

---

## INVENTAIRE ARCHÉOLOGIQUE (2018)

### DIRECTION GÉNÉRALE TERRITORIALE DE LA MAURICIE-CENTRE-DU-QUEBEC

---



Octobre 2018

INVENTAIRE ARCHÉOLOGIQUE (2015)

**Direction générale territoriale de la Mauricie-Centre-du-Québec**

N° de dossier, ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports :  
4103-16-AD05

Octobre 2018

---

Rapport préparé par :

Artefactuel

11 130, rue des Lauriers  
Québec (Québec) G2B 3P5

Téléphone : 1-877-649-0123

Courriel : [info@artefactuel.ca](mailto:info@artefactuel.ca)  
Site Web : [www.artefactuel.ca](http://www.artefactuel.ca)

---

Rapport préparé pour :

Ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports  
Direction générale de la gestion des projets routiers  
Direction de l'environnement  
800, place d'Youville, 11e étage  
Québec (Québec) G1R 3P4

---

Permis de recherche archéologique délivré à Artefactuel

Numéro de permis  
18-ARTE-25

## RÉSUMÉ

Ce rapport fait état d'un inventaire archéologique réalisé dans le cadre de la reconstruction d'un pont du ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports (MTMDET), sur le territoire de la Direction générale territoriale de la Mauricie-Centre-du-Québec, dans la municipalité de Bécancour. Le projet 154-05-00678 consiste en la reconstruction du pont P-05255 enjambant la rivière Godefroy au niveau de la route 132. L'inventaire a été réalisé les 12 et 13 septembre 2018. Cet inventaire a couvert une emprise totalisant 462 m de longueur, sur une largeur variant entre 20 et 65 m, pour une superficie totale approximative de 20 400 m<sup>2</sup>. Des inspections visuelles et 75 sondages archéologiques ont été réalisés, et aucun site n'a été découvert. Aucune autre intervention archéologique n'est donc recommandée dans le cadre de ce projet. Les résultats de cet inventaire archéologique assurent au MTMDET que le projet peut être réalisé sans contrainte du point de vue de l'archéologie.

## ÉQUIPE DE RÉALISATION

### *Ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports*

---

Direction générale de la gestion des projets routiers  
Direction de l'environnement

Ghislain Gagnon, archéologue

### *Artefactuel*

---

Rédigé par :

**Patrick Eid**, archéologue, chargé de projet et responsable de l'intervention archéologique

Équipes de terrain :

**Bernhardt Delaunay**, technicien-archéologue senior

**Marie Fournier**, technicienne-archéologue senior

## TABLE DES MATIÈRES

ÉQUIPE DE RÉALISATION .....	III
LISTE DES TABLEAUX.....	V
TABLE DES ILLUSTRATIONS.....	VI
1.0 INTRODUCTION.....	1
2.0 PROJETS ROUTIERS INVENTORIÉS .....	2
3.0 MÉTHODES ET TECHNIQUES D'INVENTAIRE.....	4
3.1 RECHERCHES DOCUMENTAIRES.....	4
3.2 INVENTAIRES ARCHÉOLOGIQUES .....	4
3.3 CONSIGNATION DES DONNEES.....	4
4.0 COMPTE-RENDU DES RECHERCHES.....	6
4.1 PROJET N° 154-05-0067 – ROUTE 132, MUNICIPALITÉ DE BÉCANCOUR, RECONSTRUCTION DE PONT.....	6
4.1.1 <i>Contexte</i> .....	6
4.1.2 <i>Résultats</i> .....	13
6.0 CONCLUSION.....	26
7.0 BIBLIOGRAPHIE .....	27
ANNEXE 1 - CATALOGUE DES PHOTOGRAPHIES.....	29
ANNEXE 2 - PLANCHE-CONTACT – 154-05-0067 .....	31
ANNEXE 3 - DESCRIPTIONS DES OUVRAGES DU PREMIER PONT (1916).....	33
ANNEXE 4 - CATALOGUE DES DOCUMENTS GRAPHIQUES .....	34

## LISTE DES TABLEAUX

Tableau 1 : Description du projet et résultats.....	2
Tableau 2 : Sites archéologiques connus dans un rayon de 1 km du centre du projet 154-05-0067. ....	7
Tableau 3 : Zone d'intervention archéologique dans un rayon de 1 km du centre du projet 154-05-0067.....	7

## TABLE DES ILLUSTRATIONS

Page couverture : Projet n° 154-05-0067, Vue générale du secteur 1, vers l'est (photo 154-05-0067-1).

Figure 1 : Localisation générale du projet 154-05-0067, route 132, municipalité de Bécancour (source : MTMDET (extrait)).	3
Figure 2 : Plan de 1937 intitulé « Plan du pont projeté sur la rivière Godefroy entre Sait-Angel et Saint-Grégoire, comté de Nicolet » (P0-37-058255-01; source : MTMDET).	8
Figure 3 : Croquis daté de 1916 d'une culée du premier pont construit avant l'actuel (source : MTMDET, Direction des structures).	9
Figure 4 : Carte de 1852 montrant un ancien pont situé plus près du fleuve Saint-Laurent que le pont actuel (flèche rouge). (Source : Greffe de l'arpenteur général du Québec, document n° B006).	10
Figure 5 : Carte de 1886 montrant un ancien pont situé plus près du fleuve Saint-Laurent que le pont actuel (flèche rouge) (Source : Greffe de l'arpenteur général du Québec, document n° PL-735-6C00001).	11
Figure 6 : Projet 154-05-0067, localisation des sites archéologiques connus et d'un inventaire archéologique dans un rayon de 1 km du centre du projet, route 132, municipalité de Bécancour (source : MTMDET, modifiée par Archéo-CAD).	12
Figure 7 : Localisation du projet n° 154-05-0067, route 132, municipalité de Bécancour (source : Toporama, Ressources naturelles Canada, feuillets 31i07 et 31i08).	17
Figure 8 : Projet 154-05-0067, localisation de la zone d'intervention archéologique, des secteurs définis et des sondages réalisés, route 132, municipalité de Bécancour (source : MTMDET).	18
Figure 9 : Projet 154-05-0067, vue générale du secteur 1 (portion ouest), route 132, municipalité de Bécancour (vue vers l'est, photo 154-05-0067-12).	19
Figure 10 : Projet 154-05-0067, vue du secteur 1 (portion est), route 132, municipalité de Bécancour (vue vers l'ouest, photo 154-05-0067-23).	19
Figure 11 : Projet 154-05-0067, vue générale des secteurs 2 (portion ouest), route 132, municipalité de Bécancour (vue vers l'ouest, photo 154-05-0067-27).	20
Figure 12 : Projet 154-05-0067, vue du secteur 3 (portion ouest), route 132, municipalité de Bécancour (vue vers l'ouest, photo 154-05-0067-49).	20
Figure 13 : Projet 154-05-0067, vue du secteur 4 (portion est), route 132, municipalité de Bécancour (vue vers le nord-ouest, photo 154-05-0067-42).	21
Figure 14 : Projet n° 154-05-0067, schématisations stratigraphiques des sondages tests, route 132, municipalité de Bécancour (infographie : Archéo-CAD).	22
Figure 15 : Projet 154-05-0067, paroi du sondage test 1, secteur 1, route 132, municipalité de Bécancour (vue vers le nord, photo 154-05-0067-12).	23
Figure 16 : Projet 154-05-0067, paroi du sondage test 4, secteur 4, route 132, municipalité de Bécancour (vue vers l'ouest, photo 154-05-0067-55).	23
Figure 17 : Projet 154-05-0067, vue de l'emplacement général du vestige en pierre sèche, secteur 1, route 132, municipalité de Bécancour. En avant-plan, on voit l'avenue Godefroy et à droite le pont et la route 132 (vue vers l'est, photo 154-05-0067-73).	24
Figure 18 : Projet 154-05-0067, vue d'une partie du vestige en pierre sèche, secteur 1, route 132, municipalité de Bécancour (vue vers l'ouest, photo 154-05-0067-62).	24
Figure 19 : Projet 154-05-0067, vue d'une partie du vestige en pierre sèche, secteur 1, route 132, municipalité de Bécancour (vue vers le sud, photo 154-05-0067-68).	25
Figure 20 : Projet 154-05-0067, vue de l'extrémité nord de la paroi de la tranchée ayant révélé une partie du vestige en pierre sèche, secteur 1, route 132, municipalité de Bécancour (vue vers l'ouest, photo 154-05-0067-70).	25

## 1.0 INTRODUCTION

Ce rapport présente les résultats d'un inventaire archéologique réalisé en 2018 dans le cadre d'un projet routier localisé sur le territoire de la Direction générale territoriale de la Mauricie-Centre-du-Québec du ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports (MTMDET) (**Figure 1**). Cet inventaire avait pour but de vérifier la présence ou l'absence de sites archéologiques dans l'emprise d'un projet de construction routière et, le cas échéant, de procéder à l'évaluation qualitative et quantitative, ainsi qu'à la protection et à la sauvegarde des données et des biens archéologiques dont l'intégrité pourrait être menacée par d'éventuels travaux d'aménagement. Le projet 154-05-0067 à Bécancour s'inscrivait dans le cadre de mesures préventives mises en place par le MTMDET.

Le mandat confié à Artefactuel comprenait les recherches documentaires préalables à l'intervention de terrain, la réalisation de l'inventaire archéologique de terrain conforme aux méthodologies du Ministère, l'évaluation qualitative et quantitative des éventuels sites archéologiques mis au jour dans le cadre de l'inventaire, et la rédaction d'un rapport d'intervention. L'expertise de terrain se limitait aux emprises, servitudes et propriétés du Ministère ou aux lots pour lesquels celui-ci disposait d'une autorisation.

Ce rapport débute par la localisation générale du projet réalisé, suivi par la présentation des méthodes et des techniques utilisées pour atteindre les objectifs de recherche. La troisième section expose les résultats de l'inventaire effectués, précédés d'une mise en contexte détaillée décrivant le projet à réaliser, l'état des connaissances en archéologie, et les contextes géographiques, préhistoriques et historiques des zones d'étude. Les informations relatives à l'inventaire sont résumées sous forme de tableaux et le projet est localisé sur une carte topographique, une photographie aérienne et un plan illustrant les limites de l'emprise du projet.

La conclusion fait état des résultats de l'intervention réalisée en 2018 dans le cadre de ce mandat, ainsi que des recommandations relatives au projet du Ministère touché par cette intervention. L'inventaire a été réalisé en septembre 2018 par une équipe composée d'un archéologue et de deux techniciens-archéologues.

## 2.0 PROJETS ROUTIERS INVENTORIÉS

Tableau 1 : Description du projet et résultats.

Numéro de projet	Municipalité	Emplacement	Nature du projet	Date de l'inventaire archéologique	Nombre de sondages	Résultat
154-05-0067	Bécancour	Route 132	Reconstruction de pont	12 et 13 septembre 2018	75	Négatif

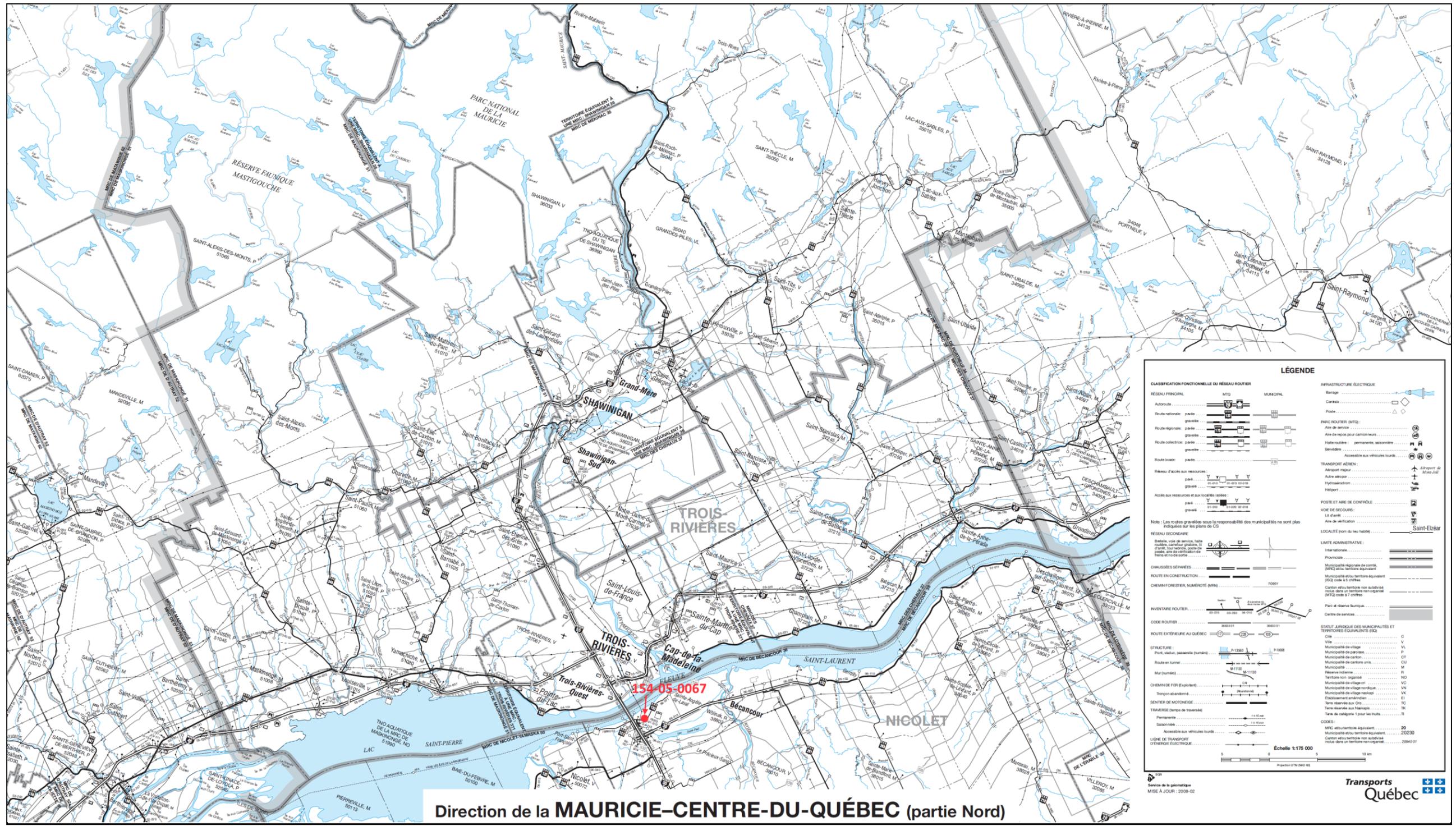


Figure 1 : Localisation générale du projet 154-05-0067, route 132, municipalité de Bécancour (source : MTMDÉ (extrait)).

### **3.0 MÉTHODES ET TECHNIQUES D'INVENTAIRE**

Les méthodes et techniques utilisées lors de cet inventaire archéologique sont conformes aux directives méthodologiques prescrites dans les stipulations du présent contrat. Les techniques d'intervention sur le terrain pouvaient toutefois varier selon l'état des lieux, la topographie et la nature des dépôts en place.

#### **3.1 Recherches documentaires**

Les recherches documentaires relatives à la présence de sites archéologiques, à la nature du patrimoine historique euroquébécois et autochtone et à la compréhension du paléoenvironnement ont été réalisées, couvrant une superficie de 1 km autour de l'emprise tel qu'indiqué par le Ministère lors de l'attribution du mandat. Les données recueillies proviennent de l'application Geo WEB et des rapports de la Bibliothèque numérique archéologique du MCC, du Répertoire du patrimoine culturel du Québec (RPCQ), ainsi que des divers rapports et publications disponibles pour la région à l'étude.

#### **3.2 Inventaires archéologiques**

Une inspection visuelle systématique de l'ensemble de l'emprise du projet routier a d'abord été effectuée. Cette démarche a permis de cibler les secteurs se prêtant à la réalisation de sondages archéologiques. Les secteurs dont les pentes étaient trop fortes, qui avaient été aménagés récemment ou qui étaient situés dans des zones humides et marécageuses ou sur des affleurements rocheux ont alors été exclus. L'inspection visuelle a permis également de vérifier s'il y avait présence de vestiges ou d'artefacts visibles en surface.

Par la suite, des puits de sondage archéologique ont été systématiquement excavés. Ceux-ci faisaient minimalement 900 cm<sup>2</sup> et étaient creusés à la pelle. Les horizons organiques de surface étaient d'abord enlevés et examinés, puis les horizons minéraux ou organiques enfouis étaient fouillés à l'aide d'une truelle. La profondeur de chaque puits de sondage était déterminée par l'identification d'un niveau naturel non perturbé par des activités anthropiques. La distance moyenne entre les sondages était généralement de 10 m, et ceux-ci étaient disposés le long de transects eux-mêmes espacés les uns des autres de 10 m. De manière générale, un sondage a été ainsi réalisé tous les 100 m<sup>2</sup>.

Un sondage test a été réalisé, lorsque possible, dans chaque secteur identifié, à chaque fois qu'un changement significatif était noté au sein d'un même secteur. Ces sondages faisaient une superficie de 2 500 cm<sup>2</sup>, et atteignaient une profondeur de 80 cm si la nature des sols le permettait. Leur stratigraphie était systématiquement enregistrée. Un total de quatre sondages tests a ainsi été excavé.

#### **3.3 Consignation des données**

Les données ont été principalement consignées au sein de fiches d'enregistrement normalisées pour décrire notamment la stratigraphie des sondages tests et les environnements rencontrés. Les autres données pertinentes ont été consignées dans un carnet de notes. Chaque sondage était localisé au

GPS programmé selon le système de projection MTM et le système de référence géodésique NAD83 (fuseau 8). Une couverture photographique détaillée des interventions a été réalisée à l'aide d'un appareil numérique de haute résolution, et les clichés ont été enregistrés dans un catalogue photo détaillé (**Annexe 1**).

## 4.0 COMPTE-RENDU DES RECHERCHES

### 4.1 Projet n° 154-05-0067 – Route 132, municipalité de Bécancour, reconstruction de pont

#### 4.1.1 Contexte

Le projet 154-05-0067 consiste en la reconstruction du pont de la route 132 enjambant la rivière Godefroy, au cœur de la municipalité de Bécancour (**Figure 7**). La zone d'étude s'étend sur un kilomètre autour du centre du projet. Celle-ci est située dans la région physiographique des basses terres du Saint-Laurent, dans la zone tempérée nordique et dans le domaine bioclimatique de l'érablière à tilleul. Les dépôts de surfaces sont de différents types. Dans les zones plus basses, près de la rivière, on observe des sols marécageux. Sur les terrasses plus élevées, on retrouve du côté ouest de la rivière Godefroy des sols sableux (Sainte-Sophie sable avec blocs à la surface), alors que du côté est, il s'agit plutôt de tills (Raimbaut loam sableux) (IRDA 2008). La zone d'étude se situe dans le bassin versant de la rivière Godefroy et dans la région hydrographique du Saint-Laurent sud-est.

L'application Géo WEB du MCC révèle la présence de six sites archéologiques à l'intérieur de la zone d'étude et un seul inventaire archéologique y a été réalisé jusqu'à ce jour (**Tableaux 1 et 2; Figure 6**). De son côté, le RPCQ (MCC 2018) n'y signale aucun bien patrimonial classé, cité, ou même inventorié.

Les six sites archéologiques connus dans la zone d'étude renvoient tous à des occupations préhistoriques du Sylvicole et de l'Archaïque. Le site CbFd-4 a livré notamment des tessons de poterie Vinette 1 associée à la période du Sylvicole inférieur (Burke et Fournier 2012 et 2013). Ce site se situe dans le parc des Pins, lequel parc est en partie touché l'inventaire du projet 154-05-0067. Les sites CbFd-5 et CbFd-7 ont livré pour leur part des éléments diagnostiques de l'Archaïque supérieur ou terminal (Burke et Fournier 2013; Marois 1973; Marois et Ribes 1975). Comme les sites CbFd-5 et CbFd-7 sont situés sur une butte qui formait probablement une île au moment de leur occupation (Marois et Ribes 1975), il est alors probable que l'emprise du projet 154-05-0067 présente un potentiel de découverte principalement axé vers la période sylvicole et peut-être aussi la fin de l'Archaïque. Quant aux sites CbFd-3, CbFd-6 et CbFd-8, les rapports de recherche les concernant renferment très peu d'informations, mais ils seraient vraisemblablement datés du Sylvicole.

L'emprise du projet 154-05-0067 se situe dans la paroisse de Saint-Grégoire de Bécancour. L'occupation euroquébécoise de ce secteur de Bécancour débute en 1637 lors de la concession d'une seigneurie à Jean Godefroy de Linctot. En 1675 et en 1771 deux autres seigneuries de greffent à la première et ce territoire correspond alors à celui de la paroisse Saint-Grégoire qui sera érigée en 1802. Les premiers colons s'installent vers la fin du XVII<sup>e</sup> siècle, principalement en bordure du fleuve Saint-Laurent. La densité de population demeure relativement faible jusqu'à la venue d'Acadiens fuyant la déportation entre 1758 et 1767. Le moteur économique principal de Saint-Grégoire est l'agriculture et dans la seconde moitié du XIX<sup>e</sup> siècle, elle se tourne surtout vers l'industrie laitière (Patrimoine Bécancour 1995). L'aire d'étude se trouve à environ 4 km au nord du noyau villageois de la paroisse de Saint-Grégoire.

Le pont actuel visé par le projet 154-05-0067 a été construit en 1937, tel qu'indiqué par un ancien plan de construction (**Figure 2**) et un article du journal *Le Nouvelliste* daté du 22 novembre de cette année (*Le nouvelliste* 1937). Le plan ancien relate également qu'un premier pont existait à l'emplacement de l'actuel et que ce dernier aurait été érigé sur les bases du premier. Le plan montre en effet des éléments de la première structure, notamment des culées prenant la forme de « murs en pierre » et qui sont plus étroites que celles de l'actuel pont. Un document d'archives daté de 1916 relate certains détails de la construction du premier pont (**Annexe 3**). On peut y lire notamment que culées sont faites de « maçonnerie en béton » et de pilots en bois. Ce document est également accompagné d'un croquis des culées du pont de 1916 (**Figure 3**). Un article du journal *La Presse* du 26 janvier 1918, nous renseigne qu'« On est à travailler à la construction d'un pont sur la rivière Godefroy entre les paroisses de Sainte-Angèle de Laval et Saint-Grégoire » (*La Presse* 1918 : 22). Ajoutons enfin que plusieurs cartes datées entre 1852 et 1886 montrent qu'au XIX<sup>e</sup> siècle, il existait un autre pont sur la rivière Godefroy, mais celui-ci était alors situé beaucoup plus près de son embouchure sur le fleuve Saint-Laurent (**Figure 4** et **Figure 5**).

Le mandat archéologique du projet 154-05-0067 consistait à effectuer un inventaire archéologique au sein de l'emprise des travaux prévus, couvrant au total 20 400 m<sup>2</sup> (**Figure 8**). L'inventaire s'est déroulé les 12 et 13 septembre 2018, par une équipe composée d'un archéologue et deux techniciens-archéologues.

**Tableau 2 : Sites archéologiques connus dans un rayon de 1 km du centre du projet 154-05-0067.**

Borden	Localisation	Distance du centre du projet	Identité culturelle (ISAQ)	Fonction	Source
CbFd-3	600 m à l'ouest de la rivière Godefroy, sur le terrain de golf	700 m	Amérindien préhistorique - Sylvicole	n/d	- Marois 1972
CbFd-4	200 m à l'ouest de la rivière Godefroy, dans le parc des Pins	370 m	Amérindien préhistorique – Sylvicole inférieur	n/d	- Burke et Fournier 2013 - Burke et Fournier 2012 - Marois 1972
CbFd-5	335 m à l'ouest de la rivière Godefroy, sur le terrain de golf	420 m	Amérindien préhistorique – Archaïque supérieur ou terminal	n/d	- Marois 1973 - Marois et Ribes 1975 - Taillon et Barré 1987
CbFd-6	590 m à l'ouest de la rivière Godefroy, sur le terrain de golf	730 m	Amérindien préhistorique – Sylvicole	n/d	- Marois 1972
CbFd-7	410 m à l'ouest de la rivière Godefroy, sur le terrain de golf	500 m	Amérindien préhistorique – Archaïque supérieur ou terminal	n/d	- Marois 1972 - Marois 1973 - Marois et Ribes 1975 - Taillon et Barré 1987
CbFd-8	340 m à l'ouest de la rivière Godefroy, sur le terrain de golf	480 m	Amérindien préhistorique - Sylvicole	n/d	- Marois 1973

**Tableau 3 : Zone d'intervention archéologique dans un rayon de 1 km du centre du projet 154-05-0067.**

Référence	Localisation	Distance du centre du projet	Résultats
Ribes 1997	Zone d'inventaire débutant à 20 m à l'est de la rivière Godefroy, au sud de la route 132, dans des champs agricoles	250 m	Aucune découverte

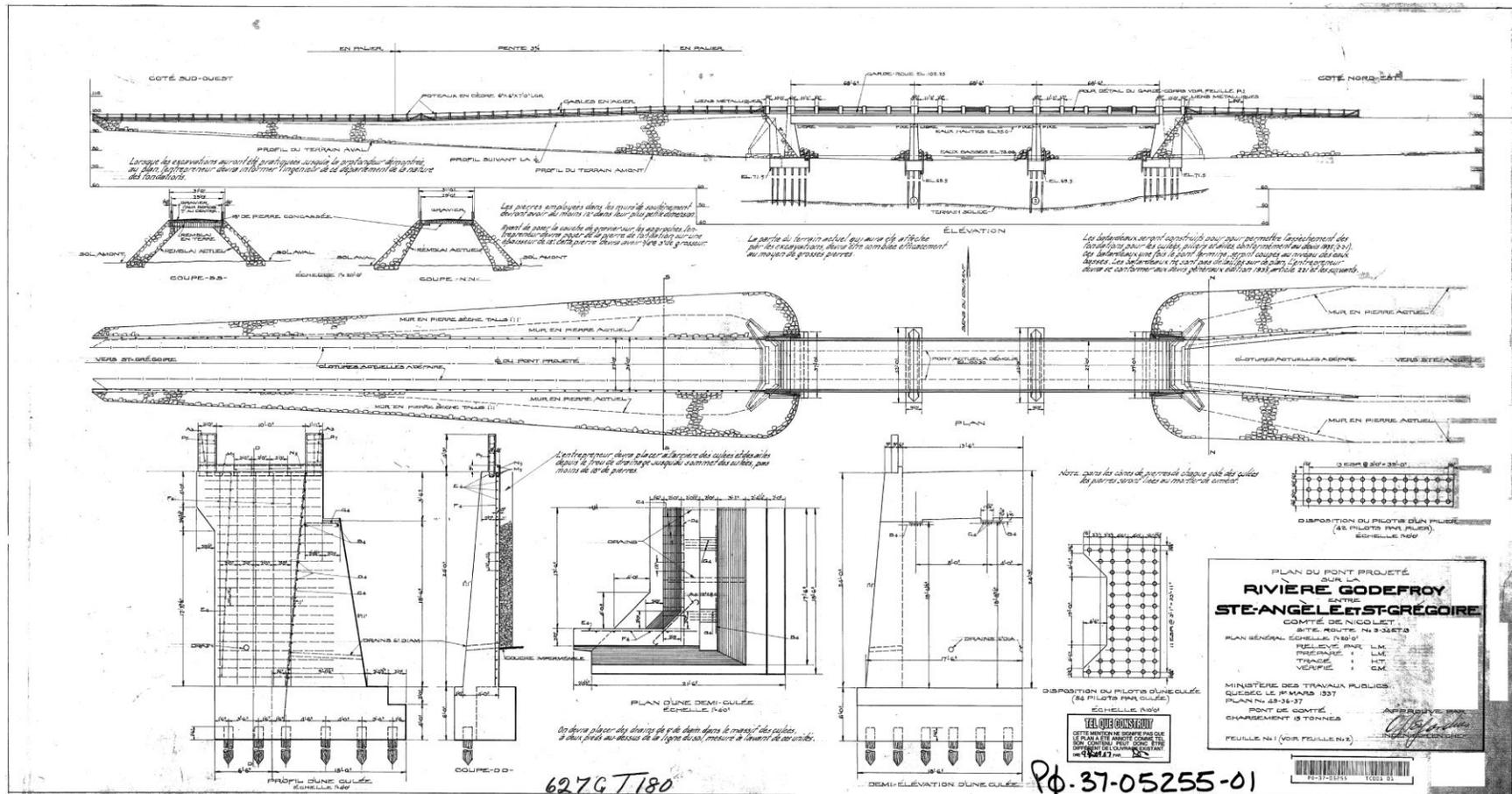


Figure 2 : Plan de 1937 intitulé « Plan du pont projeté sur la rivière Godefroy entre Sait-Angel et Saint-Grégoire, comté de Nicolet » (P0-37-058255-01; source : MTMDÉT).

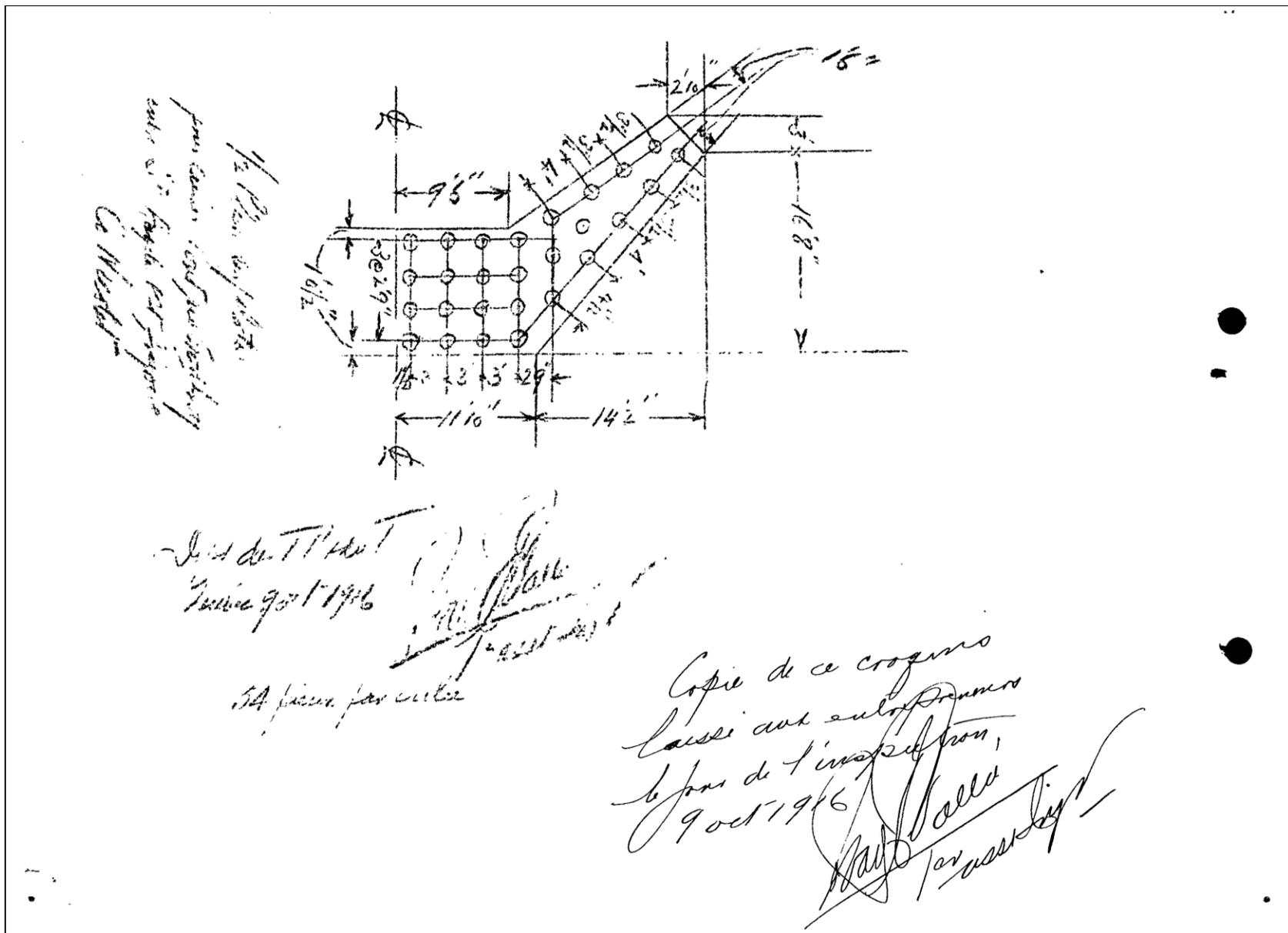


Figure 3 : Croquis daté de 1916 d'une culée du premier pont construit avant l'actuel (source : MTMDET, Direction des structures).



Figure 4 : Carte de 1852 montrant un ancien pont situé plus près du fleuve Saint-Laurent que le pont actuel (flèche rouge). (Source : Greffe de l'arpenteur général du Québec, document n° B006).

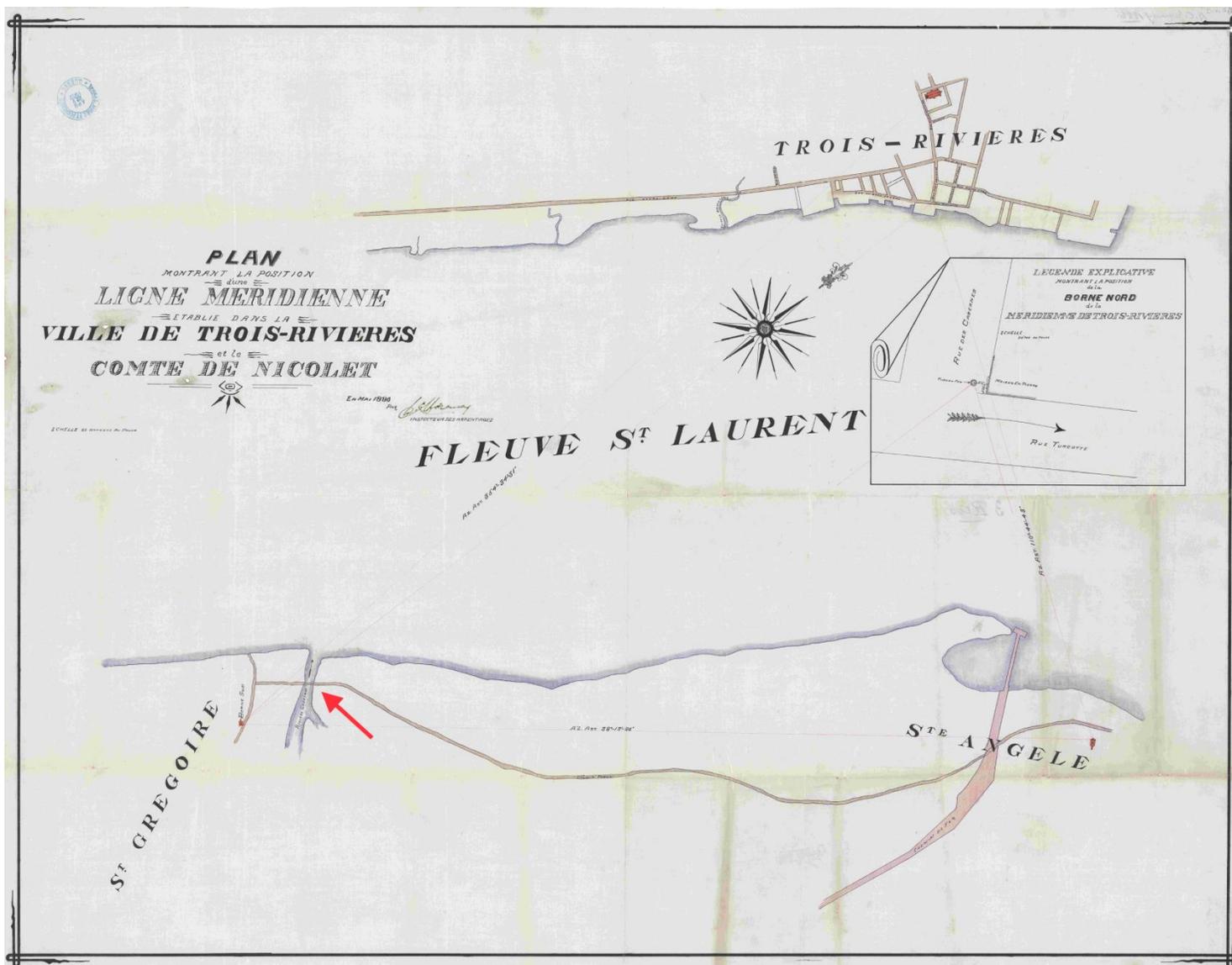


Figure 5 : Carte de 1886 montrant un ancien pont situé plus près du fleuve Saint-Laurent que le pont actuel (flèche rouge) (Source : Greffe de l'arpenteur général du Québec, document n° PL-735-6C00001).

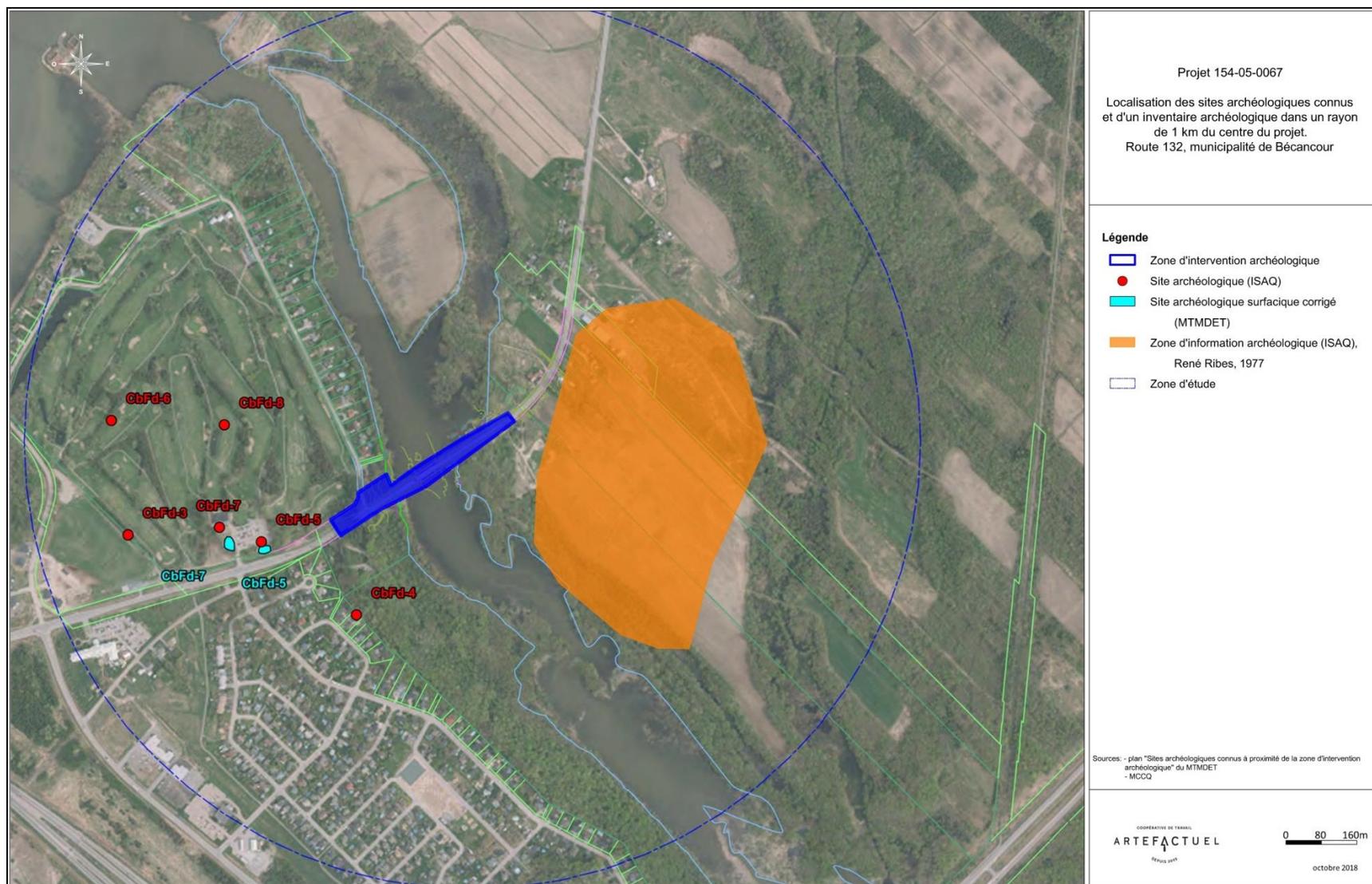


Figure 6 : Projet 154-05-0067, localisation des sites archéologiques connus et d'un inventaire archéologique dans un rayon de 1 km du centre du projet, route 132, municipalité de Bécancour (source : MTMDET, modifiée par Archéo-CAD).

#### 4.1.2 Résultats

L'emprise à l'étude a été divisée en quatre secteurs pouvant recevoir des sondages<sup>1</sup>, chacun étant séparé l'un de l'autre par la route 132 et/ou par la rivière Godefroy (**Figure 8**). Cette distinction est essentiellement d'ordre pratique et ne signifie pas nécessaire différents types d'environnements. Le secteur 1 se situe dans la portion nord-ouest de l'emprise et passe en partie sur un terrain de golf gazonné, plat et parsemé de quelques arbres matures (**Figure 9**). À l'est de l'avenue Godefroy, le secteur 1 n'est pas aménagé. Il est recouvert de hautes herbes, d'arbustes et d'arbres et il présente une pente légère vers la rivière (**Figure 10**). Le secteur 2 se trouve dans la portion sud-ouest de l'emprise et ressemble à l'environnement du secteur 1 (**Figure 11**). La portion ouest est elle aussi aménagée en un terrain gazonné situé dans le parc des Pins. Quant à la portion est, elle a été largement bouleversée par l'aménagement d'une aire de circulation ou de stationnement faite par l'accumulation de remblais, alors que près de la rivière, la zone devient rapidement marécageuse. Le secteur 3 se trouve pour sa part dans la portion sud-est de l'emprise (**Figure 12**). À son extrémité est, ce secteur passe à travers le terrain gazonné d'une maison de ferme. Plus à l'ouest, le secteur devient boisé, mais demeure à proximité des infrastructures du pont. Enfin, le secteur 4 se situe dans la portion nord-est de l'emprise (**Figure 13**). Il débute à l'est par un terrain vague où poussent de hautes herbes, alors qu'à l'ouest, il devient boisé et présente un drainage souvent déficient.

Le secteur 1 est celui qui offre la superficie la plus large à sonder permettant ainsi la réalisation de deux à trois lignes de sondages orientées dans un axe est-ouest. Les autres secteurs sont beaucoup plus étroits ne permettant qu'une seule ligne de sondages en bordure des aménagements routiers et du pont. Beaucoup de ces sondages ont donc révélé des perturbations liées aux infrastructures routières.

Dans tous les secteurs, lorsqu'on s'éloigne de la rivière, l'emprise est constituée de zones planes plus élevées et bien drainées, mais à l'approche du cours d'eau, les terrains affectent une pente légère vers celui-ci. En général, plus on s'approche de la rivière, moins les sols sont bien drainés. Dans l'ensemble des secteurs, on rencontre plusieurs perturbations modernes comme ceux du pont et de la route, mais aussi des fossés, des remblais, des labours, des canalisations et des fils enfouis.

Les sondages ont révélé également des sols assez variables entre les différents environnements, mais aussi au sein d'un même environnement (**Figure 13**). Abordons d'abord les secteurs plus élevés et bien drainés plus éloignés de la rivière (**Figure 14**). Ces derniers sont essentiellement constitués de sols sableux, mais les premiers niveaux, plus variables, semblent résulter de divers aménagements, tels que des remblais, des déblais et des labours. Les sols naturels en place sont pour leur part surtout marqués par un épais niveau de sable lité (parfois induré) où s'alterne les couleurs gris pâle et orangé. Dans quelques sondages cependant seule la couleur orangée est perceptible. Nous n'avons pas atteint la fin de ce niveau et nous estimons qu'il pourrait correspondre à des dépôts fluviatiles. Le sondage test 1 (secteur 1) par exemple montre d'abord une succession de sols interprétés comme des remblais d'aménagement du terrain de golf (aménagé en 1972) (**Figure 15**). Ceux-ci reposent directement sur l'horizon naturel lité. L'absence d'humus enfoui tend à croire que le secteur a été décapé lors de son aménagement. Les secteurs 2, 3 et 4 montrent quant à eux un niveau sous l'humus ressemblant à une

---

<sup>1</sup> L'emprise au niveau de la route 132 et du pont a été exclue de ces quatre secteurs, mais elle a néanmoins fait l'objet d'une inspection visuelle lorsque possible. Quant à la portion de l'emprise située dans la rivière elle-même, elle n'a fait l'objet d'aucune intervention archéologique.

couche labourée et se déposant lui aussi sur l'horizon naturel. Marois et Ribes (1975 : 20) mentionnent en effet que les terres à l'ouest de la rivière Godefroy ont déjà été vouées à l'agriculture, alors que du côté est, on y retrouve encore à ce jour des champs cultivés et des fermes.

Dans les zones plus basses et plus rapprochées de la rivière, on retrouve des sols moins bien drainés, caractérisés notamment par divers niveaux argileux, loameux et organiques. Là aussi, il y a une certaine variabilité entre les sondages. L'horizon naturel lité gris et orangé est parfois présent au fond des sondages, mais il est alors souvent plus loameux ou argileux que sableux (**Figure 16**). Dans le secteur 4, le sol naturel apparaît plutôt comme une argile grise compacte. Les sols sont généralement plus humides et la nappe phréatique a été atteinte dans bon nombre des puits excavés. Dans le secteur 3, étant donné la proximité des infrastructures du pont, il semble manifeste que cette portion de l'emprise ait été décapée, car l'horizon naturel se retrouve directement sous l'humus. Les profils stratigraphiques des sondages tests 2, 3 et 4 illustrent bien la variabilité des sols des environnements à proximité de la rivière (**Figure 14**). La plupart des sondages ont atteint des profondeurs supérieures à 50 cm pour s'assurer qu'il n'y avait pas de vestiges anthropiques enfouis profondément.

Une seule découverte a été réalisée dans le cadre de cet inventaire, mais nous estimons qu'elle est de faible intérêt archéologique. Elle a été faite dans le secteur 1, juste à l'est de l'avenue Godefroy (**Figure 8** et **Figure 17**). Il s'agit d'un vestige constitué de pierres sèches formant un genre de plateforme ou une aire de circulation (**Figure 18** et **Figure 19**). La dimension des pierres est très variable. On retrouve beaucoup de gravier et de petites pierres, plusieurs moyennes et quelques grosses. Deux tranchées ont été ouvertes pour documenter ce vestige. La première longe l'avenue Godefroy dans un axe nord-sud et fait une longueur de 7,90 m sur une largeur d'une vingtaine de centimètres. On y a pratiqué un petit décrochement perpendiculaire de 0,83 m vers l'ouest et son extrémité nord a été élargie pour mieux documenter la limite du vestige. L'autre tranchée se situe juste à l'est de la première, elle est disposée dans un axe est-ouest et fait une longueur de 2,90 m sur une largeur d'une trentaine de centimètres. Comme la limite est du vestige n'a pas été rencontrée, nous avons réalisé ensuite une série de petits sondages rapprochés pour tenter de trouver la fin de la structure de pierres. Le cinquième sondage, situé à 8,25 m à l'est de la tranchée, ne montre plus de traces du vestige en question. La limite sud n'a jamais été atteinte, mais le sondage réalisé initialement en bordure du fossé de la route 132 n'avait révélé aucune trace de la plateforme. On peut donc estimer la structure comme ayant au minimum d'environ 90 m<sup>2</sup> de superficie.

Le vestige n'est que faiblement enfoui (entre 12 et 20 cm) sous une couche de sable jaunâtre d'épaisseur variable surmonté par le niveau humique de surface. Si on en juge par l'extrémité nord, les pierres s'enfoncent dans un niveau d'argile gris bleuté très compact et ce sol ne constitue pas un niveau naturel en place (**Figure 20**). Le vestige ne montre aucun appareillage et les pierres semblent avoir été jetées à même le sol et compactées pour former une surface compacte et plane. Malgré l'absence de mortier, les pierres sont solidement fichées dans le sol, ce qui laisse croire que de la machinerie lourde, comme un rouleau compresseur, aurait participé au compactage de la plateforme. Enfin, soulignons qu'aucun artefact n'a été rencontré en association au vestige.

Nous croyons qu'il s'agit d'une structure assez récente et nous émettons l'hypothèse qu'elle corresponde probablement à un élément utilisé temporairement durant la construction du pont actuel ou encore durant des travaux de réfection. Sa très grande dimension, son faible enfouissement, la présence d'un remblai de sable par-dessus et sa compacité suggèrent que ce vestige aurait pu correspondre à une aire de circulation, de stationnement ou d'entreposage d'équipements durant des travaux. L'article du journal *Le Nouvelliste* du 22 novembre 1937 nous indique peut-être un élément

de réponse sur la fonction exacte de cette structure : « Les automobilistes qui circulent sur la rive sud ne sont plus maintenant obligés de s'aventurer sur la passerelle érigée au début de l'été pour permettre la démolition du vieux pont et la reconstruction du nouveau » (Le Nouvelliste 1937 : 3). Il est ainsi vraisemblable que cette plateforme ait pu constituer la base de cette « passerelle » temporaire mise en place pendant la construction du pont actuel. Ajoutons aussi que l'absence d'artefacts milite plus en faveur de cette hypothèse que de celle d'un vestige de bâtiment qui aurait été occupé durant un certain temps. Qui plus est, l'emprise à cet endroit est marquée par un élargissement vers le nord. Cela pourrait indiquer que cet espace supplémentaire était bien dédié à des aménagements temporaires mis en place lors de la construction du pont actuel.

#### 4.1.3 Discussion et conclusions

Le projet de réfection routière n° 154-05-0067 du MTMDET a fait l'objet d'un inventaire archéologique sur une emprise totalisant 462 m de longueur, sur une largeur variant entre 20 et 65 m. Une inspection visuelle et 75 sondages ont été réalisés dans le cadre de cette intervention et aucun site archéologique n'a été découvert. Un vestige de pierre a été mis au jour, mais nous estimons qu'il ne présente pas d'intérêt archéologique, patrimonial ou scientifique. La poursuite des recherches à son endroit n'apporterait donc vraisemblablement pas de données supplémentaires pertinentes.

Nous avons mentionné que le pont actuel a été érigé sur les bases d'un plus ancien. Concernant les risques de trouver des vestiges de l'ancien pont sous l'actuel, nous estimons que cela ne justifie pas d'interventions archéologiques supplémentaires pour les raisons suivantes :

- L'ancien pont est déjà partiellement documenté par le plan de construction du pont actuel, datant de 1937 et par des documents d'archives datant de 1916.
- Le premier pont n'est pas d'un type pour lequel on attribue généralement une grande valeur patrimoniale d'après l'ouvrage *Orientation ministérielle sur l'identification et la gestion des ponts à valeur patrimoniale* : « Les ponts pouvant se distinguer du point de vue patrimonial historique ou scientifique se trouvent majoritairement parmi les types de ponts suivants : les ponts couverts, les ponts à poutres triangulées en métal, les ponts en arc, les ponts suspendus, les ponts à haubans et les ponts mobiles » (MTQ 2005 : 9).
- Aucune trace du premier pont n'a été observée durant l'inventaire, mais des vestiges de ses culées pourraient tout de même avoir été préservés sous les actuelles. En cas de découvertes fortuites durant les travaux de construction, nous recommandons que le MTMDET procède à l'arpentage des vestiges et qu'il les documente par quelques photos. Dans cette optique, une déclaration de découverte fortuite pourra être faite auprès du ministère de la Culture et des Communications sans toutefois que cela occasionne de contraintes pour la poursuite des travaux.

Les interventions réalisées permettent donc au MTMDET de procéder aux travaux prévus sans incidence sur le patrimoine archéologique.

**Tableau 3 : Inventaire archéologique – synthèse des activités – projet n° 154-05-0067, route 132, municipalité de Bécancour**

Secteur	Localisation						Technique inventaire	Nb de sondages		Topographie	Stratigraphie	Remarque
	Côté	Début (ch)	Fin (ch)	Long. max. (m)	Larg. max. (m)	Superficie approx. (m <sup>2</sup> )		+	-			
1	nord-ouest	n/d	n/d	215	40	8600	IV SA	6	36	Plat et pente vers la rivière	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Humus</li> <li>- Remblais</li> <li>- Sable lité gris pâle et orangé</li> <li>- Humus</li> <li>- Sable gris et orangé</li> <li>- Sable gris avec lentille d'argile</li> <li>- Sol organique humide</li> <li>- loam limoneux lité gris pâle et orangé</li> </ul>	Découverte d'un vestige de plateforme en pierre sèche vraisemblablement récent.
2	sud-ouest	n/d	n/d	215	10	2150	IV SA	0	8	Plat et pente vers la rivière	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Humus</li> <li>- Labours</li> <li>- Sable lité gris pâle et orangé</li> </ul>	Portion est aménagée par un chemin et les abords de la rivière sont marécageux.
3	sud-est	n/d	n/d	190	15	2850	IV SA	0	14	Plat et pente vers la rivière. Le secteur redevient plat ensuite	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Humus</li> <li>- Labour</li> <li>- Sable brun orangé</li> <li>- Humus</li> <li>- loam limoneux lité gris pâle et orangé</li> </ul>	Portion ouest a été décapée lors de la construction du pont.
4	nord-est	n/d	n/d	190	15	2850	IV SA	0	11	Plat et pente vers la rivière. Le secteur redevient plat ensuite	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Humus</li> <li>- Sol argilo-limoneux brun</li> <li>- Argile sableuse grise tachetée orangée</li> <li>- Argile grise</li> </ul>	Portion ouest devient rapidement humide
<b>Total</b>				<b>810</b>	<b>80</b>	<b>16 450</b>		<b>6</b>	<b>69</b>			

Légende : IV : inspection visuelle

SA : sondages alternés

SP : sondages ponctuels

TM : tranchées mécaniques

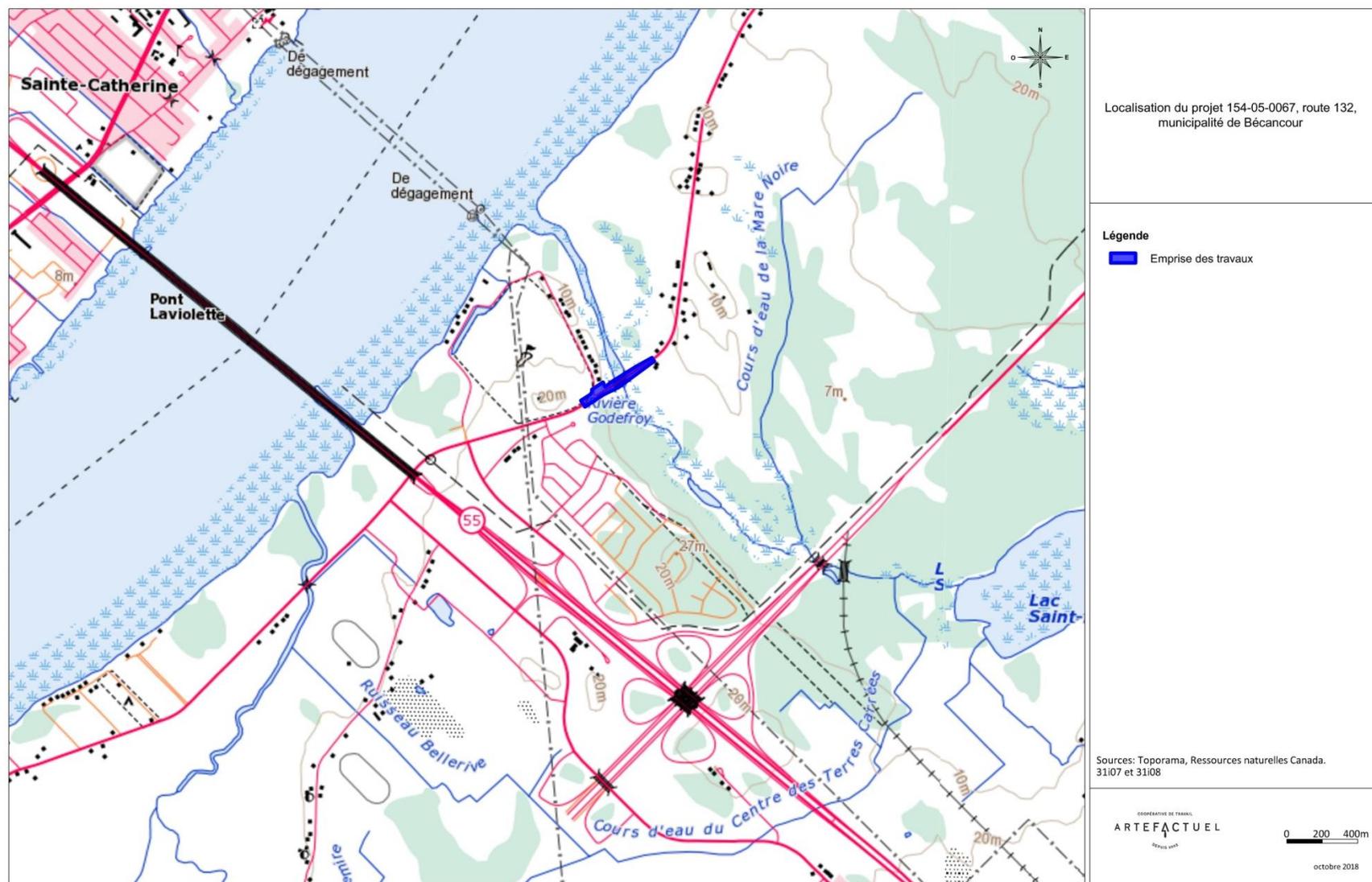


Figure 7 : Localisation du projet n° 154-05-0067, route 132, municipalité de Bécancour (source : Toporama, Ressources naturelles Canada, feuillets 31i07 et 31i08).

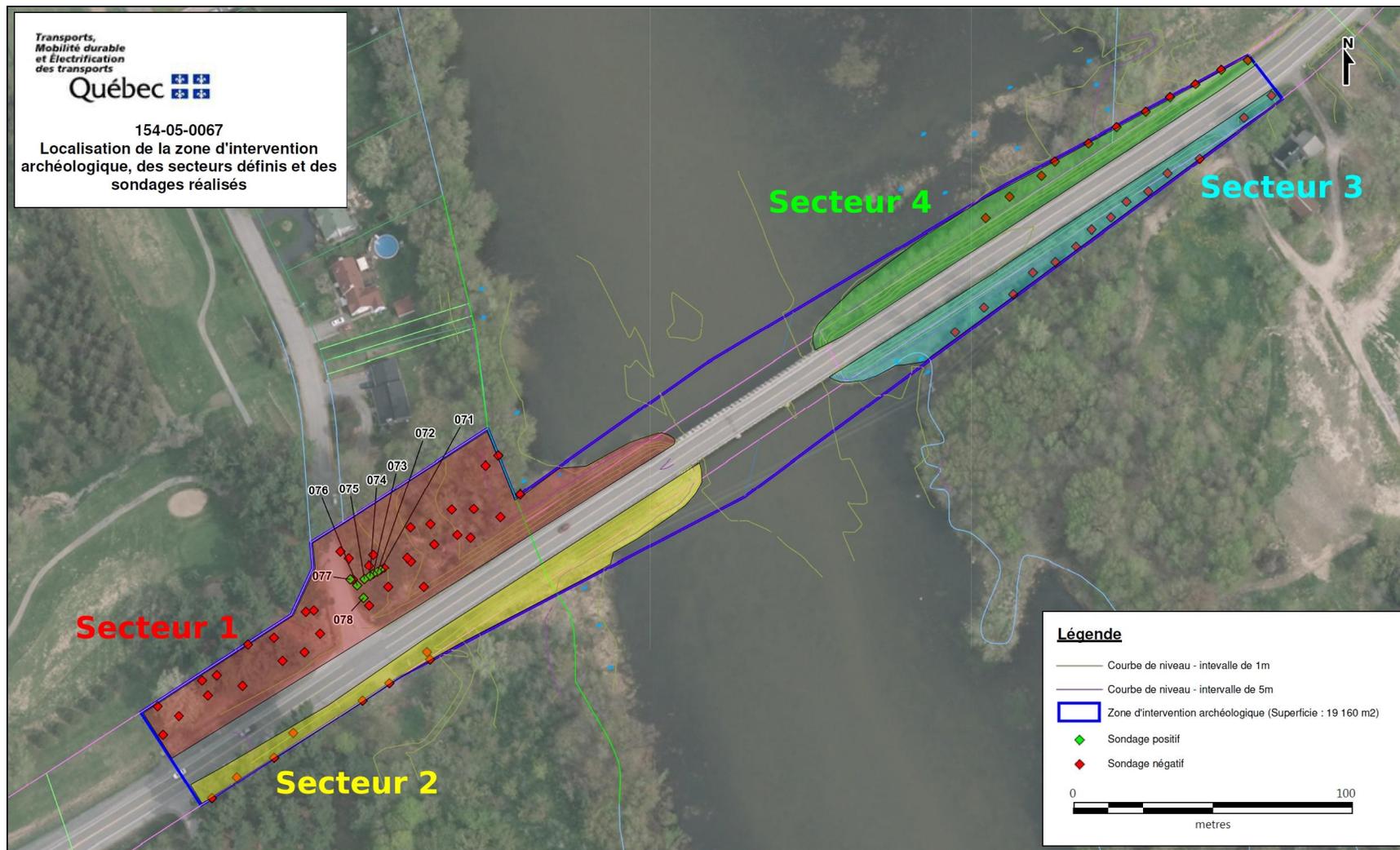


Figure 8 : Projet 154-05-0067, localisation de la zone d'intervention archéologique, des secteurs définis et des sondages réalisés, route 132, municipalité de Bécancour (source : MTMDET).



Figure 9 : Projet 154-05-0067, vue générale du secteur 1 (portion ouest), route 132, municipalité de Bécancour (vue vers l'est, photo 154-05-0067-12).

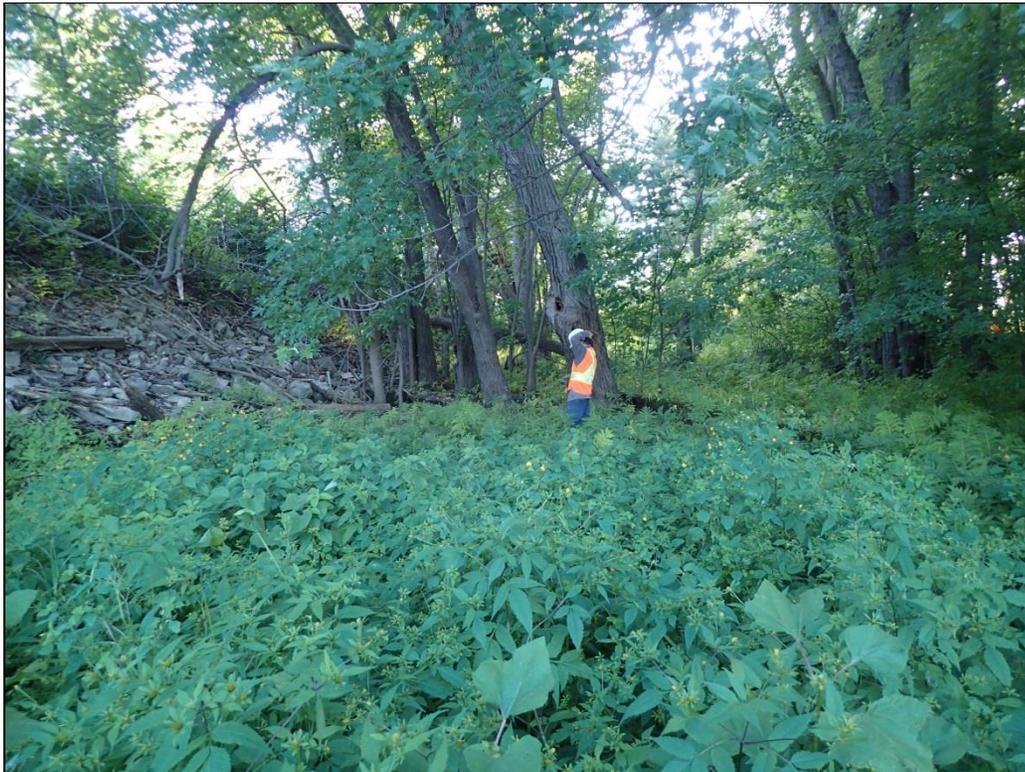


Figure 10 : Projet 154-05-0067, vue du secteur 1 (portion est), route 132, municipalité de Bécancour (vue vers l'ouest, photo 154-05-0067-23).



Figure 11 : Projet 154-05-0067, vue générale des secteurs 2 (portion ouest), route 132, municipalité de Bécancour (vue vers l'ouest, photo 154-05-0067-27).



Figure 12 : Projet 154-05-0067, vue du secteur 3 (portion ouest), route 132, municipalité de Bécancour (vue vers l'ouest, photo 154-05-0067-49).

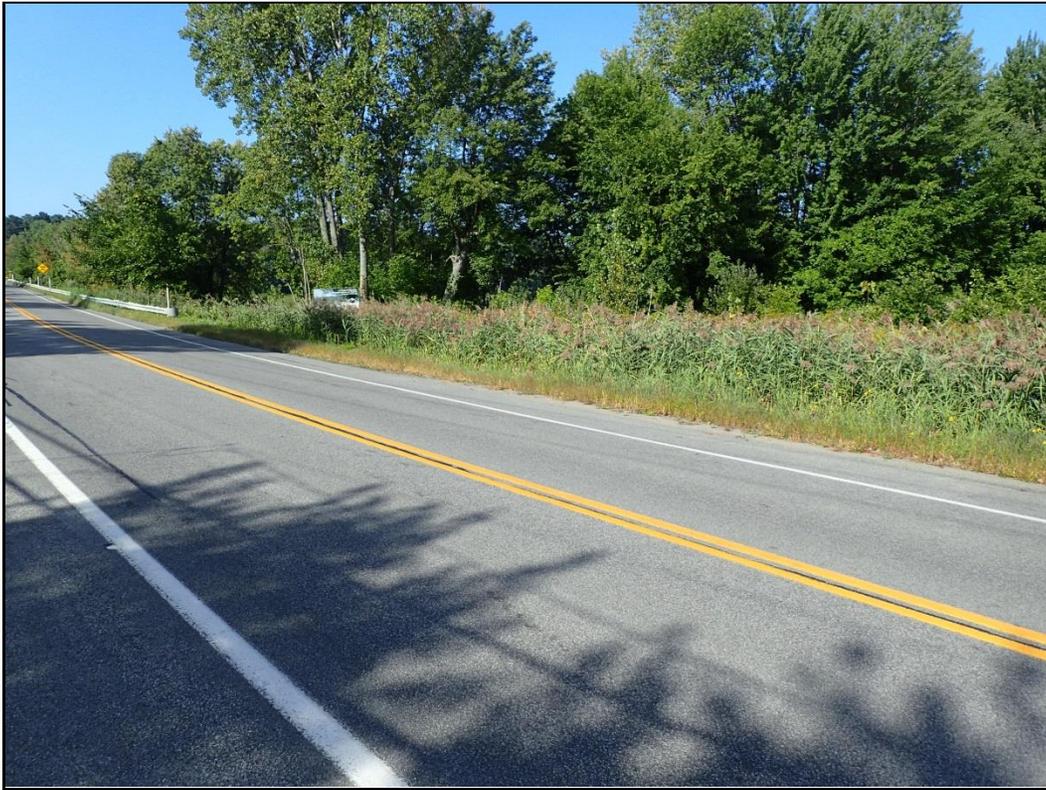


Figure 13 : Projet 154-05-0067, vue du secteur 4 (portion est), route 132, municipalité de Bécancour (vue vers le nord-ouest, photo 154-05-0067-42).

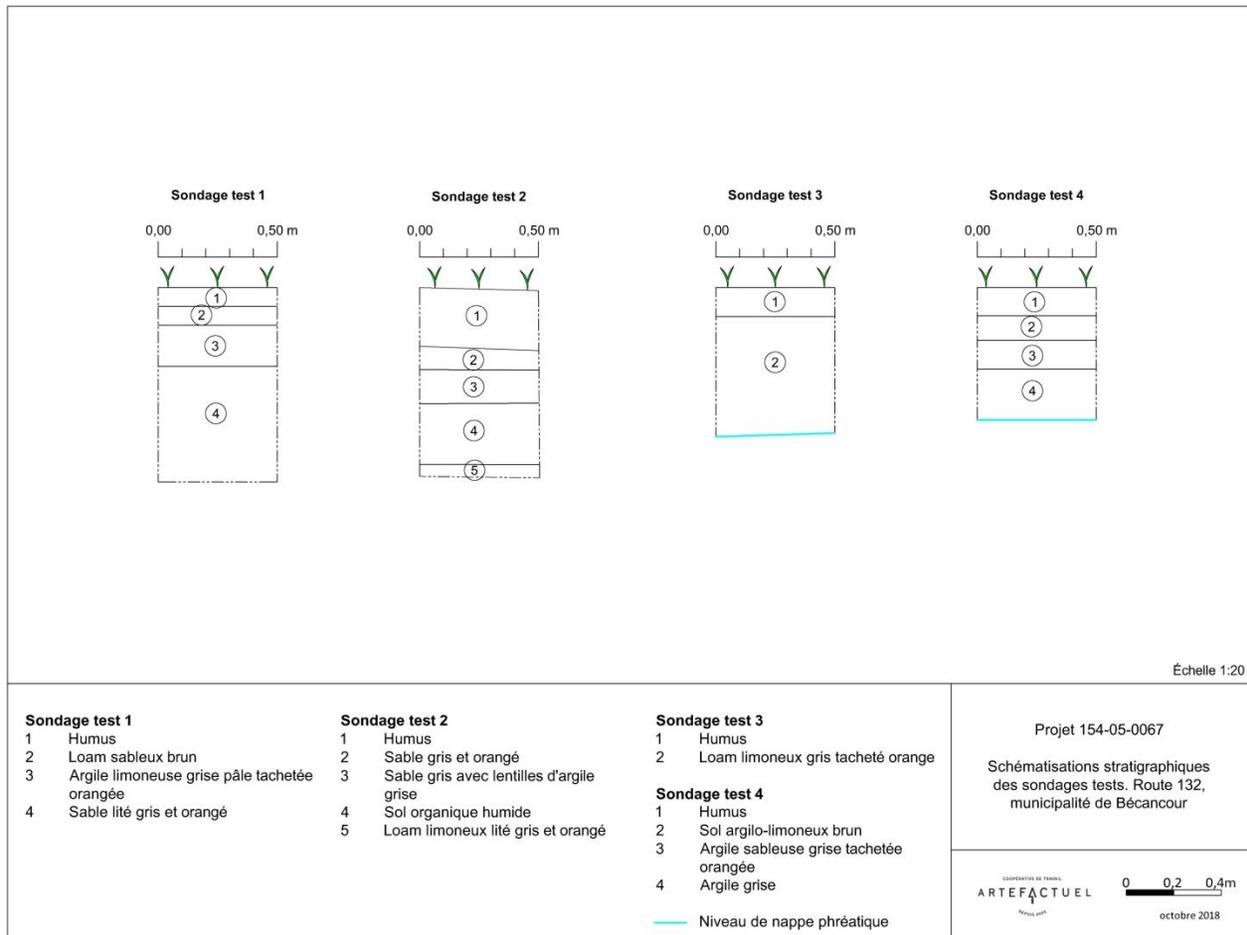


Figure 14 : Projet n° 154-05-0067, schématisations stratigraphiques des sondages tests, route 132, municipalité de Bécancour (infographie : Archéo-CAD).



Figure 15 : Projet 154-05-0067, paroi du sondage test 1, secteur 1, route 132, municipalité de Bécancour (vue vers le nord, photo 154-05-0067-12).



Figure 16 : Projet 154-05-0067, paroi du sondage test 4, secteur 4, route 132, municipalité de Bécancour (vue vers l'ouest, photo 154-05-0067-55).



Figure 17 : Projet 154-05-0067, vue de l'emplacement général du vestige en pierre sèche, secteur 1, route 132, municipalité de Bécancour. En avant-plan, on voit l'avenue Godefroy et à droite le pont et la route 132 (vue vers l'est, photo 154-05-0067-73).



Figure 18 : Projet 154-05-0067, vue d'une partie du vestige en pierre sèche, secteur 1, route 132, municipalité de Bécancour (vue vers l'ouest, photo 154-05-0067-62).



Figure 19 : Projet 154-05-0067, vue d'une partie du vestige en pierre sèche, secteur 1, route 132, municipalité de Bécancour (vue vers le sud, photo 154-05-0067-68).



Figure 20 : Projet 154-05-0067, vue de l'extrémité nord de la paroi de la tranchée ayant révélé une partie du vestige en pierre sèche, secteur 1, route 132, municipalité de Bécancour (vue vers l'ouest, photo 154-05-0067-70).

## 6.0 CONCLUSION

Ce rapport fait état d'un inventaire archéologique réalisé dans le cadre d'un projet de construction routière ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports, sur le territoire de la Direction de la Mauricie-Centre-du-Québec. L'inventaire a couvert une emprise totalisant 462 m de longueur, sur une largeur variant entre 20 et 65 m, pour une superficie totale approximative de 20 400 m<sup>2</sup>. Des inspections visuelles et 75 sondages archéologiques ont été réalisés, et aucun site n'a été découvert dans le cadre de cet inventaire archéologique. Advenant le cas où les anciennes culées du premier pont, daté de 1918, soient mises au jour lors de la démolition de la structure existante, aucune mise en valeur n'est recommandée. Cela est fondé d'abord sur le fait que ces éventuels vestiges ne présentent pas d'intérêt scientifique. Également, le potentiel de mise en valeur du lieu de l'intervention est jugé comme nul, puisque les éventuels vestiges se retrouveraient sous la structure du pont à construire. Les résultats de cet inventaire archéologique assurent au MTMDET que le projet peut être réalisé sans contrainte du point de vue de l'archéologie.

## 7.0 BIBLIOGRAPHIE

Burke, A. L. et M. Fournier

2012 *Fouilles archéologiques sur les sites CbFc-3 et CbFd-4, municipalité de Bécancour, 29 août au 14 septembre 2011*. Université de Montréal, rapport inédit.

2013 *Fouilles archéologiques sur les sites CbFc-3 et CbFd-4, municipalité de Bécancour, 15 au 28 juillet 2012*. Université de Montréal, rapport inédit.

IRDA

2008 Carte pédologique. Feuillet 31I07102.

[https://www.irda.qc.ca/assets/documents/P%C3%A9dologie/%C3%89tudes\\_p%C3%A9dologiques/Pedo\\_31i07102.pdf](https://www.irda.qc.ca/assets/documents/P%C3%A9dologie/%C3%89tudes_p%C3%A9dologiques/Pedo_31i07102.pdf)

La Presse

1918 « Échos de Trois-Rivières », 26 janvier 1918 : 22.

Le Nouvelliste

1937 « Le nouveau pont de la rivière Godefroy maintenant ouvert à la circulation », 22 novembre 1937 : 3.

Ministère de la Culture et des Communications (MCC)

2018 *Répertoire du patrimoine culturel du Québec (RPCQ)*. Gouvernement du Québec, Québec.

Marois, R

1972 *Compte rendu des recherches estivales en préhistoire*. Ottawa, Musée national de l'Homme.

1973 *Activités estivales, 1973*. Ottawa, Musée national de l'Homme.

Marois, R et R. Ribes

1975 *Indices de manifestations culturelles de l'Archaïque : la région de Trois-Rivières*. Ottawa, Musée national de l'Homme.

Ministère de la Sécurité Publique, 2017 : *Géo-Portail du MSP; Culture et Communications*. [En-ligne].

<http://portail.msp.gouv.qc.ca>. Consulté en février 2017.

Ministère des Transports du Québec (MTQ)

2005 Orientation ministérielle sur l'identification et la gestion des ponts à valeur patrimoniale. Document électronique. [https://www.transports.gouv.qc.ca/fr/ministere/acces-information-renseignements-personnels/documents-reglement-diffusion/Documents/politiques-ministerielles/orientation\\_min\\_identif\\_gestion\\_ponts.pdf](https://www.transports.gouv.qc.ca/fr/ministere/acces-information-renseignements-personnels/documents-reglement-diffusion/Documents/politiques-ministerielles/orientation_min_identif_gestion_ponts.pdf) [consultée le 3 octobre 2018].

Patrimoine Bécancour

1995 *Aperçu historique : Saint-Grégoire*. Rapport inédit.

Ribes, R.

1997 *Activités du Groupe de recherches au Musée d'archéologie préhistorique*. UQTR, Musée d'archéologie préhistorique.

Taillon, H. et G. Barré

1987 Datations au 14 C des sites archéologiques du Québec. MAC, Dossiers 59.

## ANNEXE 1

## CATALOGUE DES PHOTOGRAPHIES

Numéro	Localisation	Description	Orient.	Date
154-05-0067-1	Secteur 1	Vue générale du secteur 1	E	12/09/2018
154-05-0067-2	Secteur 1	Vue générale du secteur 1	E	12/09/2018
154-05-0067-3	Secteur 2	Vue générale du secteur 2	SE	12/09/2018
154-05-0067-4	Secteurs 1 et 2	Vue de la route 132 et d'une partie des secteurs 1 et 2	E	12/09/2018
154-05-0067-5	Secteur 1	Paroi de sondage (GPS #3)	S	12/09/2018
154-05-0067-6	Secteur 1	Paroi de sondage (GPS #3)	S	12/09/2018
154-05-0067-7	Secteur 1	Paroi de sondage (GPS #3)	S	12/09/2018
154-05-0067-8	Secteur 1	Paroi de sondage (GPS #3)	S	12/09/2018
154-05-0067-9	Secteur 1	Paroi de sondage (GPS #5)	S	12/09/2018
154-05-0067-10	Secteur 1	Paroi de sondage (GPS #5)	S	12/09/2018
154-05-0067-11	Secteur 1	Paroi de sondage test 1 (GPS #9)	N	12/09/2018
154-05-0067-12	Secteur 1	Paroi de sondage test 1 (GPS #9)	N	12/09/2018
154-05-0067-13	Secteur 1	Paroi de sondage test 1 (GPS #9)	N	12/09/2018
154-05-0067-14	Secteur 1	Paroi de sondage test 1 (GPS #9)	N	12/09/2018
154-05-0067-15	Secteur 1	Paroi de sondage (GPS #13)	S	12/09/2018
154-05-0067-16	Secteur 1	Paroi de sondage (GPS #13)	S	12/09/2018
154-05-0067-17	Secteur 1	Vue du secteur 1 à l'est de l'avenue Godefroy	E	12/09/2018
154-05-0067-18	Secteur 1	Vue du secteur 1 à l'ouest de l'avenue Godefroy	O	12/09/2018
154-05-0067-19	Secteur 1	Vestige en pierre sèche dans le sondage au GPS #17	O	12/09/2018
154-05-0067-20	Secteur 1	Paroi de sondage (GPS #17)	O	12/09/2018
154-05-0067-21	Secteur 1	Vue du secteur 1 à l'est de l'avenue Godefroy	SE	12/09/2018
154-05-0067-22	Secteur 1	Vue du secteur 1 à l'est de l'avenue Godefroy	SE	12/09/2018
154-05-0067-23	Secteur 1	Vue du secteur 1 à l'est de l'avenue Godefroy	O	12/09/2018
154-05-0067-24	Secteur 1	Paroi de sondage (GPS #25)	E	12/09/2018
154-05-0067-25	Secteur 1	Paroi de sondage (GPS #33)	O	13/09/2018
154-05-0067-26	Secteur 1	Paroi de sondage (GPS #33)	O	13/09/2018
154-05-0067-27	Secteur 2	Vue générale du secteur 2	O	13/09/2018
154-05-0067-28	Secteur 2	Vue générale du secteur 2	E	13/09/2018
154-05-0067-29	Secteur 2	Vue générale du secteur 2	E	13/09/2018
154-05-0067-30	Secteur 2	Vue de perturbations dans le secteur 2	S	13/09/2018
154-05-0067-31	Secteur 2	Paroi de sondage (GPS #37)	O	13/09/2018
154-05-0067-32	Secteur 2	Paroi de sondage (GPS #37)	O	13/09/2018
154-05-0067-33	Secteur 2	Paroi de sondage (GPS #37)	O	13/09/2018
154-05-0067-34	Secteur 2	Emprise du secteur près de la rivière (zone marécageuse)	E	13/09/2018
154-05-0067-35	Secteur 2	Emprise du secteur près de la rivière (zone marécageuse)	E	13/09/2018
154-05-0067-36	Secteur 2	Vue du talus rehaussé de l'aire de circulation aménagée dans le secteur 2	NE	13/09/2018
154-05-0067-37	Secteur 2	Vue en plan d'un sondage avec des débris de béton dedans (GPS #42)	E	13/09/2018
154-05-0067-38	Secteur 2	Vue de l'emplacement du sondage au GPS #42	N	13/09/2018
154-05-0067-39	Secteur 2	Paroi de sondage (GPS #43)	S	13/09/2018
154-05-0067-40	Secteur 3	Vue du secteur 3 (portion est)	O	13/09/2018
154-05-0067-41	Secteur 3	Vue du secteur 3 (portion est)	O	13/09/2018
154-05-0067-42	Secteur 4	Vue du secteur 4 (portion est)	NO	13/09/2018
154-05-0067-43	Secteur 3	Vue du secteur 3 (portion est) dans un secteur rehaussé	O	13/09/2018
154-05-0067-44	Secteur 3	Vue du secteur 3 (portion est) dans le fossé routier	O	13/09/2018
154-05-0067-45	Secteur 3	Paroi de sondage (GPS #47)	O	13/09/2018

Numéro	Localisation	Description	Orient.	Date
154-05-0067-46	Secteur 3	Paroi de sondage (GPS #45)	S	13/09/2018
154-05-0067-47	Secteur 3	Paroi de sondage (GPS #53)	E	13/09/2018
154-05-0067-48	Secteur 3	Vue du secteur 3 (portion ouest)	O	13/09/2018
154-05-0067-49	Secteur 3	Vue du secteur 3 (portion ouest)	O	13/09/2018
154-05-0067-50	Secteur 3	Base du pont en maçonnerie	N	13/09/2018
154-05-0067-51	Secteur 3	Paroi de sondage test 3 (GPS #54)	S	13/09/2018
154-05-0067-52	Secteur 3	Paroi de sondage test 3 (GPS #54)	S	13/09/2018
154-05-0067-53	Secteur 4	Vue du secteur 4 (portion ouest)	O	13/09/2018
154-05-0067-54	Secteur 4	Vue du secteur 4 (portion ouest)	E	13/09/2018
154-05-0067-55	Secteur 4	Paroi de sondage test 4 (GPS #65)	O	13/09/2018
154-05-0067-56	Secteur 4	Paroi de sondage test 4 (GPS #65)	O	13/09/2018
154-05-0067-57	Secteur 1	Paroi de sondage test 2 (GPS #35)	N	13/09/2018
154-05-0067-58	Secteur 1	Paroi de sondage test 2 (GPS #35)	N	13/09/2018
154-05-0067-59	Secteur 1	Paroi de sondage test 2 (GPS #35)	N	13/09/2018
154-05-0067-60	Secteur 1	Vestige en pierre sèche	S	13/09/2018
154-05-0067-61	Secteur 1	Vestige en pierre sèche	E	13/09/2018
154-05-0067-62	Secteur 1	Vestige en pierre sèche	O	13/09/2018
154-05-0067-63	Secteur 1	Vestige en pierre sèche	O	13/09/2018
154-05-0067-64	Secteur 1	Vestige en pierre sèche	O	13/09/2018
154-05-0067-65	Secteur 1	Vestige en pierre sèche	O	13/09/2018
154-05-0067-66	Secteur 1	Vestige en pierre sèche	N	13/09/2018
154-05-0067-67	Secteur 1	Vestige en pierre sèche	E	13/09/2018
154-05-0067-68	Secteur 1	Vestige en pierre sèche	S	13/09/2018
154-05-0067-69	Secteur 1	Vestige en pierre sèche	O	13/09/2018
154-05-0067-70	Secteur 1	Paroi de tranchée au nord du vestige en pierre sèche	O	13/09/2018
154-05-0067-71	Secteur 1	Vue en plan de la limite nord du vestige en pierre sèche	O	13/09/2018
154-05-0067-72	Secteur 1	Vue de sondages pour délimiter la limite est du vestige en pierre sèche	O	13/09/2018
154-05-0067-73	Secteur 1	Vue du secteur du vestige en pierre sèche après remblaiement des tranchées et sondages	E	13/09/2018

## ANNEXE 2

### PLANCHE-CONTACT – 154-05-0067



154-05-0067-1.JPG



154-05-0067-2.JPG



154-05-0067-3.JPG



154-05-0067-4.JPG



154-05-0067-5.JPG



154-05-0067-6.JPG



154-05-0067-7.JPG



154-05-0067-8.JPG



154-05-0067-9.JPG



154-05-0067-10.JPG



154-05-0067-11.JPG



154-05-0067-12.JPG



154-05-0067-13.JPG



154-05-0067-14.JPG



154-05-0067-15.JPG



154-05-0067-16.JPG



154-05-0067-17.JPG



154-05-0067-18.JPG



154-05-0067-19.JPG



154-05-0067-20.JPG



154-05-0067-21.JPG



154-05-0067-22.JPG



154-05-0067-23.JPG



154-05-0067-24.JPG



154-05-0067-25.JPG



154-05-0067-26.JPG



154-05-0067-27.JPG



154-05-0067-28.JPG



154-05-0067-29.JPG



154-05-0067-30.JPG



154-05-0067-31.JPG



154-05-0067-32.JPG



154-05-0067-33.JPG



154-05-0067-34.JPG



154-05-0067-35.JPG



154-05-0067-36.JPG



154-05-0067-37.JPG



154-05-0067-38.JPG



154-05-0067-39.JPG



154-05-0067-40.JPG



154-05-0067-41.JPG



154-05-0067-42.JPG



154-05-0067-43.JPG



154-05-0067-44.JPG



154-05-0067-45.JPG



154-05-0067-46.JPG



154-05-0067-47.JPG



154-05-0067-48.JPG



154-05-0067-49.JPG



154-05-0067-50.JPG



154-05-0067-51.JPG



154-05-0067-52.JPG



154-05-0067-53.JPG



154-05-0067-54.JPG



154-05-0067-55.JPG



154-05-0067-56.JPG



154-05-0067-57.JPG



154-05-0067-58.JPG



154-05-0067-59.JPG



154-05-0067-60.JPG



154-05-0067-61.JPG



154-05-0067-62.JPG



154-05-0067-63.JPG



154-05-0067-64.JPG



154-05-0067-65.JPG



154-05-0067-66.JPG



154-05-0067-67.JPG



154-05-0067-68.JPG



154-05-0067-69.JPG



154-05-0067-70.JPG



154-05-0067-71.JPG



154-05-0067-72.JPG



154-05-0067-73.JPG

ANNEXE 3

DESCRIPTIONS DES OUVRAGES DU PREMIER PONT (1916)

*X* *Extrait* *1575*  
*16*

DESCRIPTION DES OUVRAGES.

*Pilots et excavations.*

Les excavations pour les fondations des culées seront pratiquées jusqu'à la profondeur indiquée sur le plan, ou celle que pourra indiquer l'ingénieur ou son représentant, et devront avoir les dimensions suffisantes pour recevoir les pilots et le béton.

Toutes les fondations devront être tenues asséchées, au moyen de pompes, batardeaux, barrages, etc., tant que le massif de la maçonnerie ne sera pas construit jusqu'au-dessus du niveau de l'eau.

*Les fondations devront être à une profondeur suffisante pour qu'elles soient à l'épreuve de la gelée ou minage quelconque, et protégées par un empierrement si nécessaire.*

PILOTS.

Les pilots seront soigneusement et exactement taillés en pointe à la partie inférieure et seront chaussés d'un sabot en fer, si nécessaire; la tête sera coupée carrément, un peu en chanfrein et sera garnie d'une frette en fer pendant le battage; ils seront enfoncés jusqu'au terrain solide et à la profondeur que l'inspecteur pourra fixer et le poids du mouton ne sera pas moindre que 1600 à 1800 livres.

L'on devra prendre toutes les précautions possibles pour enfoncer les pilots à plomb ou dans les positions et à telle distance entre eux que marquée sur le plan, tout pilot endommagé ou trop court ou hors de ligne voulue sera retiré et remplacé par un autre et l'on devra prendre garde de ne pas écraser les têtes des pilots en les enfonçant. Ces pilots seront coupés à niveau pour recevoir le béton tel qu'indiqué sur le plan.

Les pilots ne devront pas avoir moins de 9 pouces de diamètre au petit bout et être d'épinette rouge, pin rouge ou d'épinette grise. Le bois des pilots devra sous tous les rapports être sain.

*ni tout autre bois approprié*  
*Jas. H. Gagné*

Tous les espaces entre les pilots et à l'entour seront remplis en béton, tel que montré sur le plan ou suivant qu'il sera jugé nécessaire par l'inspecteur en charge.

*Tous les encoignures de la maçonnerie en béton au-dessus de la surface du sol doivent être à chanfrein circulaire de 2" de rayon.*  
MAÇONNERIE EN BETON.

Toute la maçonnerie en béton des culées .

devra être construite avec de bons matériaux propres à lui donner un caractère de force et de durabilité et elle devra avoir les dimensions et hauteurs marquées sur le plan et celles qui pourraient être données durant le cours des ouvrages, elle ne devra pas être commencée avant que les fondations aient été bien préparées et que l'ingénieur les ait examinées et trouvées satisfaisantes, ni avant que l'entrepreneur ne soit pourvu de matériaux,

*Louis B. Du Tremblay*  
*Jas. H. Gagné 10 oct 1916*

*J. H. Gagné*  
*10 oct 1916*

## ANNEXE 4

## CATALOGUE DES DOCUMENTS GRAPHIQUES

Fichier	Titre	Type	Format	Sources	Auteur
154-05-0067-1	Plan du pont projeté sur la rivière Godefroy entre Saint-Angel et Saint-Grégoire, comté de Nicolet.	Carte	PDF	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ MTMDET</li> </ul>	Inconnu
154-05-0067-2	Seigneurie de Bécancour. Vérification de la largeur, et de la limite sud et sud-est de la seigneurie de Bécancour.	Carte	PDF	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Greffe de l'arpenteur général du Québec</li> </ul>	Jean-Baptiste Legendre
154-05-0067-3	Plan montrant la position d'une ligne méridienne établie dans la ville de Trois-Rivières et le comté de Nicolet.	Carte	PDF	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Greffe de l'arpenteur général du Québec</li> </ul>	David-Charles Morency
154-05-0067-4	Localisation des sites archéologiques connus et d'un inventaire archéologique dans un rayon de 1 km du centre du projet, route 132, municipalité de Bécancour.	Plan	PDF	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ MTMDET</li> <li>▪ Modifié par Artefactuel</li> </ul>	MTMDET
154-05-0067-5	Localisation du projet no 154-05-0067, route 132, municipalité de Bécancour.	Carte	PDF	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Toporama, Ressources naturelles Canada</li> <li>▪ Modifié par Artefactuel</li> </ul>	Archéo-CAD
154-05-0067-6	Projet 154-05-0067, localisation de la zone d'intervention archéologique, des secteurs définis et des sondages réalisés	Plan	PNG	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ MTMDET</li> <li>▪ Modifié par Artefactuel</li> </ul>	MTMDET
154-05-0067-7	Projet no 154-05-0067, schématisations stratigraphiques des sondages tests, route 132, municipalité de Bécancour.	Stratigraphie	PDF	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Artefactuel</li> </ul>	Archéo-CAD
154-05-0067-8	Croquis d'une culée du pont (9 octobre 1916)	Croquis	PDF	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ MTMDET, Direction des structures</li> </ul>	Inconnu
154-05-0067-9	Description des ouvrages (10 octobre 1916)	Archive	PDF	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ MTMDET, Direction des structures</li> </ul>	Inconnu