
**Ministère
des Transports**

Québec



Service de la programmation routière
et du transport collectif
Direction de la planification et de la coordination
des ressources
Direction générale de Montréal et de l'Ouest



INVENTAIRES ARCHÉOLOGIQUES (été 2003)

Direction de l'Estrie

Direction générale de Montréal et de l'Ouest

Arkēos inc.

Société d'expertise en recherches anthropologiques

Mars 2004

**Ministère
des Transports**

Québec  
 

Service de la programmation routière
et du transport collectif
Direction de la planification et de la coordination
des ressources
Direction générale de Montréal et de l'Ouest

INVENTAIRES ARCHÉOLOGIQUES (été 2003)

Direction de l'Estrie

Direction générale de Montréal et de l'Ouest

Arkeos inc.
Société d'expertise en recherches anthropologiques

8232, rue Saint-Denis, Montréal (Québec) H2P 2G6
1453, rue Saint-Thimothée, Montréal (Québec) H2L 3N7
70, rue Saint-Paul, Québec (Québec) G1K 3V9

850-424-7 et 8

MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC

DIRECTION DE L'ESTRIE

INVENTAIRES ARCHÉOLOGIQUES

(Permis de recherche archéologique au Québec : 02-JOYC-01)

(N° de contrat, ministère des Transports : 5015-02-AD01)

Rapport préparé par :

Arkéos inc.

Société d'expertise en recherches anthropologiques

8232, rue Saint-Denis

Montréal (Québec) H2P 2G6

Téléphone : (514) 387-7757

Télécopieur : (514) 382-5659

info@arkeos.ca

Montréal, mars 2004

TABLE DES MATIÈRES

	Page
LISTE DES FIGURES	ii
LISTE DES PHOTOS	iii
LISTE DES TABLEAUX.....	iv
ÉQUIPE DE RÉALISATION.....	v
1 <u>INTRODUCTION</u>.....	1
1.1 Cadre du mandat.....	1
1.2 Résultats.....	1
1.3 Contenu du rapport	4
2 <u>MÉTHODOLOGIE GÉNÉRALE</u>.....	5
2.1 Préparation de l'inventaire	5
2.2 Inventaire archéologique.....	6
2.3 Analyse et rapports	8
3 <u>RÉSULTATS</u>.....	9
3.1 AUTOROUTE 55, RICHMOND (PROJET 20-5700-0010)	9
3.1.1 Sites archéologiques connus à proximité.....	9
3.1.2 Inventaire archéologique.....	12
3.1.3 Conclusion	16
3.2 ROUTE 108, COOKSHIRE (PROJET 20-6172-9303)	33
3.2.1 Sites archéologiques connus à proximité.....	33
3.2.2 Inventaire archéologique.....	33
3.2.3 Conclusion	37
4 <u>CONCLUSION</u>	41
<u>OUVRAGES CITÉS</u>.....	42

LISTE DES FIGURES

	Page
Figure 1 - Direction de l'Estrie — Localisation du projet à l'étude (Richmond) et des sites archéologiques connus (1:250 000).....	2
Figure 2 - Direction de l'Estrie — Localisation du projet à l'étude (Cookshire) (1:250 000)	3
Figure 3 - Localisation du projet 20-5700-0010, autoroute 55, Richmond (31G14; 1:50 000)	10
Figure 4 - Localisation sur photo aérienne du projet de l'autoroute 55 à Richmond (20-5700-0010) (Q79119-198-199, 1:15 000)	11
Figure 5 - Direction de l'Estrie — Projet 20-5700-0010, autoroute 55, Richmond, secteur ouest (1:1 000)	17
Figure 6 - Direction de l'Estrie — Projet 20-5700-0010, autoroute 55, Richmond, secteur ouest (1:1 000)	19
Figure 7 - Direction de l'Estrie — Projet 20-5700-0010, autoroute 55, Richmond, secteur centre (1:1 000).....	21
Figure 8 - Direction de l'Estrie — Projet 20-5700-0010, autoroute 55, Richmond, secteur centre (1:1 000).....	23
Figure 9 - Direction de l'Estrie — Projet 20-5700-0010, autoroute 55, Richmond, secteur centre (1:1 000).....	25
Figure 10 - Direction de l'Estrie — Projet 20-5700-0010, autoroute 55, Richmond, secteur est (1:1 000)	27
Figure 11 - Direction de l'Estrie — Projet 20-5700-0010, autoroute 55, Richmond, secteur est (1:1 000)	29
Figure 12 - Direction de l'Estrie — Projet 20-5700-0010, autoroute 55, Richmond, secteur est (1:1 000) — Bretelle d'entrée 55-02-160-31A0	31
Figure 13 - Localisation du projet 20-6172-9303, route 108, Cookshire (21E05, 1:50 000)	34
Figure 14 - Localisation sur photo aérienne du projet de la route 108 à Cookshire (20-6172-9303) (Q93135-25, 1:15 000).....	35
Figure 15 - Route 108, Cookshire, projet 20-6172-9303 — Localisation du projet sur les plans de construction, secteurs 1 à 4 (1:1 000)	36

LISTE DES PHOTOS

	Page
Page couverture - Autoroute 55, Richmond, projet 20-5700-0010 — Vue d'ensemble du tronçon 1, secteur ouest, depuis le km 6+375 — Vue vers l'est	—
Photo 1 - Autoroute 55, Richmond, projet 20-5700-0010 — Vue d'ensemble du tronçon 1, secteur central, depuis le km 4+860 — Vue vers l'ouest	14
Photo 2 - Autoroute 55, Richmond, projet 20-5700-0010 — Vue d'ensemble du tronçon 1, secteur est, depuis le km 4+740 — Vue vers l'est.....	14
Photo 3 - Bretelle de l'autoroute 55, Richmond, projet 20-5700-0010 — Vue du tronçon 2, entre les bretelles 55 02-160-31AO et BO — Vue vers le sud du ST 25014	15
Photo 4 - Bretelle d'entrée de l'autoroute 55 (55-02-170-31CO), Richmond, projet 20-5700-0010 — Vue du tronçon 2 — Vue vers l'est.....	15
Photo 5 - Route 108, Cookshire, projet 20-6172-9303 — Secteur 1, rue Eaton — Vue vers le sud.....	38
Photo 6 - Route 108, Cookshire, projet 20-6172-9303 — Secteur 2 avec un point de repère visible sur le pylône (1+05885) — Vue vers l'ouest.....	38
Photo 7 - Route 108, Cookshire, projet 20-6172-9303 — Secteur 3 avec le pont — Vue vers l'est.....	39
Photo 8 - Route 108, Cookshire, projet 20-6172-9303 — Secteur 4 avec le pont — Vue vers l'est.....	39

LISTE DES TABLEAUX

	Page
Tableau 1 - Résultat des inventaires archéologiques pour les projets routiers de la direction de l'Estrie.....	1
Tableau 2 - Autoroute 55, Richmond, projet 20-5700-0010 — Sites archéologiques connus localisés à proximité du projet.....	9
Tableau 3 - Autoroute 55, Richmond, projet 20-5700-0010 — Synthèse des activités archéologiques.....	16
Tableau 4 - Route 108, Cookshire, projet 20-6172-9303 — Synthèse des activités archéologiques.....	37

ÉQUIPE DE RÉALISATION

MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC

SERVICE DU SOUTIEN TECHNIQUE
DIRECTION DU PLAN, DES PROGRAMMES, DES RESSOURCES ET DU SOUTIEN TECHNIQUE
DIRECTION GÉNÉRALE DE QUÉBEC ET DE L'EST

Denis Roy Archéologue

SERVICE DE LA PROGRAMMATION ROUTIÈRE ET DU TRANSPORT COLLECTIF
DIRECTION DE LA PLANIFICATION ET DE LA COORDINATION DES RESSOURCES
DIRECTION GÉNÉRALE DE MONTRÉAL ET DE L'OUEST

Désirée-Emmanuelle Duchaine Archéologue

ARKÉOS INC.

Claude Rocheleau Archéologue / coordonnateur du projet

Nicolas Zorzin Archéologue / chargé de projet

Alex Lamontagne Technicien de terrain

Marcel Smit Infographiste

Yves Simon Infographiste

Louise Beaudoin Secrétaire-administrative



1 INTRODUCTION

1.1 Cadre du mandat

Le ministère des transports du Québec (MTQ) a confié à Arkéos inc. le mandat de réaliser une expertise archéologique pour deux projets d'aménagement d'infrastructure de transport dans la direction de l'Estrie. Ces travaux d'expertise archéologique s'inscrivent aussi dans le cadre de l'application de la *Loi sur les biens culturels du Québec* (LRQ chapitre B-4) et dans l'approche générale mise de l'avant par le MTQ qui favorise la protection des vestiges archéologiques.

Le présent document rend compte des résultats obtenus par les activités de recherche archéologique concernant ces deux projets d'aménagement. Dans le cadre de ce mandat, les emprises des projets routiers qui ont été inventoriées sont celles de l'autoroute 55, près de Richmond, et celle de la route 108, près de Cookshire (figures 1 et 2).

1.2 Résultats

La réalisation de ces inventaires a nécessité trois journées de travaux par une équipe composée de deux archéologues (un chargé de projet et un technicien). Les inventaires, qui se sont déroulés du 17 au 19 juin 2003, ont permis la réalisation de 99 sondages archéologiques d'une superficie minimale de 900 cm² sur divers tracés linéaires totalisant près de 2,5 km à l'intérieur d'emprises dont la largeur variait entre 1 m et 15 m. Ces inventaires archéologiques n'ont pas révélé la présence de vestiges associés à une occupation ancienne du territoire. Le tableau 1 qui suit résume les résultats de ces travaux archéologiques.

Tableau 1 - Résultat des inventaires archéologiques pour les projets routiers de la direction de l'Estrie

N° de projets routiers	Localisation et description des projets routiers	Activités archéologiques	Résultats
20-5700-0010	Autoroute 55 (tronçon 1), Richmond : construction d'une deuxième voie, au nord de la première	- 88 sondages - Inspection visuelle	Aucun vestige archéologique
20-6172-9303	Route 108, Cookshire : remplacement du pont de la rivière Eaton et élargissement de la chaussée	- 11 sondages - Inspection visuelle	Aucun vestige archéologique
TOTAL : 99 sondages + inspections visuelles			

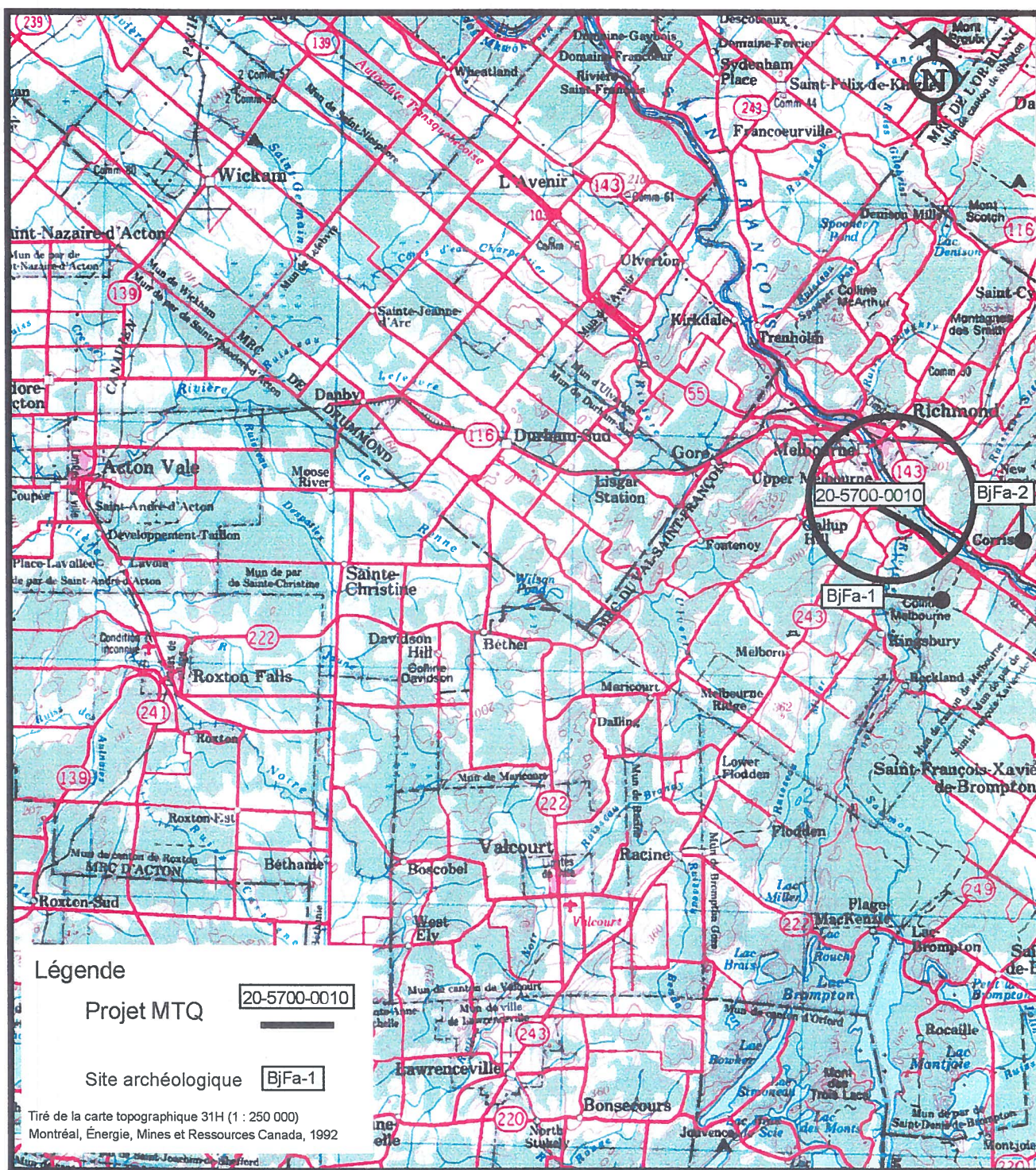


Figure 1

Direction de l'Estrie

Localisation du projet à l'étude (Richmond) et des sites archéologiques connus

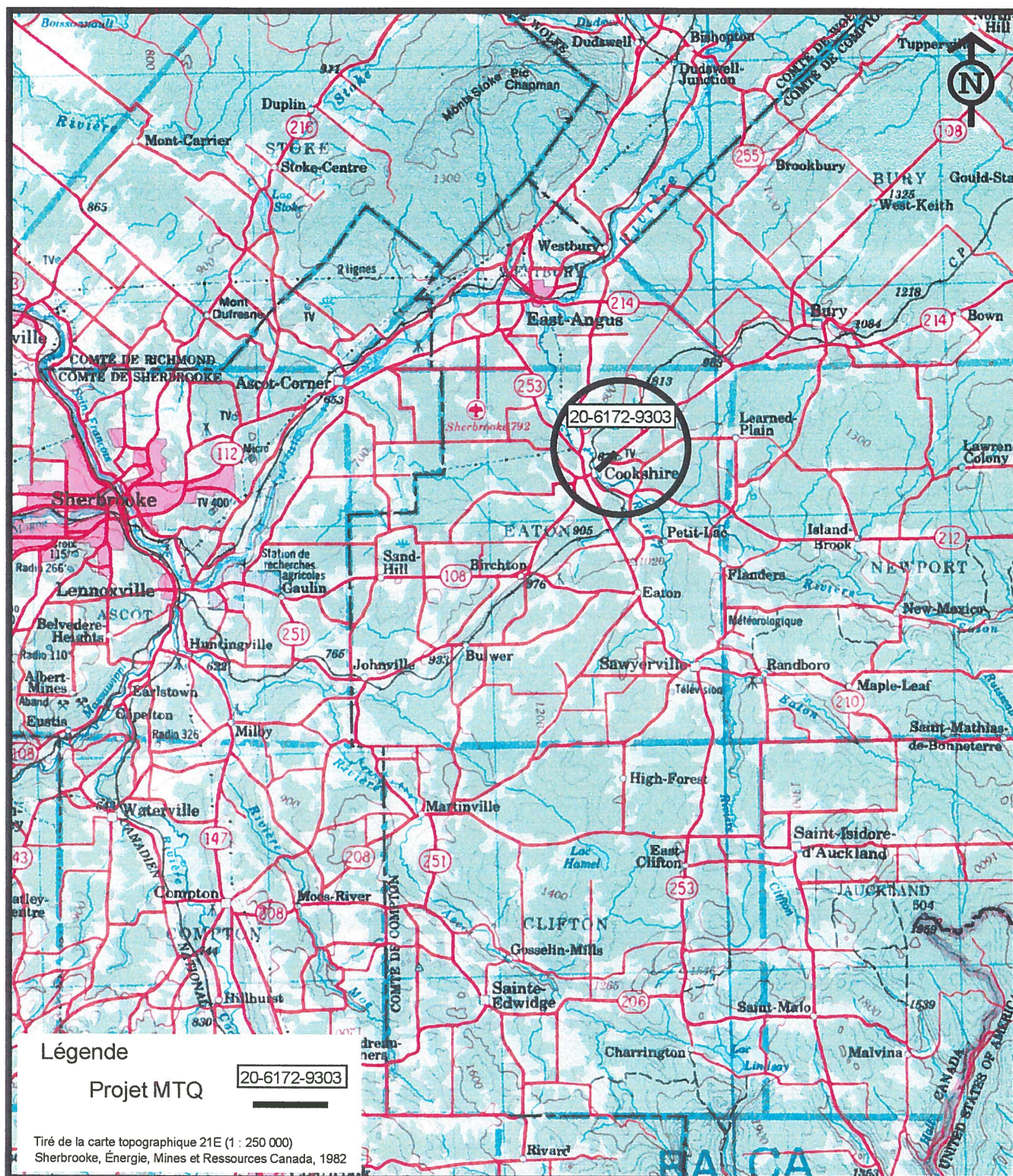


Figure 2

Direction de l'Estrée

Localisation du projet à l'étude (Cookshire)

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 localisés 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.

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 auprès du ministère de la Culture et des Communications du Québec (MCCQ). Suite à l'avis favorable de la Commission des biens culturels en date du 19 juin 2002, le permis 02-JOYC-01 a été délivré à Arkéos inc. Ce permis, effectif à partir du 21 juin 2002, pouvait être actualisé par l'envoi au MCCQ de plans de localisation des nouveaux projets, au fur et à mesure de leur réception.

- Consultations technique et documentaire

Pour chaque projet, un dossier technique est préalablement fourni par le MTQ. Celui-ci contient 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).

Préalablement à l'inventaire archéologique, des recherches documentaires préparatoires sont effectuées afin de vérifier la présence de sites archéologiques connus dans les limites des emprises ou à proximité. Pour chaque projet, une demande de renseignements illustrant sa localisation, sur une carte 1:50 000 est télécopiée au MCCQ (Inventaire des sites archéologiques du Québec [ISAQ]) afin d'identifier les sites répertoriés dans un rayon de 10 km autour du projet d'aménagement.

Ces informations confirment, d'une part, la présence ou l'absence de sites connus dans la zone touchée par les travaux de construction du MTQ et, d'autre part, permettent 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 sont consultés dans les centres régionaux du MCCQ. Ces informations sont recueillies sur les cartes topographiques au 1:50 000 de l'ISAQ, ainsi qu'à travers le Répertoire québécois des études de potentiel archéologique (RQÉPA).

Dans les cas de projets situés en milieu urbanisé, l'inventaire des cartes et plans sur microfiches disponibles à la section des cartes de la Bibliothèque nationale du Québec (BNQ) peut être consulté afin d'y sélectionner divers documents cartographiques anciens. L'étude de ces documents peut permettre d'évaluer la présence d'anciens bâtiments ou d'axes de circulation à l'intérieur d'emprises du MTQ. Le cas échéant, une surveillance des travaux peut être recommandée. La recherche documentaire comprend également la consultation des schémas d'aménagement des MRC concernées ainsi que le document «Les chemins de la mémoire», répertoriant les monuments et sites historiques du Québec.

2.2 Inventaire archéologique

L'emplacement des projets d'aménagement routier est repéré sur le terrain à l'aide de photographies aériennes, de cartes topographiques et du plan de construction. Un relevé photographique sur diapositives en couleurs est systématiquement effectué sur l'ensemble de chaque projet.

Chaque emprise 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) et afin de planifier la localisation des sondages. Toutes les observations et les descriptions de terrain (environnement, déroulement des travaux, stratigraphies, etc.) sont consignées par écrit 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 de données et des descriptions des lieux sont néanmoins effectués.

Généralement, les sondages archéologiques exploratoires doivent mesurer $\pm 900 \text{ cm}^2$. Ils sont implantés à tous les 15 m, sur un ou plusieurs alignements, selon la largeur de l'espace 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 maximale est toujours déterminée par les dépôts naturels enfouis jugés archéologiquement stériles. Suite à tous les relevés d'usage, les sondages sont remblayés avec le même sol.

Pour les champs labourés ou pour toutes autres surfaces dégagées de couvert végétal, une inspection visuelle est pratiquée. De plus, quelques sondages ponctuels permettent d'y enregistrer la stratigraphie. Dans les cas d'anciens terrains labourés et lorsque applicable, l'inventaire peut être facilité par un labourage mécanique préalable. Cette méthode, lorsque appliquée, est suivie d'une inspection visuelle et de sondages manuels.

Lorsqu'un nouveau site archéologique est mis au jour, des mesures d'évaluation et de protection sont alors entreprises. Des sondages supplémentaires réalisés aux 5 m permettent d'évaluer l'état, l'importance et l'étendue du site. 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 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 données pour déterminer l'importance et l'étendue du site afin de fournir rapidement à l'archéologue du MTQ des recommandations.

Les travaux de surveillance archéologique, lorsqu'ils sont requis, nécessitent une attention particulière puisque les excavations sont effectuées à la pelle mécanique. L'archéologue doit alors enregistrer et consigner rapidement, sur des fiches appropriées, toutes les données pertinentes (sols et vestiges mis au jour). De plus, il doit effectuer les croquis stratigraphiques jugés nécessaires à la compréhension du contexte archéologique. Ces informations sont accompagnées de relevés photographiques et de plans d'arpentage. Quant aux artefacts significatifs, ceux-ci font l'objet d'une récolte.

Chaque artefact est identifié par un code temporaire spécifique qui se compose des trois premières lettres de la municipalité dans laquelle le site est localisé, de l'année de l'intervention et d'un numéro séquentiel par projet (ex : QUE99-01). 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.

Le système Tykal est utilisé pour l'enregistrement des données sur le site archéologique. Cette méthode oblige 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 MCCQ. De plus, les parois des tranchées excavées font l'objet de relevés stratigraphiques (généralement des croquis lors d'une surveillance) et photographies, selon leur pertinence.

2.3 Analyse et rapports

Tous les vestiges recueillis sont 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 rapport.

La présentation des résultats de l'inventaire archéologique comprend un sommaire décrivant les sites identifiés et la description des interventions archéologiques déjà réalisées à proximité du projet routier. 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 sont présentés. Finalement, des conclusions et des recommandations sont aussi présentées.

3 RÉSULTATS

3.1 **AUTOROUTE 55, RICHMOND (PROJET 20-5700-0010)**

Les aménagements routiers prévus consistent en la construction de la deuxième voie de l'autoroute 55, près de la municipalité de Richmond (figure 3), dans les cantons de l'Est. Le tracé est représenté sur la photographie aérienne Q79119 à l'échelle du 1:15 000 (figure 4) ainsi que sur le plan de construction au 1:1 000 (figures 5 à 12, fin de section). Les travaux du MTQ étaient déjà en cours avant le 16 juin 2003, pour les tronçons 1, 2 et 3.

3.1.1 **Sites archéologiques connus à proximité**

La consultation du registre de l'ISAQ a permis de constater que deux sites archéologiques sont localisés dans un rayon de 10 km autour du projet (tableau 2). Il s'agit des sites BjFa-1 (colline Melbourne) et BjFa-2 situés respectivement à 2,5 km au sud-est et à 4 km à l'est du projet. Ces deux sites correspondent à d'anciennes mines d'ardoise exploitées au XIX^e siècle.

Tableau 2 - Autoroute 55, Richmond, projet 20-5700-0010 — Sites archéologiques connus localisés à proximité du projet

Code Borden	Localisation et nom	Distance du projet (km)	Affiliation culturelle	Références
BjFa-1	Colline Melbourne	2,5	Eurocanadienne (1800-1950)	Ethnoscop inc. (1999a); Arkéos inc., 1996
BjFa-2	Colline Melbourne	4	Eurocanadienne (1800-1950)	Ethnoscop inc. (1999)

Mentionnons par ailleurs la réalisation d'inventaires archéologiques sur l'autoroute 55 (Bilodeau, 1994, 1997; Arkéos inc., 2003) et sur la route 143 (Bilodeau, 1998; Pintal, 1999) à environ 7 km à l'est du projet. Une étude de potentiel archéologique a aussi été produite pour la région (Aménatech inc. et Ethnoscop inc., 1986).

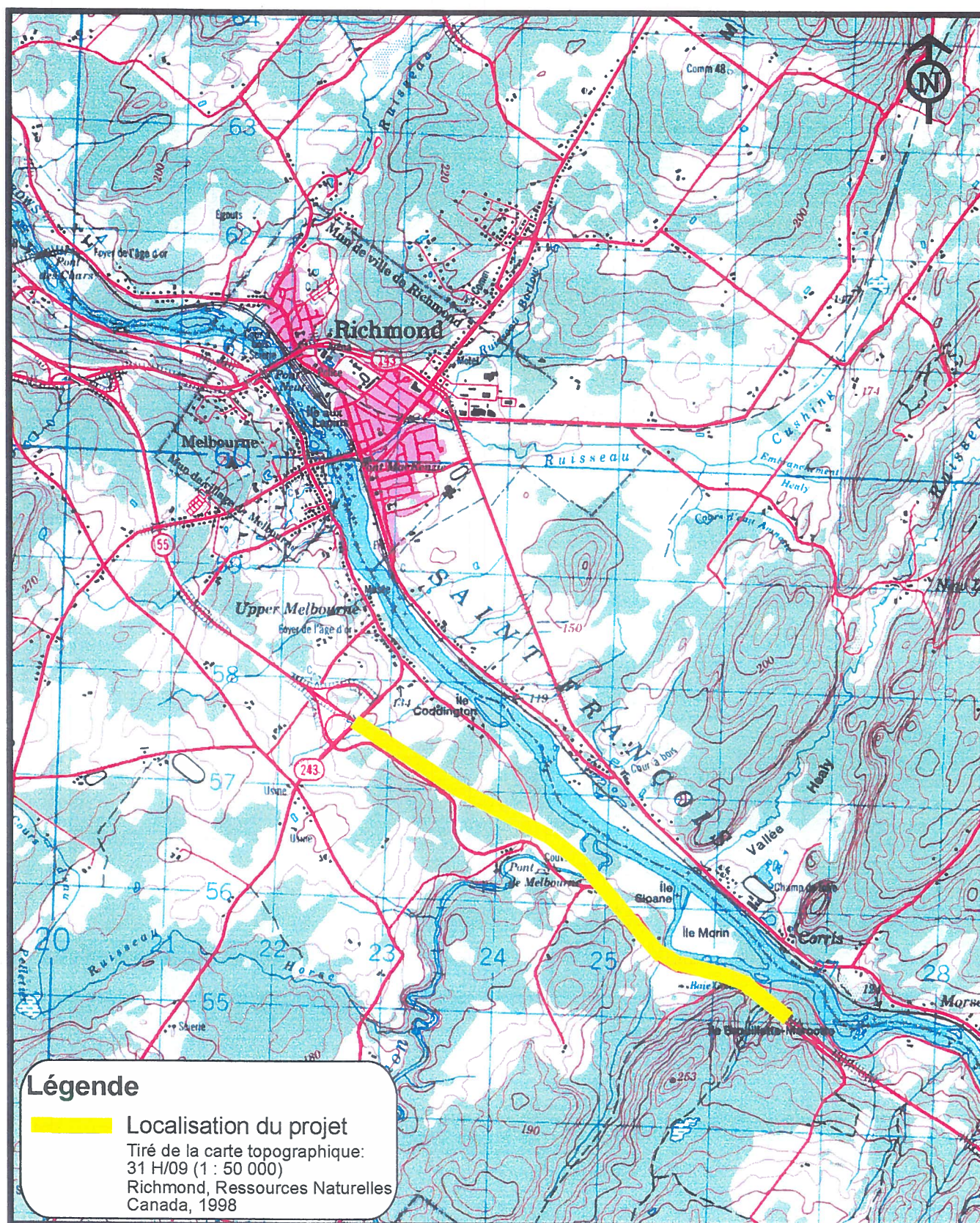
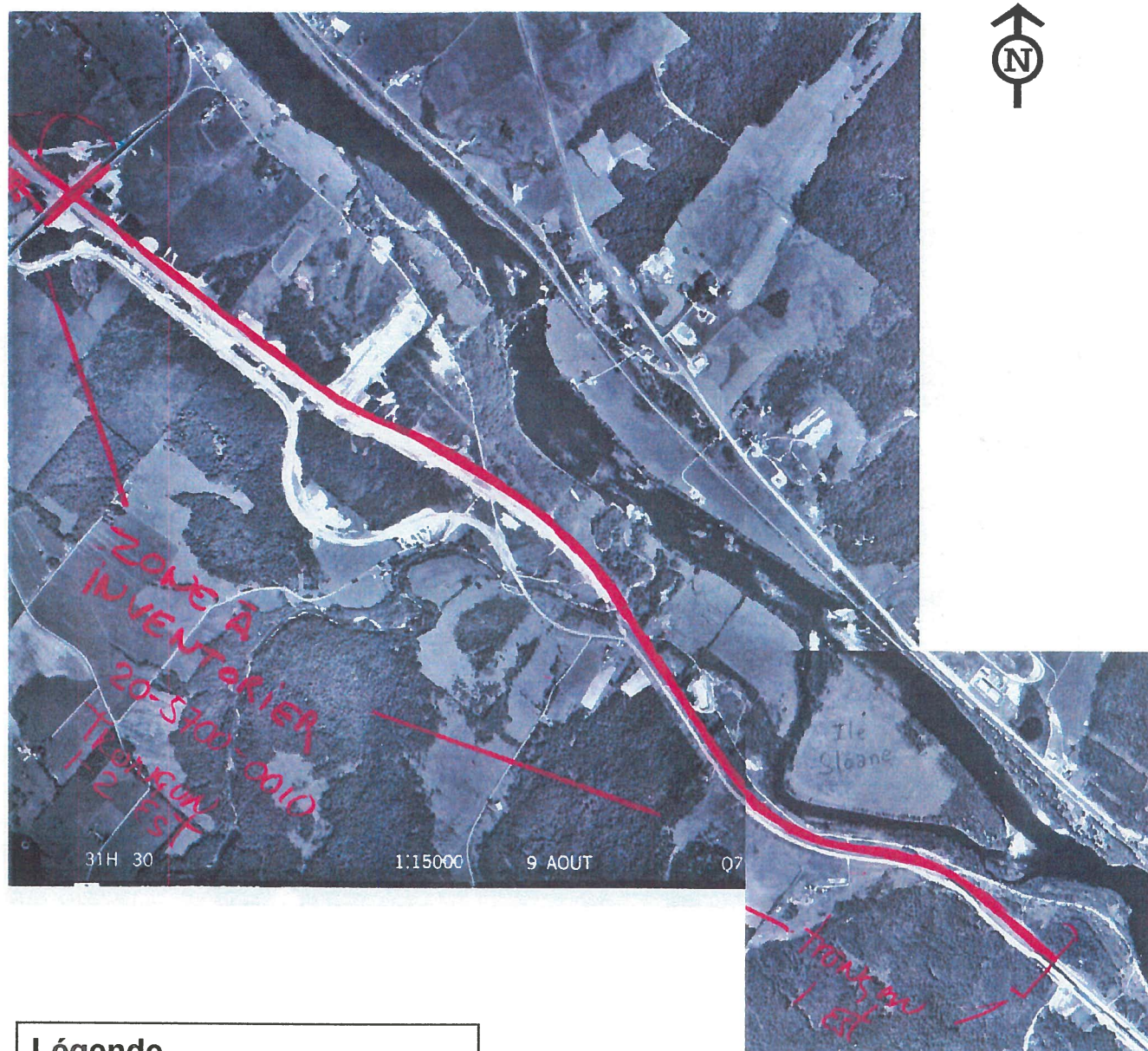


Figure 3: Localisation du projet 20-5700-0010, autoroute 55, Richmond



Légende

— Localisation du projet

Figure 4: Localisation sur la photo aérienne du projet de l'autoroute 55 à Richmond (20-5700-0100): (Q79119-198-199, 1 : 15 000)

3.1.2 Inventaire archéologique

Le tronçon 1 est situé entre les km 4+100 à 6+390, au sud de la rivière Saint-François. L'inventaire archéologique de ce tronçon a été réalisé dans les limites d'une emprise de 2,29 km de longueur, sur une largeur variant entre 5 m et 15 m. Le tronçon est situé dans un milieu rural, dans un environnement peu vallonneux de terrains en friche et boisés. Celui-ci a été divisée en trois secteurs : un premier secteur «ouest» entre les km 6+390 à 5+780, où 41 sondages ont été excavés, un deuxième secteur «central», déjà perturbé par les travaux, où une inspection visuelle (km 5+780 à 4+640) a été effectuée; puis un secteur «est» entre les km 4+640 à 4+100 où 41 autres sondages ont été réalisés. Enfin, pour faciliter l'enregistrement, ces trois secteurs ont été divisés en sections de 100 m chacune.

Une infime partie du «tronçon 2» du projet routier dans un secteur localisé entre deux bretelles formant un îlot de terre de 40 m sur 30 m, a aussi été inventorié. Ce secteur, localisé entre les km 0+380 à 0+460, a fait l'objet de six sondages.

- **SECTEUR OUEST (DU KM 6+390 AU KM 5+780)**

Dans le secteur ouest (figures 5 et 6), le couvert végétal était composé d'herbes hautes et la topographie caractérisée par une faible pente orientée en direction d'un marécage (voir photo de couverture). Quarante et un sondages ont été réalisés à tous les 15 m et en quinconce. La stratigraphie était généralement uniforme, constituée par le couvert végétal, une couche supérieure de terre brune, meuble, homogène et d'une épaisseur d'environ 40 à 50 cm, reposant sur une couche limoneuse, grise et très humide. Les sondages situés plus près de l'autoroute 55 indiquaient la présence d'une couche de sable et gravier de 10 à 20 cm d'épaisseur dans la partie supérieure. Aucun vestige archéologique n'a été découvert dans ces sondages.

- **SECTEUR CENTRAL (DU KM 5+780 AU KM 4+640)**

Ce secteur (figures 7 à 9) couvre 1 140 m et s'insère dans les limites de la zone couvrant les travaux sur la deuxième voie de l'autoroute 55 (photo 1). Les travaux étaient déjà amorcés lors de l'arrivée de l'équipe d'archéologues et toute la zone comprise dans l'emprise avait été décapée jusqu'au roc en place. Aucun sondage n'a pu être réalisé dans cette partie de

l'emprise qui a néanmoins fait l'objet d'une inspection visuelle. Aucun vestige archéologique n'a été découvert.

- **SECTEUR EST (DU KM 4+640 AU KM 4+100)**

Dans le secteur est (figures 10 et 11), le couvert végétal était constitué essentiellement par un boisé et l'emprise était occupée par l'ancienne route 55, le «chemin Keenan», de même que par une bande de terre séparant les deux voies routières (photo 2). Les 41 sondages ont essentiellement été réalisés sur une ligne située dans la bande de terre ainsi que sur un autre axe situé au nord de la chaussée actuelle de l'autoroute 55. La stratigraphie comprenait le couvert végétal, une couche supérieure de 10 cm de terreau meuble, suivie par une couche de terre brune, assez compacte et mêlée de cailloutis, puis par une couche d'argile beige-jaune atteignant une profondeur d'environ 50 cm. Aucun vestige archéologique n'a été découvert dans ces sondages.

- **BRETELLE 55-02-160-31AO (DU KM 4+640 AU KM 4+100)**

Le secteur du tronçon 2, situé entre les bretelles 55-02-160-31AO et 55-02-160-31-BO (figure 12), a également été sondé (km 0+395 à 0+415) (photo 3). Ce secteur était constitué d'une butte naturelle qui sera arasée pour le besoin des travaux de construction de l'autoroute. Six sondages ont été réalisés illustrant une stratigraphie constituée du couvert végétal, d'une couche de 30 cm de terreau noir, suivie par une couche d'argile jaune-beige. Aucun vestige archéologique n'y a été découvert.

- **BRETELLE D'ENTRÉE 55-02-170-31CO, (DU KM 4+640 AU KM 4+100)**

Les travaux de construction dans ce secteur étaient terminés à l'arrivée de l'équipe d'archéologues et aucun sondage n'y a été effectué (photo 4).



Photo 1



Photo 2

Photo 1 - Autoroute 55, Richmond, projet 20-5700-0010 — Vue d'ensemble du tronçon 1, secteur central, depuis le km 4+860 — Vue vers l'ouest

Photo 2 - Autoroute 55, Richmond, projet 20-5700-0010 — Vue d'ensemble du Tronçon 1, secteur est, depuis le km 4+740 — Vue vers l'est



Photo 3



Photo 4

Photo 3 - Bretelle de l'autoroute 55, Richmond, projet 20-5700-0010 — Vue du tronçon 2, entre les bretelles 55 02-160-31AO et BO — Vue vers le sud du point ST 25014

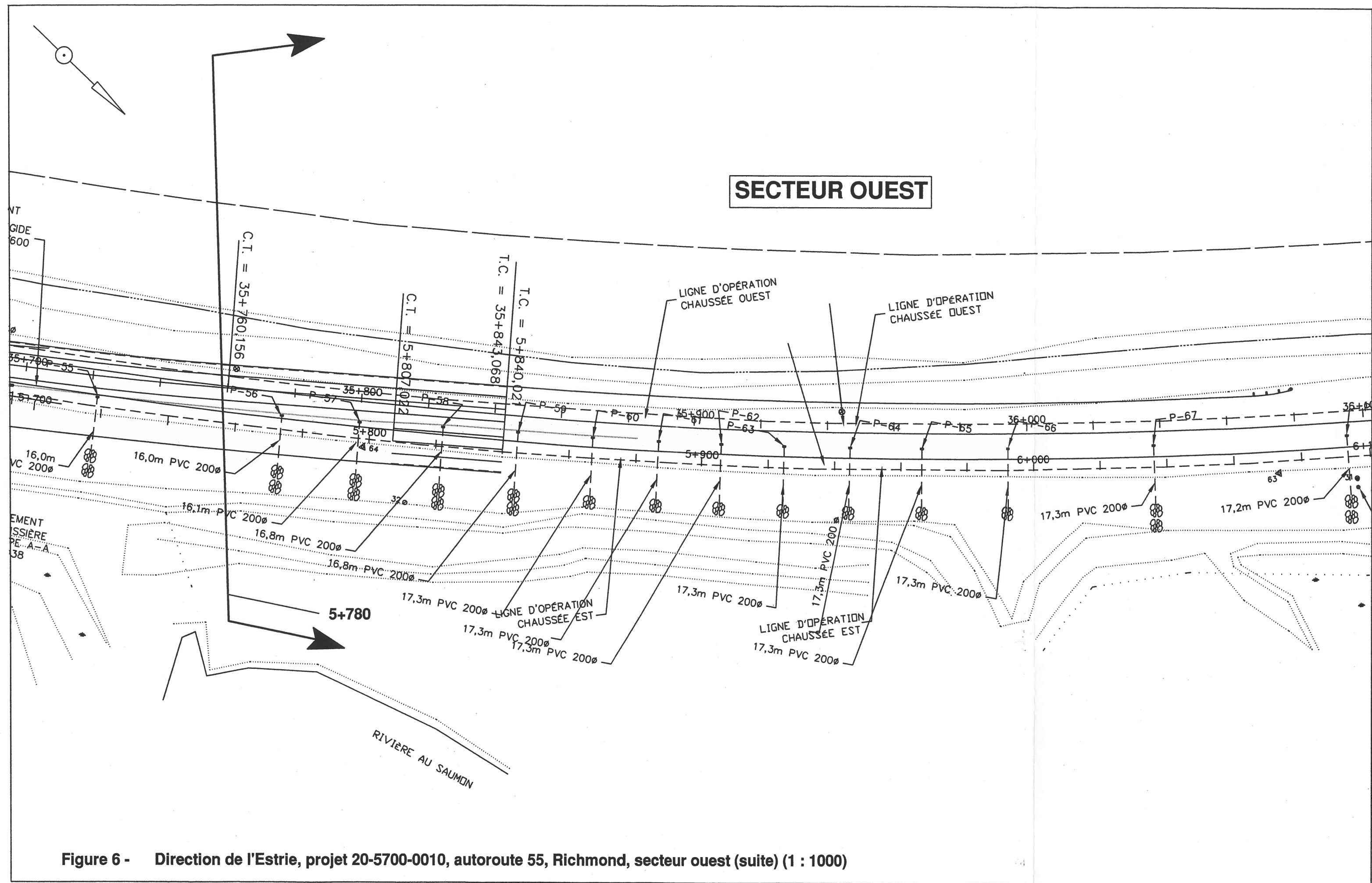
Photo 4 - Bretelle d'entrée de l'autoroute 55 (55-02-170-31CO), Richmond, projet 20-5700-0010 — Vue du tronçon 2 — Vue vers l'est

3.1.3 Conclusion

L'inventaire archéologique réalisé dans le cadre de ce projet a été effectué par 88 sondages et par une inspection visuelle. Aucun site archéologique n'a été découvert (tableau 3) et, suite à ces résultats, le MTQ peut réaliser les travaux sans contrainte pour les biens archéologiques.

Tableau 3 - Autoroute 55, Richmond, projet 20-5700-0010 — Synthèse des activités archéologiques

Secteurs	Localisation				Environnement	Stratigraphie	Technique d'inventaire	Remarques
	Début	Fin	Longueur (m)	Largeur (m)				
Ouest	6+390	5+780	610	15	Rural	—	41 sondages	—
Central	5+780	4+640	1 140	15	Rural	—	Inspection visuelle	Travaux débutés avant l'arrivée des archéologues
Est	4+640	4+100	540	5 à 15	Rural	—	41 sondages	—
Bretelle (tronçon 2)	0+390	0+460	70	30	Rural	—	6 sondages	Sur filot restant au milieu des travaux
TOTAL	—	—	2 360	5 à 15	—	—	88 sondages	—



SECTEUR CENTRE

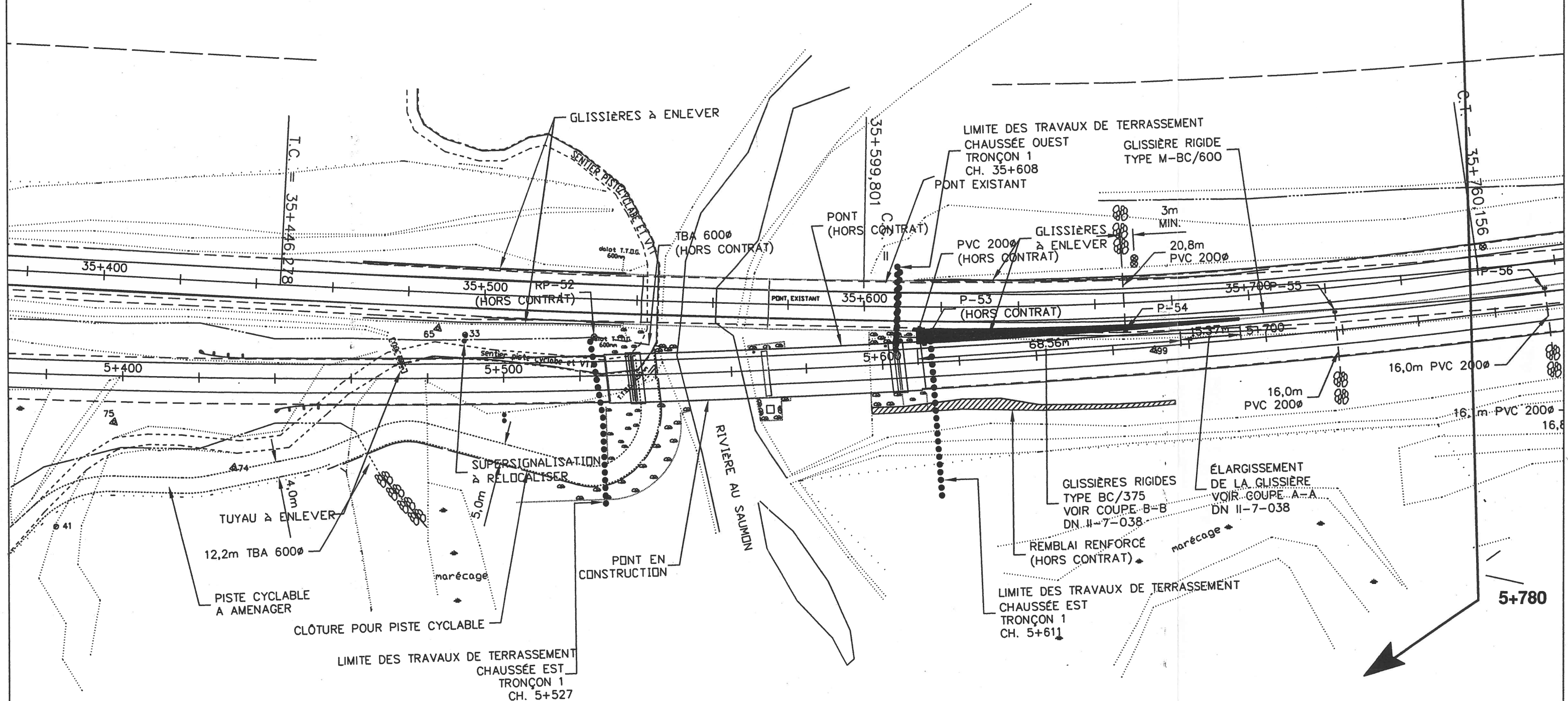


Figure 7 - Direction de l'Estrie, projet 20-5700-0010, autoroute 55, Richmond, secteur centre (1 : 1000)

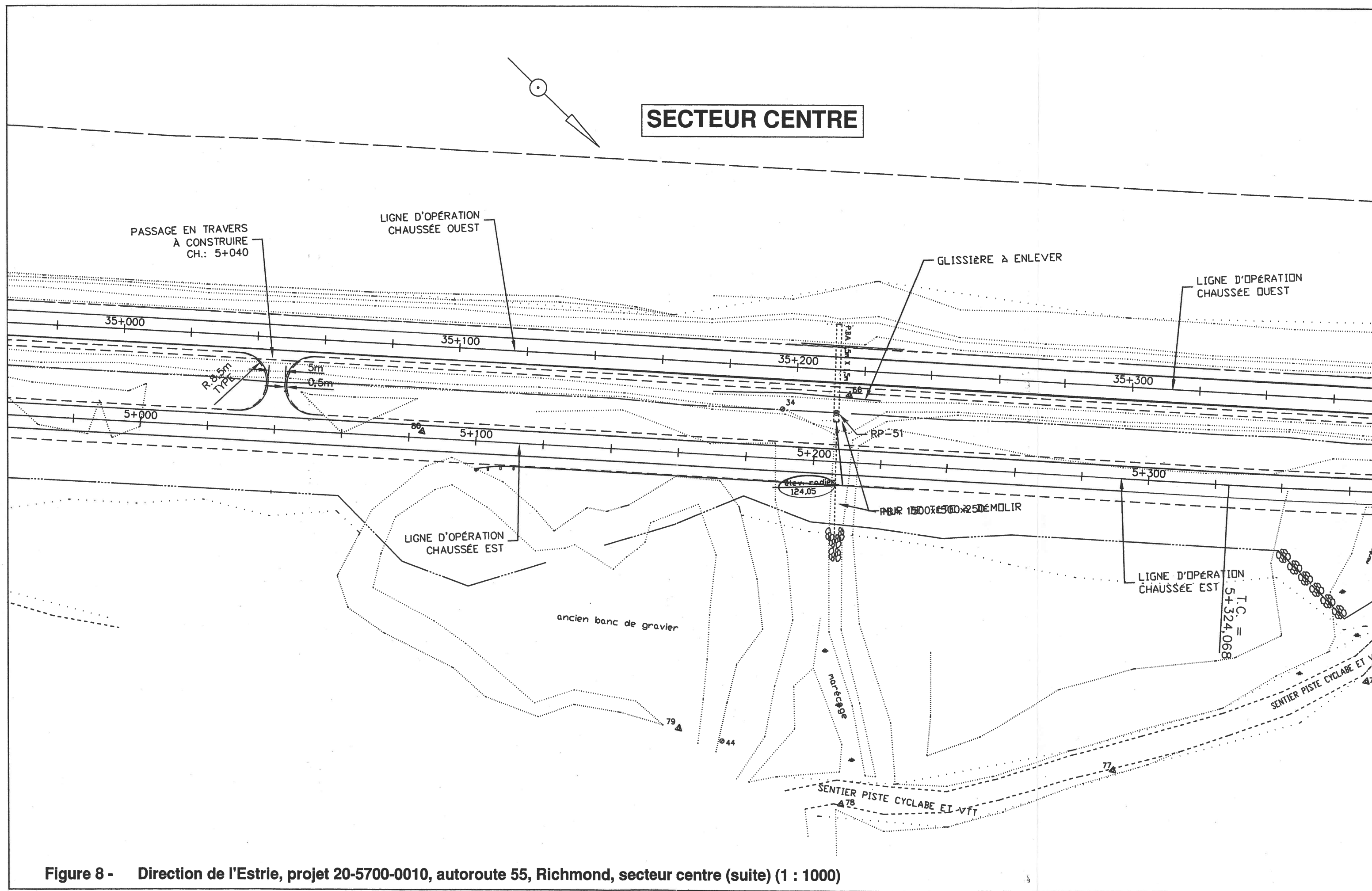


Figure 8 - Direction de l'Estrée, projet 20-5700-0010, autoroute 55, Richmond, secteur centre (suite) (1 : 1000)

SECTEUR EST

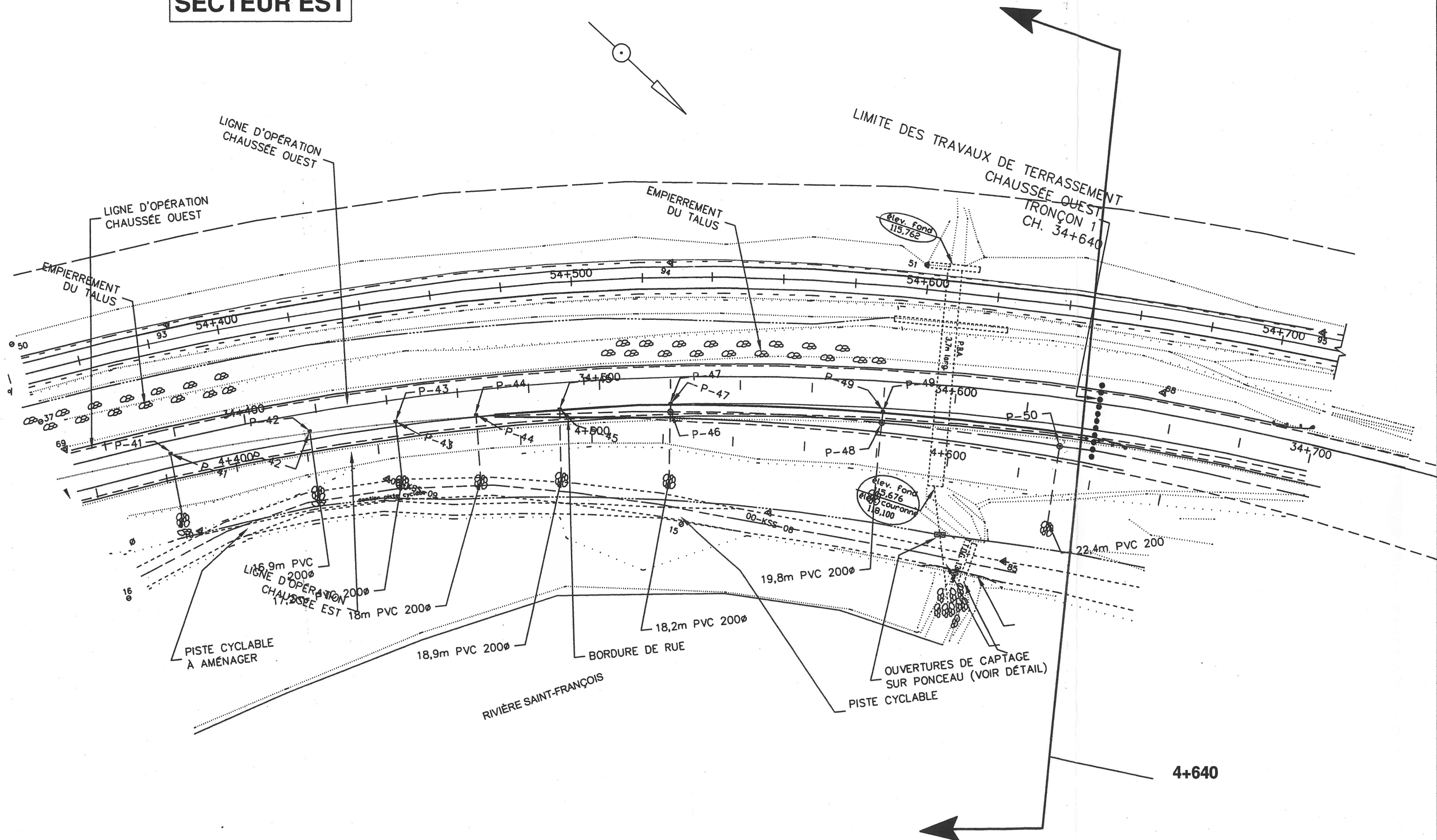


Figure 10 - Direction de l'Estrie, projet 20-5700-0010, autoroute 55, Richmond, secteur est (1 : 1000)



Figure 11 - Direction de l'Estrie, projet 20-5700-0010, autoroute 55, Richmond, secteur est (suite) (1 : 1000)

3.2 ROUTE 108, COOKSHIRE (PROJET 20-6172-9303)

Le projet d'aménagement routier prévu consiste en la réfection et l'élargissement du pont qui enjambe la rivière Eaton, sur la route 108, dans la localité de Cookshire (figure 13). Le tracé est représenté sur la photographie aérienne Q93135-25 à l'échelle du 1:15 000 (figure 14) ainsi que sur le plan de construction au 1:1 000 (figure 15). L'inventaire archéologique a été réalisé, le 17 juin 2003, par l'archéologue / chargé de projet et un technicien en archéologie.

3.2.1 Sites archéologiques connus à proximité

Aucun site archéologique connu n'a été répertorié dans un rayon de 10 km autour du projet.

3.2.2 Inventaire archéologique

L'inventaire archéologique de ce projet a été réalisé dans les limites d'une emprise d'environ 90 m de longueur (est-ouest) entre les km 0+980 à 1+070 et sur 30 m de largeur (nord-sud). Le projet est situé dans un environnement urbain. Le pont occupe 90 % de l'emprise et le résiduel est presque totalement occupé par le pavage sur des terrains privés situés en bordure de la chaussée. Une infime partie du terrain résiduel est gazonnée. Les secteurs inventoriés par sondages se situent aux extrémités du pont.

- **SECTEUR 1 (SUD-EST)**

Ce premier secteur couvre la zone située au sud-est du pont de la route 108 (photo 5). Toute l'emprise est occupée par la rue Eaton, un stationnement et le revêtement en béton du pont. Trois sondages ont été réalisés, dont deux entre la rue Eaton et le stationnement et le troisième entre la rue Eaton et le revêtement du pont. La stratigraphie a révélé des sols remaniés incluant des roches de grande taille. Aucun vestige archéologique n'a été découvert.

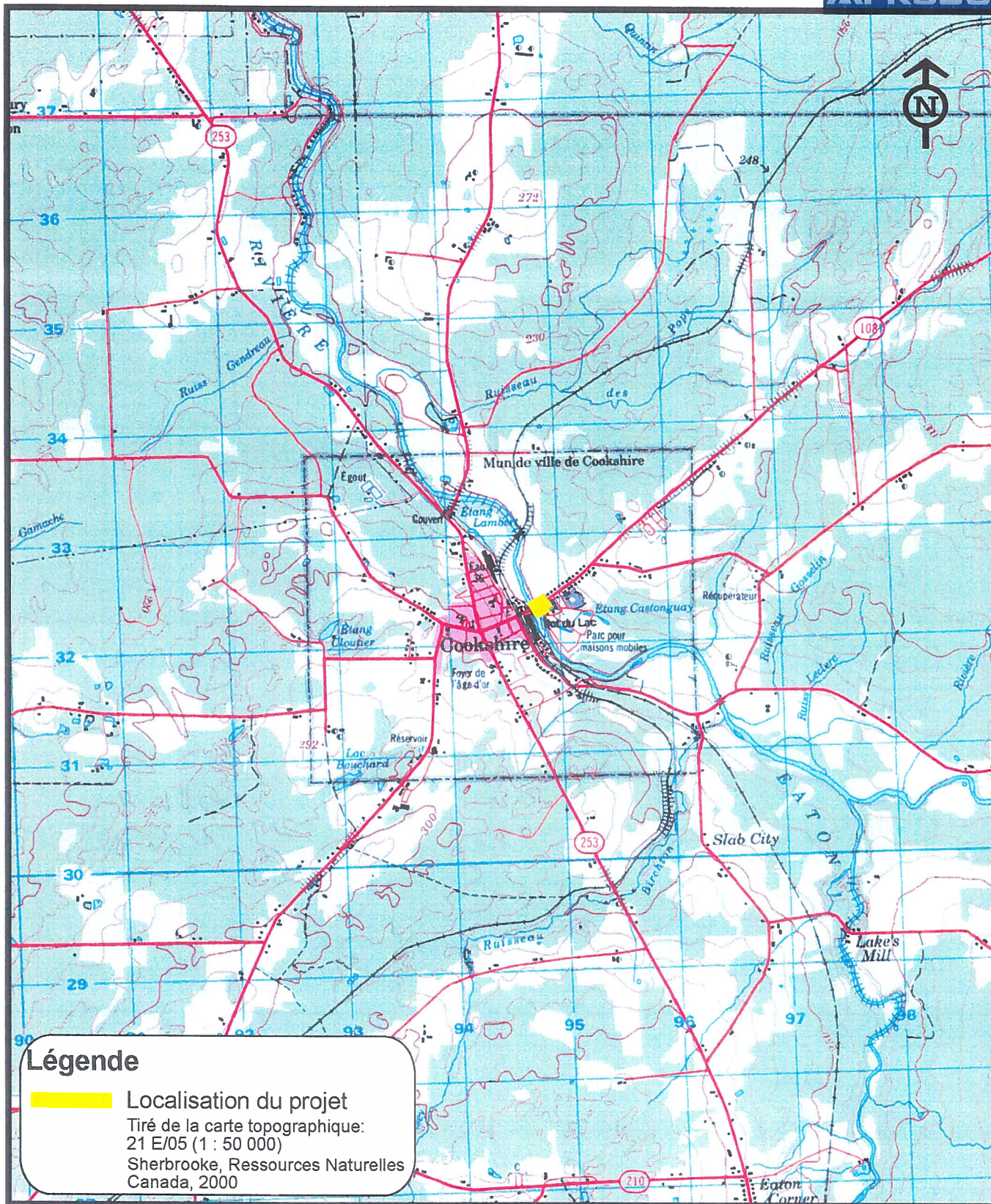


Figure 13: Localisation du projet 20-6172-9303, route 108, Cookshire



Figure 14: Localisation sur la photo aérienne du projet de la route 108 à Cookshire (20-6172-9303): (Q93135-25, 1 : 15 000)

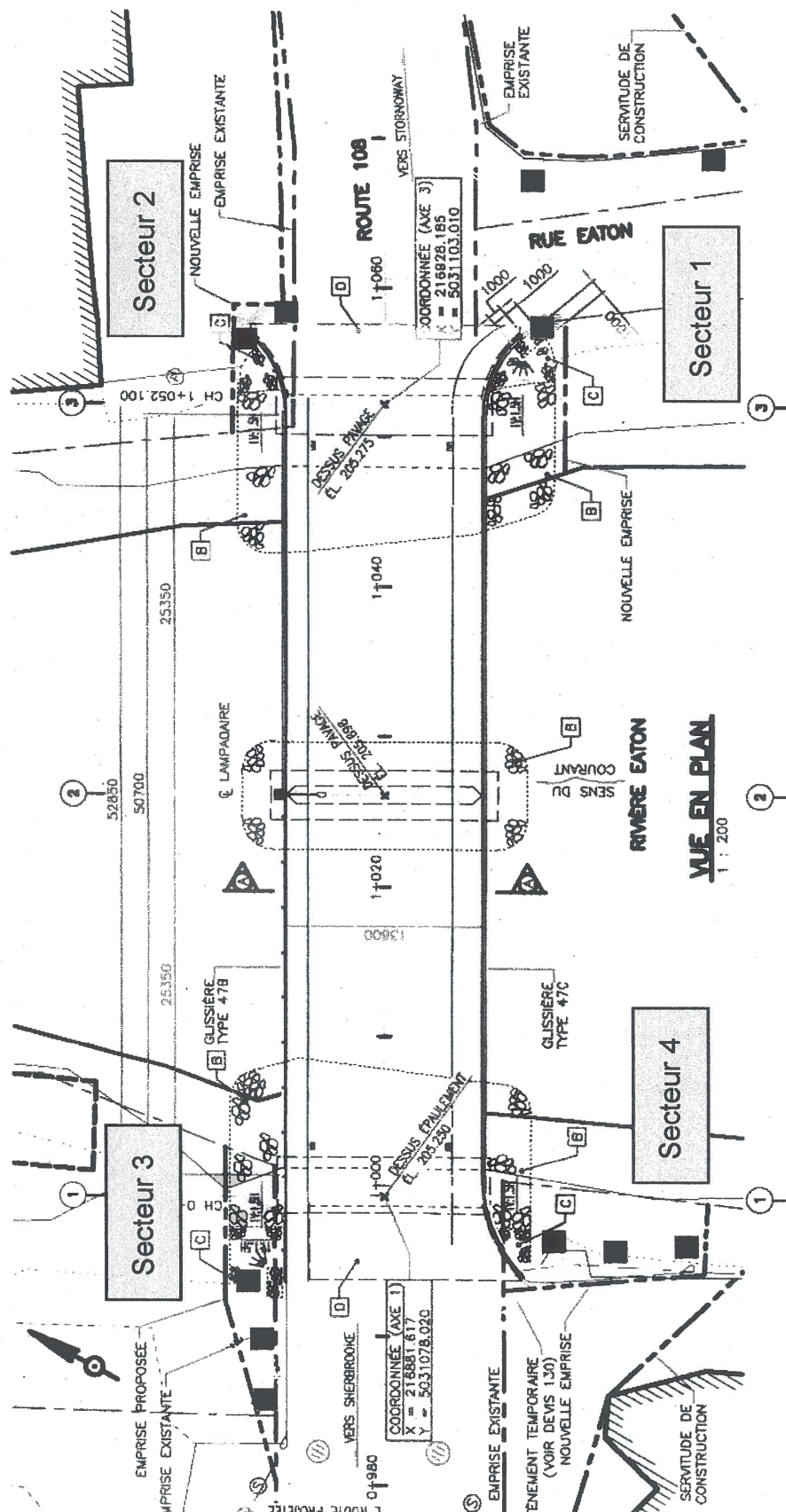


Figure 15
 Direction de l'Estrée
 Projet 20-6172-9303
 Route 108, pont sur la rivière Eaton
 Cookshire
 Secteurs 1, 2, 3 & 4
Légende :
 Sondages (nb : 11)

- **SECTEUR 2 (NORD-EST)**

Ce deuxième secteur n'était sondable que sur environ 4 m², entre la route 108, le pont et le stationnement privé d'un garage (photo 6). Deux sondages ont été réalisés autour d'un poteau téléphonique. La stratigraphie correspond à un sol remanié, brun, meuble et comprend des déchets domestiques contemporains. Aucun vestige archéologique n'a été découvert.

- **SECTEUR 3 (NORD-OUEST)**

Dans ce secteur, trois sondages ont été effectués en bordure du pont actuel (photo 7). Le sol y était très perturbé, essentiellement par divers câbles et de nombreux rebuts récents. Aucun vestige archéologique n'y a été découvert.

- **SECTEUR 4 (SUD-OUEST)**

Trois sondages ont été creusés entre l'asphalte d'un stationnement privé et le talus abrupt menant à la rivière Eaton (photo 8). Le sol y était fortement perturbé. Aucun vestige archéologique n'y a été découvert.

3.2.3 Conclusion

L'inventaire archéologique de ce projet a été effectué par la réalisation de 11 sondages. Aucun site archéologique n'a été découvert (tableau 4) et, suite à ces résultats, le MTQ peut réaliser les travaux sans contrainte pour les sites archéologiques.

Tableau 4 - Route 108, Cookshire, projet 20-6172-9303 – Synthèse des activités archéologiques

Secteurs	Localisation				Environnement	Stratigraphie	Technique d'inventaire	Remarques
	Début	Fin	Longueur (m)	Largeur (m)				
1	1+070	1+055	15	15	Urbain	Remaniée	3 sondages	—
2	1+060	1+055	5	3	Urbain	Remaniée	2 sondages	—
3	1+000	0+980	20	3	Urbain	Remaniée	3 sondages	—
4	1+070	1+995	5	15	Urbain	Remaniée	3 sondages	—
TOTAL	1+070	0+980	45	3 à 15	—	—	11 sondages	—



Photo 5

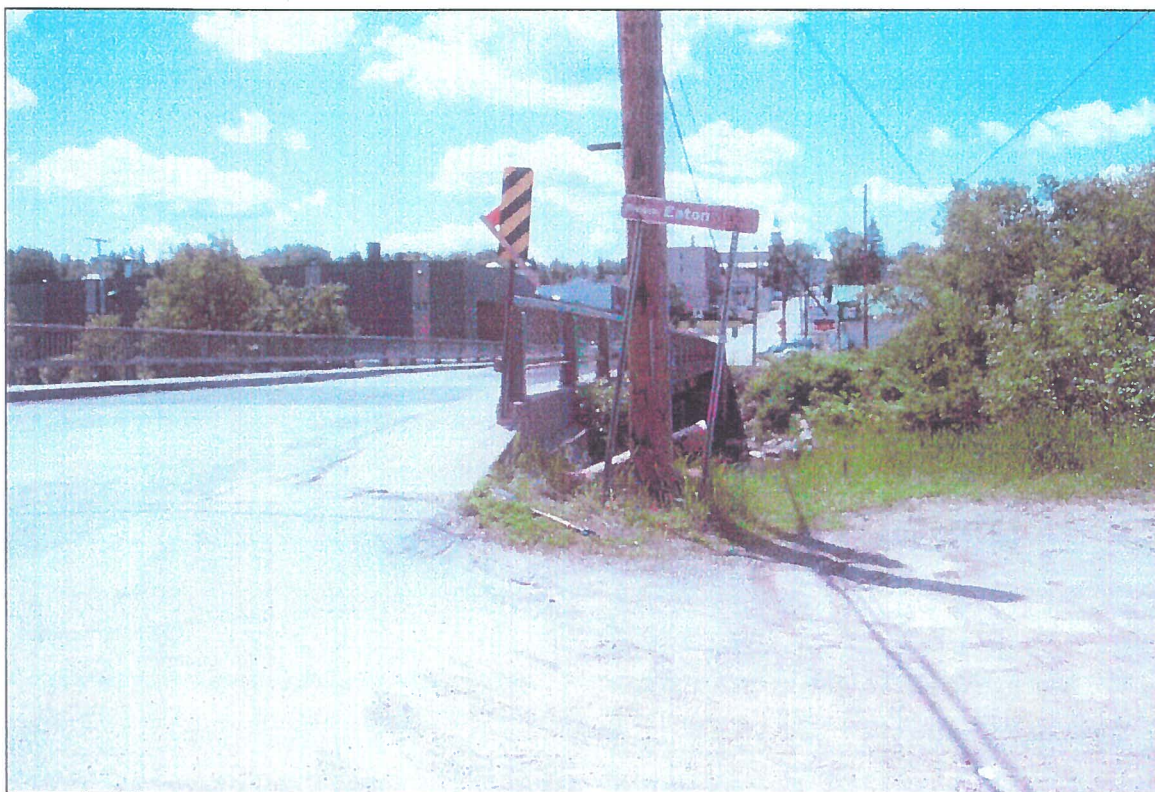


Photo 6

Photo 5 - Route 108, Cookshire, projet 20-6172-9303 - Secteur 1, rue Eaton - Vue vers le sud

Photo 6 - Route 108, Cookshire, projet 20-6172-9303 - Secteur 2 avec un point de repère visible sur le pylône (1+05885) - Vue vers l'ouest



Photo 7



Photo 8

Photo 7 - Route 108, Cookshire, projet 20-6172-9303 - Secteur 3 avec le pont - Vue vers l'est

Photo 8 - Route 108, Cookshire, projet 20-6172-9303 - Secteur 4 avec le pont - Vue vers l'est



4 CONCLUSION

Les activités archéologiques réalisées pour les projets de construction 20-5700-0010 (A-55 à Richmond) et 20-6172-9303 (route 108 à Cookshire) ont nécessité la pratique de 99 sondages exploratoires et d'inspections visuelles. Ces activités de recherche n'ont pas permis d'identifier de nouveaux sites archéologiques à l'intérieur des emprises de ces projets routiers. Le MTQ peut donc réaliser les travaux de construction prévus sans risque pour le patrimoine archéologique.

OUVRAGES CITÉS

- Arkéos inc. (1996)** Relevés archéologiques et topographiques au site de la carrière de Melbourne (Walton, BjFa-1). Canton de Melbourne, Estrie — Canton de Melbourne — Rapport inédit.
- Arkéos inc. (2003)** Inventaire archéologique, été 2002 — Direction de l'Estrie, Direction générale de Montréal et de l'Ouest, ministère des Transports du Québec.
- Aménatech inc. et Ethnoscop inc. (1986)** Les zones d'intérêt archéologique des M.R.C. du Haut-Saint-François, de Val-Saint-François et de l'Or-Blanc — Ministère des Affaires culturelles.
- Bilodeau, R. (1994)** Inventaires archéologiques de différents projets routiers en Outaouais, Estrie, Abitibi et Lanaudière. Août-septembre 1993 — Ministère des Transports du Québec, Service de l'environnement — Rapport inédit.
- Bilodeau, R. (1997)** Inventaires archéologiques : projets d'infrastructures routières, Estrie / Abitibi-Témiscamingue / Nord-du-Québec. Juin 1996 (6000-95-AD02) — Ministère des Transports du Québec — Rapport inédit.
- Bilodeau, R. (1996)** Inventaires archéologiques. Projets d'infrastructures routières des directions territoriales Mauricie, Centre-du-Québec, Laurentides-Lanaudière et l'Estrie. Contrat 6000-95-AD02 — Ministère des Transports du Québec — Rapport inédit.
- Ethnoscop inc. (1999a)** Boucle montréalaise, ligne à 735 kV des Cantons / Montérégie / Hertel, tronçon des Cantons / Saint-Césaire, ardoisière de Melbourne (Walton), site BjFa-1, inventaire et surveillance archéologique — Hydro-Québec — Rapport inédit.
- Ethnoscop inc. (1999)** Boucle montréalaise, ligne à 735 kV des Cantons / Montérégie / Hertel, tronçon Saint-Césaire / Hertel, archéologie et patrimoine — Hydro-Québec — Rapport inédit.
- Pintal, J.-Y. (1999)** Interventions archéologiques, Direction de l'Estrie — Ministère des Transports du Québec — Rapport inédit.