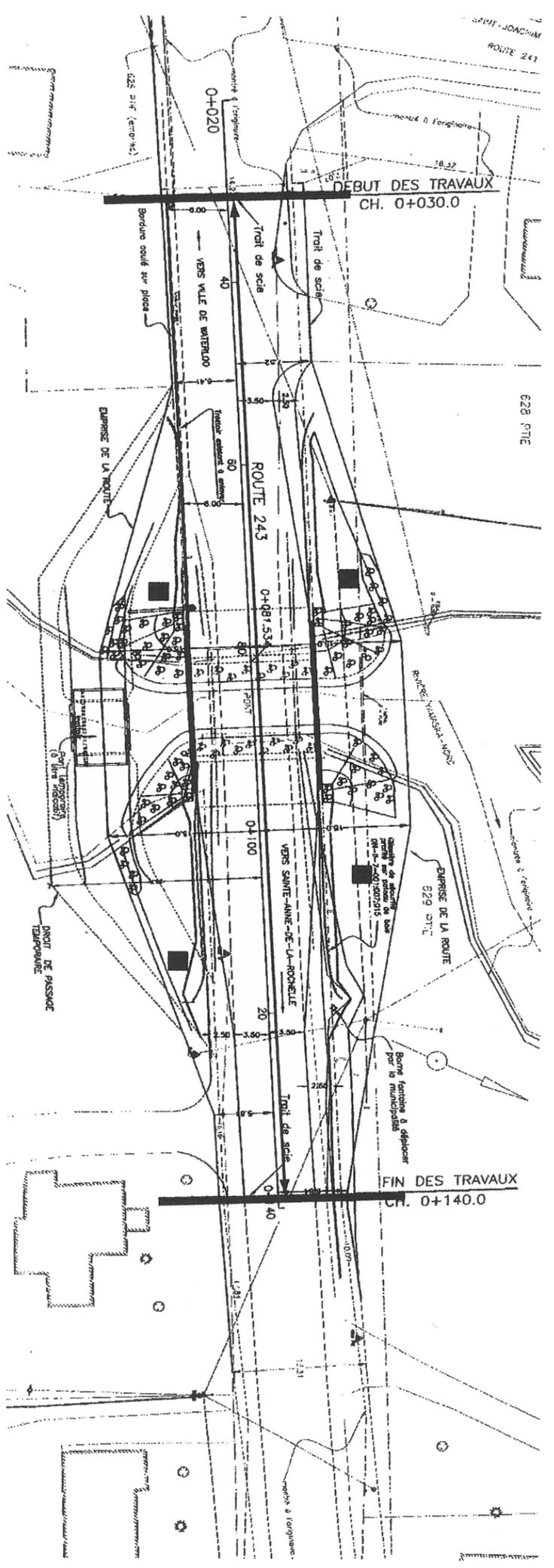
Figure 7 : Localisation sur photographie aérienne du projet 5373-9403 (Q64523-125; 1 : 15 840), route 243, Warden

nivellement. Il recouvre une couche assez meuble de 15 cm de bois et d'écorces en décomposition. Le dernier niveau atteint correspond à un remblai hétérogène et trop compact pour être fouillé. Il est composé de fragments de brique, de béton et de pièces d'automobile (photo 5).

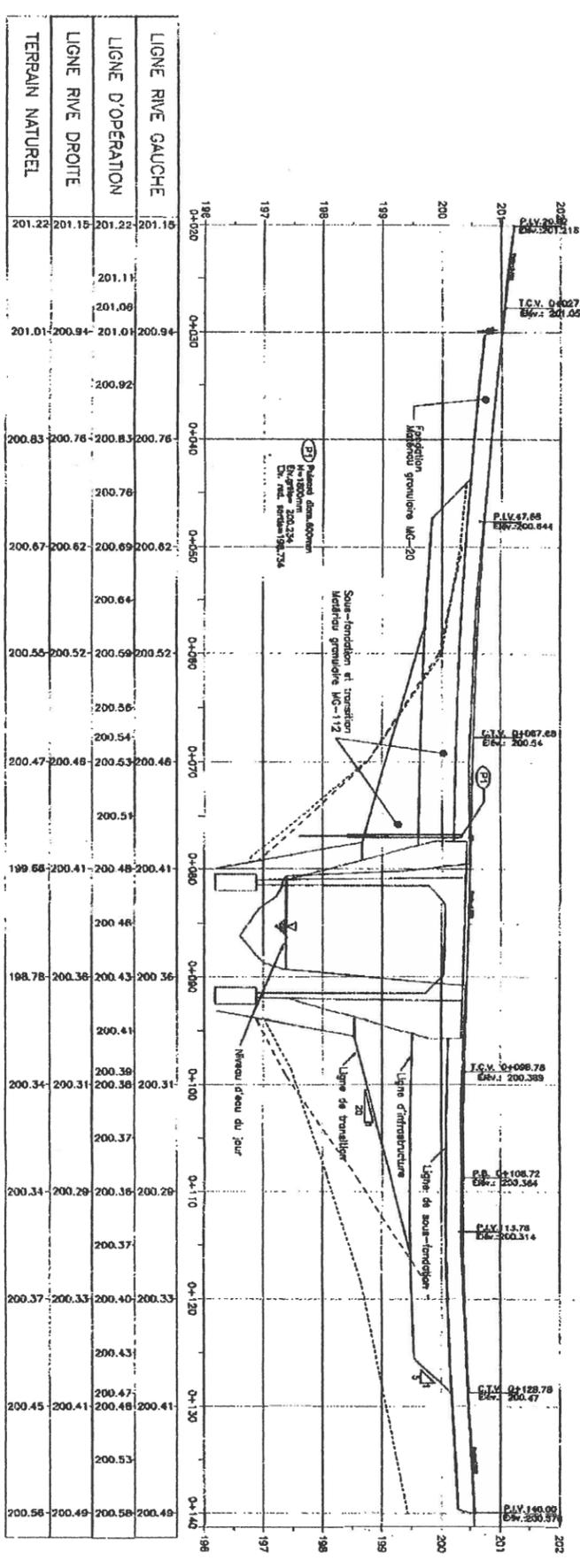
Le second sondage couvre la partie nord-ouest du pont où se trouve un terrain rehaussé menant au talus de la rivière. Le troisième sondage a été creusé au nord-est du pont, sur une pente irrégulière en friche menant à la rivière. Une vingtaine de centimètres de terreau sablo-limoneux, brunâtre, hétérogène, meuble et faiblement caillouteux, recouvrant le roc schisteux en place a été observé. Certains affleurements schisteux ont d'ailleurs été observés à certains endroits à proximité de la zone des travaux.

La section sud-est a pour sa part été inventoriée par le quatrième sondage, positionné sur la bordure plane gazonnée menant au secteur humide de la rivière. Le profil pédologique comprend un mince terreau de remblai superficiel (10 cm) posé sur un sable limoneux, beige, meuble, homogène et faiblement caillouteux. À l'instar du côté nord-est de l'emprise, le roc en place est atteint à 30 cm sous la surface.

Les quatre sondages exploratoires et l'inspection visuelle de la surface de l'emprise de ce projet n'ont pas permis d'identifier de vestiges archéologiques (tableau 4). Le MTQ peut réaliser les travaux sans contrainte pour les ressources patrimoniales.



Profil Longitudinal



**Figure 8**  
 Direction territoriale de l'Est-de-la-Montérégie  
 Projet 5373-9403  
 Route 243, Warden  
**Légende**  
 Sondages (nb : 4)  
 Limite des travaux :



AMJ	NATURE DE MODIFICATION	PAR
000331	DATE D'EMISSIION DU PLAN	SC240

Gouvernement du Québec  
 Ministère des Transports  
 SERVICE DES PROJETS  
 DIRECTION DE L'EST DE LA MONTEREGIE

**PLAN ET PROFIL**

ESCALE  
 HORIZ 1:250 0 5 10 m  
 VERT 1:50 0 2 m  
 IDENTIFICATION TECHNIQUE  
 PO-00-10766  
 IDENTIFICATION REGROUPEMENT 4 11



Photo 4



Photo 5

**Photo 4** Route 243, Warden, projet 5373-9403 - Vue de la portion sud-est du projet (sondage 4) à partir du sondage 1 - Vue vers l'est (MTO-103-DI.33)

**Photo 5** Route 243, Warden, projet 5373-9403 - Paroi stratigraphique du sondage 1 - vers le nord (MTO-103-D2.4)

**Tableau 4 - Route 243, Warden, projet 5373-9403 — Synthèse des activités archéologiques**

Section	Localisation			Environnement	Stratigraphie	Technique d'inventaire	Remarque	
	Début	Fin	Longueur (m)					Largeur (m)
1	0+030	0+140	110	14-30	Secteur rural, bordures en friche et en pente du pont	Terreau sablonneux sur le roc schisteux, secteurs remblayés	4 sondages, inspection visuelle	Ferraille en surface
Total	110			4 + inspection visuelle				

### **3.3 PONT DU CHEMIN DE LA VALLÉE-MISSISQUOI, GLEN SUTTON : RECONSTRUCTION DU PONT AU-DESSUS DU RUISSEAU COURSER (PROJET 5373-9816)**

Ce projet concerne la reconstruction du pont du chemin de la Vallée-Missisquoi au-dessus du ruisseau Courser, dans le village de Glen Sutton en Estrie (figure 9). Le tracé est représenté sur la photographie aérienne Q66340-96 à l'échelle du 1:15 840 (figure 10) ainsi que sur le plan de construction au 1:250 (figure 11). L'inventaire archéologique de ce projet a été effectué le 26 juillet 2000 par l'archéologue/chargé de projet et un technicien en archéologie. Les travaux du M.T.Q. devant débiter le 1<sup>er</sup> août 2000.

#### **3.3.1 Sites archéologiques connus à proximité**

La consultation du fichier de l'ISAQ a permis de constater que ce projet routier se trouve à 1,5 Km d'un site archéologique. Il s'agit d'un site situé en rive nord de la rivière Missisquoi, portant le code Borden BgFd-1, et affilié à une occupation du Sylvicole moyen (tableau 5). Mentionnons aussi la réalisation de trois inventaires archéologiques sur la rivière Missisquoi dans le secteur de Glen Sutton (McCaffrey, 1988; Blais, 1991; Graillon, 1993). Par ailleurs, une étude de potentiel archéologique a été réalisée pour la M.R.C. Brome-Missisquoi (LANAC/PLAN et ASS., 1986).

#### **3.3.2 Inventaire archéologique**

L'inventaire archéologique s'est tenu dans une emprise de 200 m de longueur, entre les km 0+875 et 1+075, sur une largeur variant de 15 m à 35 m. L'emprise qui touche principalement les bordures nord-ouest et nord-est du ruisseau Courser, s'inscrit dans un environnement semi-résidentiel. La plus grande partie de la zone est occupée par le chemin de la Vallée-Missisquoi et par les aménagements reliés au pont du ruisseau Courser. Ce dernier, peu profond et d'une largeur d'environ 4 m, est orienté selon un axe nord-sud et s'écoule vers la rivière Missisquoi à 300 m au sud. Dans la zone des travaux, les berges et les talus ont été empierrés de part et d'autre du chemin de la Vallée-Missisquoi (photo 6).

Deux chemins de gravier bordent le ruisseau du côté nord-ouest et nord-est (chemin Courser), tandis qu'un petit stationnement occupe l'étroite emprise du côté sud-est. Au sud-ouest, un terrain privé et gazonné longe par ailleurs le ruisseau Courser.

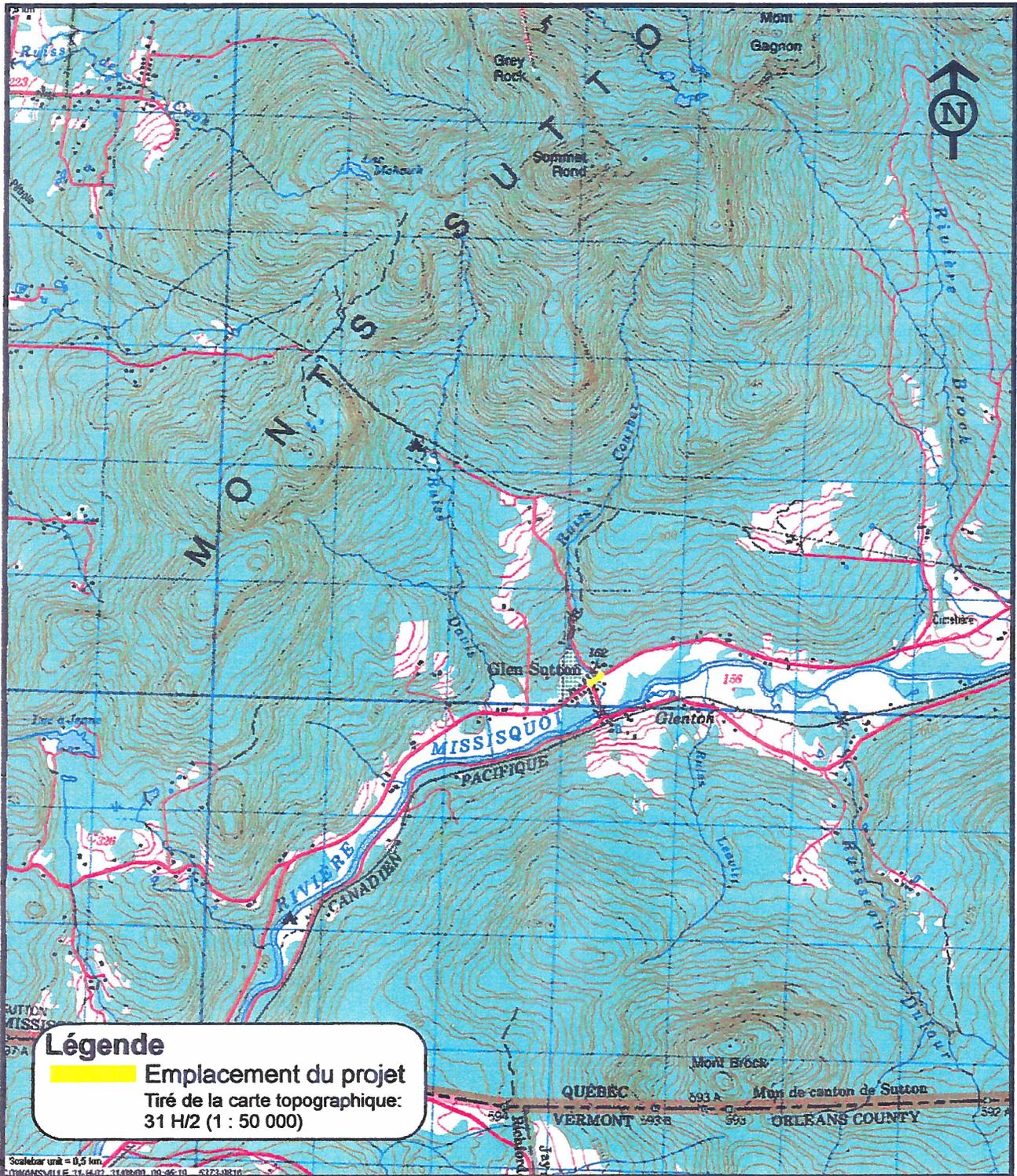


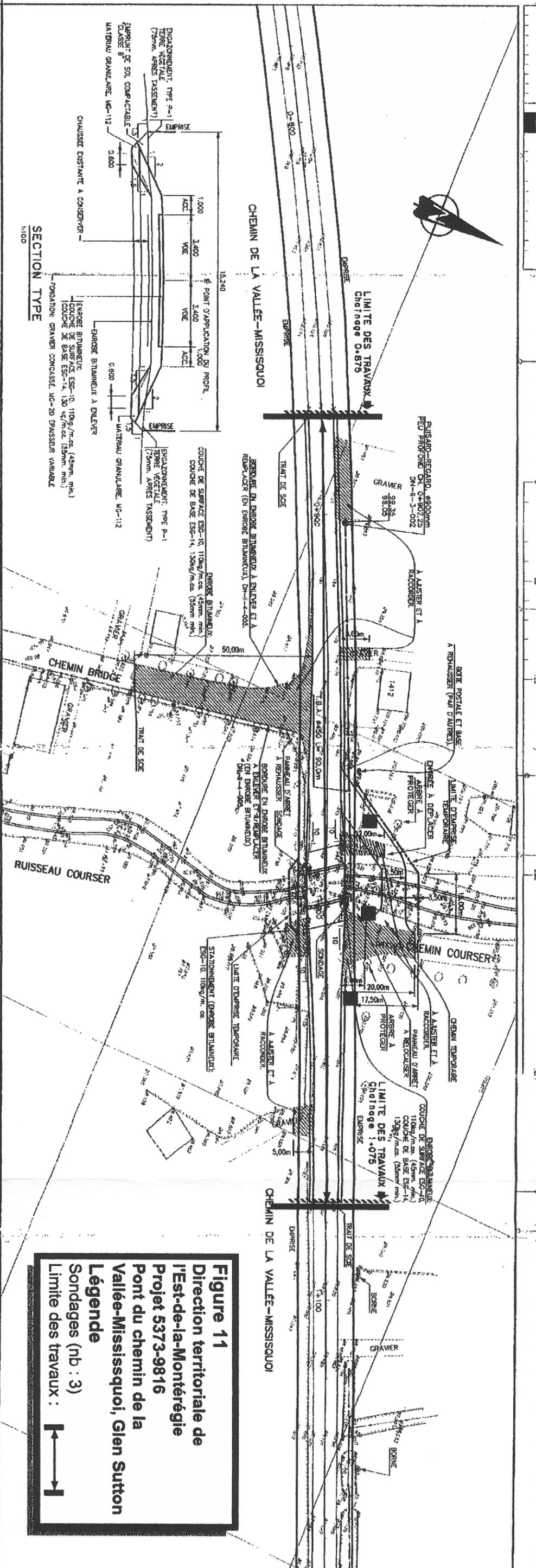
Figure 9 : Localisation du projet 5373-9816, pont du chemin de la Vallée-Mississquoi, Glen Sutton



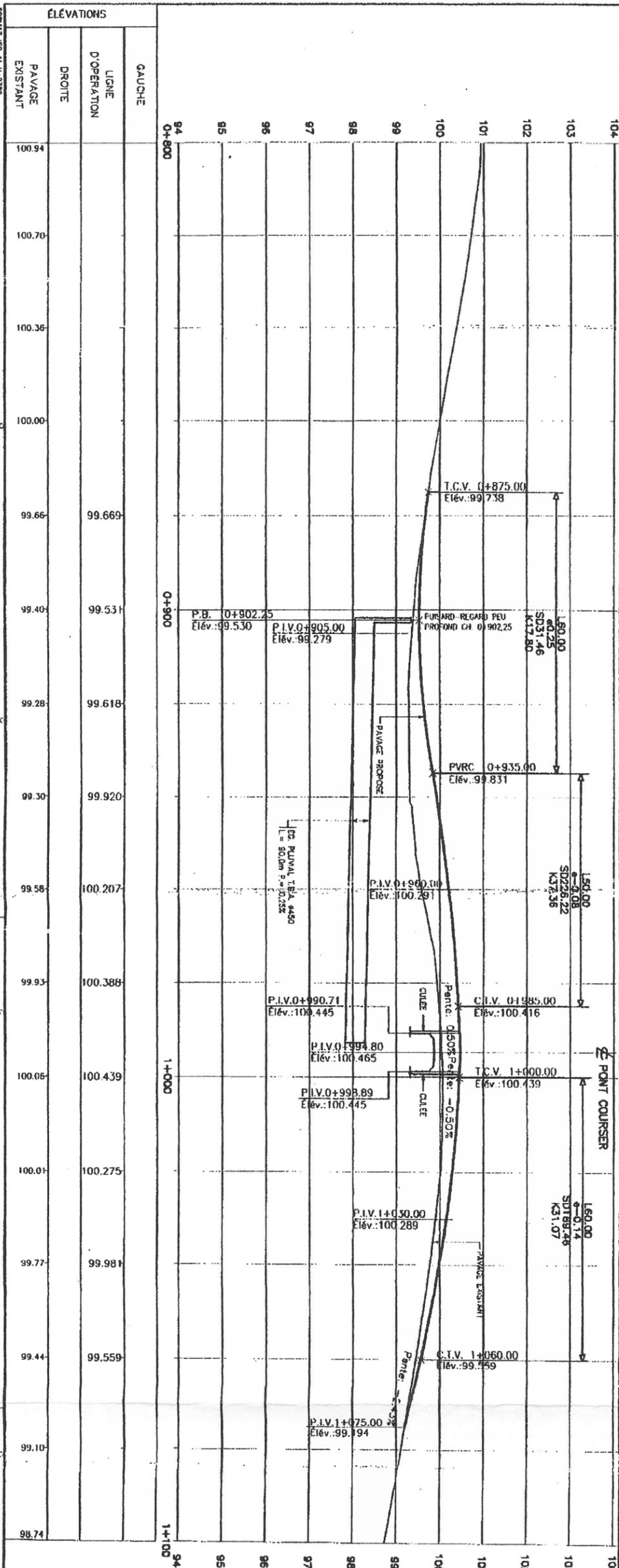
Figure 10: Localisation sur photo aérienne du projet 5373-9816 (Q66340-96; 1 : 15 840), pont du chemin de la Vallée-Mississquoi, Glen Sutton

**Tableau 5 - Pont du chemin de la Vallée-Missisquoi, Glen Sutton, projet — Site archéologique connu localisé à proximité du projet**

Code Borden (nom du site)	Localisation	Élévation (m A.N.M.M.)	Distance du projet (km)	État	Affiliation culturelle	Référence
BgFd-1 (site Schachter)	Rive nord de la rivière Missisquoi (31H/2)	-	1,5	Remanié	Sylvicole moyen	Grailon, 1993



**Figure 11**  
 Direction territoriale de l'Est-de-la-Montérégie  
 Projet 5373-9816  
 Pont du chemin de la Vallée-Mississquoi, Glen Sutton  
 Légende  
 Sondages (nb : 3)  
 Limite des travaux :



GAUCHE	0+800	0+900	1+000	1+100
104				
103				
102				
101				
100				
99				
98				
97				
96				
95				
94				

<b>Government of Québec</b> <b>Ministère des Transports</b> <b>SNC-LAVALIN</b>	<b>Projet</b> <b>PONT RUISSEAU COURSER</b> <b>EXISTANT, PROJETÉ ET PROFIL</b> <b>CH. 0+875 AU CH. 1+075</b>
<b>Techniciens:</b> JOHN KOCAN, RÉAL GAUTHIER <b>Ingénieurs:</b> DANIEL HADON	<b>Projeté par:</b> PO-00-10778 <b>Date:</b> 05-15 <b>Modifications (nature):</b> <b>Date d'émission de plan:</b>

Une inspection visuelle le long des berges a d'abord été exécutée et n'a pas généré de découverte archéologique. Par la suite, trois sondages exploratoires ont été creusés du côté nord du chemin de la Vallée-Missisquoi. Le premier fut implanté du côté nord-ouest du ruisseau, à l'ouest du chemin de gravier (photo 7). Les deux autres étant positionnés au nord-est du ruisseau, de chaque côté du chemin Courser. Ces trois sondages ont livré une pédologie identique correspondant à des terrains remblayés. En effet, les enregistrements dénotent une trentaine de centimètres de sable limoneux, brun, caillouteux, compact et rapporté lors des aménagements du pont, des abords du ruisseau Courser et du chemin de la Vallée-Missisquoi.

Les trois sondages exploratoires et l'inspection visuelle de la surface de l'emprise de ce projet n'ont pas permis d'identifier de site archéologique (tableau 6). Le MTQ peut réaliser les travaux sans contrainte pour les ressources patrimoniales.



Photo 6

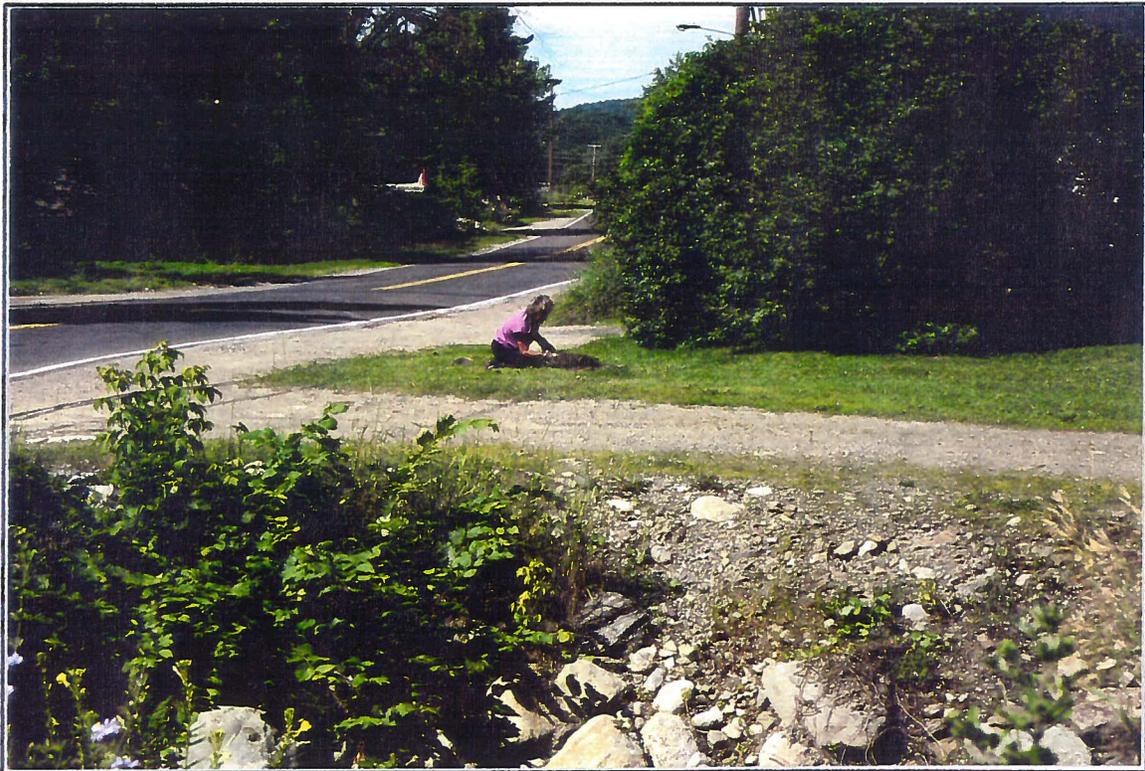


Photo 7

**Photo 6** Pont du chemin de la Vallée-Missisquoi, Glen Sutton, projet 5373-9816 - Vue du ruisseau Courser au sud du pont - Vue vers le nord (MTQ-113-D0.7)

**Photo 7** Pont du chemin de la Vallée-Missisquoi, Glen Sutton, projet 5373-9816 - Réalisation d'un sondage - Vue vers l'ouest (MTO-1 13-DO.3)

**Tableau 6 - Pont du chemin de la Vallée-Missisquoi, Glen Sutton, projet 5373-9816 — Synthèse des activités archéologiques**

Section	Localisation			Environnement	Stratigraphie	Technique d'inventaire	Remarque	
	Début	Fin	Longueur (m)					Largeur (m)
1	0+875	1+075	200	15-35	Secteur semi résidentiel, bordures aménagées du ruisseau Courser	Sable limoneux, brun et rapporté	3 sondages, inspection visuelle	-
Total	200			3 + inspection visuelle				

### **3.4 PONT DU CHEMIN ÉLIE, SUTTON : RÉPARATION DU PONT AU-DESSUS DU RUISSEAU YAMASKA-SUD-EST (PROJET 5373-9331)**

Le projet 5373-9331 concerne la réparation d'un pont du chemin Élie au-dessus du ruisseau Yamaska-Sud-Est, à 4,5 km au nord-est de Sutton (figure 12). Le tracé est représenté sur la photographie aérienne Q66338-65 à l'échelle du 1:15 840 (figure 13) ainsi que sur le plan de construction au 1:100 (figure 14). L'inventaire archéologique de ce projet a été réalisé le 26 juillet 2000 par l'archéologue/chargé de projet et un technicien en archéologie. Les travaux du M.T.Q. devaient débiter le 1<sup>er</sup> août 2000.

#### **3.4.1 Sites archéologiques connus à proximité**

Aucun site archéologique n'est répertorié dans un rayon de 10 km du secteur à l'étude. Cependant, trois inventaires archéologiques ont été réalisés dans les environs. Il s'agit d'interventions près de Call Mill (Grailon, 1993), dans la partie sud du lac Brome (Blais et Grailon, 1993) et sur la route 104, au nord de Call Mill (Bilodeau, 1994). Par ailleurs, une étude de potentiel archéologique a été réalisée pour la M.R.C. Brome-Missisquoi (LANAC/PLAN et ASS., 1986).

#### **3.4.2 Inventaire archéologique**

L'inventaire archéologique a eu lieu à l'intérieur d'une emprise de 77 m de longueur, sur une largeur variant de 14 m à 17,5 m. L'emprise touche principalement les bordures du pont de 7 m par 11 m traversant un ruisseau de 3 m à 5 m de largeur, peu profond, au profil encaissé d'environ 3 m sous le niveau de la surface. À l'intérieur de la zone d'intervention (du côté ouest seulement), les berges et le talus ont été aménagés, empierrés et maçonnés.

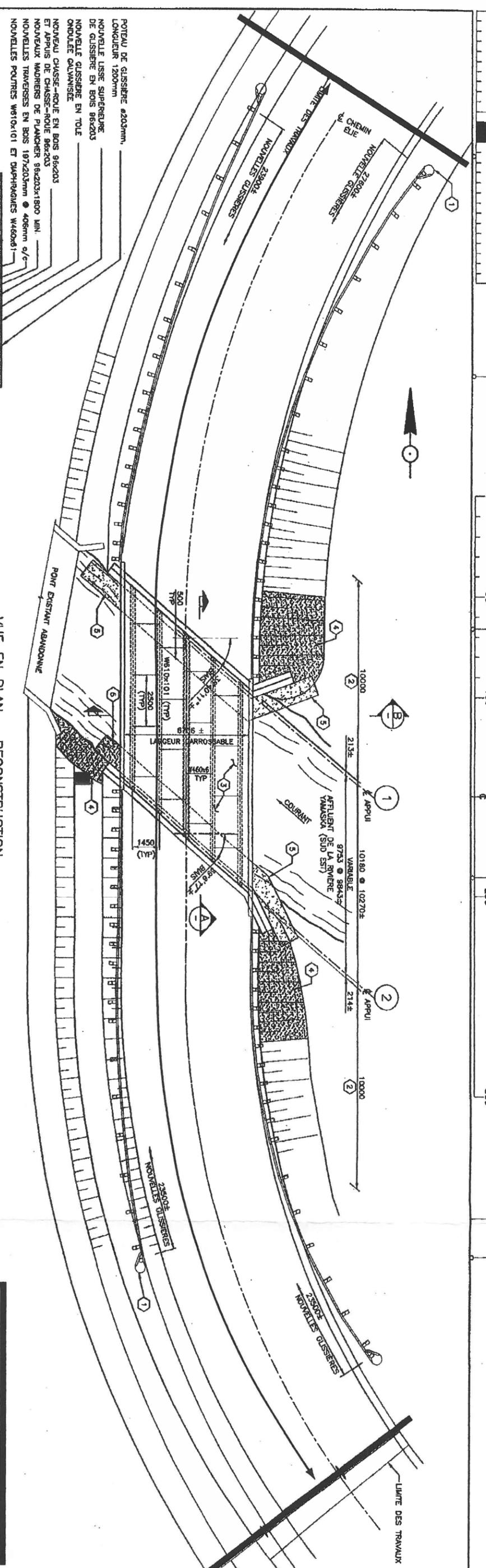
L'environnement immédiat est de type semi-boisé et entouré de vastes propriétés privées. Ainsi, à l'ouest du pont, le ruisseau affiche des berges aménagées (maçonnées) et bordées de surfaces gazonnées (au nord et au sud). Par contre, du côté est, la berge du ruisseau semble à son état naturel, sauf du côté nord où un muret de soutènement en pierre borde un terrain privé (photo 8).

En plus de l'inspection visuelle de l'ensemble de l'emprise, un sondage archéologique a été excavé au sud-ouest du pont. Sous la couverture végétale, la pédologie se compose d'un premier niveau de sable d'une trentaine de centimètres. En dessous se trouve un niveau de sable caillouteux, compact et correspondant à des remblais reliés aux aménagements de circulation (ponts, routes, stabilisation des berges).





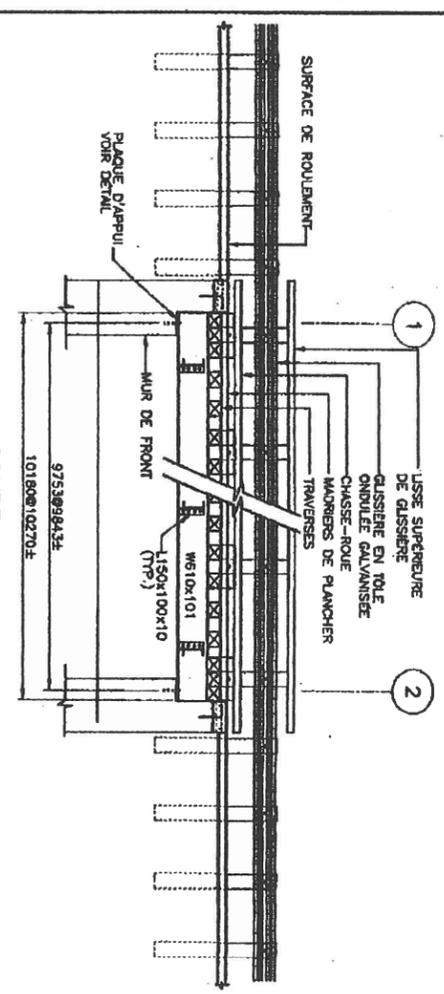
Figure 13 : Localisation sur photo aérienne du projet 5373-9331 (Q66338-65; 1 : 15 840), pont du chemin Elie, Sutton



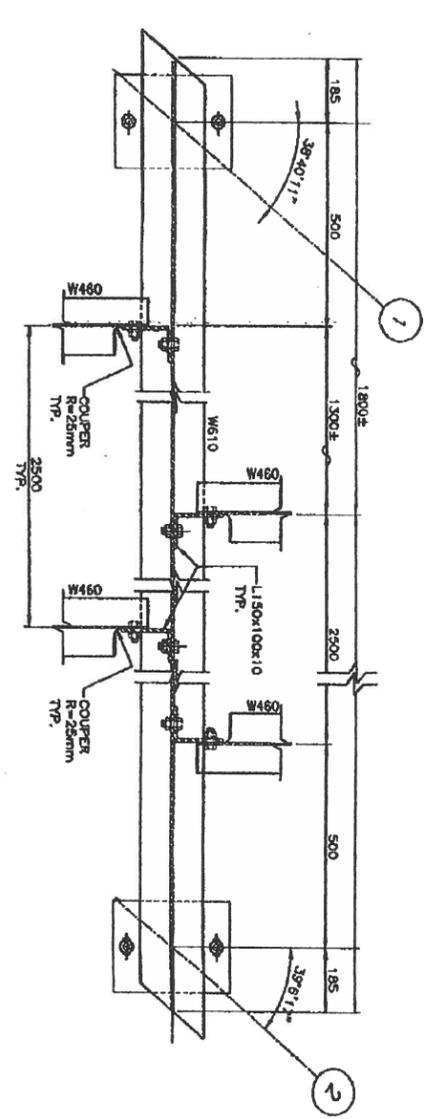
VUE EN PLAN - RECONSTRUCTION  
1:100



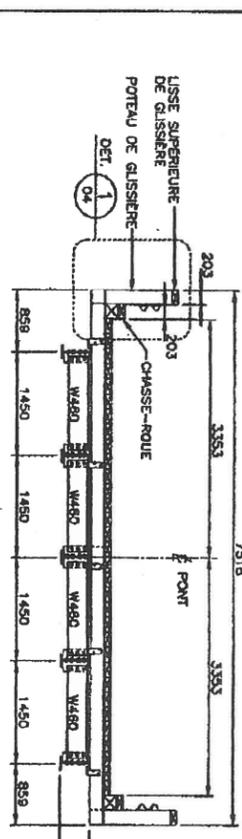
ELEVATION  
1:100



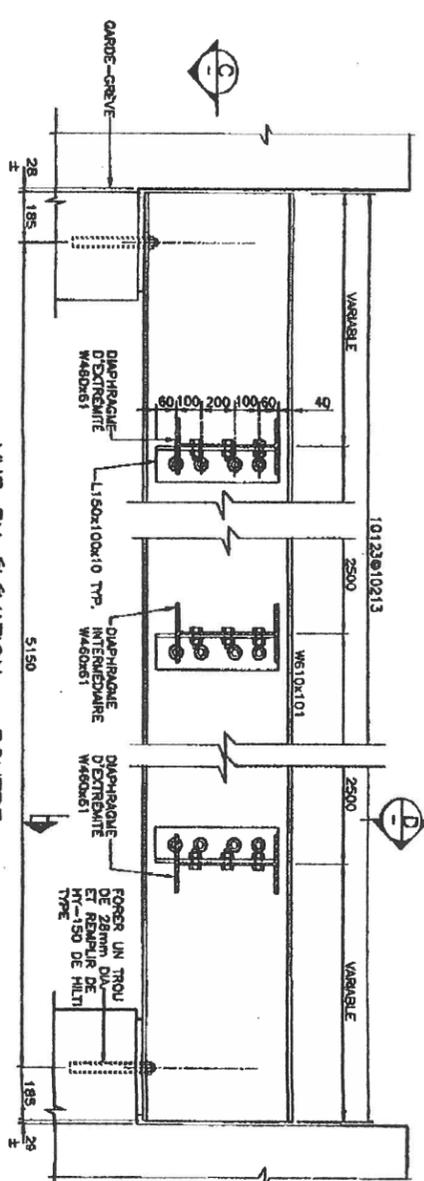
COUPE A-A  
1:50



COUPE C-C  
1:10



COUPE B-B  
1:50



VUE EN ELEVATION - POUTRE  
1:10

**Figure 14**  
Direction territoriale de l'Est-de-la-Montérégie  
Projet 5373-9331  
Pont du chemin Elies, Sutton

**Légende**  
Sondages (nb : 1)   
Limite des travaux

**NOTES**

- ACIER DE CONSTRUCTION
- NOIRCE CAN/CSA-G40.21M
- BOULONS PRINCIPAUX TAILLAGE 300W
- BOULONS D'ANCRAGE TAILLAGE 300W
- AUTRES ACIER NIVANCE 500W
- BOULONS NOIRCE ASTM A307, GRADE C, GALVANISÉ
- DE DIAMÈTRE 27/8 (42.3)
- DE CHELUMBIÈRE 1/2 (12.7)
- TOUTES LES BOUTONS DOIVENT AVOIR UNE RONDELLE ET UN ECROU GALVANISÉS.
- BOULON D'ANCRAGE NOIRCE ASTM A307, GRADE C, GALVANISÉ
- SOUTÈRE NOIRCE CSA W8.3-M
- TOUT L'ACIER DE CHARPENTE DOIT ÊTRE GALVANISÉ SELON L'ARTICLE 19, DU CCGA.
- DOIVENT RECEVOIR 2-COUCHE DE PEINTURE RICHE EN ZINC.

PROJÉTÉ PAR : F. PAPANAGIANNIS	Ing.
VEURÉ PAR : GUY MAUREL	Ing.
<b>Gouvernement du Québec</b>	
<b>Ministère des Transports</b>	
<b>CONSORTIUM GENIVAR - CARTIER</b>	
<b>PLAN D'ENSEMBLE RECONSTRUCTION NOUVELLE CHARPENTE MÉTALLIQUE</b>	
IDENTIFICATION TECHNIQUE	3
IDENTIFICATION REGROUPEMENT	4



Photo 8

**Photo 8** Pont du chemin Élie, Sutton, projet 5373-9331 - Vue générale de la zone du projet - Vue vers le nord (MTO-1 14-DO.10)

Au nord du pont, aucun sondage n'a été réalisé. Au nord-est, la pente du remblai de chaussée du chemin Élie occupe l'emprise alors que, du côté nord-ouest, la présence d'un chemin menant à l'ancien pont, bordé d'un talus, rendait l'excavation inutile. Du côté sud-est, le ruisseau s'incline vers le sud-est et seule une bande de terre fortement inclinée sépare la route du ruisseau. De plus, toujours au sud-est, un large tuyau en fer galvanisé traverse la zone d'intervention et se déverse dans le ruisseau.

Le sondage exploratoire et l'inspection visuelle de la surface de l'emprise de ce projet n'ont pas permis d'identifier de site archéologique (tableau 7). Le MTQ peut réaliser les travaux sans contrainte pour les ressources patrimoniales.

**Tableau 7 - Pont du chemin Élie, Sutton, projet 5373-9331 — Synthèse des activités archéologiques**

Section	Localisation			Environnement	Stratigraphie	Technique d'inventaire	Remarque
	Début	Fin	Longueur (m)				
1	-	-	-	-	Remblais sablonneux et caillouteux	1 sondage, inspection visuelle	-
<b>Total</b>	<b>0</b>			<b>1 + inspection visuelle</b>			



#### **4 CONCLUSION ET RECOMMANDATIONS**

Les travaux d'inventaire archéologique réalisés dans le cadre de ce mandat ont porté sur quatre projets d'aménagement routier distincts localisés dans les limites de la direction territoriale de l'Est-de-la-Montérégie. Les interventions de terrain résultant de ces expertises ont nécessité l'excavation de 20 puits de sondage distribués sur environ 1,5 km d'emprise routière. La largeur considérée variait d'un projet à l'autre passant de 14 m à 100 m. Aucune présence d'activité humaine associée aux périodes préhistorique ou historique ancienne n'a été constatée dans les limites des emprises routières des projets concernés par le présent mandat. En conséquence, aucune mesure supplémentaire de protection du patrimoine archéologique sur les tracés routiers projetés n'est recommandée.

Le M.T.Q. peut donc réaliser la construction pour les quatre projets inventoriés sans qu'il y ait de préjudices causés aux ressources archéologiques.

**OUVRAGES CITÉS**

- Archéobec (1998)** *Gestion de la ressource archéologique (phase 11) : inventaire archéologique et animation auprès du public scolaire. Maison Rollin-Brais (BjFj-6, Maison du Vincent (BjFi-11) et Maison de l'Éd. aux adultes (BjFj-75) — MRC Champlain, M.C.C.Q — Rapport inédit.*
- Arkéos inc. (1983)** *Étude de potentiel archéologique de l'embranchement Granby-Sherbrooke, région 2 — Gaz Inter-Cité Québec inc, SNC Lavalin.*
- Bilodeau, R. (1994)** *Inventaires archéologiques de différents projets routiers en Outaouais, Estrie, Abitibi et Lanaudière. Août-septembre 1993 — Ministère des Transports, Service de l'environnement — Rapport inédit.*
- Blais, J. (1991)** *La préhistoire de Brome-Missisquoi. Un premier inventaire archéologique — Ministère des Affaires culturelles — Rapport inédit.*
- Blais, J. et É. Graillon (1993)** *Une troisième saison d'interventions archéologiques dans la MRC de Brome-Missisquoi, été 1992 — Ministère des Affaires culturelles, MRC Brome-Missisquoi — Rapport inédit.*
- Ethnoscop inc. (1997)** *Surveillance archéologique dans le cadre du programme d'assainissement des eaux de la rivière Richelieu — Société québécoise d'assainissement des eaux, Municipalité de Beloeil et de Mont-Saint-Hilaire — Rapport inédit.*
- Frenette, G. et C. Gendron (1972)** *Sorel / route 47, Transcanadienne-Contrecoeur — Ministère des Affaires culturelles — Rapport inédit.*
- Graillon, É. (1993)** *Inventaire archéologique dans la MRC de Brome-Missisquoi, été 1993 — Université de Montréal, Département d'anthropologie — Rapport inédit.*
- Labrosse, B. (1986)** *Notes sur le site BiFh-12 — Ministère des Affaires culturelles — Rapport inédit.*
- LANAC/PLAN et ASS. (1986)** *Étude patrimoniale, le potentiel archéologique — Montréal — M.R.C. Brome-Missisquoi et ministère des Affaires culturelles du Québec.*
- Lépine, A. (1980)** *Reconnaissance archéologique subaquatique dans la rivière Richelieu, Phase III — Ministère des Affaires culturelles — Rapport inédit.*
- McCaffrey, M. (1988)** *An Archaeological Survey Along the Missisquoi River, Quebec 1984 — Ministère des Affaires culturelles — Rapport inédit.*
- Trudeau, H. et C. Thibault (1972)** *Rapport d'activité : relevé archéologique du Richelieu — Ministère des Affaires culturelles — Rapport inédit.*

