
Québec 

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

Inventaires archéologiques

(été-automne 2000)

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



Arkéos inc.

Société d'expertise en recherches anthropologiques

Février 2002

#249

Québec 

Ministère des Transports du Québec

Direction générale de Montréal et de l'Ouest

Inventaires archéologiques

(été-automne 2000)

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



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

850-385

MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC

INVENTAIRES ARCHÉOLOGIQUES

DIRECTION TERRITORIALE DE L'OUEST-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, 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, FÉVRIER 2002

TABLE DES MATIÈRES

(1/3)

	Page
Liste des figures.....	iv
Liste des photos.....	vii
Liste des tableaux.....	x
Liste des intervenants.....	xii
 1 INTRODUCTION	 1
1.1 Cadre et objectifs.....	1
1.2 Résultats.....	1
1.3 Contenu du rapport.....	2
 2 MÉTHODOLOGIE GÉNÉRALE	 7
2.1 Préparation de l'inventaire.....	7
2.2 Inventaire archéologique.....	8
2.3 Analyse et rapports.....	10
 3 RÉSULTATS	 11
3.1 PONT DE LA RIVIÈRE CHÂTEAUGUAY, GODMANCHESTER : RECONSTRUCTION (PROJET 5472-9306).....	 11
3.1.1 Sites archéologiques connus à proximité.....	11
3.1.2 Inventaire archéologique.....	11
3.2 ROUTE 219, L'ACADIE : CONSTRUCTION DE TROIS PONCEAUX (PROJET 5474-9830).....	 19
3.2.1 Sites archéologiques connus à proximité.....	19
3.2.2 Inventaire archéologique.....	19
3.3 INTERSECTION DE LA ROUTE 133 (CHEMIN DES PATRIOTES) ET DE L'AVENUE CONRAD-GOSSELIN, SAINT-ATHANASE : RÉAMÉNAGEMENT (PROJET 5474-9719).....	 31
3.3.1 Sites archéologiques connus à proximité.....	31
3.3.2 Inventaire archéologique.....	31
3.4 AQUEDUC DE LA RIVIÈRE SAINT-PIERRE, SAINT-TIMOTHÉE : RESTAURATION D'UNE VOÛTE EN PIERRE DE MAÇONNERIE (PROJET 5472-9723), SURVEILLANCE ARCHÉOLOGIQUE DES TRAVAUX.....	 40
3.4.1 Sites archéologiques connus à proximité.....	40
3.4.2 Historique et caractéristiques.....	46
3.4.3 Surveillance archéologique.....	48
3.5 INTERSECTION DE LA ROUTE 132 ET CHEMIN DE LA MONTÉE-DU-LAC, SAINTE-BARBE : RÉAMÉNAGEMENT DE L'INTERSECTION (PROJET 5472- 8975).....	 63
3.5.1 Sites archéologiques connus à proximité.....	63
3.5.2 Inventaire archéologique.....	63

TABLE DES MATIÈRES

(2/3)

		Page
3.6	RUE SAINT-PIERRE (ROUTE 209), SAINT-CONSTANT : RECONSTRUCTION D'UN PONCEAU (PROJET 5471-9729).....	72
3.6.1	Sites archéologiques connus à proximité	72
3.6.2	Inventaire archéologique.....	72
3.7	INTERSECTION DE LA ROUTE 132 ET DU BOULEVARD MONCHAMP, SAINT-CONSTANT : CONSTRUCTION DE VOIES DE VIRAGES (PROJET 5471-9721).....	80
3.7.1	Sites archéologiques connus à proximité	80
3.7.2	Inventaire archéologique.....	80
3.8	ROUTE 209, SAINTE-CLOTILDE-DE-CHÂTEAUGUAY : CORRECTION DE COURBE (PROJET 5471-8736).....	89
3.8.1	Sites archéologiques connus à proximité	89
3.8.2	Surveillance archéologique.....	89
3.9	INTERSECTION RUE PIERRE-CAISSE ET BOULEVARD INDUSTRIEL (RUE MOREAU), SAINT-JEAN-SUR-RICHELIEU : RÉAMÉNAGEMENT D'UNE INTERSECTION (PROJET 5474-9720).....	98
3.9.1	Sites archéologiques connus à proximité	98
3.9.2	Inventaire archéologique.....	98
3.10	ROUTES 219 ET 221, NAPIERVILLE : RÉAMÉNAGEMENT D'INTERSECTION (PROJET 5471-9727).....	107
3.10.1	Sites archéologiques connus à proximité	107
3.10.2	Surveillance archéologique.....	107
3.11	PONT ARTHUR DE LA ROUTE 202, HINCHINBROOKE : CONSTRUCTION D'UNE DALLE PLEINE EN BÉTON ARMÉ AU-DESSUS DU RUISSEAU NOIR (PROJET 5472-9716).....	120
3.11.1	Sites archéologiques connus à proximité	120
3.11.2	Inventaire archéologique.....	120
3.12	PONT MGR-LANGLOIS (CANAL SOULANGES) ET ROUTE 201, COTEAU-DU-LAC : CONSTRUCTION D'UN CHEMIN DE CONTOURNEMENT (PROJET 5473-9316).....	128
3.12.1	Sites archéologiques connus à proximité	128
3.12.2	Inventaire archéologique.....	128
3.13	PONT BERTRAND, ROUTE 209, SAINT-JEAN-CHRYSOSTOME : RECONSTRUCTION DU PONT AU-DESSUS DE LA RIVIÈRE NOIRE (PROJET 5472-9209).....	138
3.13.1	Sites archéologiques connus à proximité	138
3.13.2	Inventaire archéologique.....	138
3.14	PONT DE LA ROUTE 205, SAINT-URBAIN-PREMIER : RECONSTRUCTION DU PONT AU-DESSUS DE LA RIVIÈRE DES FÈVES (PROJET 5472-9714)	147
3.14.1	Sites archéologiques connus à proximité	147
3.14.2	Inventaire et surveillance archéologique.....	147

TABLE DES MATIÈRES

(3/3)

		Page
4	<u>CONCLUSION ET RECOMMANDATIONS</u>	157
	OUVRAGES CITÉS	158

LISTE DES FIGURES

(1/3)

	Page
Figure 1 - Localisation des projets à l'étude et des sites archéologiques connus dans la direction territoriale 54 (31G, 1:250 000).....	3
Figure 2 - Localisation des projets à l'étude et des sites archéologiques connus dans la direction territoriale 54 (31G, 1:250 000).....	5
Figure 3 - Pont de la rivière Châteauguay, Godmanchester — Localisation du projet 5472-9306 sur la carte topographique 31G/01 (1:50 000).....	12
Figure 4 - Pont de la rivière Châteauguay, Godmanchester — Localisation du projet 5472-9306 sur la photographie aérienne Q65105 (1:15 840)	13
Figure 5 - Pont de la rivière Châteauguay, Godmanchester — Localisation du projet 5472-9306 sur le plan de construction, section 1 (1:100).....	15
Figure 6 - Route 219, L'Acadie — Localisation du projet 5474-9830 sur la carte topographique 31H/06 (1:50 000).....	20
Figure 7 - Route 219, L'Acadie — Localisation du projet 5474-9830 sur la photographie aérienne Q65101-169 (1:15 840)	21
Figure 8 - Route 219, L'Acadie — Localisation du projet 5474-9830 sur le plan de construction, section 1 (1:500).....	23
Figure 9 - Route 219, L'Acadie — Localisation du projet 5474-9830 sur le plan de construction, section 2 (1:500).....	25
Figure 10 - Route 133/avenue Conrad-Gosselin, Saint-Athanase — Localisation du projet 5474-9719 sur la carte topographique 31H/06 (1:50 000).....	33
Figure 11 - Route 133/avenue Conrad-Gosselin, Saint-Athanase — Localisation du projet 5474-9719 sur la photographie aérienne Q83305-147 (1:15 000)	34
Figure 12 - Route 133/avenue Conrad-Gosselin, Saint-Athanase — Localisation du projet 5474-9719 sur le plan de construction, section 1 (1:500).....	35
Figure 13 - Aqueduc de la rivière Saint-Pierre, Saint-Timothée — Localisation du projet 5472-9723 sur la carte topographique 31H/05 (1:50 000).....	41
Figure 14 - Aqueduc de la rivière Saint-Pierre, Saint-Timothée — Localisation du projet 5472-9723 sur la photographie aérienne Q65105-245 (1:15 840)	42
Figure 15 - Aqueduc de la rivière Saint-Pierre, Saint-Timothée — Localisation du projet 5472-9723 sur le plan de construction, section 1 (1:500).....	43
Figure 16 - Route 132/chemin Montée-du-Lac, Sainte-Barbe — Localisation du projet 5472-8975 sur la carte topographique 31G/01 (1:50 000).....	65

LISTE DES FIGURES

(2/3)

	Page
Figure 17 - Route 132/chemin Montée-du-Lac, Sainte-Barbe — Localisation du projet 5472-8975 sur la photographie aérienne Q65102-213 (1:15 840).....	66
Figure 18 - Route 132/chemin Montée-du-Lac, Sainte-Barbe — Localisation du projet 5472-8975 sur le plan de construction, section 1 (1:500)	67
Figure 19 - Route 209, Saint-Constant — Localisation du projet 5471-9729 sur la carte topographique 31H/05 (1:50 000).....	73
Figure 20 - Route 209, Saint-Constant — Localisation du projet 5471-9729 sur la photographie aérienne Q83001-70 (1:8 000).....	74
Figure 21 - Route 209, Saint-Constant — Localisation du projet 5471-9729 sur le plan de construction, section 1 (1:250)	75
Figure 22 - Route 132/boulevard Monchamp, Saint-Constant — Localisation du projet 5471-9721 sur la carte topographique 31H/05 (1:50 000).....	82
Figure 23 - Route 132/boulevard Monchamp, Saint-Constant — Localisation du projet 5471-9721 sur la photographie aérienne Q83304-47 (1:15 000).....	83
Figure 24 - Route 132/boulevard Monchamp, Saint-Constant — Localisation du projet 5471-9721 sur le plan de construction, section 1 (1:500)	85
Figure 25 - Route 209, Sainte-Clotilde-de-Châteauguay — Localisation du projet 5471-8736 sur la carte topographique 31H/04 (1:50 000).....	90
Figure 26 - Route 209, Sainte-Clotilde-de-Châteauguay — Localisation du projet 5471-8736 sur la photographie aérienne Q65108-15 (1:15 840)	91
Figure 27 - Route 209, Sainte-Clotilde-de-Châteauguay — Localisation du projet 5471-8736 sur le plan de construction, section 1 (1:500).....	93
Figure 28 - Rue Caisse/boulevard Industriel, Saint-Jean-sur-Richelieu — Localisation du projet 5474-9720 sur la carte topographique 31H/06 (1:50 000).....	99
Figure 29 - Rue Caisse/boulevard Industriel, Saint-Jean-sur-Richelieu — Localisation du projet 5474-9720 sur la photographie aérienne Q79812-47 (1:20 000).....	100
Figure 30 - Rue Caisse/boulevard Industriel, Saint-Jean-sur-Richelieu — Localisation du projet 5474-9720 sur le plan de construction, section 1 (1:500).....	101
Figure 31 - Routes 219 et 221, Napierville — Localisation du projet 5471-9727 sur la carte topographique 31H/03 (1:50 000).....	108
Figure 32 - Routes 219 et 221, Napierville — Localisation du projet 5471-9727 sur la photographie aérienne Q65102-53 (1:15 840).....	109

LISTE DES FIGURES

(3/3)

	Page
Figure 33 - Napierville — Localisation du territoire à l'étude et du secteur ayant fait l'objet d'une surveillance archéologique superposé sur la carte de 1897.....	110
Figure 34 - Routes 219 et 221, Napierville — Localisation du projet 5471-9727 sur le plan de construction, section 1 (1:250).....	111
Figure 35 - Routes 219 et 221, Napierville — Localisation du projet 5471-9727 sur le plan de construction, section 2 (1:250).....	113
Figure 36 - Routes 219 et 221, Napierville — Localisation du projet 5471-9727 sur le plan de construction, section 3 (1:250).....	115
Figure 37 - Pont Arthur de la route 202, Hinchinbrooke — Localisation du projet 5472-9716 sur la carte topographique 31G/01 (1:50 000).....	121
Figure 38 - Pont Arthur de la route 202, Hinchinbrooke — Localisation du projet 5472-9716 sur la photographie aérienne Q65107-37 (1:15 840).....	122
Figure 39 - Pont Arthur de la route 202, Hinchinbrooke — Localisation du projet 5472-9716 sur le plan de construction, section 1 (1:100).....	123
Figure 40 - Pont Mgr-Langlois/route 201, Coteau-du-Lac — Localisation du projet 5473-9316 sur la carte topographique 31G/08 (1:50 000).....	129
Figure 41 - Pont Mgr-Langlois/route 201, Coteau-du-Lac — Localisation du projet 5473-9316 sur la photographie aérienne Q83307-259 (1:15 000).....	130
Figure 42 - Pont Mgr-Langlois/route 201, Coteau-du-Lac — Localisation du projet 5473-9316 sur le plan de construction, sections 1 et 2 (1:500).....	131
Figure 43 - Pont Bertrand de la route 209, Saint-Jean-Chrysostome — Localisation du projet 5472-9209 sur la carte topographique 31H/04 (1:50 000).....	140
Figure 44 - Pont Bertrand de la route 209, Saint-Jean-Chrysostome — Localisation du projet 5472-9209 sur la photographie aérienne Q65105-120 (1:15 840).....	141
Figure 45 - Pont Bertrand de la route 209, Saint-Jean-Chrysostome — Localisation du projet 5472-9209 sur le plan de construction, section 1 (1:100).....	143
Figure 46 - Pont de la route 205, Saint-Urbain-Premier — Localisation du projet 5472-9714 sur la carte topographique 31H/04 (1:50 000).....	148
Figure 47 - Pont de la route 205, Saint-Urbain-Premier — Localisation du projet 5472-9714 sur la photographie aérienne Q79822-157 (1:20 000).....	149
Figure 48 - Pont de la route 205, Saint-Urbain-Premier — Localisation du projet 5472-9714 sur le plan de construction, section 1 (1:100).....	151

LISTE DES PHOTOS

(1/3)

	Page
Page couverture - Aqueduc de la rivière Saint-Pierre, Saint-Timothée, projet 5472-9723 — Vue d'ensemble au début des travaux — Entrée sud (MTQ-107-D1.2).....	—
Photo 1 - Pont de la rivière Châteauguay, Godmanchester, projet 5472-9306 — Réalisation du sondage 4 — Vue vers le sud (MTQ-102-D1.29)	17
Photo 2 - Pont de la rivière Châteauguay, Godmanchester, projet 5472-9306 — Paroi stratigraphique du sondage 4 (MTQ-102-D1.30).....	17
Photo 3 - Route 219, L'Acadie, projet 5474-9830 — Vue du secteur rehaussé utilisé comme stationnement au km 48+600 — Vue vers le sud (MTQ-104-D2.21)	27
Photo 4 - Route 219, L'Acadie, projet 5474-9830 — Réalisation du sondage 1 — Vue vers le sud-ouest (MTQ-104-D2.12).....	27
Photo 5 - Route 219, L'Acadie, projet 5474-9830 — Paroi stratigraphique du sondage 1 (MTQ-104-D2.13)	28
Photo 6 - Route 133/avenue Conrad-Gosselin, Saint-Athanase, projet 5474-9719 — Vue générale du projet à partir du km 0+340 — Vue vers le nord (MTQ-106-D3.2)	37
Photo 7 - Aqueduc de la rivière Saint-Pierre, Saint-Timothée, projet 5472-9723 — Vue d'ensemble au début des travaux — Entrée sud (MTQ-107-D1.2).....	49
Photo 8 - Aqueduc de la rivière Saint-Pierre, Saint-Timothée, projet 5472-9723 — Vue d'ensemble suite au dégagement des structures — Entrée sud (MTQ-107-D1.21).....	49
Photo 9 - Aqueduc de la rivière Saint-Pierre, Saint-Timothée, projet 5472-9723 — Vue d'ensemble de la portion dégagée de la face cachée — Mur d'entrée sud (MTQ-107-D1.5).....	51
Photo 10 - Aqueduc de la rivière Saint-Pierre, Saint-Timothée, projet 5472-9723 — Vue d'ensemble de la surface du mur — À noter le déversement de la structure vers le sud (MTQ-107-D1.6).....	51
Photo 11 - Aqueduc de la rivière Saint-Pierre, Saint-Timothée, projet 5472-9723 — Vue partielle de la section dégagée en profondeur de la face cachée du mur— Entrée sud, mur d'aile est (MTQ-107-D1.9).....	54
Photo 12 - Aqueduc de la rivière Saint-Pierre, Saint-Timothée, projet 5472-9723 — Détails de l'extrémité du mur et de la pierre de taille de coiffe — Entrée sud, mur d'aile est (MTQ-107-D1.19)	56
Photo 13 - Aqueduc de la rivière Saint-Pierre, Saint-Timothée, projet 5472-9723 — Détails des pierres de taille situées au point de jonction des deux murs — Entrée sud, parement des murs d'entrée et d'aile ouest (MTQ-107-D2.3)	56

LISTE DES PHOTOS

(2/3)

	Page
Photo 14 - Aqueduc de la rivière Saint-Pierre, Saint-Timothée, projet 5472-9723 — Détails de la section détruite du mur à son extrémité sud — Entrée sud, mur d'aile ouest (MTQ-107-D1.23).....	57
Photo 15 - Aqueduc de la rivière Saint-Pierre, Saint-Timothée, projet 5472-9723 — Vue d'ensemble du mur d'entrée et du mur d'aile est suite à leur dégagement — Entrée nord (MTQ-107-D2.13).....	57
Photo 16 - Aqueduc de la rivière Saint-Pierre, Saint-Timothée, projet 5472-9723 — Détails de l'extrémité du mur et de la pierre de taille de coiffe — Entrée nord, mur d'aile ouest (MTQ-107-D2.14).....	60
Photo 17 - Aqueduc de la rivière Saint-Pierre, Saint-Timothée, projet 5472-9723 — Vue partielle des plateformes de bois situées à l'intérieur de la voûte et en bordure de cette dernière — Entrée nord (MTQ-107-D2.20).....	60
Photo 18 - Aqueduc de la rivière Saint-Pierre, Saint-Timothée, projet 5472-9723 — Détails des pièces de bois en place à l'intérieur de la voûte — Entrée nord (MTQ-107-D2.18).....	61
Photo 19 - Route 132/chemin Montée-du-Lac, Sainte-Barbe, projet 5472-8975 — Vue générale de la portion gazonnée où furent réalisés les sondages — Vue vers le sud-est (MTQ-108-D5.27).....	69
Photo 20 - Route 132/chemin Montée-du-Lac, Sainte-Barbe, projet 5472-8975 — Paroi stratigraphique du sondage 3 (MTQ-108-D5.27).....	69
Photo 21 - Route 209, Saint-Constant, projet 5471-9729 — Vue générale du projet à partir du km 0+818 — Vue vers le nord-est (MTQ-109-D5.33).....	77
Photo 22 - Route 132/boulevard Monchamp, Saint-Constant, projet 5471-9721 — Vue générale de la portion située au nord-ouest de l'intersection — Vue vers le sud (MTQ-109-D6.3).....	84
Photo 23 - Route 209, Sainte-Clotilde-de-Châteauguay, projet 5471-8736 — Vue générale à partir du km 10+090 — Vue vers le nord-est (MTQ-111-D6.8).....	95
Photo 24 - Route 209, Sainte-Clotilde-de-Châteauguay, projet 5471-8736 — Réalisation du sondage 1 au km 10+330 — Vue vers le sud-ouest (MTQ-111-D6.9).....	95
Photo 25 - Rue Caisse/boulevard Industriel, Saint-Jean-sur-Richelieu, projet 5474-9720 — Vue générale du projet à partir de l'îlot nord-ouest — Vue vers le sud (MTQ-120-D6.22).....	105
Photo 26 - Rue Caisse/boulevard Industriel, Saint-Jean-sur-Richelieu, projet 5474-9720 — Vue générale du projet à partir de la limite orientale du projet — Vue vers l'ouest (MTQ-120-D6.23).....	105

LISTE DES PHOTOS

(3/3)

		Page
Photo 27 -	Routes 219 et 221, Napierville, projet 5471-9727 — Vue générale des travaux à partir de la route 221 — Vue vers le sud (MTQ-124-D11.1).....	118
Photo 28 -	Routes 219 et 221, Napierville, projet 5471-9727 — Vue de l'excavation mécanique d'une tranchée en bordure du parc municipal — Vue vers l'ouest (MTQ-124-D11.11)	118
Photo 29 -	Pont Arthur de la route 202, Hinchinbrooke, projet 5472-9716 — Vue générale du projet à partir de la limite ouest — Vue vers l'est (MTQ-126-D11.20).....	125
Photo 30 -	Pont Arthur de la route 202, Hinchinbrooke, projet 5472-9716 — Détails de la bordure nord-ouest du projet — Vue vers le sud (MTQ-126-D11.21).....	125
Photo 31 -	Pont Mgr-Langlois/route 201, Coteau-du-Lac, projet 5473-9316 — Réalisation du sondage 2 dans la section 1, en bordure ouest du canal Soulanges — Vue vers le nord-ouest (MTQ-127-D12.13).....	135
Photo 32 -	Pont Mgr-Langlois/route 201, Coteau-du-Lac, projet 5473-9316 — Paroi stratigraphique du sondage 2 dans la section 1, en bordure ouest du canal Soulanges (MTQ-127-D12.15)	135
Photo 33 -	Pont Mgr-Langlois/route 201, Coteau-du-Lac, projet 5473-9316 — Réalisation du sondage 11 dans la section 2, en bordure est du canal Soulanges — Vue vers le sud-ouest (MTQ-127-D12.18).....	136
Photo 34 -	Pont Mgr-Langlois/route 201, Coteau-du-Lac, projet 5473-9316 — Paroi stratigraphique du sondage 11 dans la section 2, en bordure est du canal Soulanges (MTQ-127-D12.19)	136
Photo 35 -	Pont Bertrand de la route 209, Saint-Jean-Chrysostome, projet 5472-9209 — Vue générale du projet à partir de la route — Vue vers l'est (MTQ-128-D12.4).....	142
Photo 36 -	Pont Bertrand de la route 209, Saint-Jean-Chrysostome, projet 5472-9209 — Réalisation du sondage 1 en bordure sud-ouest du projet — Vue vers le sud (MTQ-128-D12.5)	142
Photo 37 -	Pont de la route 205, Saint-Urbain-Premier, projet 5472-9714 — Vue générale du projet à partir de la limite orientale — Vue vers le nord-ouest (MTQ-129-D13.1).....	154
Photo 38 -	Pont de la route 205, Saint-Urbain-Premier, projet 5472-9714 — Surveillance archéologique du décapage du côté nord-est du pont — Vue vers le nord-est (MTQ-129-D13.11)	154

LISTE DES TABLEAUX

(1/2)

	Page
Tableau 1 - Résultats des inventaires archéologiques concernés par les projets routiers de la direction territoriale 54.....	2
Tableau 2 - Pont de la rivière Châteauguay, Godmanchester — Synthèse des activités archéologiques	18
Tableau 3 - Route 219, L'Acadie, projet 5474-9830 — Sites archéologiques connus localisés à proximité du projet	29
Tableau 4 - Route 219, L'Acadie, projet 5474-9830 — Synthèse des activités archéologiques	30
Tableau 5 - Route 133/avenue Conrad-Gosselin, Saint-Athanase, projet 5474-9719 — Sites archéologiques connus localisés à proximité du projet	38
Tableau 6 - Route 133/avenue Conrad-Gosselin, Saint-Athanase, projet 5474-9719 — Synthèse des activités archéologiques.....	39
Tableau 7 - Aqueduc de la rivière Saint-Pierre, Saint-Timothée, projet 5472-9723 — Sites archéologiques connus localisés à proximité du projet	45
Tableau 8 - Aqueduc de la rivière Saint-Pierre, Saint-Timothée, projet 5472-9723 — Synthèse des activités archéologiques.....	62
Tableau 9 - Route 132/chemin Montée-du-Lac, Sainte-Barbe, projet 5472-8975 — Sites archéologiques connus localisés à proximité du projet	70
Tableau 10 - Route 132/chemin Montée-du-Lac, Sainte-Barbe, projet 5472-8975 — Synthèse des activités archéologiques.....	71
Tableau 11 - Route 209, Saint-Constant, projet 5471-9729 — Sites archéologiques connus localisés à proximité du projet	78
Tableau 12 - Route 209, Saint-Constant, projet 5471-9729 — Synthèse des activités archéologiques	79
Tableau 13 - Route 132/boulevard Monchamp, Saint-Constant, projet 5471-9721 — Sites archéologiques connus localisés à proximité du projet	87
Tableau 14 - Route 132/boulevard Monchamp, Saint-Constant, projet 5471-9721 — Synthèse des activités archéologiques.....	88
Tableau 15 - Route 209, Sainte-Clotilde-de-Châteauguay, projet 5471-8736 — Sites archéologiques connus localisés à proximité du projet	96

LISTE DES TABLEAUX (2/2)

	Page
Tableau 16 - Route 209, Sainte-Clotilde-de-Châteauguay, projet 5471-8736 — Synthèse des activités archéologiques.....	97
Tableau 17 - Rue Caisse/boulevard Industriel, Saint-Jean-sur-Richelieu, projet 5474-9720 — Sites archéologiques connus localisés à proximité du projet.....	103
Tableau 18 - Rue Caisse/boulevard Industriel, Saint-Jean-sur-Richelieu, projet 5474-9720 — Synthèse des activités archéologiques.....	106
Tableau 19 - Routes 219 et 221, Napierville, projet 5471-9727 — Synthèse des activités archéologiques.....	119
Tableau 20 - Pont Arthur de la route 202, Hinchinbrooke, projet 5472-9716 — Synthèse des activités archéologiques.....	127
Tableau 21 - Pont Mgr-Langlois/route 201, Coteau-du-Lac, projet 5473-9316 — Sites archéologiques connus localisés à proximité du projet.....	133
Tableau 22 - Pont Mgr-Langlois/route 201, Coteau-du-Lac, projet 5473-9316 — Synthèse des activités archéologiques.....	137
Tableau 23 - Pont Bertrand de la route 209, Saint-Jean-Chrysostome, projet 5472-9209 — Sites archéologiques connus localisés à proximité du projet.....	145
Tableau 24 - Pont Bertrand de la route 209, Saint-Jean-Chrysostome, projet 5472-9209 — Synthèse des activités archéologiques.....	146
Tableau 25 - Pont de la route 205, Saint-Urbain-Premier, projet 5472-9714 — Sites archéologiques connus localisés à proximité du projet.....	150
Tableau 26 - Pont de la route 205, Saint-Urbain-Premier, projet 5472-9714 — Synthèse des activités archéologiques.....	155

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

ARKEOS INC.

Claude Rocheleau Archéologue et coordonnateur du projet

Claude Joyal Archéologue et chargé de projet

Christian Bélanger Archéologue et chargé de projet (aqueduc de la rivière Saint-Pierre, Saint-Timothée)

Christian Roy Archéologue et chargé de projet
Spécialiste en culture matérielle

Daniel Marchand Technicien de terrain

Stéphane Rioux Technicien de terrain

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'Ouest-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'Ouest-de-la-Montérégie. Dans le cadre de ce mandat, 14 projets routiers ont été touchés (figures 1 et 2).

1.2 Résultats

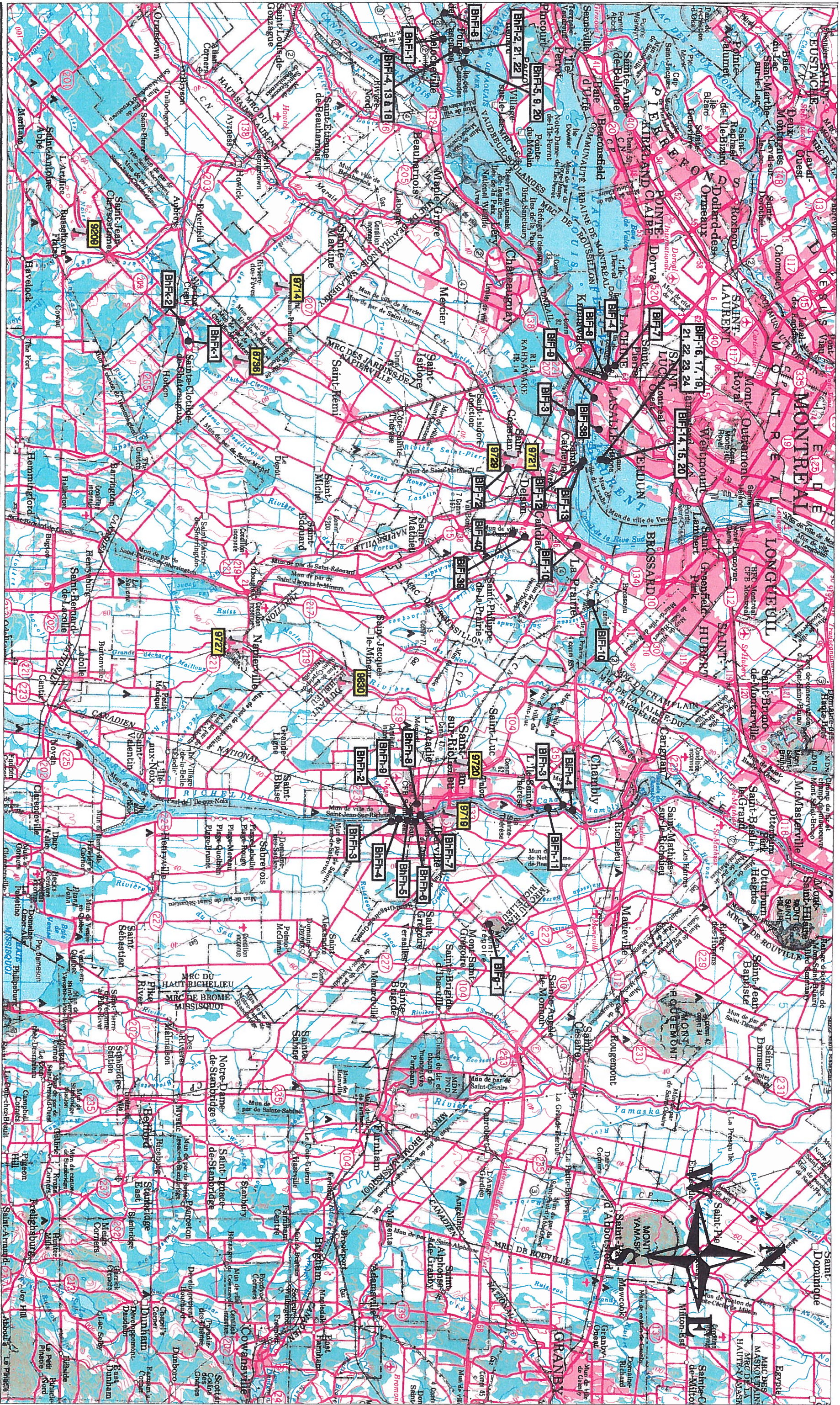
Une équipe généralement composée de deux archéologues (un chargé de projet et un technicien) ont été nécessaires pendant 16 journées de travaux, pour inventorier les quatorze projets de ce mandat. Ces inventaires se sont déroulés sporadiquement, entre le 14 juillet et le 7 novembre 2000. Ils ont permis la réalisation de 61 sondages archéologiques de 50 cm x 50 cm, sur une longueur de tracé de 3,75 km dans des emprises variant entre 11 m et 100 m. Aucun de ceux-ci n'a livré d'objets reliés à une occupation ancienne du territoire. L'inspection visuelle (L'Acadie et Sainte-Clotilde-de-Châteauguay) et la surveillance des travaux d'excavation (Napierville) ont permis de recueillir en surface 16 objets-témoins associés à diverses occupations domestiques du XIX^e siècle. La surveillance archéologique réalisée dans le cadre des travaux de restauration de l'aqueduc de la rivière Saint-Pierre à Saint-Timothée a permis : 1) d'assurer la protection des vestiges lors du dégagement mécanique; 2) de procéder à un relevé photographique et à un enregistrement des composantes structurelles mises au jour; 3) de fournir une évaluation sur l'état des vestiges; 4) de noter l'absence d'éléments associés au premier canal de Beauharnois. Le tableau 1 en dresse la liste et présente les principaux résultats.

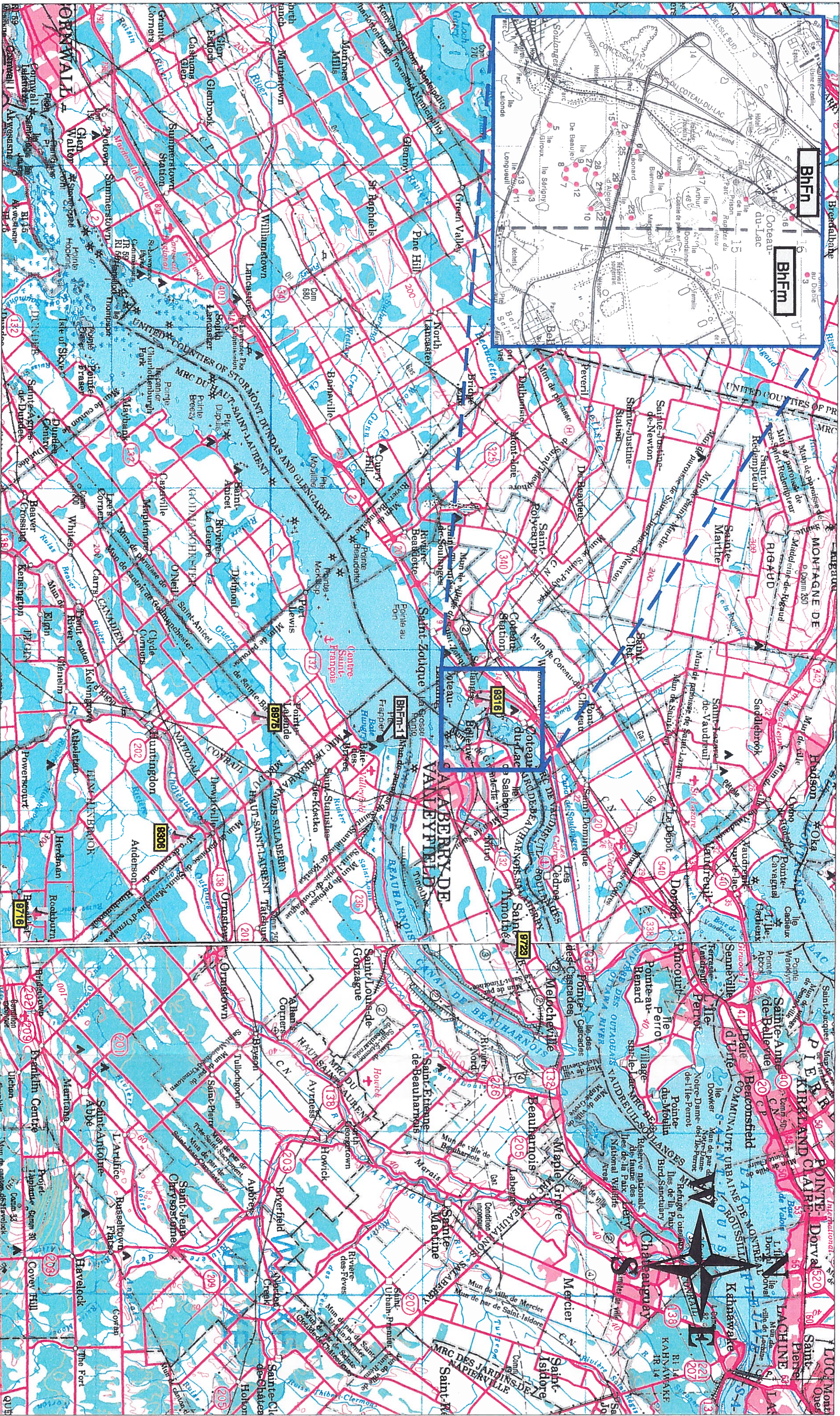
Tableau 1 - Résultats des inventaires archéologiques concernés par les projets routiers de la direction territoriale de l'Ouest-de-la-Montérégie

N° des projets routiers	Localisation et description des projets routiers	Activités archéologiques
5472-9306	Pont de la rivière Châteauguay, Godmanchester : reconstruction du pont de la rivière Châteauguay	1 sondage
5474-9830	Route 219, L'Acadie : construction de ponceaux	21 sondages
5474-9719	Route 133/avenue Conrad-Gosselin, Saint-Athanase : réaménagement	-
5472-9723	Aqueduc de la rivière Saint-Pierre, Saint-Timothée : restauration d'une voûte en pierre de maçonnerie	Surveillance
5472-8975	Route 132/chemin Montée-du-Lac, Sainte-Barbe : réaménagement de l'intersection	7 sondages
5471-9729	Route 209, Saint-Constant : reconstruction d'un ponceau	-
5471-9721	Route 132/boulevard Monchamp, Saint-Constant : construction de voies de virage	-
5471-8736	Route 209, Sainte-Clotilde-de-Châteauguay : correction de courbe	4 sondages
5474-9720	Rue Caisse/boulevard Industriel, Saint-Jean-sur-Richelieu : réaménagement d'une intersection	1 sondage
5471-9727	Routes 219 et 221, Napierville : réaménagement d'intersection	Surveillance
5472-9716	Pont Arthur de la route 202, Hinchinbrooke : construction d'une dalle pleine en béton armé au-dessus du ruisseau Noir	2 sondages
5473-9316	Pont Mgr-Langlois/route 201, Coteau-du-Lac : construction d'un chemin de contour	16 sondages
5472-9209	Pont Bertrand de la route 209, Saint-Jean-Chrysostome : reconstruction d'un pont au-dessus de la rivière Noire	4 sondages
5472-9714	Pont de la route 205, Saint-Urbain-Premier : reconstruction du pont au-dessus de la rivière des Fèves	2 sondages
Total		61 sondages + surveillance

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 les données traitant des sites archéologiques trouvés à proximité des projets à l'étude de même que les informations relatives aux activités de terrain. Le chapitre 4 présente une 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 auprès du 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 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 cm²). 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 les dépôts naturels enfouis jugés archéologiquement stériles. Suite à tous les relevés d'usage, les sondages sont remblayés avec le même sol.

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, lorsque applicable, des zones à inventorier peuvent être labourées mécaniquement. Cette méthode, lorsque appliquée, est suivie d'une inspection visuelle des sols et des sondages manuels sont aussi pratiqués.

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. Lorsque nécessaire, l'archéologue doit enregistrer et consigner 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 jugés nécessaires à la compréhension du tissu 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 d'enfouissement 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 PONT DE LA RIVIÈRE CHÂTEAUGUAY, GODMANCHESTER : RECONSTRUCTION (PROJET 5472-9306)

Le projet 5472-9306 est situé dans la municipalité de Godmanchester, localisée 7 km à l'est de Huntingdon (figure 3). Il concerne la reconstruction du pont de la rivière Châteauguay par la pose de glissières semi-rigides et un revêtement de pierres en bordure du pont. L'aire des travaux est représentée sur la photographie aérienne Q65105-179 à l'échelle du 1:15 840 (figure 4) et sur les plans de construction au 1:100 (figure 5). L'inventaire archéologique a été réalisé le 14 juillet 2000 par l'archéologue/chargé de projet et un technicien en archéologie. Les travaux du M.T.Q. étaient prévus pour le 1^{er} août 2000.

3.1.1 Sites archéologiques connus à proximité

Aucun site archéologique connu n'est actuellement répertorié dans un rayon de 10 km du projet.

3.1.2 Inventaire archéologique

L'inventaire archéologique a eu lieu à l'intérieur d'une emprise de 100 m de longueur (km 1+000 à 1+100) sur une largeur de 11,5 m. La plus grande partie de l'emprise est occupée par le chemin Rockburn et par le pont actuel. Cette zone d'intervention présente divers aménagements, principalement reliés au chemin Rockburn et au pont Dewittville. Dans le secteur des travaux, les berges et le fond de la rivière sont recouverts de blocs et de pierres associés à la construction du pont actuel. Au nord-est, outre la bordure rehaussée du chemin Rockburn, l'emprise ne laisse place qu'au talus de la rivière où la berge est aménagée d'un mur de pierres maçonneries. L'inspection visuelle de la surface des bordures sud-est et sud-ouest révèle qu'elles sont également totalement rehaussées de remblais de blocs. Aucun sondage n'y a été réalisé. Seul le côté nord-ouest du pont a été propice aux sondages, l'emprise comprenant une mince bande de terrain gazonné menant au talus et la rivière Châteauguay.

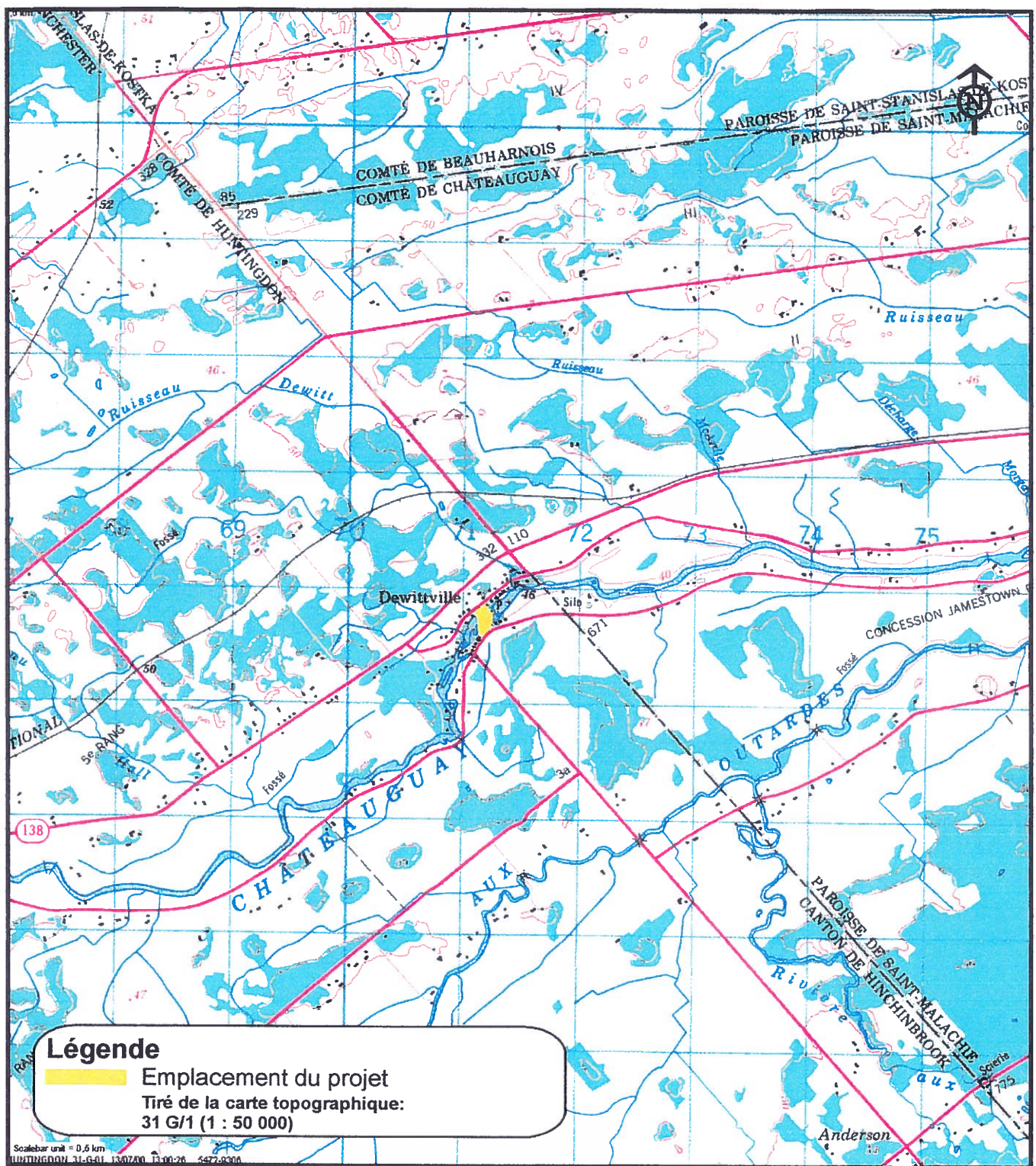


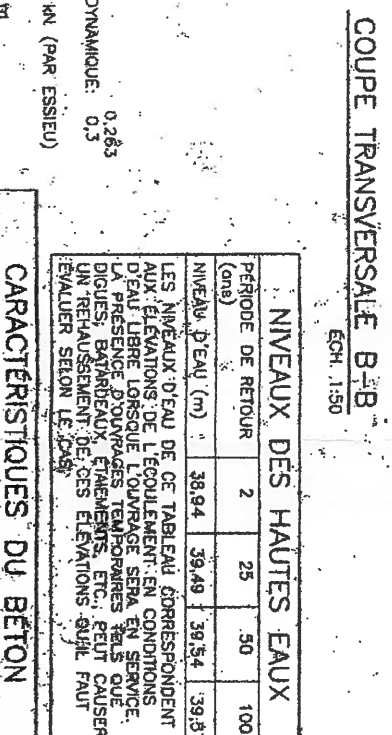
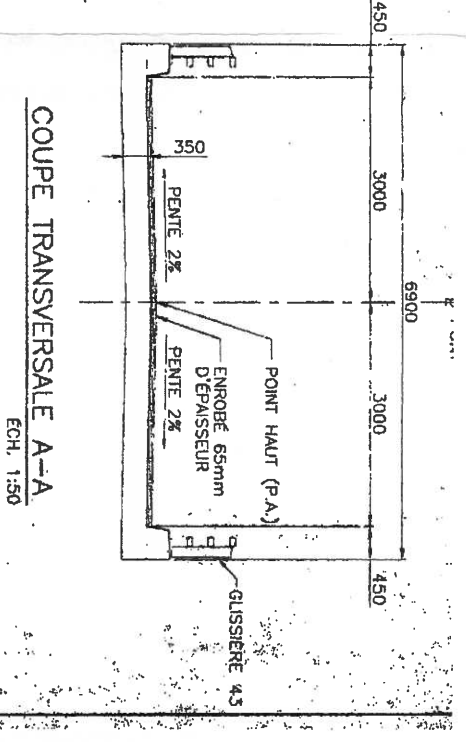
Figure 3 : Localisation du projet 5472-9306, pont de la rivière Châteauguay, Godmanchester



Figure 4 : Localisation sur photographie aérienne du projet 5472-9306, pont de la rivière Châteauguay, Godmanchester (Q64523-125; 1 : 15 840)

En plus d'une inspection visuelle du talus, quatre sondages, disposés aux 5 m sur une seule ligne, ont été excavés dans cette bande de terrain gazonné comprise entre la route et une rangée d'arbres matures (photo 1). Les enregistrements stratigraphiques indiquent une série de remblais posés sur le sol naturel (photo 2). Le premier niveau, sous la tourbe de surface, correspond à une quinzaine de centimètres de sable fin, grisâtre et homogène. Puis, une couche de 5 cm de sable et gravier, compact et relativement homogène, recouvre un horizon d'environ 10 cm d'épaisseur, représenté par un sable limoneux, beige avec racines et gravier. À la base, le sol naturel archéologiquement stérile correspond à un limon argileux, beige, homogène et moyennement compact.

L'inventaire archéologique de ce projet s'est effectué à l'aide de quatre sondages et par l'inspection visuelle des berges et des talus (tableau 2), n'a pas permis la découverte de site archéologique et le M.T.Q. peut réaliser les travaux sans contrainte pour les ressources patrimoniales.



PRÉPARÉ PAR : CHAQUEB. LEVAT, ING
VERNIER PAR : CHRISTOPH. LEVAT, ING
Gouvernement
du Québec
Ministère des Transports

Do not write in this space. If you need more forms, call for additional copies.	100-100173-200	100-100173-200
IDENTIFICATION TECHNIQUE	P.O. 00-10740	3
IDENTIFICATION TECHNIQUE	IDENTIFICATION REGROUPMENT	14

NOTES

- LES DIMENSIONS SONT EN MILLIMETRES.
- LES CHAINAGES ET LES ELEVATIONS SONT EN METRES



Photo 1



Photo 2

Photo 1 Pont de la rivière Châteauguay, Godmanchester, projet 5472-9306 - Réalisation du sondage 4 - Vue vers le sud (MTQ-102-D1.29)

Photo 2 Pont de la rivière Châteauguay, Godmanchester, projet 5472-9306 - Paroi stratigraphique du sondage 4 (MTQ-102-D1.25)

Tableau 2 - Pont de la rivière Châteauguay, Godmanchester, projet 5472-9306 — Synthèse des activités archéologiques

Section	Localisation			Environnement	Stratigraphie	Technique d'inventaire	Remarque	
	Début	Fin	Longueur (m)					
1	1+000	1+100	100	11,50	Milieu rural plat, en friche et aménagé	Remblais sur sable limoneux	4 sondages, inspection visuelle	-
Total	100			4 + inspection visuelle				

3.2 ROUTE 219, L'ACADIE : CONSTRUCTION DE TROIS PONCEAUX (PROJET 5474-9830)

Le projet 5474-9830 concerne la construction de trois ponceaux sur la route 219 à L'Acadie, à 300 m à l'est de la rivière L'Acadie (figure 6). L'aire des travaux est représentée sur la photographie aérienne Q65101-169 à l'échelle du 1:15 840 (figure 7) et sur les plans de construction au 1:500 (figures 8 et 9). L'inventaire archéologique a été réalisé le 21 juillet 2000 par l'archéologue/chargé de projet et un technicien en archéologie. Les travaux du M.T.Q. étaient prévus pour le 1^{er} septembre 2000.

3.2.1 Sites archéologiques connus à proximité

Quatre sites archéologiques connus sont répertoriés dans les environs du projet (tableau 3). Il s'agit des sites BhFh-2 à BhFh-5, tous euroquébécois et situés en bordure de la rivière Richelieu. Le site BhFh-2 correspond au fort Saint-Jean (période 1608-1759), alors que les sites BhFh-3, BhFh-4 et BhFh-5 sont des épaves (périodes 1900-1950 et 1608-1799).

Mentionnons qu'un inventaire archéologique a été réalisé sur une portion des rives de la rivière L'Acadie (Pendergast, 1963) et que des études de potentiel archéologique ont été effectuées pour Henryville (Ethnoscop inc., 1984) et pour l'Île-aux-Noix (Piédalue, 1992).

3.2.2 Inventaire archéologique

L'inventaire archéologique a eu lieu à l'intérieur d'une emprise de 1,18 km de longueur, entre les km 48+500 et 49+680, sur une largeur de 25 m à 50 m. La plus grande partie de l'emprise est occupée par la route 219. Le cadre environnemental agricole est dominé par des champs au sud et par des bâtiments agricoles au nord. Le projet a été divisé en deux sections.

- Section 1 (km 48+500 à 48+880)

Du côté nord de la route 219, la section ouest de l'emprise est entièrement occupée par le fossé de drainage de la route et aucun sondage n'était réalisable. Au-delà de l'emprise, le paysage comprend des bâtiments de ferme et deux fossés menant à la rivière L'Acadie, située à environ 100 m à l'ouest. Au sud de la route, les travaux de construction de deux ponceaux en béton armé (km 48+660 et 48+770) et du chemin de déviation n° 1

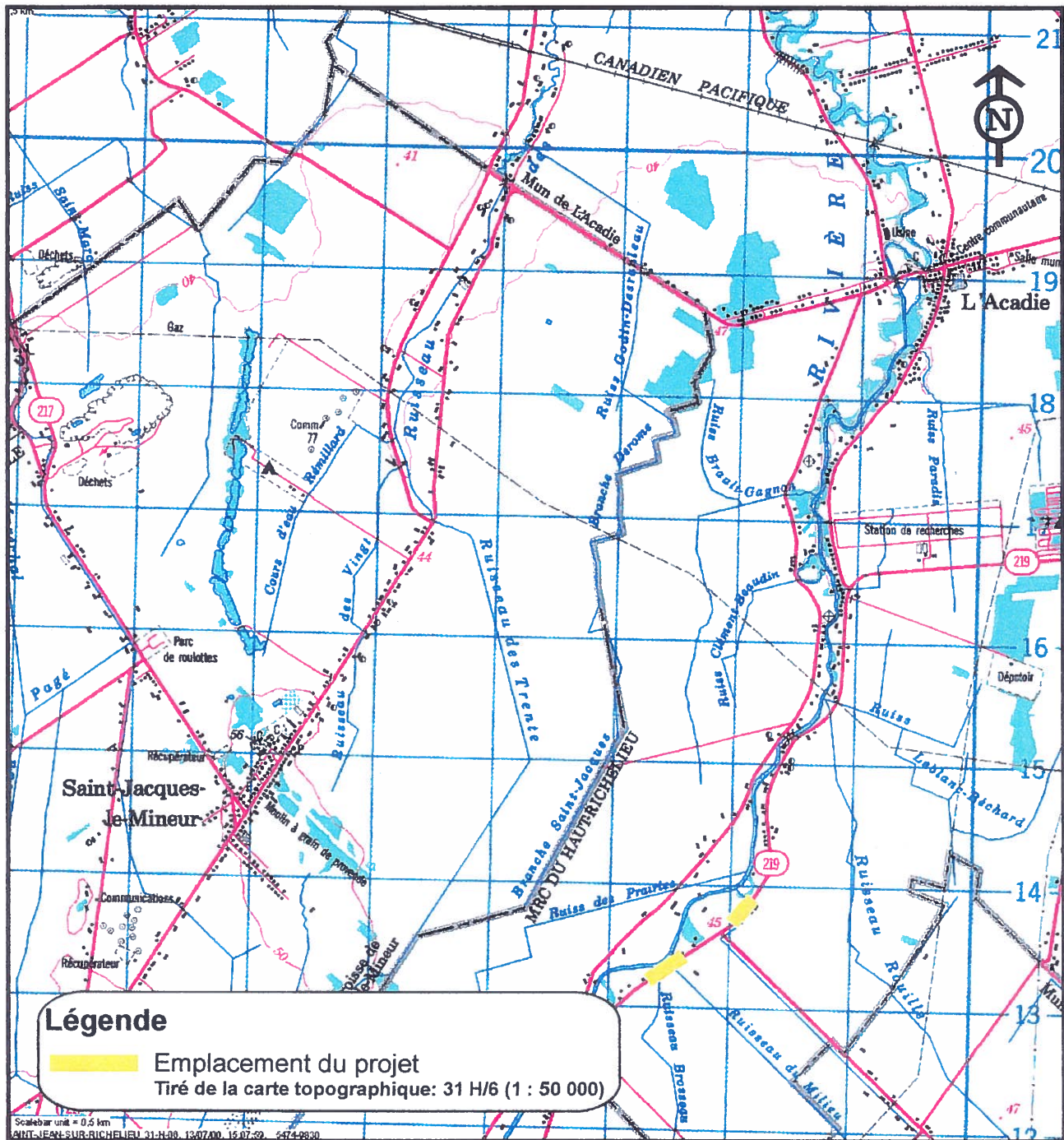


Figure 6: Localisation du projet 5474-9830, route 219, l'Acadie

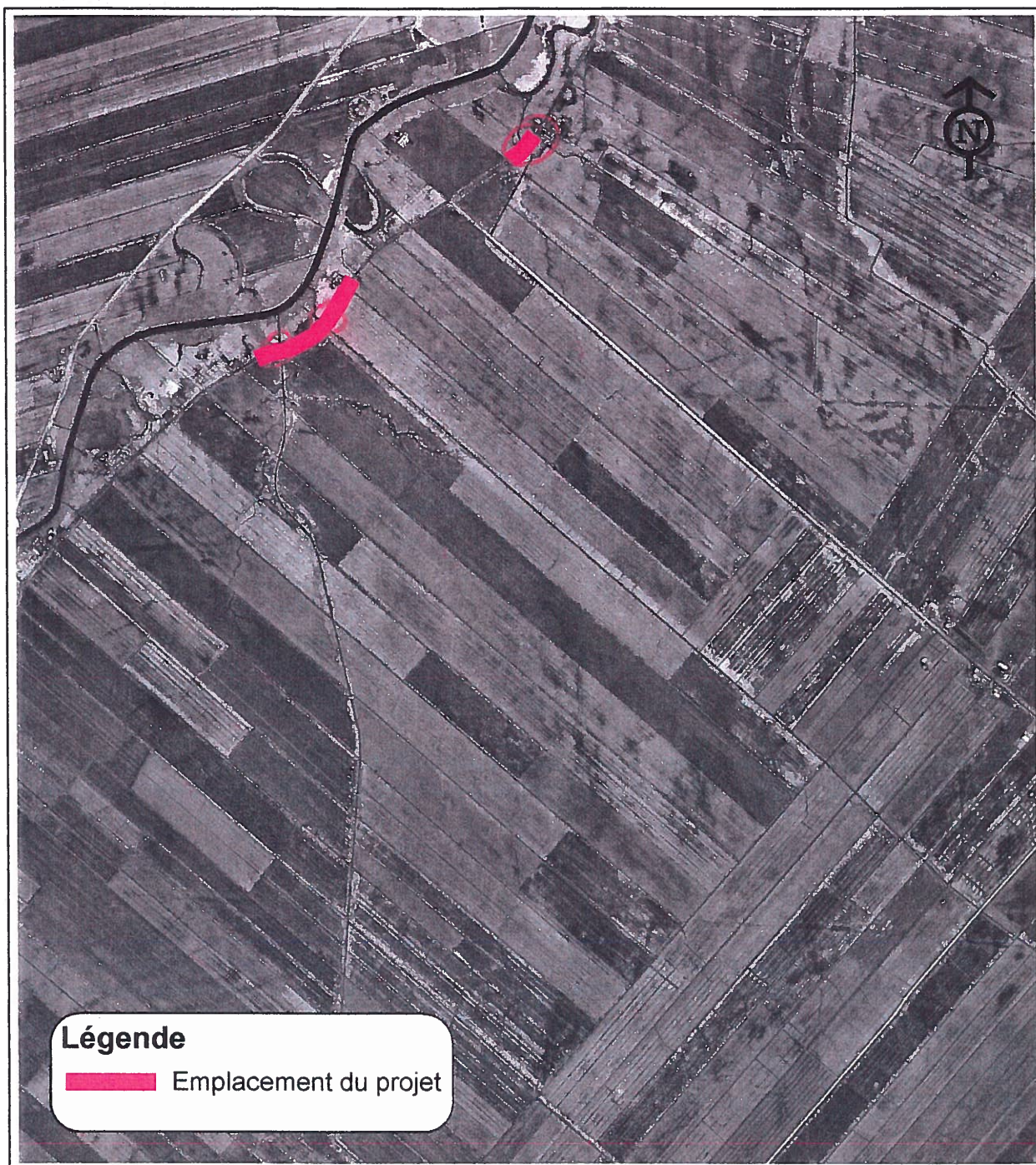


Figure 7 : Localisation sur photographie aérienne du projet 5474-983, (Q65101-169; 1 : 15 840), route 219, l'Acadie

couvrent par ailleurs une emprise de 25 m de largeur, sur une longueur de 240 m (km 48+580 à 48+820). L'espace est utilisé partiellement comme aire de stationnement gazonnée et comme champs en friche et/ou cultivé (photo 3). L'inspection visuelle de la surface du champ labouré a permis de récolter quatre objets-témoins. Il s'agit de deux goulots de bouteille et de deux fragments de vaisselle en terre cuite grossière. Ce matériel couvre une période se situant entre les années 1820 à 1930.

Au total, 14 sondages ont été creusés dans l'emprise du côté sud de la route 219. Ils ont été disposés aux 15 m, sur une seule ligne, à l'intérieur de l'emprise du chemin de déviation n° 1 devant permettre la circulation sur les nouveaux ponceaux. En stratigraphie, on rencontre un premier niveau labouré sur environ 30 cm d'épaisseur, composé d'un terreau argileux et brun. Il recouvre le niveau archéologiquement stérile, représenté par le dépôt naturel argileux, beige et très compact.

- Section 2 (km 49+400 à 49+680)

Dans cette section du projet, la route 219 se trouve bordée de part et d'autre par des champs cultivés. Au sud de la route, l'emprise des travaux correspond à la bordure de la route et au fossé. Aucun sondage n'a été creusé à cet endroit. D'autre part, la zone touchée par les travaux de construction est située du côté nord de la route dans une emprise de 15 m de largeur, entre les km 49+455 à 49+580. En plus de l'inspection visuelle de la surface des labours, sept sondages ont été creusés sur le tracé du futur chemin de déviation n° 2, au nord de la route, de part et d'autre du futur ponceau. Ils furent disposés aux 15 m, sur une seule ligne (photo 4). La pédologie comprenait deux niveaux, le premier correspondant à la couche agricole, labourée sur 25 cm d'épaisseur, limoneuse, beige, hétérogène et faiblement caillouteuse. À la base, apparaissait toujours le niveau argilo-limoneux, beige pâle et très compact (photo 5).

L'inventaire archéologique de ce projet a été effectué par 21 sondages et par une inspection visuelle des surfaces labourées. Les quatre objets-témoins retrouvés en surface d'un champ labouré, vers le km 48+750, sont des témoins d'une occupation des environs du projet au cours des années 1820 à 1930 (tableau 4). Comme ceux-ci ont été localisés en surface d'un champ labouré, donc hors d'un contexte d'occupation non perturbé, ils ont été jugés non pertinents. Les travaux du M.T.Q. peuvent être réalisés sans contrainte pour les ressources archéologiques.

IDENTIFICATION	CHANGEMENT	COORDONNÉES	CARACTÉRISTIQUES
①	DR= 48+300.000	N= 314462.533 Y= 5013825.370	Q= 5641538.0° Q= 5641538.0° Q= 22231°18.0° Q= 22231°18.0° Q= 88.980 Q= 171.673
②	TC= 48+388.496	X= 315207.046 Y= 5014119.500	Q= 5641538.0° Q= 5641538.0° Q= 22231°18.0° Q= 22231°18.0° Q= 88.980 Q= 171.673
③	PI= 48+476.238	N= 315272.580 Y= 5014236.822	Q= 5641538.0° Q= 5641538.0° Q= 22231°18.0° Q= 22231°18.0° Q= 88.980 Q= 171.673
④	CT= 48+530.888	N= 314432.468 Y= 5014236.822	Q= 5641538.0° Q= 5641538.0° Q= 22231°18.0° Q= 22231°18.0° Q= 88.980 Q= 171.673
⑤	PR= 48+740.000	N= 315428.9345 Y= 5014388.8589	Q= 5641538.0° Q= 5641538.0° Q= 22231°18.0° Q= 22231°18.0° Q= 88.980 Q= 171.673

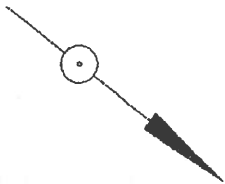
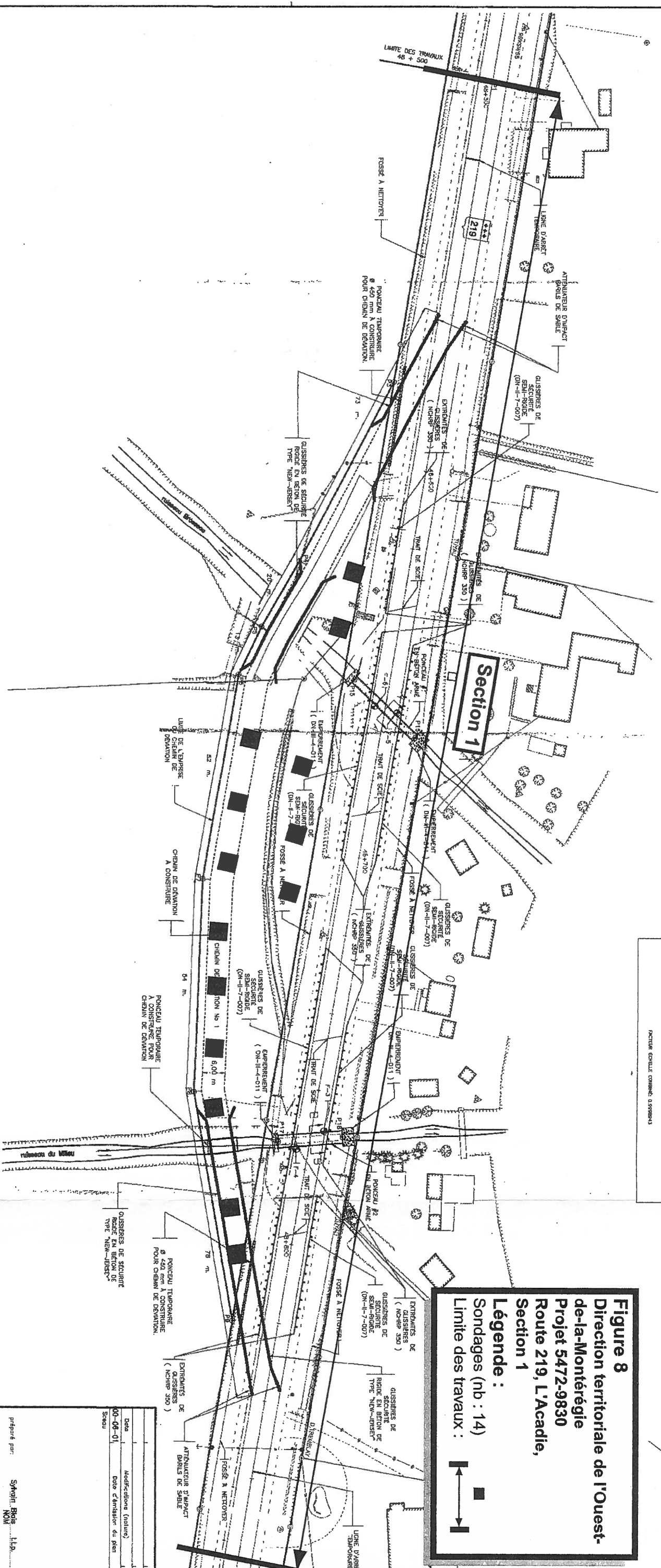


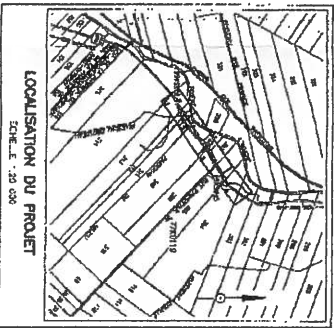
Figure 8
**Direction territoriale de l'Ouest-
de-la-Montérégie**
Projet 5472-9830
Route 219, L'Acadie,
Section 1

Légende :
Sondages (nb : 14)
Limite des travaux :



EMPRISE DU CHEMIN DE DÉVIATION No 1		
CH. 48 + 579 @ 48 + 821,5		
POINT	X	Y
P3	314 540,254	5 013 659,282
P4	314 590,182	5 013 672,280
P5	314 608,103	5 013 678,892
P6	314 622,018	5 013 680,883
P7	314 685,179	5 013 710,244
P8	314 706,918	5 013 746,254
P9	314 741,637	5 013 793,788

PONCEAUX DE BÉTON ARMÉ		
CH. 48 + 662 @ 48 + 772		
POINT	X	Y
P15	314 601,708	5 013 703,901
P16	314 601,555	5 013 725,960
P17	314 700,314	5 013 770,800
P18	314 687,721	5 013 782,458



préparé par: Sympli, Buis, Lila NOIR	
Unité administrative Gouvernement du Québec Ministère des Transports	
DIRECTION GÉNÉRALE DE MONTRÉAL ET DE L'OUEST DIRECTION DE L'OUEST-DE-LA-MONTÉRÉGIE Service des Projets	
Type CONSTRUCTION DE PONCEAUX CH : 48 + 500 @ 48 + 880	
Identification technique CH-00-54-7401	
Identification de regroupement	
5	
9	

LIGNE D'OPERATION		COORDONNEES		CARACTERISTIQUES	
DEFINITION	CHAMAGE	DB=	-49.50/50.50	0=	56413.0°
		TC=	48.5/50.5	G=	56413.0°
		PI=	48.5/50.5	S=	22313.0°
		CI=	49.0/50.0	T=	48616.0°
				LC=	11537.5
		PM=	48.6/51.4	G=	53445.0°

FACTEUR ÉCHOLÉ COURANT: 0.99984

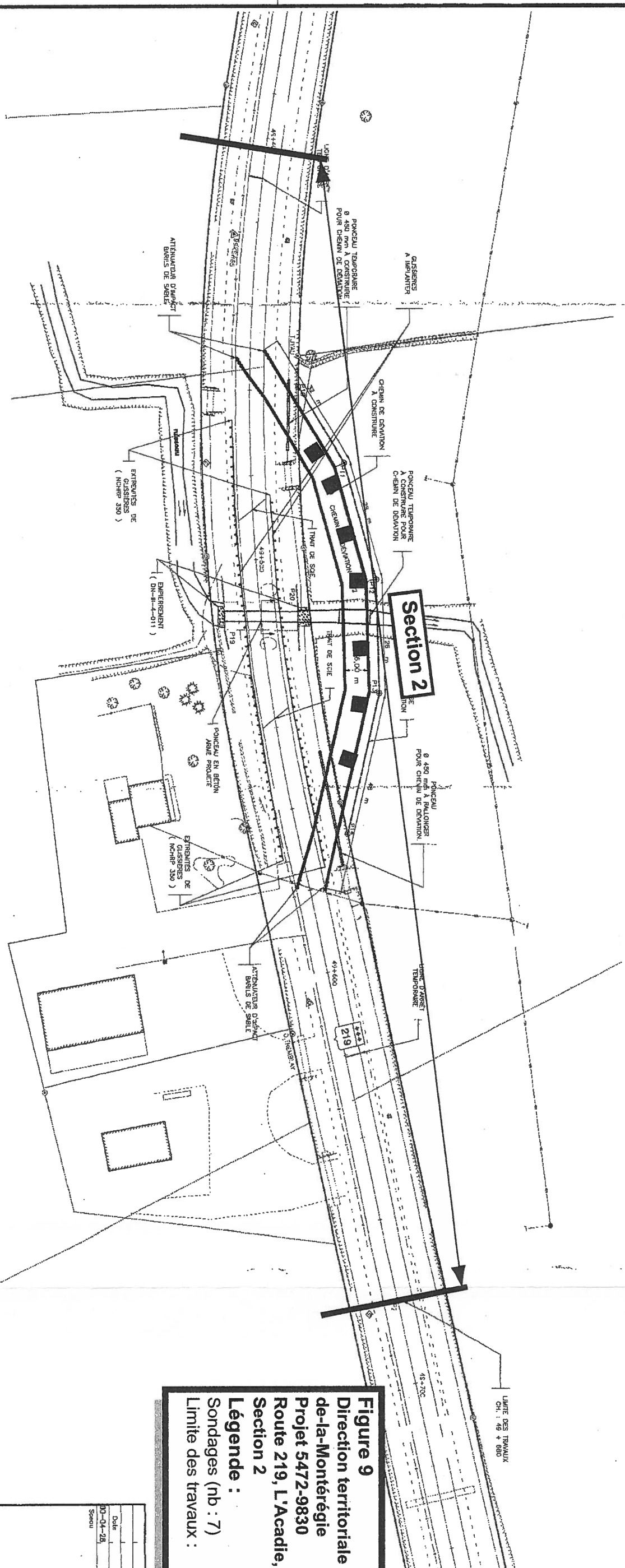


Figure 9
Direction territoriale de l'Ouest-
de-la-Montérégie
Projet 5472-9830
Route 219, L'Acadie,
Section 2

Légende :

Sondages (nb : 7)

Limite des travaux :



EMPRISE DU		
CHEMIN DE DÉVIATION No 2		
C4: 49 + 459,1 @ 49 + 569,1		
POINT	X	Y
P10	315 253,340	5 014 171,261
P11	315 286,448	5 014 181,876
P12	316 272,048	5 014 216,720
P13	315 282,009	5 014 235,813
P14	315 321,935	5 014 253,324

PONCEAU DE BÉTON ARMÉ			
CH. 49 + 513			
POINTS		X	Y
P-9	ADONT	315 366 403	5 014 195,094
P20	AMM	315 592,795	5 014 208,632

Date	Modifications (nature)	Page
00-04-28	Décl. d'émulsion du plan	

Secou

préparé par t.l.p.
NOM

**Gouvernement du Québec
Ministère des Transports**

Unité descriptive

**DIRECTION GÉNÉRALE DE MONTRÉAL
ET DE L'OUEST
DIRECTION DE
L'OUEST-DE-LA-MONTÉRÉGIE
Service des Projets**

Five

CONSTRUCTION DE PONCEAUX
CH. : 48 + 500 @ 48 + 880

Etats	0	10	25
France	100	100	100
Allemagne	100	100	100
Angleterre	100	100	100
Autriche	100	100	100
Belgique	100	100	100
Danemark	100	100	100
Espagne	100	100	100
Grèce	100	100	100
Irlande	100	100	100
Italie	100	100	100
Japon	100	100	100
Portugal	100	100	100
Royaume-Uni	100	100	100
Suède	100	100	100
Suisse	100	100	100
Turquie	100	100	100
USA	100	100	100

	Horizontal	Vertical
1:500		
1:500		

Identification technique

Identification de : regroupement



Photo 3



Photo 4

Photo 3 Route 219, L'Acadie, projet 5474-9830 - Vue du secteur rehaussé utilisé comme stationnement au chaînage 48+600 - Vue vers le sud (MTQ-104-D2.21)

Photo 4 Route 219, L'Acadie, projet 5474-9830 - Réalisation du sondage 1 - Vue vers le sud-ouest (MTQ-104-D2.12)



Photo 5

Photo 5 Route 219, L'Acadie, projet 5474-9830 - Paroi stratigraphique du sondage 1 (MTQ-104-D2.13)

Tableau 3 - Route 219, L'Acadie, projet 5474-9830 — 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
BhFh-2 (fort Saint-Jean)	Rive ouest de la rivière Richelieu, au sud de Saint-Jean-sur-Richelieu (31H/6)	-	9,3	-	Euroquébécois (1608-1759)	Lamontagne, 1961
BhFh-3 (épave)	Rive est de la rivière Richelieu, à 50 m à l'est d'Iberville (31H/6)	-	9,6	Érodé	Euroquébécois (1900-1950)	Lépine, 1978
BhFh-4 (épave)	Rive ouest de la rivière Richelieu, face au manège militaire de Saint-Jean-sur-Richelieu (31H/6)	5	9,8	Érodé	Euroquébécois (1608-1799)	Lépine, 1978
BhFh-5 (rivière Richelieu)	Rive est de la rivière Richelieu, face à Iberville (31H/6)	-	10	Inondé	Euroquébécois (1800-1899)	Lépine, 1978

Tableau 4 - Route 219, L'Acadie, projet 5474-9830 — Synthèse des activités archéologiques

Section	Localisation			Environnement	Stratigraphie	Technique d'inventaire	Remarque
	Début	Fin	Longueur (m)				
1	48+500	48-880	380	Terrains agricoles en friche et plat	Terreau agricole sur argile	14 sondages, inspection visuelle	4 objets-témoins (1820-1930)
2	49+400	49+680	280	Terrains agricoles en friche et plat	Terreau agricole sur argile	7 sondages, inspection visuelle	-
Total	660			21 + inspections visuelles			

3.3 INTERSECTION DE LA ROUTE 133 (CHEMIN DES PATRIOTES) ET DE L'AVENUE CONRAD-GOSSELIN, SAINT-ATHANASE : RÉAMÉNAGEMENT (PROJET 5474-9719)

Le projet 5474-9719 est situé dans la municipalité de Saint-Athanase, à une centaine de mètres à l'est de la rivière Richelieu, face à Saint-Jean-sur-Richelieu (figure 10). Il concerne des travaux de réaménagement à l'intersection de la route 133 (chemin des Patriotes) et de l'avenue Conrad-Gosselin. Les aménagements prévoient principalement l'installation de puisard et de conduit pluvial. L'aire des travaux est représentée sur la photographie aérienne Q83305-147 à l'échelle du 1:15 000 (figure 11) et sur les plans de construction au 1:500 (figure 12). L'inventaire archéologique de ce projet a été réalisé le 24 juillet 2000 par l'archéologue/chargé de projet et un technicien en archéologie. Les travaux du M.T.Q. devaient débiter en septembre 2000.

3.3.1 Sites archéologiques connus à proximité

Douze sites archéologiques sont répertoriés dans les environs de ce projet (tableau 5). Il s'agit des sites : BhFh-2 à BhFh-9, BiFg-1, BiFh-3, BiFh-4 et BiFh-11. Ils sont tous associés à la rivière Richelieu, sauf BiFg-1 découvert au sud du Mont Saint-Grégoire. Deux de ces sites ont livré des vestiges préhistoriques soit, BiFh-3 qui est préhistorique indéterminé, et BiFh-4 (rapides Frayers) de l'Archaïque laurentien. Les autres sites étant tous d'origine euroquébécoise.

Des inventaires archéologiques ont également été réalisés dans les environs, sur la rivière L'Acadie (Pendergast, 1963), de part et d'autre de la rivière Richelieu au sud du projet (Arkéos inc., 1998) et sur les bordures de la rivière Richelieu au nord de l'île Sainte-Thérèse (Trudeau et Thibault, 1972). Par ailleurs, mentionnons que des études de potentiel archéologique ont été réalisées pour Henryville (Ethnoscop inc., 1984) et pour l'île-aux-Noix (Piédalue, 1992).

3.3.2 Inventaire archéologique

L'inventaire archéologique a eu lieu à l'intérieur d'une emprise de 240 m de longueur, entre les km 0+120 et 0+360, sur une largeur de 25 m à 33 m. Le projet est situé dans un environnement résidentiel et la totalité de l'emprise est occupée par les routes et les fossés (photo 6). Compte tenu des perturbations au secteur d'intervention, aucun sondage archéologique n'a été excavé.

En somme, l'inventaire archéologique réalisé à l'aide d'une inspection visuelle de surface n'a pas permis d'identifier de site archéologique à l'intérieur de l'emprise de ce projet (tableau 6) et le M.T.Q. peut réaliser les travaux sans contrainte pour les ressources archéologiques.

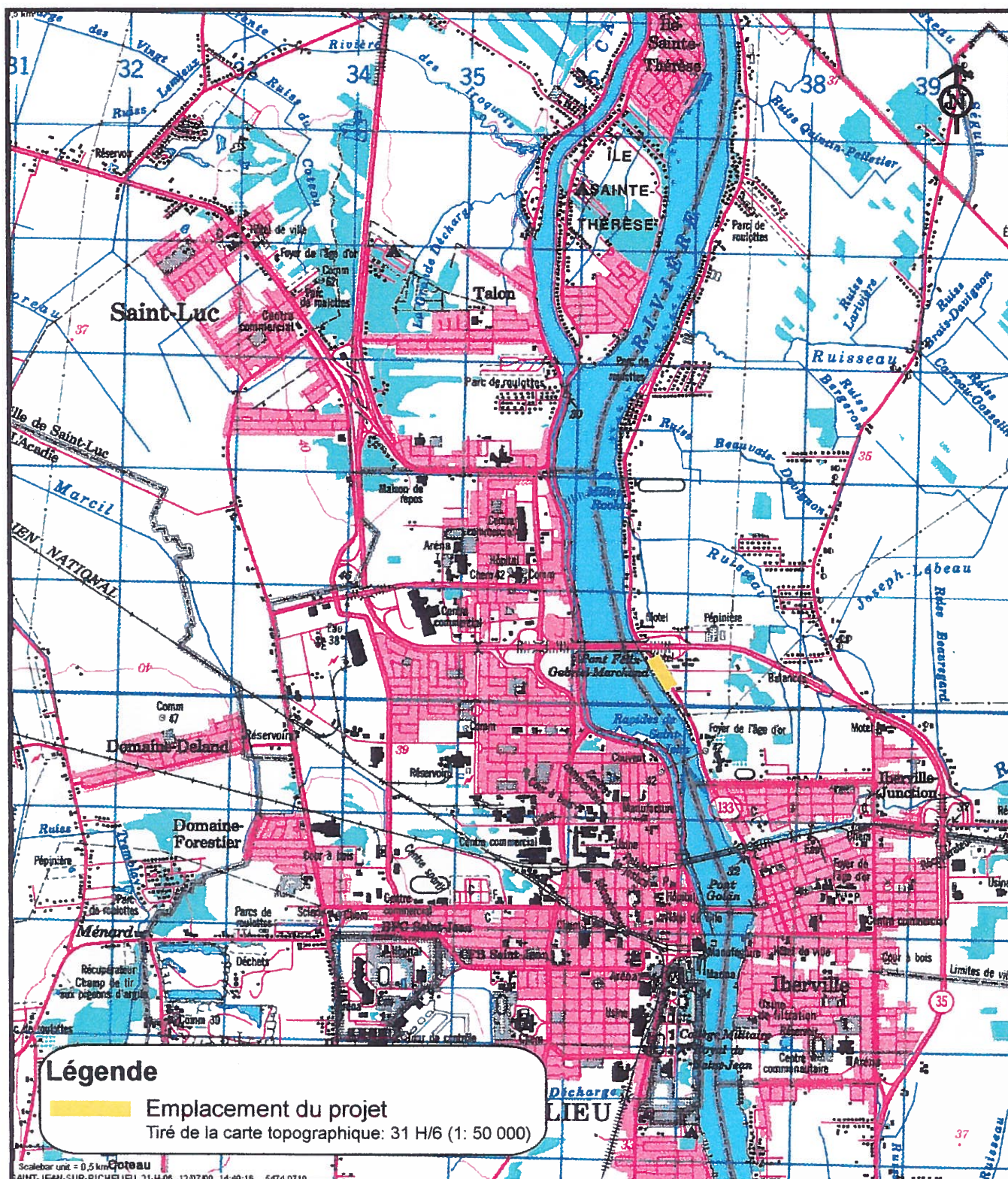


Figure 10 : Localisation du projet 5474-9719, route 133, Saint-Athanasie



Figure 11: Localisation sur photographie aérienne du projet 5474-9719 (Q83305-147: Juin 1983: 1 : 15 000), route 133, Saint-Athanase

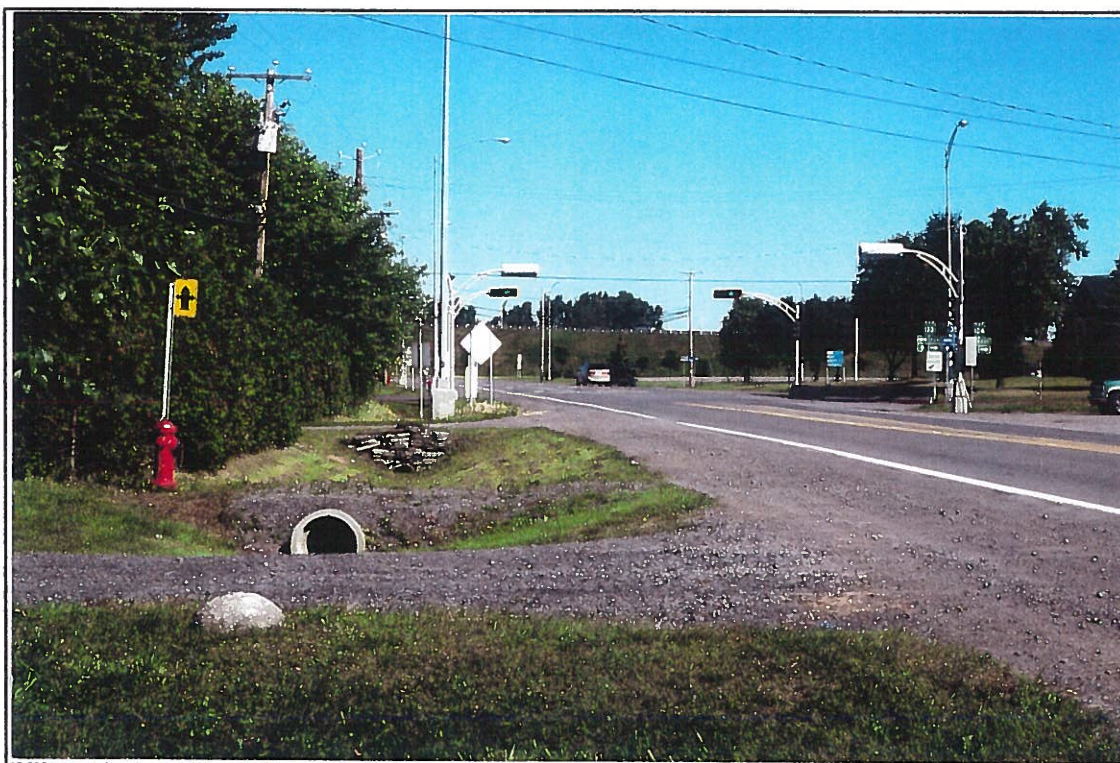


Photo 6

Photo 6 Route 133/avenue Conrad-Gosselin, Saint-Athanase, projet 5474-9719 - Vue générale du projet à partir du km 0+340 - Vue vers le nord (MTQ-106-D3.2)

Tableau 5 - Route 133/avenue Conrad-Gosselin, Saint-Athanase, projet 5474-9719 — 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
BhFh-2 (fort Saint-Jean)	Rive ouest de la rivière Richelieu, au sud de Saint-Jean-sur-Richelieu (31H/6)	-	9,3	-	Euroquébécois (1608-1759)	Lamontagne, 1961
BhFh-3 (épave)	Rive est de la rivière Richelieu, à 50,00 m à l'est d'Iberville (31H/6)	-	9,6	Érodé	Euroquébécois (1900-1950)	Lépine, 1978
BhFh-4 (épave)	Rive ouest de la rivière Richelieu, face au manège militaire de Saint-Jean-sur-Richelieu (31H/6)	5	9,8	Érodé	Euroquébécois (1608-1799)	Lépine, 1978
BhFh-5 (rivière Richelieu)	Rive est de la rivière Richelieu, face à Iberville (31H/6)	-	10	Inondé	Euroquébécois (1800-1899)	Lépine, 1978
BhFh-6 (épave)	Rive est de la rivière Richelieu, face à Iberville (31H/6)	-	2,8	Érodé	Euroquébécois (1800-1899)	Lépine, 1978
BhFh-7 (quai)	Rive est de la rivière Richelieu, face à Iberville (31H/6)	-	2,7	Érodé	Euroquébécois (1800-1899)	Lépine, 1978
BhFh-8 (St-John's Chinaware)	Angle des rues Laurier et Saint-Georges à Saint-Jean-sur-Richelieu (31H/6)	-	2,1	-	Euroquébécois (1800-1899)	Chism et Brossard, 1981
BhFh-9 (quai militaire)	Rive ouest de la rivière Richelieu (31H/6)	-	2,8	-	Euroquébécois (1760-1899)	Corbett, 1980
BiFg-1 (caveau funéraire)	Au sud du mont Saint-Grégoire (31H/6)	-	8,5	-	Euroquébécois (1800-1899)	Gagné, 2000
BiFh-3 (Many)	Rive ouest de la rivière Richelieu (31H/6)	37	8,5	Remanié	Préhistorique	Trudeau et Thibault, 1972
BiFh-4 (rapides Frayers)	Entre le canal Chambly et la rivière Richelieu (31H/6)	28	8,7	Remanié	Archaïque laurentien	Clermont, 1974
BiFh-11 (fort Sainte-Thérèse)	Rive ouest de la rivière Richelieu (31H/6)	-	6,8	Remanié	Euroquébécois (1608-1759)	Gaumont, s.d.

Tableau 6 - Route 133/avenue Conrad-Gosselin, Saint-Athanase, projet 5474-9719 — Synthèse des activités archéologiques

Section	Localisation			Environnement	Stratigraphie	Technique d'inventaire	Remarque
	Début	Fin	Longueur (m)				
1	0+120	0+360	240	Terrain plat aménagé en milieu urbain	-	Inspection visuelle	-
Total	240			Inspection visuelle			

3.4 AQUEDUC DE LA RIVIÈRE SAINT-PIERRE, SAINT-TIMOTHÉE : RESTAURATION D'UNE VOÛTE EN PIERRE DE MAÇONNERIE (PROJET 5472-9723), SURVEILLANCE ARCHÉOLOGIQUE DES TRAVAUX

Le projet 5272-9723, situé dans la municipalité de Saint-Timothée, concerne des travaux de restauration d'une voûte en pierre de maçonnerie au-dessus de la rivière Saint-Pierre (figure 13). L'aire des travaux est représentée sur la photographie aérienne Q65105-245 à l'échelle du 1:15 000 (figure 14) et sur les plans de construction aux échelles 1:100, 1:250 et 1:500 (figure 15). La surveillance archéologique de ce projet a été réalisée en trois jours, entre le 25 et le 28 septembre 2000 par l'archéologue/chargé de projet et un technicien en archéologie. Les travaux du M.T.Q. étaient prévus pour septembre 2000.

Le mandat visait les objectifs spécifiques suivants :

- Supervision des travaux d'excavation mécanique qui ont permis le dégagement de la portion enfouie des fondations de l'aqueduc de façon à en assurer la protection;
- Procéder à l'enregistrement (descriptif et photographique) des composantes dégagées de l'ouvrage de maçonnerie;
- Vérifier la présence de contextes archéologiques (autres vestiges de construction, stratigraphie et dépôt d'objets-témoins) témoignant de la période de construction de l'aqueduc ou encore associés au premier canal de Beauharnois.

3.4.1 Sites archéologiques connus à proximité

Au total, 19 sites archéologiques ont été répertoriés dans les environs de ce projet (tableau 7). Il s'agit des sites identifiés par les codes Borden suivants : BhFI-1, BhFI-2, BhFI-4 à BhFI-9 et BhFI-13 à BhFI-22 (incluant BhFI-21B et BhFI-21C). Ils se localisent pour la plupart en périphérie de l'important site de Pointe-du-Buisson (BhFI-1), dans la portion ouest du lac Saint-Louis, surtout sur l'île Joubert (sept sites), sur la Pointe-des-Cascades (quatre sites) et sur l'île des Cascades (trois sites). Ce sont tous des sites préhistoriques où les occupations varient de l'Archaïque laurentien au Sylvicole supérieur iroquoïen, sauf pour le site BhFI-7 qui est euroquébécois. De plus, des inventaires archéologiques ont aussi été réalisés dans les environs (Badgley et Duguay, 1981, Arkéos inc., 1989 et Pendergast, 1965).

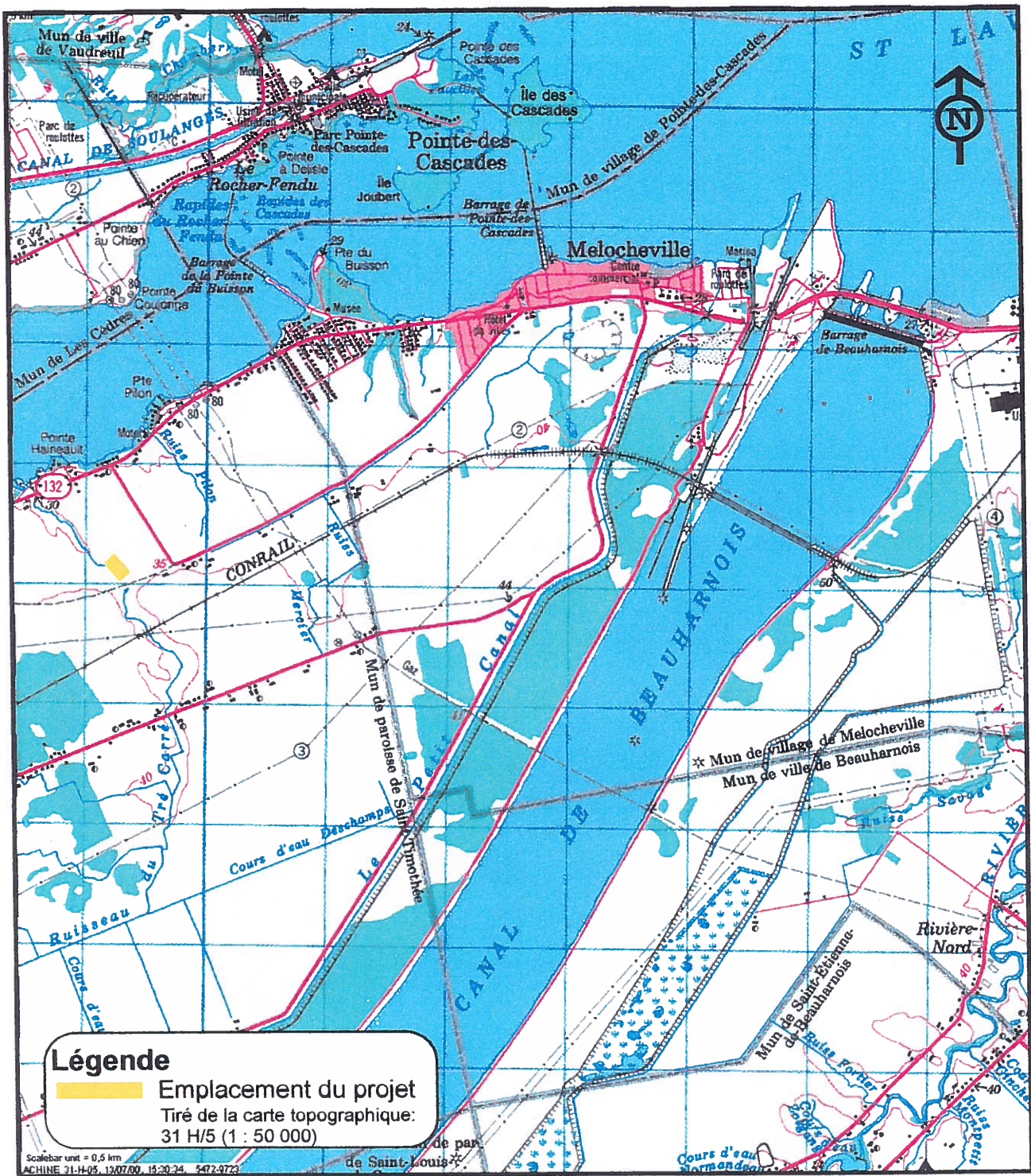
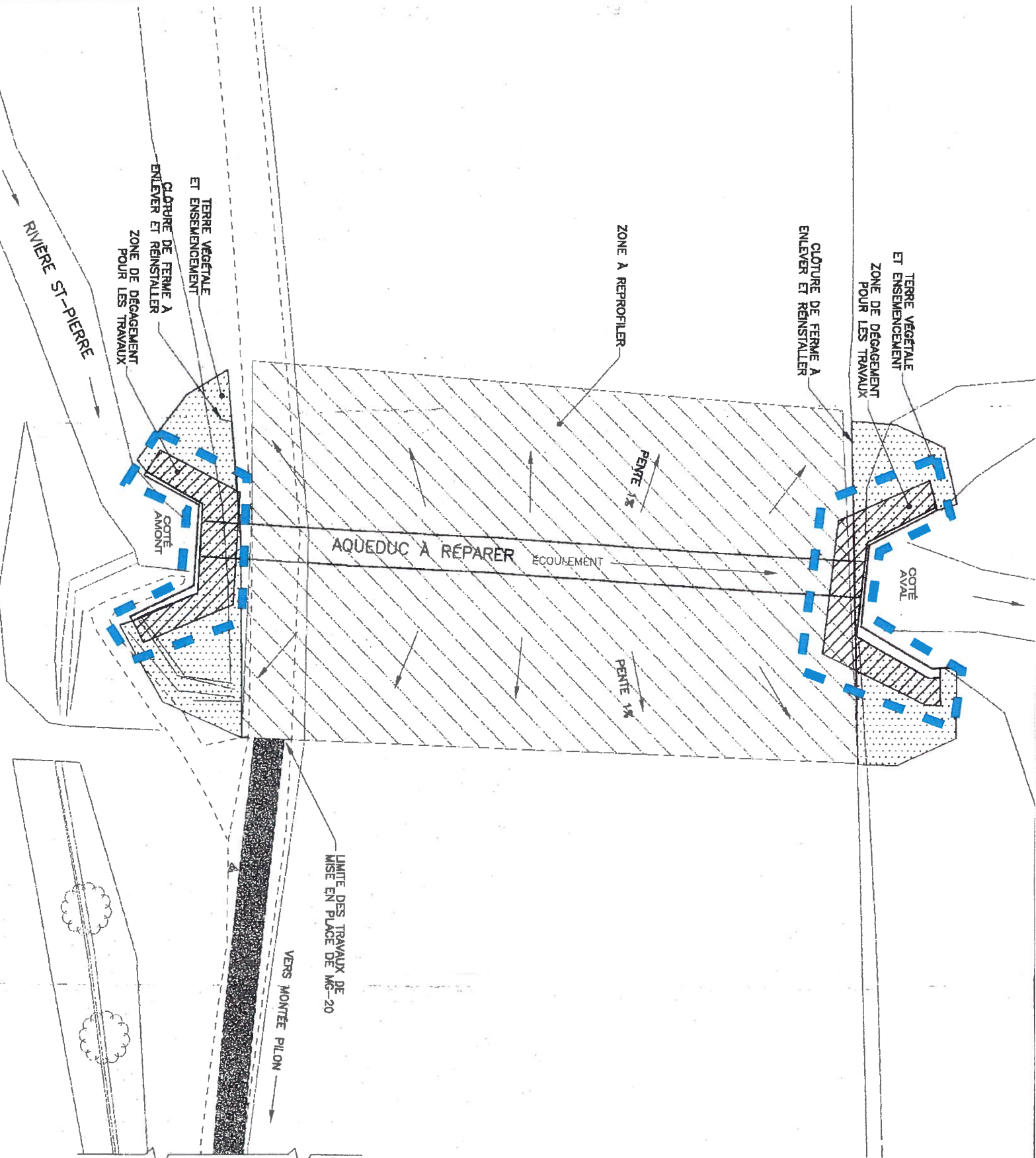


Figure 13: Localisation du projet 5472-9723, aqueduc de la rivière Saint-Pierre, Saint-Timothée



Figure 14: Localisation sur photographie aérienne du projet 5472-9723 (Q65105-245; 1 : 15 840), aqueduc de la rivière Saint-Pierre, Saint-Timothée

Vue en plan
Echelle 1:250



Vue en plan
Echelle 1:800

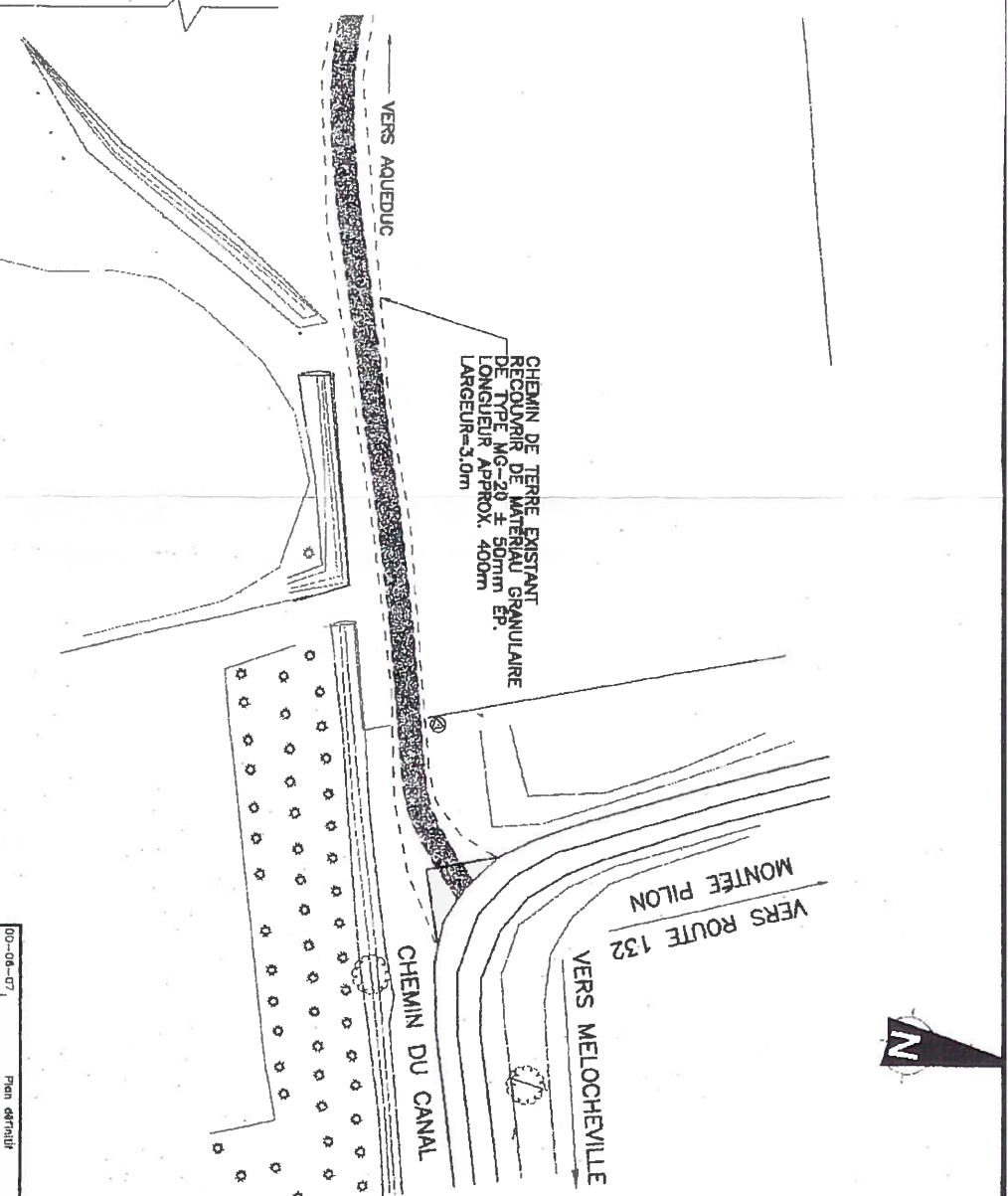


Figure 15
Direction territoriale de l'Ouest-de-la-Montérégie
Projet 5472-9723
Aqueduc de la rivière Saint-Pierre
Saint-Timothée
Légende :
Sondage (nb : 0)
Surveillance archéologique

00-06-07	Plan détaillé	1:250
00-09-30	Plan préliminaire	1:500
00-04-03	Avent-projet préliminaire	1:500
00-04-03	Modifications (nature)	1:500
00-04-03	Date d'émission du plan	1:500

Scellé :

Préparé par : Jocelyn Drouin, ing.

 Gouvernement du Québec
Ministère des Transports

 GENIVAR
10, Boulevard des Galeries, 1^{er} étage (Québec) J1R 6Z2
Téléphone (514) 453-1205 - Télécopieur (514) 463-1871

Unité administrative : DIRECTION GÉNÉRALE DE MONTRÉAL

DIRECTION DE L'OUEST-DE-LA-MONTÉRÉGIE
Service des Projets

Titre : RÉFÉCTION DE L'AQUEDUC DE LA RIVIERE ST-PIERRE A ST-TIMOTHÉE
PLAN D'AMÉNAGEMENTS

Échelle : RÉFÉCTION

Identification technique : CH-00-54-7210

Identification de regroupement : 3 / 5

Tableau 7 - Aqueduc de la rivière Saint-Pierre, Saint-Timothée, projet 5472-9723 — 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
BhFI-1 (Pointe-du-Buisson)	Partie sud-ouest du lac Saint-Louis (31H/5)	-	3	En place	Archaïque laurentien, Sylvicole supérieur	Clermont et Chapdelaine, 1982
BhFI-2 (Soulanges)	Pointe-des-Cascades (31H/5)	-	4,5	-	Sylvicole moyen, Sylvicole supérieur	Chapdelaine, 1981
BhFI-4 (Île-Joubert)	Île Joubert (31H/5)	28	4,3	Érodé	Sylvicole moyen, Sylvicole supérieur	Chapdelaine, 1982
BhFI-5 (Île-des-Cascades)	Îles des Cascades (31H/5)	-	5,5	-	Archaïque laurentien, Sylvicole	S.A.P.Q., 1967; Transit Analyse, 1990; Chapdelaine, 1989
BhFI-6 (Île-du-Grand)	La Grande-Île (31H/5)	24	10	-	Sylvicole, euroquébécois	Chapdelaine, 1981
BhFI-7 (David)	Rive sud du lac Saint-Louis	-	9,2	Remanié	Euroquébécois	Chapdelaine, 1982
BhFI-8 (Pointe-du-Rocher-Fendu)	Pointe-à-Delisle (31H/5)	12	3,5	Remanié	Préhistorique, euroquébécois	Clermont, 1981
BhFI-9 (Clément)	Île des Cascades (31H/5)	27	5,2	Intact	Préhistorique, euroquébécois (1760-1899)	Barriault, 1981
BhFI-13 (Île-Joubert)	Île Joubert (31H/5)	28	4	Érodé	Préhistorique	Chapdelaine, 1988
BhFI-14 (Île-Joubert)	Île Joubert (31H/5)	28	4,1	Érodé	Préhistorique	Chapdelaine, 1988
BhFI-15 (Île-Joubert)	Île Joubert (31H/5)	28	4,2	Érodé	Sylvicole supérieur	Chapdelaine, 1988
BhFI-16 (Île-Joubert)	Île Joubert (31H/5)	29	3,9	Intact	Sylvicole supérieur	Chapdelaine, 1988
BhFI-17 (Île-Joubert)	Île Joubert (31H/5)	30	4	Intact	Sylvicole	Chapdelaine, 1988
BhFI-18 (Île-Joubert)	Île Joubert (31H/5)	30	3,9	-	Sylvicole	Chapdelaine, 1988
BhFI-19 (Pointe-Thibodeau)	Rive ouest de la rivière Saint-Louis (31H/5)	-	8,5	-	Sylvicole inférieur	Chrétien, 1995
BhFI-20 (Île-des-Cascades)	Île des Cascades (31H/5)	-	5	-	Sylvicole	Arkéos inc., 1992
BhFI-21 (Pointe-des-Cascades)	Pointe des Cascades (31H/5)	-	4,7	Remanié	Préhistorique, euroquébécois (1800-1899)	Arkéos inc., 1992
BhFI-22 (Pointe-des-Cascades)	Pointe des Cascades (31H/5)	-	4,6	Remanié	Préhistorique, Archaïque post laurentien	Arkéos inc., 1992

Par ailleurs, mentionnons que des études de potentiel archéologique ont été effectuées pour la région de Les Cèdres (Arkéos inc., 1991) et pour les comtés de Beauharnois et de Soulanges (Archéotec inc., 1983).

3.4.2 Historique et caractéristiques

L'aqueduc de la rivière Saint-Pierre consiste en une canalisation voûtée en maçonnerie de pierre calcaire, érigée entre 1842 et 1845, au moment de la construction du premier canal de Beauharnois. La fonction d'origine de l'ouvrage, lequel demeure toujours en usage de nos jours, était de permettre le passage de la rivière sous l'emplacement du canal de Beauharnois.

Le canal de Beauharnois reliait le lac Saint-Louis au lac Saint-François et couvrait une distance de 18 km. Sa tête d'entrée en amont était située dans la baie de Saint-François à Valleyfield, tandis qu'en aval, il débouchait à l'extrémité sud du lac Saint-Louis, à l'ancien village de Saint-Louis (aujourd'hui Melocheville). Sa construction a été entreprise en 1842 afin de permettre à la navigation sur le Saint-Laurent de contourner des obstacles que constituent les rapides de Coteau-du-Lac, des Cèdres et des Cascades ainsi que la forte dénivellation de 24,8 m que subit le cours du fleuve en ce secteur.

Le canal de Beauharnois comportait une série de neuf écluses distribuées en divers points de son parcours. Les chambres des écluses mesuraient 61,5 m de longueur sur 13,5 m de largeur et étaient constituées en maçonnerie de pierre. Pour le reste, le canal était délimité par des jetées de terre dont le talus intérieur était apparemment recouvert par un mur en maçonnerie de pierres sèches (Viau, 1993; Robert et autres, 1988). Le lit du canal dont la profondeur initiale était de 3 m, mesurait 24,6 m de largeur à sa base et 36,9 m à son sommet, au niveau de la surface de l'eau. Un chemin longeait le flanc nord du canal et permettait le halage des navires.

Les levées de terre délimitant le canal ont été constituées à même les déblais de son excavation, laquelle n'a atteint le roc en place qu'en un seul point de son tracé, à proximité du village de Saint-Timothée. Par ailleurs, en certains secteurs de basses-terres, dont notamment au niveau de l'étroite vallée de la rivière Saint-Pierre, le lit du canal était surélevé par rapport aux terrains environnants. Son aménagement a ainsi impliqué à ces endroits des travaux de remblaiement et de rehaussement des surfaces et non, de façon générale, d'excavation.

Une série de dix aqueducs assurait l'écoulement sous son emplacement des divers ruisseaux et rivières dont le tracé du canal croisait le cours. Tous, à l'exception des aqueducs situés près des écluses 7 et 9, comportaient des dimensions similaires et ont été construits selon le même modèle.

L'aqueduc de la rivière Saint-Pierre constitue la seule de ces structures à subsister de nos jours. La canalisation est constituée d'une voûte en berceau qui s'étire du nord au sud sur environ 70 m de longueur et croise de part en part l'axe de l'ancien canal. L'intérieur de la voûte mesure 3,66 m de hauteur (12 pi) et à une largeur équivalente à sa base. Elle est délimitée à ses deux extrémités par un mur transversal dit d'entrée, chacun mesurant environ 8 m de longueur et s'élevant hors-terre sur plus de 5 m de hauteur, soit à plus de 1 m au-dessus du sommet de la voûte dont il encadre l'ouverture. Les murs d'entrée sont prolongés à leurs extrémités par des maçonneries (murs d'aile) disposées de biais à un angle de 120 degrés et qui servent au soutènement des talus recouvrant l'aqueduc.

Le parement des maçonneries est constitué en pierres de taille (blocs aux surfaces visibles bouchardées et au pourtour portant une bande ciselée) et forme un appareil aux assises régulières et aux joints serrés. Par ailleurs, la face cachée des murs, leur blocage intérieur et les empattements sont constitués de blocs grossièrement équarris de calcaire, aux dimensions variables.

Les autres composantes visibles de l'aqueduc consistent, d'une part, en un trottoir qui longe sur toute sa longueur le flanc ouest de l'intérieur de la voûte. Le trottoir est constitué de blocs équarris de calcaire, de fortes dimensions, lesquels sont partiellement imbriqués à la structure du mur latéral de la voûte et lui servent de base d'appui. Un second élément en place consiste en la présence d'un radier de poutres massives de bois qui couvre, sur toute sa longueur, l'intérieur de la voûte. Le radier se prolonge également au nord, sur une courte distance, au-delà des limites de l'aqueduc. Nous verrons que les travaux d'excavation ont permis dans ce secteur le dégagement partiel de la structure et d'en vérifier les limites d'extension. Le radier et le trottoir attenant permettaient à l'époque le passage des individus et du bétail au travers de l'aqueduc et de pallier ainsi les difficultés de communication qu'occasionnait l'existence du canal de Beauharnois aux propriétaires des terrains riverains.

Le canal de Beauharnois est demeuré ouvert à la navigation jusqu'en 1907, date à laquelle il devient la propriété de la compagnie *Canadian Light & Power* qui le convertit en un canal d'amenée d'eau desservant une centrale hydroélectrique érigée à Saint-Timothée. Depuis plusieurs années, le canal était considéré comme désuet en raison de sa profondeur insuffisante et du gabarit restreint de ses écluses. Le gouvernement entreprend alors la construction d'un nouveau canal situé sur la rive

nord, celui de Soulanges dont la capacité est presque le double et qui, suite à son ouverture en 1899, accaparera l'essentiel de la de la navigation sur le fleuve. Le changement de vocation du canal de Beauharnois entraîne également le dragage de son lit dont la profondeur est portée de 3,00 à 9,20 m. L'aqueduc de la rivière Saint-Pierre est situé en aval de l'emplacement de la centrale hydroélectrique, ce qui explique qu'il n'a pas été affecté par la construction de cette dernière, et permis d'en assurer la préservation jusqu'à nos jours.

En 1948, Hydro-Québec se portera acquéreur de la centrale de Saint-Timothée et met fin à ses opérations en 1951. L'abandon de la centrale sonne le glas de l'ancien canal dont la propriété est cédée peu après aux municipalités riveraines. Dans les années 1960, il est procédé au remblaiement ou encore au dérasement du canal dont il ne subsiste aujourd'hui qu'un tronçon de 1,2 km de longueur en place à l'intérieur de la municipalité de Valleyfield ainsi que quelques composantes éparses parmi lesquelles l'aqueduc de la rivière Saint-Pierre. Il est aujourd'hui envisagée l'utilisation de l'ancienne emprise du canal comme axe de prolongement de l'autoroute 30. Dans le cadre de ce projet, le M.T.Q., dorénavant le nouveau propriétaire du site, a fait procéder à la réalisation de diverses études d'impact dont certaines concernant l'emplacement de l'aqueduc de la rivière Saint-Pierre. Tous ont convenu du grand intérêt patrimonial que présente cette structure, d'où la décision d'en assurer la protection à long terme par la réalisation de travaux de restauration et d'un projet de mise en valeur à l'intérieur desquels s'insère le présent mandat.

3.4.3 Surveillance archéologique

Les travaux d'excavation ont été concentrés aux deux extrémités de l'aqueduc et ont permis le dégagement de la portion supérieure, sur une hauteur moyenne de 1,20 m, de la face cachée des murs d'entrée et des murs d'aile. Pour leur part, les parements (face principale visible) des structures ont été débarrassés de la végétation et des sols accumulés qui en masquaient la base, ceci jusqu'au niveau d'affleurement de leur empattement. Seule la face cachée du mur d'aile est de l'entrée sud a fait l'objet d'un dégagement complet, soit sur environ 5,60 m de hauteur, ceci afin de vérifier en un endroit l'état de préservation de la base des maçonneries. La structure, s'étant avérée très saine, fut immédiatement remblayée et, par la suite, les excavations furent limitées au dégagement de la portion supérieure des maçonneries (photos 7 et 8).



Photo 7



Photo 8

Photo 7 Aqueduc de la rivière Saint-Pierre, Saint-Timothée, projet 5472-9723 - Vue d'ensemble au début des travaux - Entrée sud (MTQ-107-D1.2)

Photo 8 Aqueduc de la rivière Saint-Pierre, Saint-Timothée, projet 5472-9723 - Vue d'ensemble suite au dégagement des structures - Entrée sud (MTQ-107-D1.21)

- Entrée sud
 - Le mur d'entrée

La face cachée du mur d'entrée a été dégagée sur toute sa longueur, sur environ 1 m de hauteur, soit jusqu'au niveau d'affleurement du sommet de la voûte. Elle est constituée de blocs équarris de calcaire, aux dimensions variables, formant un appareil de type semi-réglé aux assises parfois discontinues et irrégulières. La maçonnerie mesure en surface entre 1 m et 1,1 m de largeur, mais s'élargit progressivement vers sa base, laquelle est découpée de plusieurs ressauts successifs. Le sommet de la voûte était recouvert d'un enduit très compact de ciment et nous n'avons pu observer, en raison de sa présence, le point d'articulation du mur de tête avec la voûte sous-jacente et la nature de l'imbrication existant entre les deux ouvrages.

La portion supérieure du mur de tête présentait un déversement marqué vers le sud. De nombreuses pierres étaient fracturées et d'autres étaient déstabilisées, ceci parfois sur plusieurs assises de hauteur et sur toute la profondeur du mur. Ces désordres structurels ont entraîné la reconstruction complète de la portion supérieure de la structure et le remplacement de plusieurs des pierres de taille en place au niveau du parement du mur (photos 9 et 10).

Un remblai unique constitué de sédiments argileux présentant une matrice très homogène recouvrait le sommet de la voûte et masquait la face intérieure du mur de tête. Le dépôt ne recelait aucun objet-témoin. Les travaux n'ont révélé également la présence d'aucune structure ou autre composante de l'ancien canal aménagé au-dessus de l'emplacement de l'aqueduc. La base du remblai a été atteinte le long du mur est d'aile, excavée en profondeur. Il recouvrait en ce secteur la tranchée de construction du mur d'aile, laquelle affleurait à la surface du sol naturel en place. La stratigraphie mise au jour se compose ainsi essentiellement d'un remblai unique mis en place suite à la construction de l'aqueduc et du canal. Aucune couche de sédiments à texture organique, pouvant correspondre au lit de l'ancien canal, n'a été retrouvée. Cette situation indique que ce dernier aurait été entièrement dérasé dans les années 1960 et qu'il ne subsiste que la base décapée du remblai au-dessus duquel il prenait place.



Photo 9



Photo 10

Photo 9 Aqueduc de la rivière Saint-Pierre, Saint-Timothée, projet 5472-9723 - Vue d'ensemble de la portion dégagée de la face cachée - Mur d'entrée sud (MTQ-107-D1.5)

Photo 10 Aqueduc de la rivière Saint-Pierre, Saint-Timothée, projet 5472-9723 - Vue d'ensemble de la surface du mur - À noter le déversement de la structure vers le sud (MTQ-107-D1.6)

Soulignons enfin que la base dérasée d'un poteau a été retrouvée lors du dégagement du mur d'aile est. Ce vestige, qui a été retiré, était localisé dans l'axe de prolongement du mur d'entrée à environ 1 m à l'est de l'extrémité de ce dernier. Le poteau était constitué d'une section de tronc d'arbre non équarri, mesurant 30 cm de diamètre et d'une hauteur résiduelle d'environ 50 cm. Aucun relevé d'élévation n'a été effectué. La structure affleurait à faible profondeur sous la surface du terrain. Le bois était très altéré et réduit à l'état de masse fibreuse, ce qui laisse croire à une ancienneté. Nous ignorons la fonction du poteau dont aucun équivalent n'a été retrouvé ailleurs sur le site. De par sa position stratigraphique et son état de préservation, il faut cependant présumer qu'il est contemporain et associé à la construction de l'aqueduc ou encore qu'il faisait partie de l'infrastructure du canal de Beauharnois.

- Les murs d'aile

Ces murs de retenue des talus couvrent environ 9 m de longueur et mesurent en surface 1,38 m de largeur (4 1/2 pi). Il s'agit d'ouvrages imbriqués au nord du mur d'entrée et dont la surface s'abaisse progressivement vers le sud. Un court muret, d'axe nord-sud et légèrement décalé par rapport à celle du corps principal des murs d'aile, prolonge et constitue l'extrémité sud des deux ouvrages. Les murets ainsi que la face extérieure des deux murs d'aile comportent des parements formés d'un rang de pierres de taille, aux dimensions massives (généralement 1 m et plus de longueur sur une hauteur moyenne de 50 cm) et constituées de blocs de calcaire dont les faces visibles sont bouchardées et comportent une bande de 2,5 cm de largeur découpée au ciseau sur leur pourtour extérieur. Les pierres de taille sont disposées sur un seul rang de profondeur et forment un revêtement non imbriqué au reste de la maçonnerie.

La face cachée du mur d'aile est a été dégagée jusqu'au niveau de son empattement, soit sur une hauteur maximale de 5,6 m à son extrémité nord. Toute cette portion de maçonnerie est constituée de blocs grossièrement équarris de calcaire, aux dimensions très variables. Dans son ensemble, l'état de préservation de la maçonnerie est excellent et ne présente aucune faiblesse structurelle. La structure était apparemment entière, à l'exception de quelques pierres manquantes à son sommet, au nord. Les autres dommages observés consistent en la présence de quelques blocs fracturés ou éclatés, localisés à la base du parement principal du

du parement principal du mur ou encore en surface de ce dernier, à son extrémité nord. Le mur d'aile est imbriqué au nord au mur d'entrée et les blocs formant le joint entre les deux maçonneries sont disposés en besace d'angle. Notons également la présence de blocs volumineux, à double face angulaire et épousant l'angle de rencontre de 120 degrés des deux murs, et dont l'utilisation a contribué à renforcer la cohésion des ouvrages.

Une assise de minces plaques de calcaire, disposées sur deux rangs de profondeur, coiffait le sommet du mur d'aile, sur sa portion centrale. Ces pierres de coiffe ainsi que le reste de la surface du mur étaient recouvertes d'un enduit de ciment, lequel était, en certains endroits, dégradé ou encore absent. Pour sa part, le muret formant l'extrémité sud du mur comportait à sa surface une énorme pierre de taille façonnée en pointe à son sommet et formant trois versants symétriques. La pierre de coiffe mesure 1,53 m (nord-sud) sur 1,13 m (est-ouest) de côté, tandis que son épaisseur est de 18 cm sur ses rebords extérieurs. Elle était disposée de façon à former un surplomb de 7,5 cm de largeur au-dessus des trois parements visibles de la maçonnerie sous-jacente (photos 11 et 12).

Le dégagement en profondeur de la face cachée du mur d'aile a permis d'atteindre la base du remblai mis en place suite à sa construction. Le remblai prenait appui directement du sol naturel en place. Il comportait à sa base des lentilles parfois denses et étendues de mortier et de sable clair, fort probablement des résidus associés directement à la construction de la maçonnerie. Le sol naturel, lequel comportait à sa surface un mince horizon de sédiments à texture organique, était tronqué par une étroite tranchée de fondation qui longeait la face cachée du mur d'aile.

Pour sa part, le mur d'aile ouest n'a fait l'objet que d'un dégagement partiel, limité à sa portion supérieure. La structure a subi des dommages importants du fait de son exposition accrue au courant de la rivière. L'extrémité sud de la maçonnerie était entièrement recouverte de sédiments et d'une végétation dense. Des racines d'arbustes pénétraient le cœur de la structure, ce qui a entraîné un affaissement partiel de la portion supérieure de la structure ainsi que la déstabilisation de plusieurs pierres. Le muret formant son extrémité était en grande partie détruit et la pierre massive de taille qui en coiffait le sommet n'a pas été retrouvée. La pierre de coiffe à

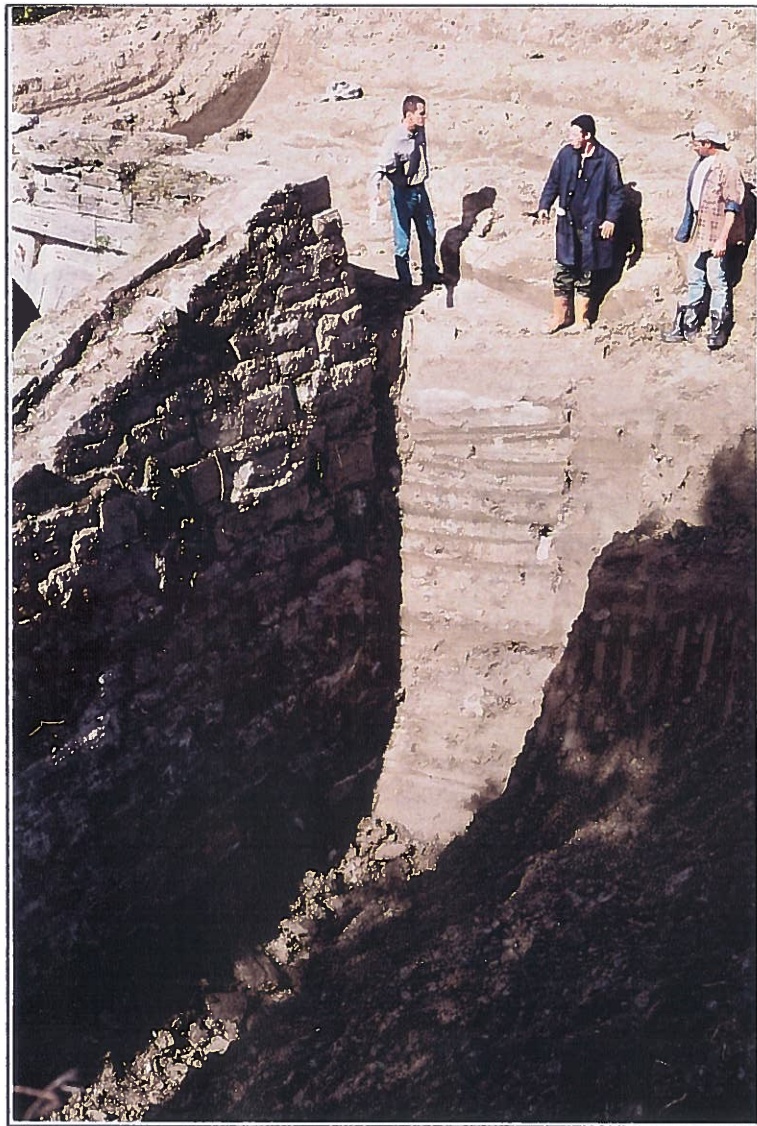


Photo 11

Photo 11 Aqueduc de la rivière Saint-Pierre, Saint-Timothée, projet 5472-9723 - Vue partielle de la section dégagée en profondeur de la face cachée du mur-Entrée sud, mur d'aile est (MTQ-107-D1.9)

l'extrémité du mur était fracturée et gisait hors-position. Toute cette section a fait l'objet d'une reconstruction complète, en grande partie à l'aide de matériaux de remplacement (photos 13 et 14).

- **Entrée nord**

Les travaux ont consisté principalement en le dégagement de la portion supérieure de la face cachée des maçonneries. La végétation et les dépôts de faible importance masquant la base des parements principaux (face visible) des murs ont également été retirés. Les trois ouvrages, soit le mur d'entrée et les deux murs d'aile, présentent des caractéristiques similaires (dimensions, matériaux, assemblage) à celles de leur contrepartie au sud et dont la description a déjà été présentée. La principale distinction observée concerne le meilleur état de conservation de toutes les composantes de l'entrée nord, moins exposée aux soubresauts de la rivière en raison de son emplacement en aval.

Les trois maçonneries étaient, dans une large mesure, entières et n'ont subi que des dommages superficiels et ponctuels. Toutes comportaient ainsi à leur sommet un revêtement de ciment, en grande partie préservé, quoique fracturé ou éclaté à certains endroits. Aucun désordre structurel n'a été observé, à l'exception du mur d'entrée dont la portion supérieure présentait un bombement assez prononcé vers le nord. Les deux extrémités du mur étaient toutefois stables en raison de leur imbrication aux murs d'ailes. Quelques pierres de l'assise supérieure étaient également manquantes à l'extrémité ouest du mur d'entrée, ceci sur près de 2 m de longueur. Une autre section endommagée concerne l'extrémité du mur d'aile ouest, lequel était en partie recouvert de sédiments et de végétation, et dont la pierre de coiffe était brisée en deux fragments dont l'un n'a pas été retrouvé. De nombreux blocs étaient fracturés ou encore éclatés dans la masse, principalement concentrés au sommet des maçonneries. À ces endroits, les joints entre les blocs étaient parfois vides ou encore comblés de mortier très friable. Quelques pierres de taille formant le parement des murs étaient également manquantes ou fracturées (photos 15 et 16).

L'excavation n'a pas permis d'atteindre la base du remblai qui recouvre la face cachée des maçonneries. Ce dernier, à l'instar de la situation observée au sud, est composé de sédiments au contenu beaucoup plus hétérogène. Des concentrations parfois très denses de mortier et de fragments de blocs de calcaire parsemaient ainsi le dépôt, mais tout indique qu'il s'agit également des débris issus de la construction de l'aqueduc. Aucun vestige



Photo 12



Photo 13

Photo 12 Aqueduc de la rivière Saint-Pierre, Saint-Timothée, projet 5472-9723 - Détails de l'extrémité du mur et de la pierre de taille de coiffe - Entrée sud, mur d'aile est (MTQ-107-D1.19)

Photo 13 Aqueduc de la rivière Saint-Pierre, Saint-Timothée, projet 5472-9723 - Détails des pierres de taille situées au point de jonction des deux murs - Entrée sud, parement des murs d'entrée et d'aile ouest (MTQ-107-D2.5)



Photo 14



Photo 15

- Photo 14** Aqueduc de la rivière Saint-Pierre, Saint-Timothée, projet 5472-9723 - Détails de la section détruite du mur à son extrémité sud - Entrée sud, mur d'aile ouest (MTQ-107-D1.23)
- Photo 15** Aqueduc de la rivière Saint-Pierre, Saint-Timothée, projet 5472-9723 - Vue d'ensemble du mur d'entrée et du mur d'aile est suite à leur dégagement - Entrée nord (MTQ-107-D2.13)

d'aménagement associé au canal de Beauharnois n'a été ainsi retrouvé aux abords de l'extrémité nord de l'aqueduc.

Soulignons enfin la présence des vestiges d'une plateforme de bois couvrant l'intérieur de la voûte ainsi qu'une large section en bordure extérieure de l'aqueduc. Il s'agit d'une structure très intègre dont la protection fut assurée par les conditions très stables d'humidité qui prévalent à son emplacement. À l'extérieur de l'aqueduc, la plateforme couvrait apparemment tout l'espace délimité par les deux murs d'aile, ceci jusqu'en bordure des deux rives du ruisseau. Seule une courte section d'environ 5 m sur 2 m a été dégagée lors de l'intervention, le long du mur d'aile est. Il fut ainsi décidé de ne pas procéder à son dégagement complet en raison des dommages importants qu'aurait occasionné l'utilisation de la pelle hydraulique dont nous disposions à cette fin. La majeure portion de la structure est ainsi demeurée recouverte des sédiments et n'a pu faire l'objet de relevés.

La section dégagée de la plateforme est constituée de madriers mesurant 7,5 cm d'épaisseur et d'une largeur variant entre 30,5 et 35,5 cm. Les pièces de bois étaient disposées en rangs serrés sur deux assises d'épaisseur selon des axes transversaux, est-ouest en surface et nord-sud à la base. La longueur des madriers n'a pu être déterminée en raison de leur dégagement incomplet. Aucun clou n'a été retrouvé et nous ignorons le mode de liaison des pièces. Une section de la plateforme, couvrant plus de 2 m de côté, était manquante en bordure sud-est du mur d'entrée. Pour sa part, la structure de bois en place à l'intérieur est distincte. Elle est composée de madriers aux dimensions identiques, mais ces derniers sont disposés à des intervalles espacés, ceci sur une assise unique. Les pièces n'étaient donc pas liées entre elles et ne forment pas ainsi un ensemble imbriqué. Elles présentaient toutefois la particularité de se prolonger à l'ouest sous le trottoir ainsi qu'à l'est sous le mur latéral, et formaient ainsi un radier qui a servi de base d'appui à la construction de la voûte (photos 17 et 18).

L'intervention a consisté en la supervision des travaux de dégagement mécanique de l'aqueduc de la rivière Saint-Pierre dont il s'agissait d'assurer, d'une part, la protection (tableau 8). Un relevé photographique et un enregistrement ont été effectués sur l'ensemble des composantes structurelles de l'ouvrage mises au jour. Les dommages subis par les maçonneries sont généralement de caractère superficiel ou encore très localisés et dans l'ensemble, n'ont pas entamé la cohésion structurelle de l'ouvrage. D'autre part, l'examen de la stratigraphie indique l'absence de tout vestige associé au premier canal de Beauharnois. Il s'avère ainsi que ce dernier consistait en une structure surélevée qui fut entièrement dérasée suite à son abandon et qu'il ne subsiste en

place sur le site que la portion inférieure du remblai qui formait sa base d'aménagement. Les travaux de restauration de l'aqueduc de la rivière Saint-Pierre peuvent être réalisés sans contrainte pour les ressources archéologiques.

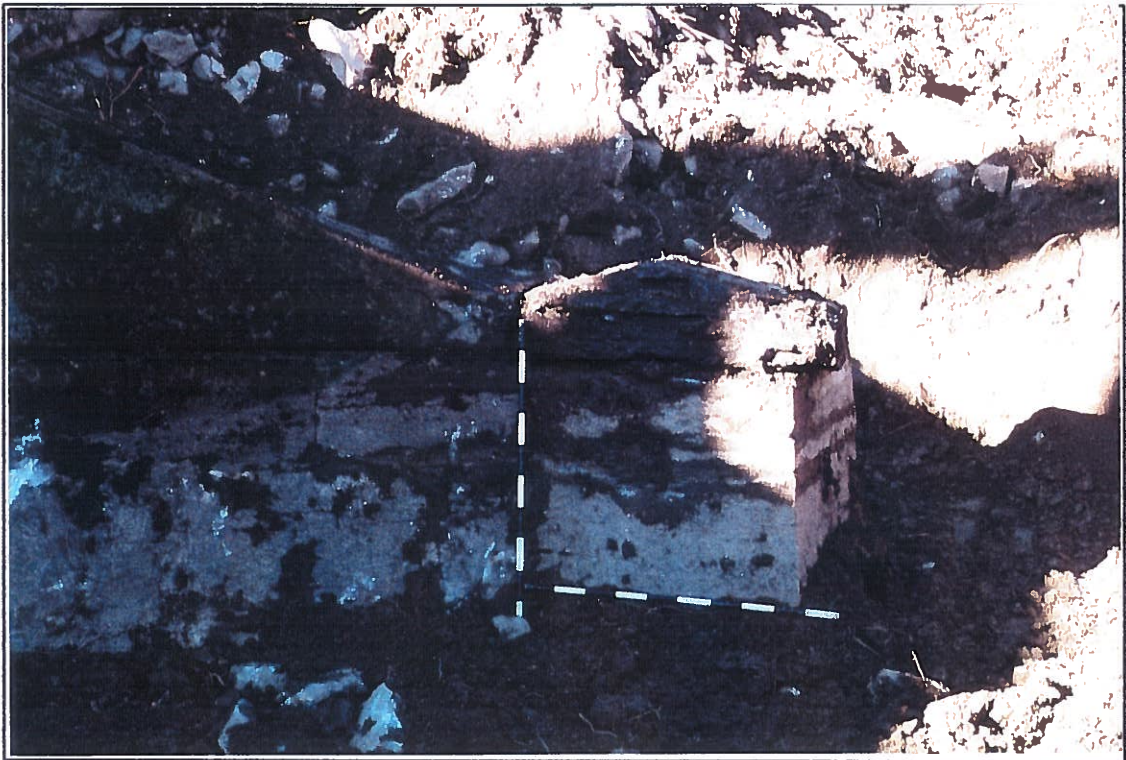


Photo 16



Photo 17

Photo 16 Aqueduc de la rivière Saint-Pierre, Saint-Timothée, projet 5472-9723 - Détails de l'extrémité du mur et de la pierre de taille de coiffe - Entrée nord, mur d'aile ouest (MTQ-107-D2.14)

Photo 17 Aqueduc de la rivière Saint-Pierre, Saint-Timothée, projet 5472-9723 - Vue partielle des plateformes de bois situées à l'intérieur de la voûte et en bordure de cette dernière - Entrée nord (MTQ-107-D2.20)



Photo 18

Photo 18 Aqueduc de la rivière Saint-Pierre, Saint-Timothée, projet 5472-9723 - Détails des pièces de bois en place à l'intérieur de la voûte - Entrée nord (MTQ-107-D2.18)

Tableau 8 - Aqueduc de la rivière Saint-Pierre, Saint-Timothée, projet 5472-9723 — Synthèse des activités archéologiques

Section	Localisation			Environnement	Stratigraphie	Technique d'inventaire	Remarque
	Début	Fin	Longueur (m)				
1	-	-	-	Voûte maçonnée d'aqueduc	Épais remblais argileux sur argile	Surveillance archéologique	Poteau de bois, plateforme de bois
Total	0			Surveillance archéologique			

3.5 INTERSECTION DE LA ROUTE 132 ET CHEMIN DE LA MONTÉE-DU-LAC, SAINTE-BARBE : RÉAMÉNAGEMENT DE L'INTERSECTION (PROJET 5472-8975)

Le projet 5472-8975 est localisé dans la municipalité de Sainte-Barbe, à 2 km au sud du lac Saint-François. Il concerne le réaménagement de l'intersection de la route 132 et du chemin de la Montée-du-Lac (figure 16). Les aménagements prévoient une correction du tracé du chemin de la Montée-du-Lac, ainsi que la pose de ponceaux et le creusement de fossés. L'aire des travaux est représentée sur la photographie aérienne Q65102-213 à l'échelle du 1:15 840 (figure 17) et sur les plans de construction au 1:500 (figure 18). L'inventaire archéologique de ce projet a été réalisé le 4 août 2000 par l'archéologue/chargé de projet et un technicien en archéologie. Les travaux du M.T.Q. devaient débuter en octobre 2000.

3.5.1 Sites archéologiques connus à proximité

Un seul site archéologique est connu dans les environs de ce projet (tableau 9). Il s'agit du site préhistorique de la Pointe-Frappier (BhFm-11), classé comme préhistorique indéterminé. Il se trouve à la pointe sud-ouest du canal de Beauharnois, en bordure sud-est du lac Saint-François.

3.5.2 Inventaire archéologique

L'inventaire archéologique a eu lieu à l'intérieur d'une emprise de 120 m de longueur, entre les km 1+000 et 1+120, sur une largeur de 22 m à 26 m. Le projet est situé à l'intersection de la route 132 et du chemin de la Montée-du-Lac, en marge d'un secteur semi-résidentiel bordé de champs en friche. L'emprise des travaux est principalement occupée par le réseau routier et les fossés attenants. Toutefois, un secteur plat et gazonné de 25 m par 40 m a été soumis à l'inventaire par sept sondages, disposés aux 10 m sur deux lignes. Le secteur d'intervention se trouve dans la fourche comprise entre la route 132 et l'actuel chemin de la Montée-du-Lac (photo 19).

La stratigraphie comprend quatre niveaux de sol rapportés (photo 20). D'abord, un mince (5 cm) terreau gazonné recouvre un remblais de gravier compact, d'une dizaine de centimètres d'épaisseur. Puis, on retrouve environ 25 cm d'un terreau hétérogène, mélangé à du sable. À la base de tous les sondages se trouve le remblai principal, composé de morceaux d'asphalte, de béton et de métal. Des résidents affirment que ce terrain a été rehaussé et correspond à l'emplacement d'un restaurant en activité dans les années 1960 à 1980. Des fosses septiques et des réservoirs d'essence y ont également été enfouis et le tuyau métallique sortant à la verticale au centre du terrain gazonné pourrait être associé à ces aménagements.

En somme, l'inventaire archéologique de ce terrain perturbé s'est effectué à l'aide de sept sondages (tableau 10) et aucun site archéologique n'a été découvert. En conséquence, le M.T.Q. peut réaliser ses travaux d'aménagement sans contrainte pour les ressources archéologiques.

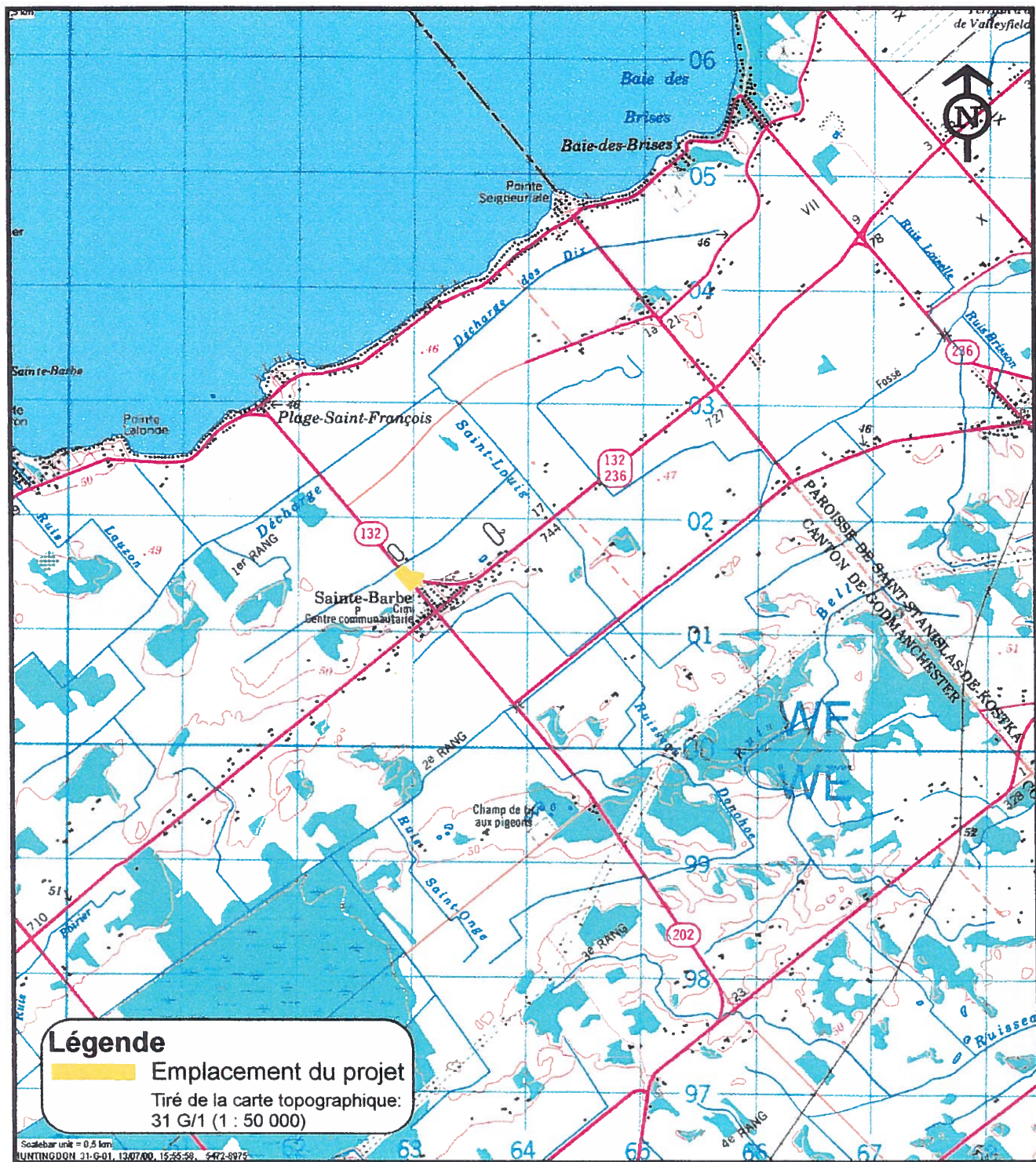


Figure 16: Localisation du projet 5472-8975, route 132, Saint-Barbe



Figure 17: Localisation sur photo aérienne du projet 5472-8975 (Q65102-213; 1 : 15 840), route 132, Saint-Barbe

P.L.	1+051.98	X	249923.82
A	50'00" 00"	Y	500307.06
B	50'00" 00"	X	249918.70
L	52'36"	Y	500304.35
C	52'36"	X	249936.49
D	6'20"	Y	500302.96

T.C.	1+051.00	X	249923.82
P.L.	1+051.98	Y	500307.06
L	52'36"	X	249918.70
C	52'36"	Y	500304.35
D	6'20"	X	249936.49
E	6'20"	Y	500302.96

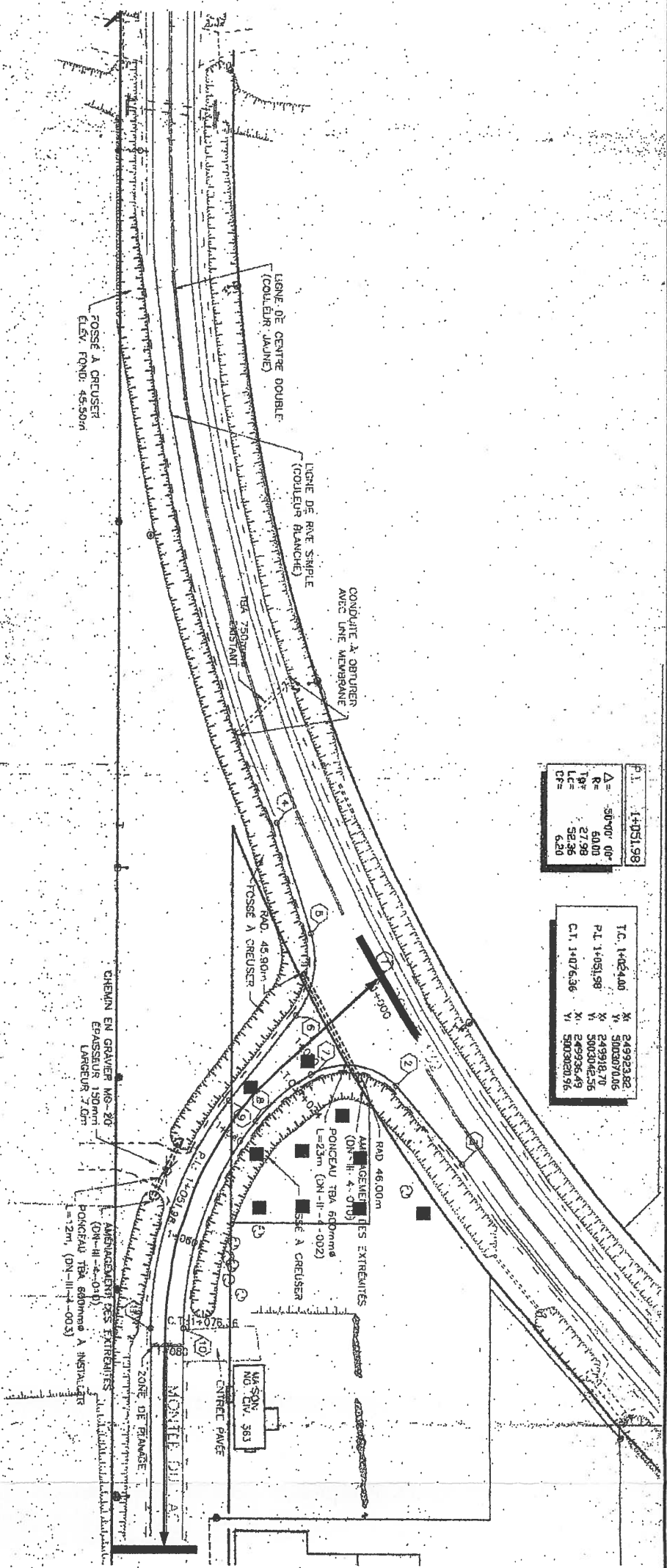
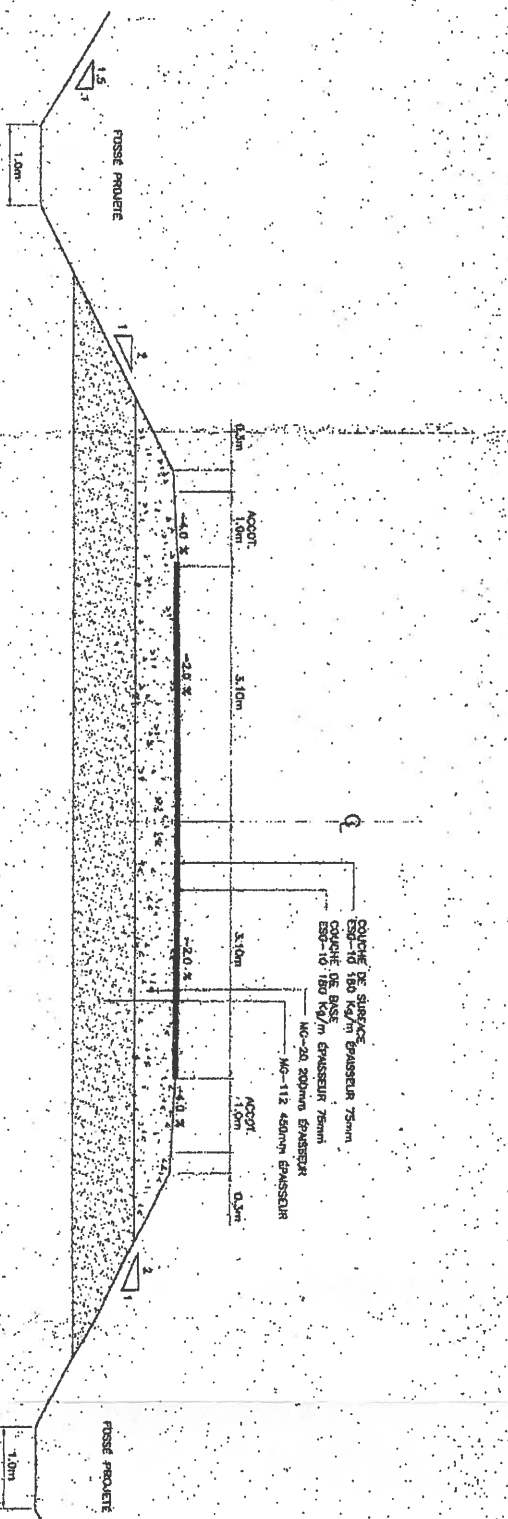


Figure 18
 Direction territoriale de l'Ouest-de-la-Montérégie
 Projet 5472-8975
 Route 132, Saint-Barbe,
 Légende :
 Sondages (nb : 10)
 Limite des travaux :

CH	PROFIL PROJETE	EL. (m)
48	CHASSIS DE PAVAGE	47.675
47	CHASSIS DE PAVAGE	47.645
46	CHASSIS DE PAVAGE	47.595
45	CHASSIS DE PAVAGE	47.555
44	CHASSIS DE PAVAGE	47.335
43	CHASSIS DE PAVAGE	47.330
42	CHASSIS DE PAVAGE	47.340
41	CHASSIS DE PAVAGE	47.370
40	CHASSIS DE PAVAGE	47.410
39	CHASSIS DE PAVAGE	47.410
38	CHASSIS DE PAVAGE	47.410
37	CHASSIS DE PAVAGE	47.410
36	CHASSIS DE PAVAGE	47.410
35	CHASSIS DE PAVAGE	47.410
34	CHASSIS DE PAVAGE	47.410
33	CHASSIS DE PAVAGE	47.410
32	CHASSIS DE PAVAGE	47.410
31	CHASSIS DE PAVAGE	47.410
30	CHASSIS DE PAVAGE	47.410
29	CHASSIS DE PAVAGE	47.410
28	CHASSIS DE PAVAGE	47.410
27	CHASSIS DE PAVAGE	47.410
26	CHASSIS DE PAVAGE	47.410
25	CHASSIS DE PAVAGE	47.410
24	CHASSIS DE PAVAGE	47.410
23	CHASSIS DE PAVAGE	47.410
22	CHASSIS DE PAVAGE	47.410
21	CHASSIS DE PAVAGE	47.410
20	CHASSIS DE PAVAGE	47.410
19	CHASSIS DE PAVAGE	47.410
18	CHASSIS DE PAVAGE	47.410
17	CHASSIS DE PAVAGE	47.410
16	CHASSIS DE PAVAGE	47.410
15	CHASSIS DE PAVAGE	47.410
14	CHASSIS DE PAVAGE	47.410
13	CHASSIS DE PAVAGE	47.410
12	CHASSIS DE PAVAGE	47.410
11	CHASSIS DE PAVAGE	47.410
10	CHASSIS DE PAVAGE	47.410
9	CHASSIS DE PAVAGE	47.410
8	CHASSIS DE PAVAGE	47.410
7	CHASSIS DE PAVAGE	47.410
6	CHASSIS DE PAVAGE	47.410
5	CHASSIS DE PAVAGE	47.410
4	CHASSIS DE PAVAGE	47.410
3	CHASSIS DE PAVAGE	47.410
2	CHASSIS DE PAVAGE	47.410
1	CHASSIS DE PAVAGE	47.410

PROFIL LONGITUDINAL



SECTION TYPE: CHAINAGE 1+040

POINTS GEODESIQUES (NAD 83)			
74K0195	5 002 681.226	256 208.825	32.17
86K0060	5 004 038.244	281 686.473	46.50

COORDONNEES S.C.O.P.Q.			
No	Y	X	
1	5003083.65	249923.21	
2	5003082.03	249942.76	
3	5003079.12	249981.46	
4	5003103.12	249913.46	
5	5003082.24	249913.46	
6	5003078.42	249920.17	
7	5003073.16	249928.32	
8	5003060.12	249919.38	
9	5003059.72	249939.08	
10	5003023.10	249934.30	
11	5003019.16	249934.30	

Gouvernement du Québec
 Ministère des Transports

Projet pour : ENM-FRANÇOIS GAGNIER, Inc.

Client : ENM-FRANÇOIS GAGNIER, Inc.

Projet : Réaménagement de l'intersection du chemin Montée du Sag / Route 132

Plan d'aménagement

Échelle : 1:200

Version : 1.00

Date : 2010-05-25

Identification de l'ouvrage : CH-99-54-7210

Direction Générale de Montréal

Direction de l'Ouest-de-la-Montérégie

Service des Projets



Photo 19



Photo 20

- Photo 19** Route 132/chemin Montée-du-Lac, Sainte-Barbe, projet 5472-8975 - Vue générale de la portion gazonnée où furent réalisés les sondages - Vue vers le sud-est (MTQ-108-D5.23)
- Photo 20** Route 132/chemin Montée-du-Lac, Sainte-Barbe, projet 5472-8975 - Paroi stratigraphique du sondage 3 (MTQ-108-D5.27)

Tableau 9 - Route 132/chemin de la Montée-du-Lac, Sainte-Barbe, projet 5472-8975 — 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
BhFm-11 (Armand- Frappier)	Lac Saint-François, pointe sud-ouest du canal de la rivière Beauharnois	-	5,7	Remanié	Préhistorique	Gagné, 1992

Tableau 10 - Route 132/chemin de la Montée-du-Lac, Sainte-Barbe, projet 5472-8975 — Synthèse des activités archéologiques

Section	Localisation			Environnement	Stratigraphie	Technique d'inventaire	Remarque
	Début	Fin	Longueur (m)				
1	1+000	1+120	120	22-26	Terrain plat en milieu rural	Remblais	7 sondages
Total	120			7			

3.6 RUE SAINT-PIERRE (ROUTE 209), SAINT-CONSTANT : RECONSTRUCTION D'UN PONCEAU (PROJET 5471-9729)

Situé dans la municipalité de Saint-Constant, à 3,5 km au sud du bassin de La Prairie, le projet 5471-9729 concerne la reconstruction d'un ponceau sous la route 209 (figure 19). Les aménagements prévoient le remplacement d'un regard existant par un ponceau et le remplacement des trottoirs. L'aire des travaux est représentée sur la photographie aérienne Q83001-70 à l'échelle du 1:8 000 (figure 20) et sur les plans de construction au 1:250 (figure 21). L'inventaire archéologique de ce projet a été réalisé le 7 juillet 2000 par l'archéologue/chargé de projet et un technicien en archéologie. Les travaux du M.T.Q. devaient débiter à la fin août 2000.

3.6.1 Sites archéologiques connus à proximité

Au total, 22 sites archéologiques connus sont répertoriés dans les environs (tableau 11). Il s'agit des sites : BiFj-3, BiFj-4, BiFj-7 à BiFj-10, BiFj-12 à BiFj-17, BiFj-19 à BiFj-24, BiFj-38 à BiFj-40, et BiFj-72. Plusieurs sont situés sur l'île aux Chèvres (sept sites) et sur l'île aux Hérons (trois sites). Ce sont pour la plupart des sites préhistoriques de la période du Sylvicole.

Un inventaire archéologique a aussi été réalisé dans le secteur dans le cadre de la construction de l'autoroute 30 (Transit Analyse, 1991b). Par ailleurs, des études de potentiel archéologique ont été effectuées pour les secteurs suivants : Les Cèdres (Arkéos inc., 1991), comtés de Beauharnois et de Soulanges (Archéotec inc., 1983), Sainte-Catherine/Saint-Timothée (Ethnoscop inc., 1986), Candiac (Laforte, 1987), Vieux-La Prairie (SOTAR, 1991), noyau ancien de Saint-Constant (Ethnoscop inc., 1993) et parc des Rapides à LaSalle (Arkéos inc., 1994).

3.6.2 Inventaire archéologique

L'inventaire archéologique a eu lieu à l'intérieur d'une emprise de 44 m de longueur, entre les km 0+818 et 0+862, sur une largeur de 18 m à 20 m. Le projet est situé dans un secteur résidentiel et l'emprise des travaux est entièrement occupée par la route, les trottoirs et les bordures rehaussées des terrains privés (photo 21). Aucun sondage archéologique n'a été réalisé en raison de l'ampleur des aménagements anthropiques (tableau 12). En conséquence, le M.T.Q. peut réaliser ses travaux d'aménagement sans contrainte pour les ressources archéologiques.

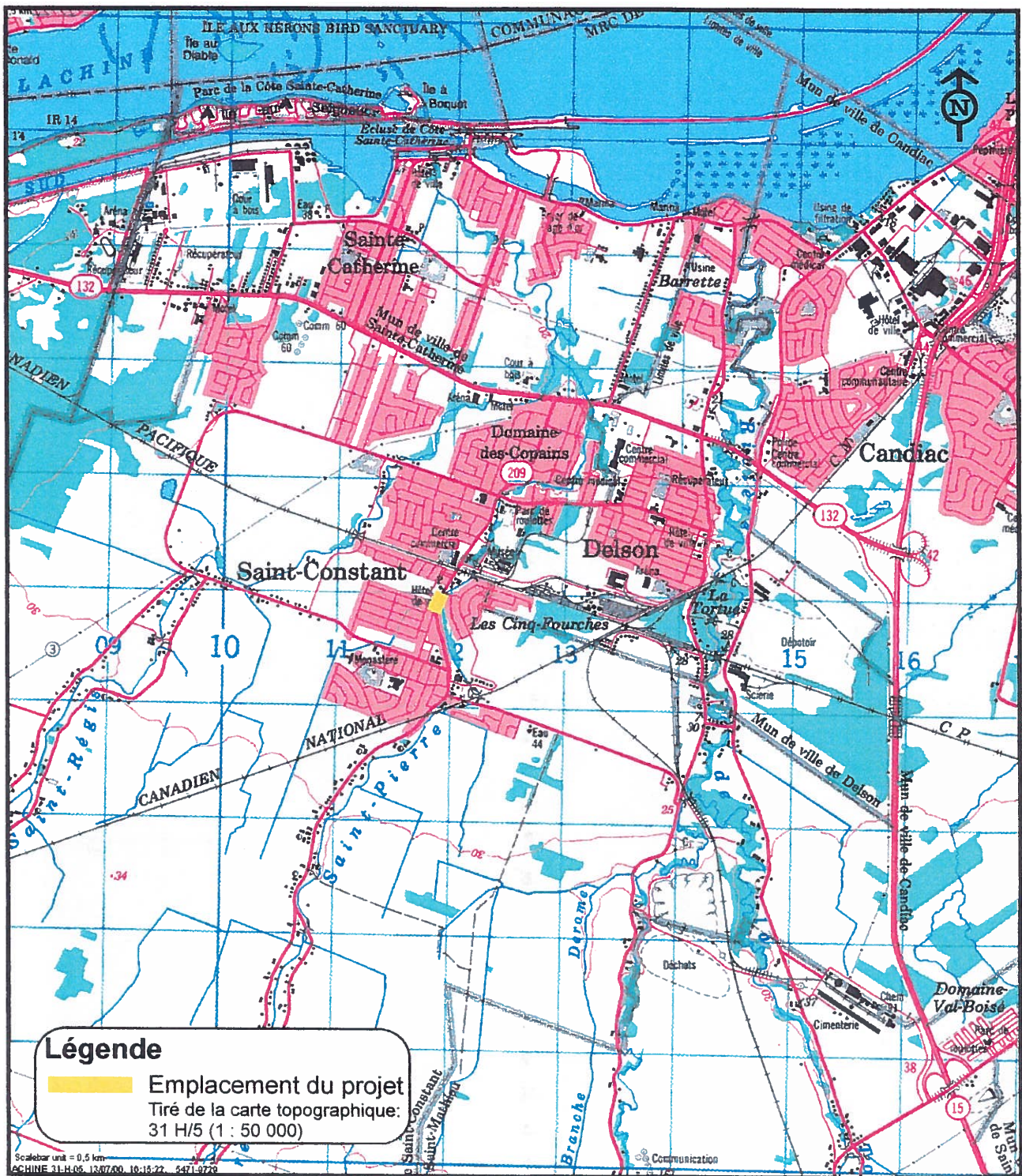


Figure 19: Localisation du projet 5471-9729, route 209, Saint-Constant



Figure 20: Localisation sur photographie aérienne du projet 5471-9729 (Q83001-70; octobre 1983; 1 : 8 000), route 209, Saint-Constant



Photo 21

Photo 21 Route 209, Saint-Constant, projet 5471-9729 - Vue générale du projet à partir du km 0+818 - Vue vers le nord-est (MTQ-109-D5.33)

Tableau 11 - Route 209, Saint-Constant, projet 5471-9729 — 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
BiFj-3 (rapides de Lachine)	Rive sud des rapides de Lachine (31H/5)	-	5,5	Remanié	Préhistorique	Barré, 1974
BiFj-7 (moulin à vent Fleming)	Rive nord du fleuve Saint-Laurent, à l'ouest du pont Mercier (31H/5)	-	9,1	-	Euroquébécois (1800-1950)	Savard et Côté, 1989
BiFj-8 (église des Saints-Angeles)	Rive nord du fleuve Saint-Laurent, à l'ouest du pont Mercier (31H/5)	-	8,8	-	Euroquébécois (1760-1799)	Gaumont, 1978
BiFj-9	Rive nord des rapides de Lachine (31H/5)	6	7	-	Euroquébécois (1800-1899)	Duguay, 1981
BiFj-10 (casernes de La Prairie)	Sur le terrain de la polyvalente de La Prairie (31H/5)	-	6,5	-	Euroquébécois	Cloutier, 1973
BiFj-12 (Presqu'île-à-Bouquet)	Rive sud des rapides de Lachine (31H/5)	15	4,5	Remanié	Sylvicole, euroquébécois (1800-1950)	Chevrier, 1984
BiFj-13 (Presqu'île-à-Bouquet)	Rive sud des rapides de Lachine (31H/5)	15	4,4	Remanié	Sylvicole, euroquébécois (1800-1950)	Chevrier, 1984
BiFj-14	Île aux Hérons (31H/5)	15	6	-	Sylvicole moyen, euroquébécois (1700-1899)	Chevrier, 1984
BiFj-15	Île aux Hérons (31H/5)	14	5,8	-	Sylvicole moyen, Sylvicole supérieur, euroquébécois (1800-1950)	Chevrier, 1984
BiFj-16	Île aux Chèvres (31H/5)	15	6,2	-	Sylvicole moyen, euroquébécois (1800-1950)	Chevrier, 1984
BiFi-17	Île aux Chèvres (31H/5)	15	6,2	-	Sylvicole moyen	Chevrier, 1984
BiFi-19	Île aux Chèvres (31H/5)	16	6,3	-	Sylvicole moyen	Chevrier, 1984
BiFj-20	Île aux Hérons (31H/5)	18	5,6	-	Préhistorique, euroquébécois (1900-1950)	Chevrier, 1984
BiFi-21	Île aux Chèvres (31H/5)	16	6,2	-	Sylvicole moyen	Chevrier, 1984
BiFi-22	Île aux Chèvres (31H/5)	15	6,1	-	Sylvicole moyen	Chevrier, 1984
BiFi-23	Île aux Chèvres (31H/5)	16	6	-	Sylvicole moyen	Chevrier, 1984
BiFi-24	Île aux Chèvres (31H/5)	16	6,2	-	Sylvicole moyen	Chevrier, 1984
BiFj-38 (moulin des rapides de LaSalle)	Rive nord des rapides de Lachine (31H/5)	19	6,1	-	Euroquébécois (1608-1899)	Arkéos inc., 1994
BiFj-39 (Candiac)	Au nord de l'autoroute 30, à l'ouest du boulevard Jean-Leman (31H/5)	-	5,1	-	Euroquébécois (1800-1950)	Prévost, 1995
BiFj-40 (Candiac)	Au sud de l'autoroute 30, à l'ouest du boulevard Jean-Leman (31H/5)	-	5	-	Euroquébécois (1800-1899)	Prévost, 1995
BiFj-72 (Saint-Constant)	Noyau ancien du village (31H/5)	-	0,7	-	Euroquébécois (1608-1899)	Ethnoscop inc., 1996; Archéotec inc., 1997

Tableau 12 - Route 209, Saint-Constant, projet 5471-9729 — Synthèse des activités archéologiques

Section	Localisation			Environnement	Stratigraphie	Technique d'inventaire	Remarque
	Début	Fin	Longueur (m)				
1	0+818	0+862	44	Milieu urbain	-	Inspection visuelle	-
Total	44			Inspection visuelle			

3.7 INTERSECTION DE LA ROUTE 132 ET DU BOULEVARD MONCHAMP, SAINT-CONSTANT : CONSTRUCTION DE VOIES DE VIRAGES (PROJET 5471-9721)

Le projet 5471-9721 est situé à la frontière des municipalités de Saint-Constant et de Sainte-Catherine, à 2 km au sud du pied des rapides de Lachine (figure 22). Il concerne la reconstruction de voies de virages à l'intersection de la route 132 et du boulevard Monchamp. Les aménagements prévoient principalement la réalisation d'une piste cyclable, de nouveaux trottoirs et de nouveaux puisards. L'aire des travaux est représentée sur la photographie aérienne Q83304-47 à l'échelle du 1:15 000 (figure 23) et sur les plans de construction au 1:500 (figure 24). L'inventaire archéologique de ce projet a été réalisé le 7 août 2000 par l'archéologue/chargé de projet et un technicien en archéologie. Les travaux du M.T.Q. étaient prévus pour l'automne 2000.

3.7.1 Sites archéologiques connus à proximité

Au total, 24 sites archéologiques connus sont localisés dans les environs de ce projet (tableau 13). Il s'agit des sites : BiFi-10, BiFj-3, BiFj-4, BiFj-7 à BiFj-10, BiFj-12 à BiFj-17, BiFj-19 à BiFj-24, BiFj-38 à BiFj-40, BiFj-49 et BiFj-72. Plusieurs sont situés dans le secteur de l'île aux Chèvres (sept sites) et de l'île aux Hérons (trois sites). Ce sont pour la plupart des sites préhistoriques de la période du Sylvicole.

Un inventaire archéologique a été réalisé dans le cadre de la construction de l'autoroute 30 (Transit Analyse, 1991b). Par ailleurs, des études de potentiel archéologique ont été réalisées pour les secteurs suivants : Les Cèdres (Arkéos inc., 1991), comtés de Beauharnois et de Soulanges (Archéotec inc., 1983), Sainte-Catherine/Saint-Timothée (Ethnoscop inc., 1986), Candiac (Laforte, 1987), Vieux-La Prairie (SOTAR, 1991), noyau ancien de Saint-Constant (Ethnoscop inc., 1993) et parc des Rapides à LaSalle (Arkéos inc., 1994).

3.7.2 Inventaire archéologique

L'inventaire archéologique a eu lieu à l'intérieur d'une emprise de 447,6 m de longueur, entre les km 0+000 et 0+447,60, sur une largeur de 100 m. Le projet est situé dans un secteur à caractère résidentiel et commercial très développé. L'emprise des travaux est entièrement occupée par la route, les fossés, trottoirs et bordures aménagés des terrains commerciaux et privés (photo 22).

Aucun sondage n'a été réalisé en raison des aménagements anthropiques ayant complètement remanié le secteur (tableau 14). En conséquence, le M.T.Q. peut réaliser ses travaux d'aménagement sans contrainte pour les ressources archéologiques.

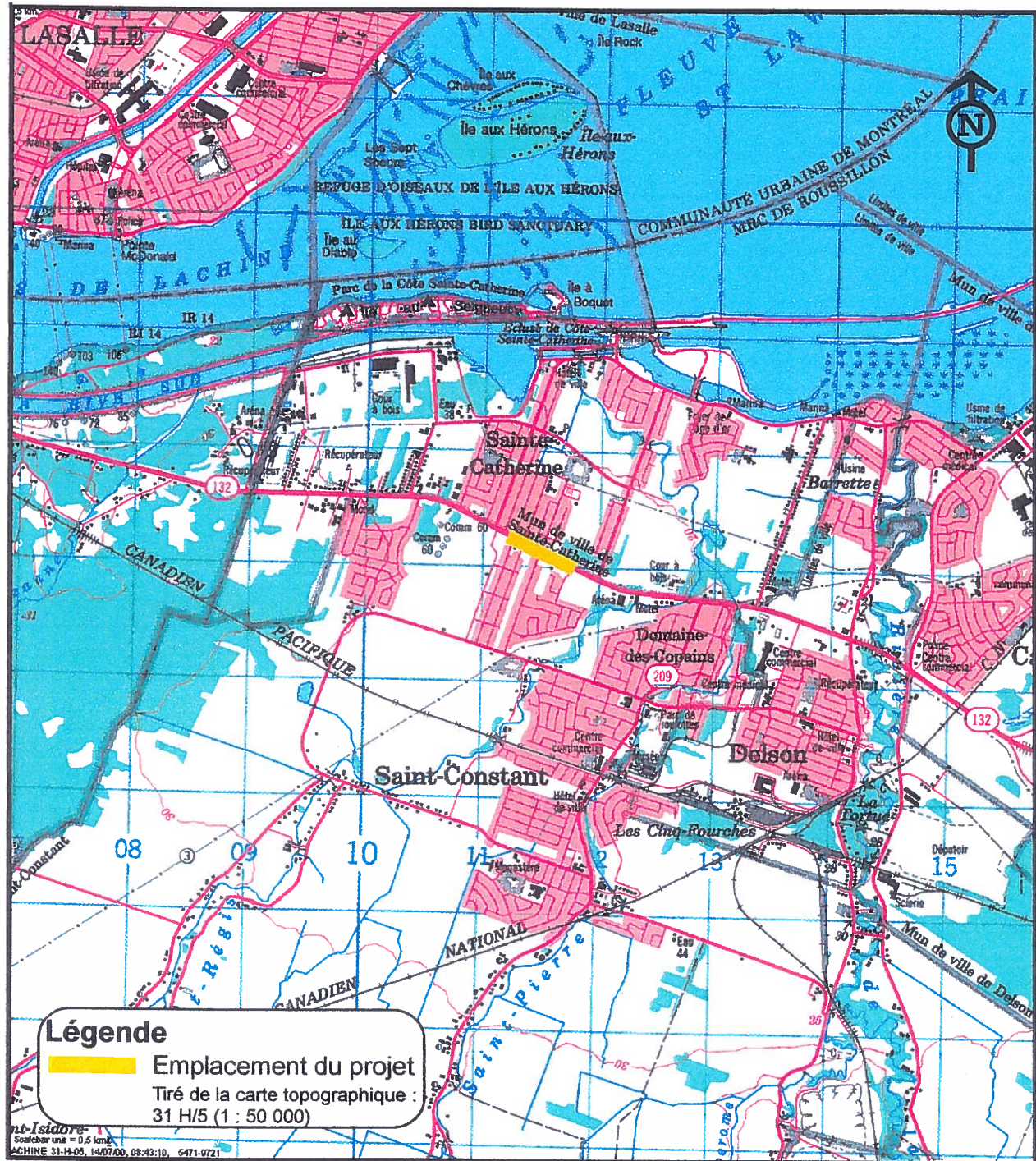


Figure 22: Localisation du projet 5471-9721, route 132, Saint-Constant

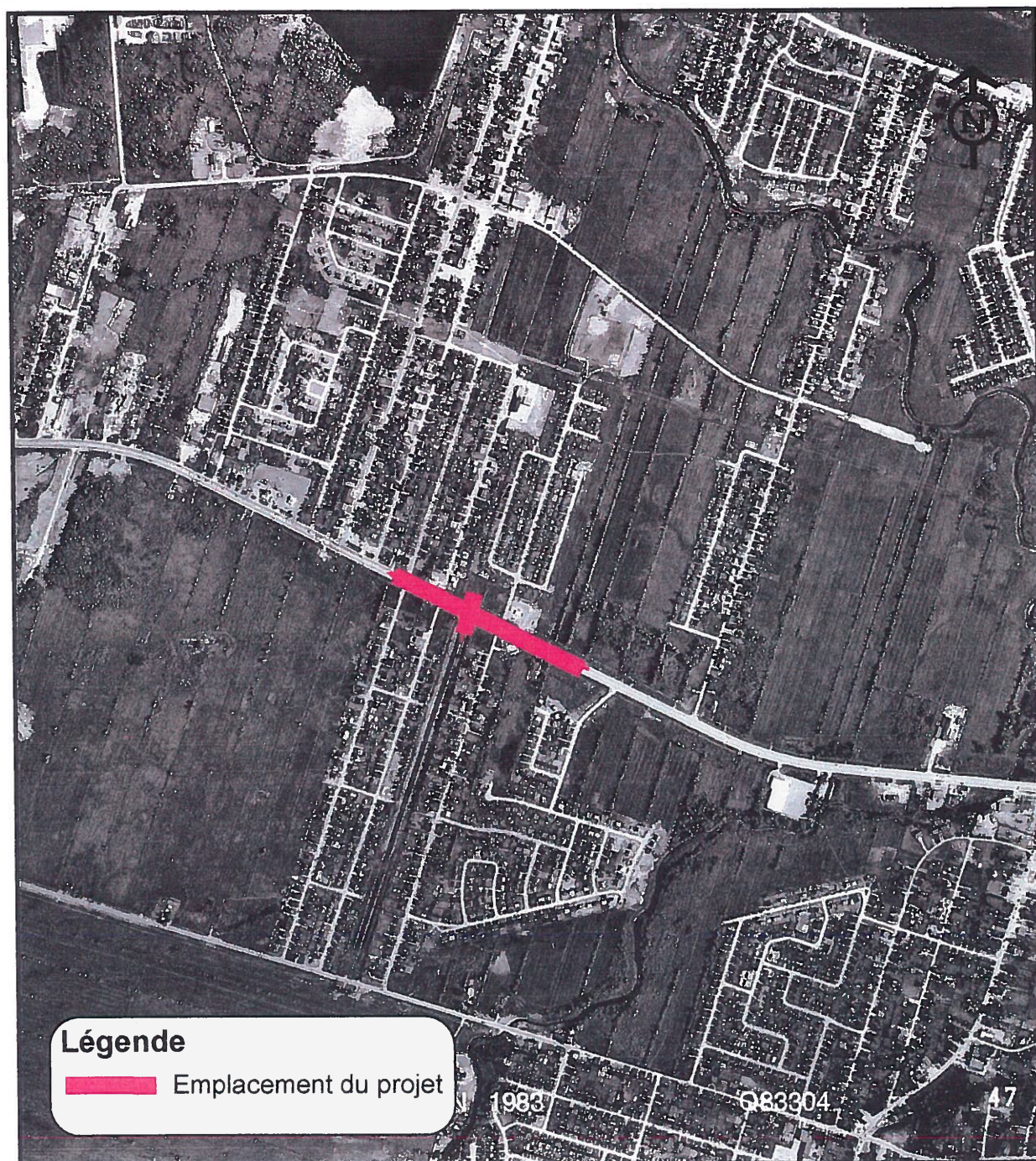


Figure 23: Localisation sur photographie aérienne du projet 5471-9721 (Q83304-47; juin 1983; 1 : 15 000), route 132, Saint-Constant

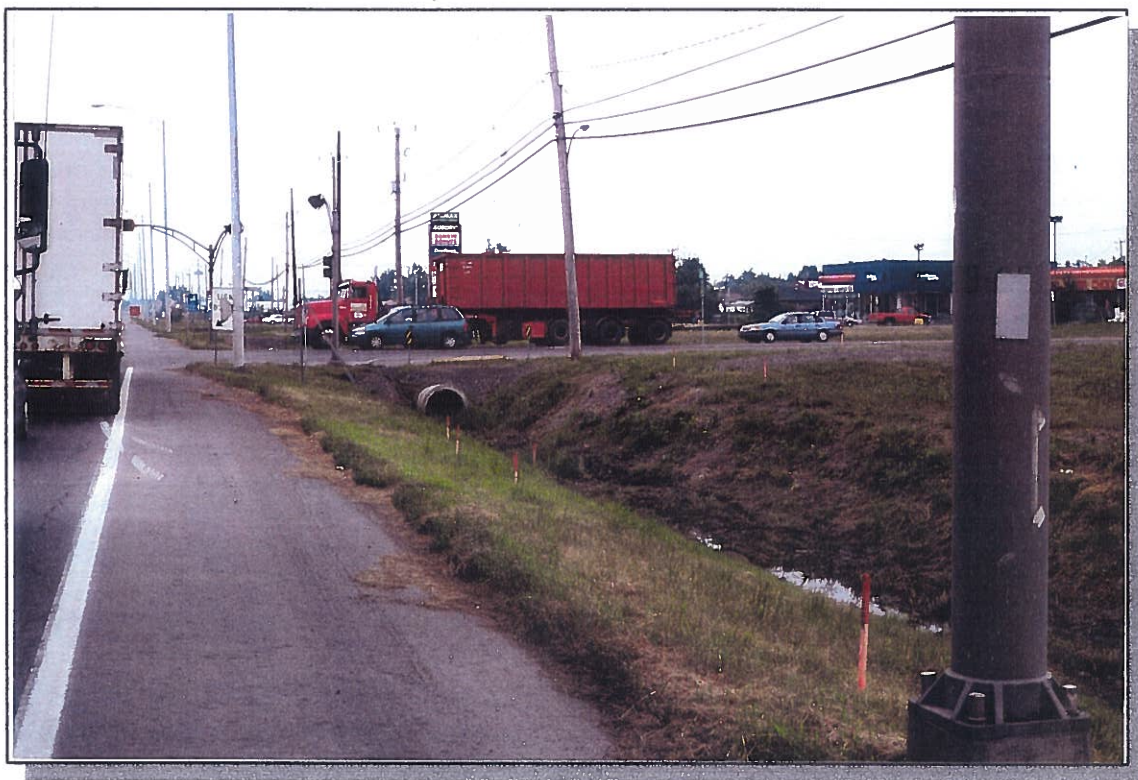


Photo 22

Photo 22 Route 132/boulevard Monchamp, Saint-Constant, projet 5471-9721 - Vue générale de la portion située au nord-ouest de l'intersection - Vue vers le sud (MTQ-110-D6.3)

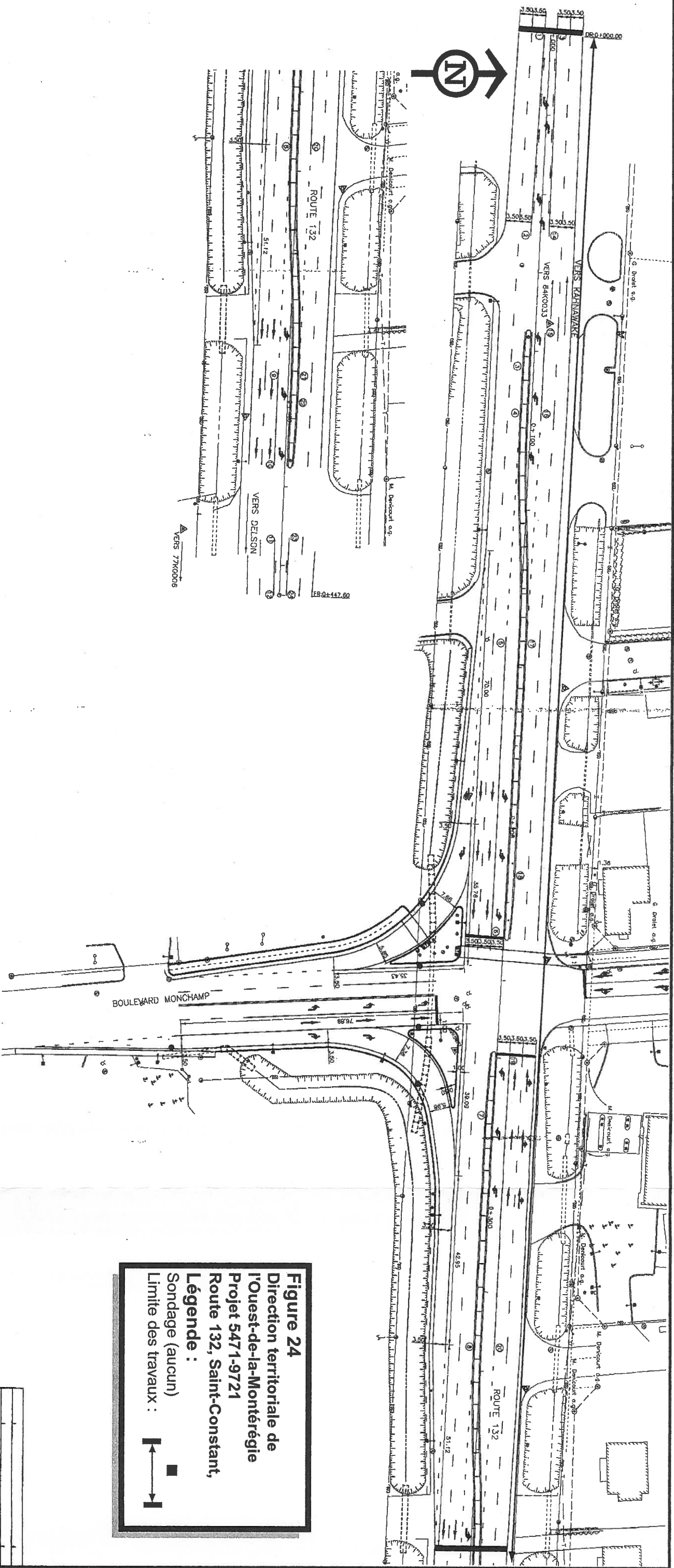


Figure 24
Direction territoriale de
l'Ouest-de-la-Montérégie
Projet 5471-9721
Route 132, Saint-Constant,
Légende :
Sondage (aucun)
Limite des travaux :

MARQUAGE ROUTE 132 DIRECTION EST			
IDENTIFICATION	CHAINAGE	COORDONNÉES	CARACTÉRISTIQUES
①	DR= 0+000,000	X= 298287,290 Y= 5028195,247	G= 118d16'15,7"
②	FR= 0+050,527	X= 298331,790 Y= 5028171,375	G= 118d16'15,7"
③	DR= 0+084,060	X= 298351,356 Y= 5028159,656	G= 117d15'53,7"
④	DR= 0+095,866	X= 298371,850 Y= 5028150,226	G= 117d50'52,3"
⑤	DR= 0+154,172	X= 298423,414 Y= 5028122,997	G= 117d05'18,3"
⑥	FR= 0+228,172	X= 298490,187 Y= 5028088,839	G= 117d05'18,3"
⑦	DR= 0+274,706	X= 298531,200 Y= 5028069,018	G= 117d09'25,7"
⑧	DR= 0+335,912	X= 298583,886 Y= 5028041,991	G= 117d58'40,5"
⑨	DR= 0+392,202	X= 298635,563 Y= 5028014,645	G= 117d21'21,5"
⑩	FR= 0+414,610	X= 298655,266 Y= 5028004,348	G= 117d21'21,5"
⑪	DR= 0+433,375	X= 298672,387 Y= 5027986,616	G= 115d53'22,2"
⑫	FR= 0+447,609	X= 298685,193 Y= 5027950,401	G= 115d53'22,2"

FACTEUR ÉCHELLE COGNÉ: 1,00000000

MARQUAGE ROUTE 132 DIRECTION OUEST			
IDENTIFICATION	CHAINAGE	COORDONNÉES	CARACTÉRISTIQUES
⑬	DR= 0+000,000	X= 298688,952 Y= 5028198,226	G= 116d33'45,2"
⑭	FR= 0+050,351	X= 298733,988 Y= 5028175,712	G= 116d33'45,2"
⑮	DR= 0+075,473	X= 298756,291 Y= 5028164,536	G= 117d13'34,0"
⑯	FR= 0+095,866	X= 298874,425 Y= 5028155,206	G= 117d13'34,0"
⑰	DR= 0+154,156	X= 298925,964 Y= 5028127,977	G= 117d05'30,0"
⑱	FR= 0+215,368	X= 298978,680 Y= 5028107,011	G= 117d05'30,0"
⑲	DR= 0+258,914	X= 299019,750 Y= 5028081,275	G= 117d13'05,8"
⑳	FR= 0+335,916	X= 299056,447 Y= 5028046,971	G= 117d13'05,8"
㉑	DR= 0+392,223	X= 299072,939 Y= 5028019,817	G= 117d21'21,5"
㉒	FR= 0+439,841	X= 299084,817 Y= 5028016,576	G= 117d21'21,5"
㉓	DR= 0+452,897	X= 299073,763 Y= 5028000,328	G= 117d56'11,7"
㉔	FR= 0+447,606	X= 298986,757 Y= 5027983,437	G= 117d56'11,7"

FACTEUR ÉCHELLE COGNÉ: 1,00000000

Date	Modifications (autres)	Per
01-05-23	Date d'émission du plan	
Sceau		
approuvé par: JACQUES VERRILLÉ, Ing.		
dessiné par: ANDRÉ PATRY, Technicien		
Gouvernement du Québec Ministère des Transports		
Unité administrative DIRECTION GÉNÉRALE DE MONTRÉAL ET DE L'OUEST DIRECTION DE L'OUEST-DE-LA-MONTÉRÉGIE Service des Projets		
Type MARQUAGE AU SOL		
Échelle horizontale 1:500 verticale 1:400		
Identification technique CH-00-54-7106		
Identification de repèrement		

Tableau 13 - Route 132/boulevard Monchamp, Saint-Constant, projet 5471-9721 — 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
BiFi-10 (ruisseau Saint-Claude)	Ruisseau Saint-Claude à La Prairie (31H/6)	14	10	Détruit	Sylvicole, euroquébécois (1760-1899)	Arkéos inc., 1994
BiFi-3 (rapides de Lachine)	Rive sud des rapides de Lachine (31H/5)	-	3,6	Remanié	Préhistorique	Barré, 1974
BiFi-7 (moulin à vent Fleming)	Rive nord du fleuve Saint-Laurent, à l'ouest du pont Mercier (31H/5)	-	7,4	-	Euroquébécois (1800-1950)	Savard et Côté, 1989
BiFi-8 (église des Saints-Angeles)	Rive nord du fleuve Saint-Laurent, à l'ouest du pont Mercier (31H/5)	-	7	-	Euroquébécois (1760-1799)	Gaumont, 1978
BiFi-9	Rive nord des rapides de Lachine (31H/5)	6	5,1	-	Euroquébécois (1800-1899)	Duguay, 1981
BiFi-10 (casernes de La Prairie)	Sur le terrain de la polyvalente de La Prairie (31H/5)	-	5,7	-	Euroquébécois	Cloutier, 1973
BiFi-12 (Presqu'île-à-Bouquet)	Rive sud des rapides de Lachine (31H/5)	15	2,2	Remanié	Sylvicole, euroquébécois (1800-1950)	Chevrier, 1984
BiFi-13 (Presqu'île-à-Bouquet)	Rive sud des rapides de Lachine (31H/5)	15	2	Remanié	Sylvicole, euroquébécois (1800-1950)	Chevrier, 1984
BiFi-14	Île aux Hérons (31H/5)	15	3,6	-	Sylvicole moyen, euroquébécois (1700-1899)	Chevrier, 1984
BiFi-15	Île aux Hérons (31H/5)	14	3,4	-	Sylvicole moyen, Sylvicole supérieur, euroquébécois (1800-1950)	Chevrier, 1984
BiFi-16	Île aux Chèvres (31H/5)	15	3,8	-	Sylvicole moyen, euroquébécois (1800-1950)	Chevrier, 1984
BiFi-17	Île aux Chèvres (31H/5)	15	3,9	-	Sylvicole moyen	Chevrier, 1984
BiFi-19	Île aux Chèvres (31H/5)	16	4	-	Sylvicole moyen	Chevrier, 1984
BiFi-20	Île aux Hérons (31H/5)	18	3,3	-	Préhistorique, euroquébécois (1900-1950)	Chevrier, 1984
BiFi-21	Île aux Chèvres (31H/5)	16	3,8	-	Sylvicole moyen	Chevrier, 1984
BiFi-22	Île aux Chèvres (31H/5)	15	3,6	-	Sylvicole moyen	Chevrier, 1984
BiFi-23	Île aux Chèvres (31H/5)	16	3,7	-	Sylvicole moyen	Chevrier, 1984
BiFi-24	Île aux Chèvres (31H/5)	16	3,8	-	Sylvicole moyen	Chevrier, 1984
BiFi-38 (moulin des rapides de LaSalle)	Rive nord des rapides de Lachine (31H/5)	19	3,7	-	Euroquébécois (1608-1899)	Arkéos inc., 1994
BiFi-39 (Candiac)	Au nord de l'autoroute 30, à l'ouest du boulevard Jean-Leman (31H/5)	-	5,5	-	Euroquébécois (1800-1950)	Prévost, 1995
BiFi-40 (Candiac)	Au sud de l'autoroute 30, à l'ouest du boulevard Jean-Leman (31H/5)	-	5,5	-	Euroquébécois (1800-1899)	Prévost, 1995
BiFi-72 (Saint-Constant)	Noyau ancien du village (31H/5)	-	3	-	Euroquébécois (1608-1899)	Ethnoscop inc., 1996; Archéotec inc., 1997
BiFi-49	Île des Sœurs au nord du pont Champlain (31H/5)	-	9,4	-	-	-

Tableau 14 - Route 132/boulevard Monchamps, Saint-Constant, projet 5471-9721 — Synthèse des activités archéologiques

Section	Localisation			Environnement	Stratigraphie	Technique d'inventaire	Remarque
	Début	Fin	Longueur (m)				
1	0+000	0+447,60	447,60	Milieu résidentiel et commercial	-	Inspection visuelle	-
Total	447,60			Inspection visuelle			

3.8 ROUTE 209, SAINTE-CLOTILDE-DE-CHÂTEAUGUAY : CORRECTION DE COURBE (PROJET 5471-8736)

Le projet 5471-8736, situé à 3,5 km au nord de Sainte-Clotilde-de-Châteauguay, concerne la réfection complète d'une courbe sur la route 209 (figure 25). L'aire des travaux est représentée sur la photographie aérienne Q65108-15 à l'échelle du 1:15 840 (figure 26) et sur le plan de construction au 1:500 (figure 27). La surveillance archéologique de ce projet a été réalisée le 8 août 2000 par l'archéologue/chargé de projet et un technicien en archéologie. Les travaux du M.T.Q. prévus pour l'automne 2000 étaient en cours à notre arrivée.

3.8.1 Sites archéologiques connus à proximité

Trois sites archéologiques connus sont répertoriés dans les environs de ce projet (tableau 15). Il s'agit des sites BhFk-1 (Sylvicole), BhFk-2 (ferme Huot) et BhFk-B. Les deux premiers sites se trouvent en bordure du ruisseau Norton, à l'ouest de Sainte-Clotilde-de-Châteauguay. Quant au site BhFk-B, il est représenté par un objet préhistorique lithique isolé et retrouvé près du village de Saint-Urbain-Premier.

Des inventaires archéologiques ont également été réalisés dans les environs, soit dans le village de Saint-Urbain-Premier (Arkéos inc., 1994a), au ruisseau Norton (Chapdelaine, 1976) sur la route 209 (Prévost, 1997), et dans une zone de tourbières à l'est de Saint-Jean-Chrysostome (Pendergast, 1963).

3.8.2 Surveillance archéologique

La surveillance archéologique a eu lieu à l'intérieur d'une emprise de 380 m de longueur, entre les km 10+060 et 10+440, sur une largeur de 20 m à 30 m. Le projet est situé dans un secteur agricole où la route est généralement bordée par quelques habitations et terrains aménagés ou en friche (photo 23). L'emprise du projet est principalement occupée par la route et par les fossés. Du côté sud de la route, l'emprise est bordée par un fossé et par une clôture sous une ligne électrique, aucun sondage n'y a été implanté. Du côté nord de la route, l'emprise fut décapée entre les km 10+060 et 10+320. Une inspection visuelle systématique des sols décapés a permis la mise au jour de huit objets entre les km 10+280 et 10+300. Il s'agit pour la plupart de fragments de vaisselle de terre cuite fine blanche «*creamware*» et de terre cuite grossière couvrant

Figure 25 : Localisation du projet 5471-8736, route 209, Sainte-Clotilde-de-Châteauguay

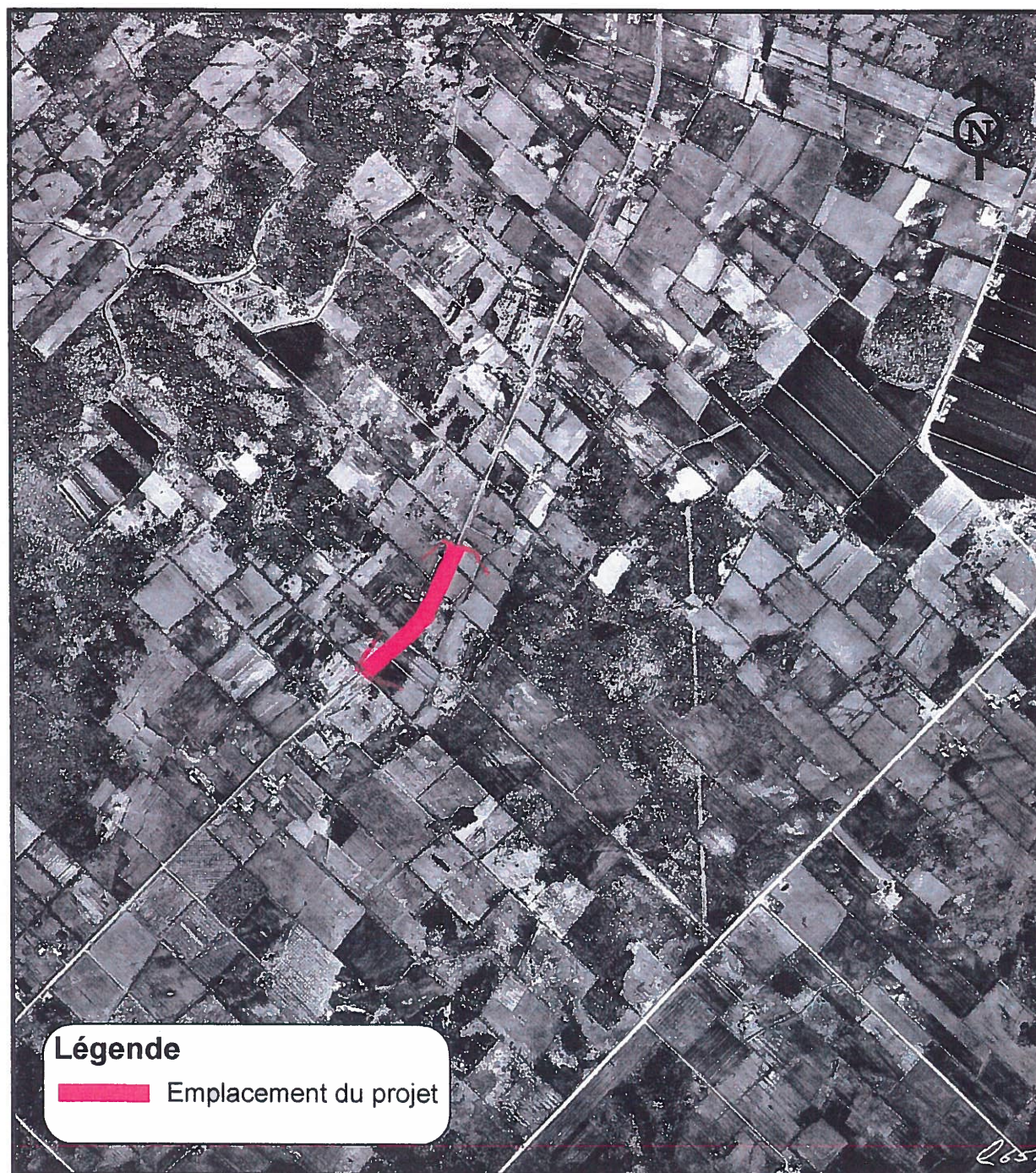


Figure 26: Localisation sur photographie aérienne du projet 5471-8736, (Q65108-15; 1 : 15 840), route 209, Sainte-Clotilde-de-Châteauguay

une période pouvant s'étendre de 1820-1930. D'autre part, un terrain agricole plat et en friche, situé entre les km 10+320 et 10+350, a été soumis à un inventaire par le creusage de quatre sondages disposés aux 10 m, sur une ligne, entre le fossé et la limite nord d'emprise (photo 24).

La stratigraphie du terrain en friche comprend en surface, sur une dizaine de centimètres d'épaisseur, un terreau brun et meuble. Puis, le niveau agricole principal est composé de 20 cm de terreau sablonneux, brun, compact, hétérogène et caillouteux. À la base de tous les sondages se trouve le niveau naturel sablo-limoneux, beige, compact, faiblement caillouteux et archéologiquement stérile.

En somme, l'inventaire archéologique de ce projet s'est effectué par la surveillance des travaux, par l'inspection visuelle de surfaces labourées et par la fouille de quatre sondages. Les huit objets-témoins retrouvés en surface d'un champ labouré sont des témoins d'une occupation des environs au cours des années 1820 à 1930 (tableau 16). Comme ceux-ci ont été localisés en surface suite à un décapage mécanique, donc hors d'un contexte d'occupation non perturbé, ils ont été jugés non pertinents. Les travaux du M.T.Q. peuvent être réalisés sans contrainte pour les ressources archéologiques.

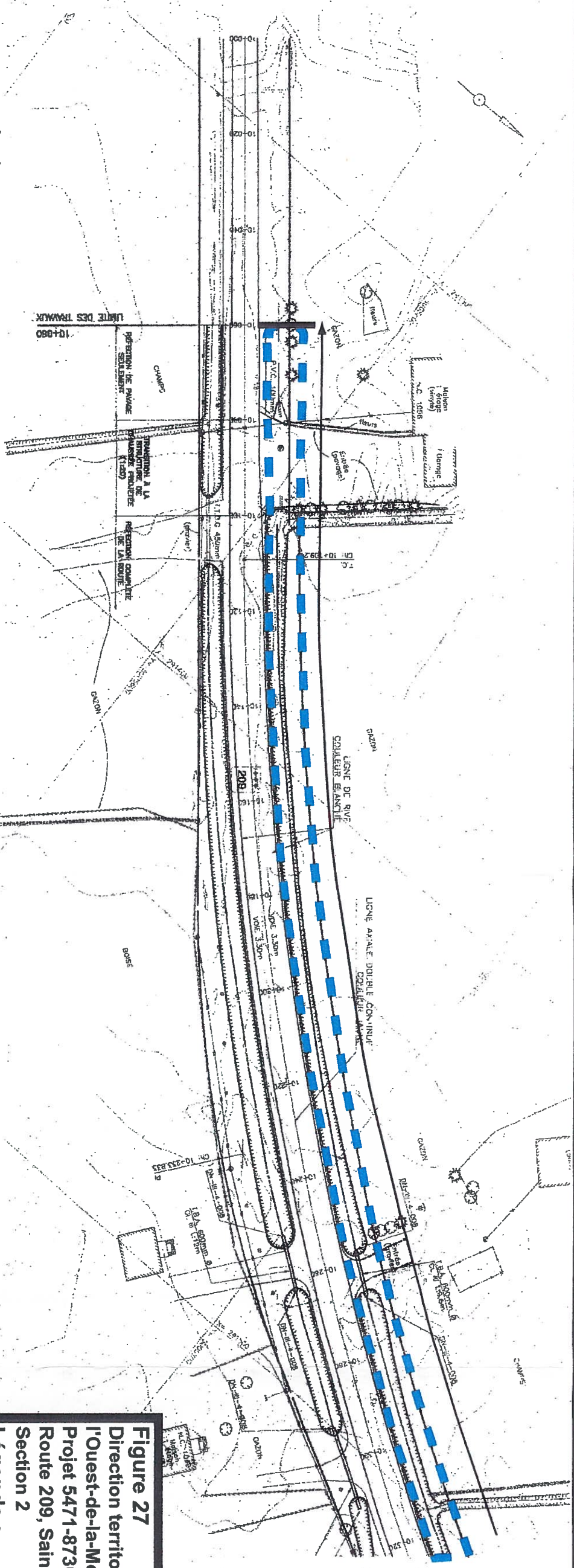


Figure 27
Direction territoriale de l'Ouest-de-la-Montérégie
Projet 5471-8736
Route 209, Sainte-Clotilde-Châteauguay
Section 2

Légende :
Sondages (nb : 4)
Limite des travaux :
Surveillance :

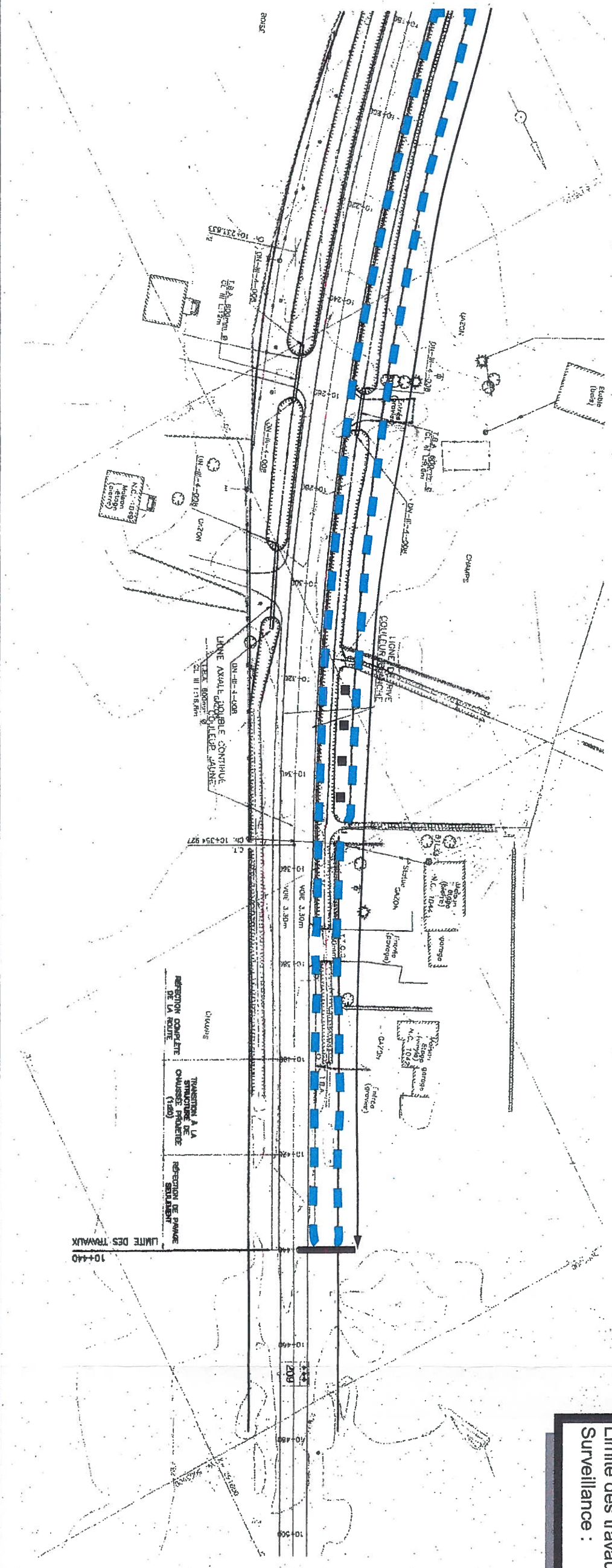




Photo 23



Photo 24

Photo 23 Route 209, Sainte-Clotilde-de-Châteauguay, projet 5471-8736 - Vue générale à partir du km10+090 - Vue vers le nord-est (MTQ-111-D6.8)

Photo 24 Route 209, Sainte-Clotilde-de-Châteauguay, projet 5471-8736 - Réalisation du sondage 1 au km 10+330 - Vue vers le sud-ouest (MTQ-111-D6.9)

Tableau 15 - Route 209, Sainte-Clotilde-de-Châteauguay, projet 5471-8736 — 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
BhFk-B (Saint- Urbain-Premier)	Près du village de Saint-Urbain- Premier (31H/4)	-	6	-	-	Wintenberg, s.d.
BhFk-1 (Howick)	Ruisseau Norton, à l'ouest de Sainte- Clotilde-de-Châteauguay (31H/4)	-	4,1	Érodé	Sylvicole	Sellar, 1888; Gaumond, 1965; Martijn, 1976; Pendergast, 1963
BhFk-2 (ferme Huot)	Ruisseau Norton, à l'ouest de Sainte- Clotilde (31H/4)	40	5	-	Euroquébécois (1800- 1899)	Badgley et Duguay, 1982; Badgley et Chism, 1981

Tableau 16 - Route 209, Sainte-Clotilde-de-Châteauguay, projet 5471-8736 — Synthèse des activités archéologiques

Section	Localisation			Environnement	Stratigraphie	Technique d'inventaire	Remarque	
	Début	Fin	Longueur (m)					Largeur (m)
1	10+060	10+440	380	20-30	Milieu semi-rural	Niveau agricole et sablonneux sur limon	4 sondages, inspection visuelle, surveillance des travaux	8 objets-témoins en surface (1820-1930)
Total	380			4 + inspection visuelle + surveillance				

3.9 INTERSECTION RUE PIERRE-CAISSE ET BOULEVARD INDUSTRIEL (RUE MOREAU), SAINT-JEAN-SUR-RICHELIEU : RÉAMÉNAGEMENT D'UNE INTERSECTION (PROJET 5474-9720)

Le projet 5474-9720 est localisé à l'intérieur des limites de la municipalité de Saint-Jean-sur-Richelieu, à 2 km à l'ouest de la rivière Richelieu. Il concerne le réaménagement de l'intersection de la rue Pierre-Caisse et du boulevard Industriel (figure 28). Les aménagements prévoient le déplacement et le raccordement de puisard et de ponceau, ainsi que la construction de trottoir. L'aire des travaux est représentée sur la photographie aérienne Q79812-47 à l'échelle du 1:20 000 (figure 29) et sur le plan de construction au 1:500 (figure 30). L'inventaire archéologique de ce projet a été réalisé le 15 août 2000 par l'archéologue/chargé de projet et un technicien en archéologie. Le début des travaux du M.T.Q. était prévu pour le 1^{er} septembre 2000.

3.9.1 Sites archéologiques connus à proximité

Onze sites archéologiques connus sont répertoriés dans les environs de ce projet (tableau 17). Il s'agit des sites : BhFh-2 à BhFh-9 et BiFh-3, BiFh-4 et BiFh-11. Ce sont tous des sites associés à la rivière Richelieu et deux d'entre eux ont livré des vestiges préhistoriques, soit le site BiFh-3 qui est préhistorique indéterminé, et le site BiFh-4 (rapides Frayers) de l'Archaïque laurentien. Les autres sites étant tous d'origine euroquébécoise.

Des inventaires archéologiques ont également été réalisés dans les environs, soit : sur la rivière L'Acadie (Pendergast, 1963), de part et d'autre de la rivière Richelieu au sud du projet (Arkéos inc., 1998), et sur les bordures de la rivière Richelieu au nord de l'île Sainte-Thérèse (Trudeau et Thibault, 1972). Par ailleurs, mentionnons que des études de potentiel archéologique ont été réalisées pour Henryville (Ethnoscop inc., 1984) et pour l'Île-aux-Noix (Piédalue, 1992).

3.9.2 Inventaire archéologique

L'inventaire archéologique a eu lieu à l'intérieur d'une emprise de 670 m de longueur, entre les km 20+000 à 20+350 et 10+000 à 10+320, sur une largeur de 60 m à 70 m. Le projet est situé dans un secteur industriel où l'intersection des boulevards est entièrement bordée de fossés et de terrains rehaussés, gazonnés ou en basse friche. L'emprise du projet a été divisée en deux sections.

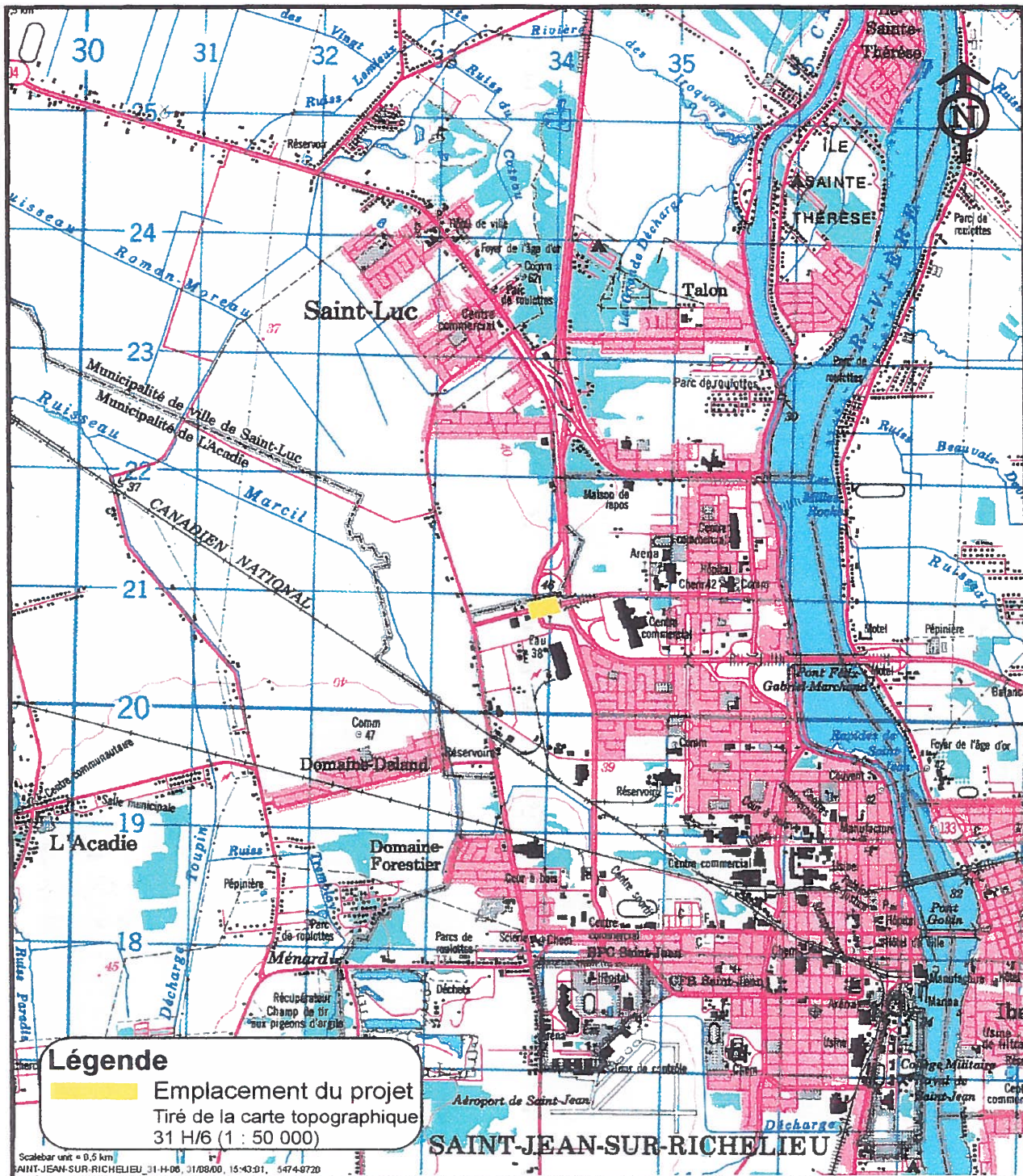


Figure 28: Localisation du projet 5474-9720, intersection de la rue Pierre-Caisse et du boulevard Industriel, Saint-Jean-sur-Richelieu

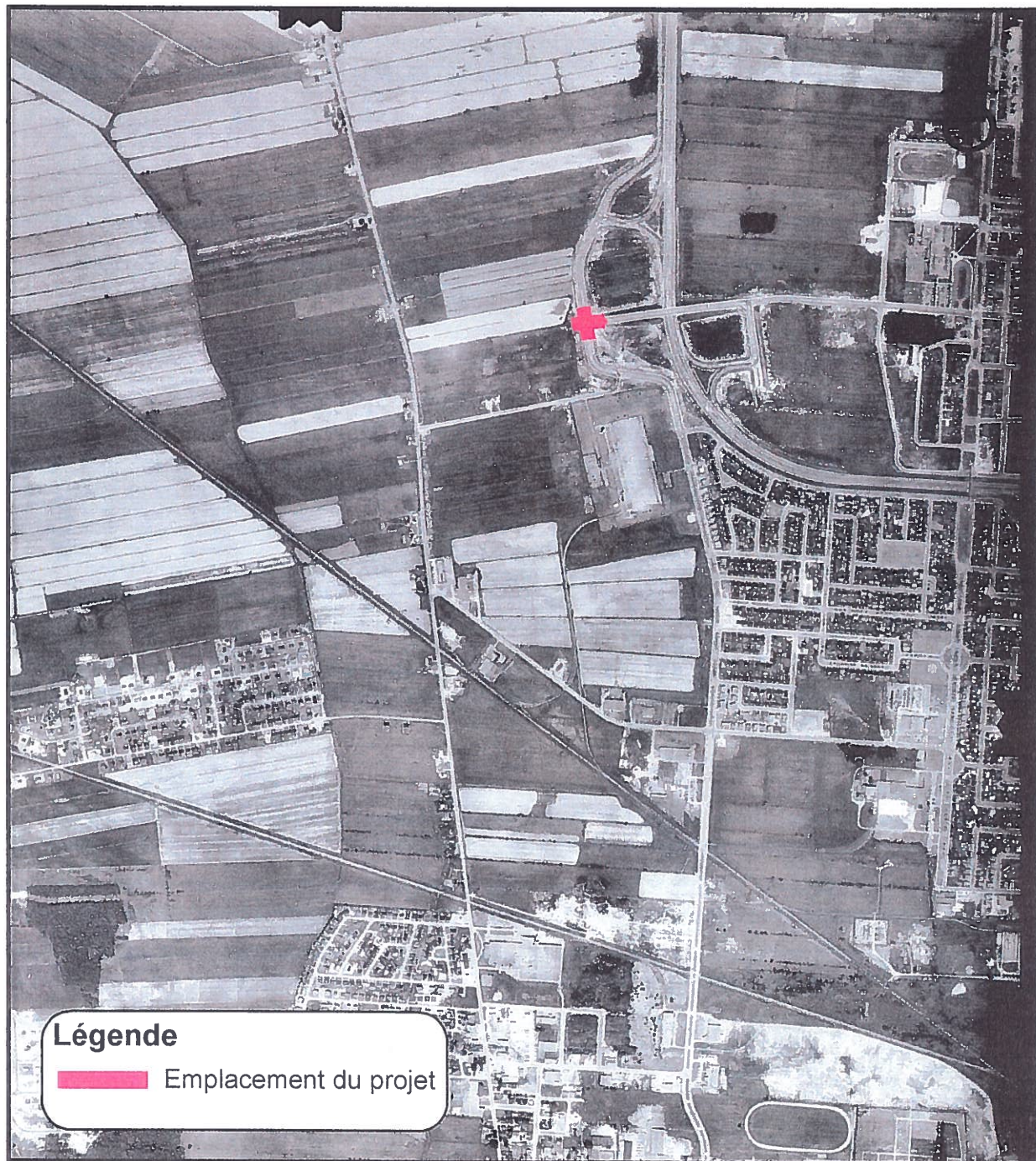


Figure 29: Localisation sur photo aérienne du projet 5474-9720 (Q79812-47; 21 Juin; 1 : 20 000), intersection de la rue Pierre-Caisse et du boulevard Industriel, Saint-Jean-sur-Richelieu

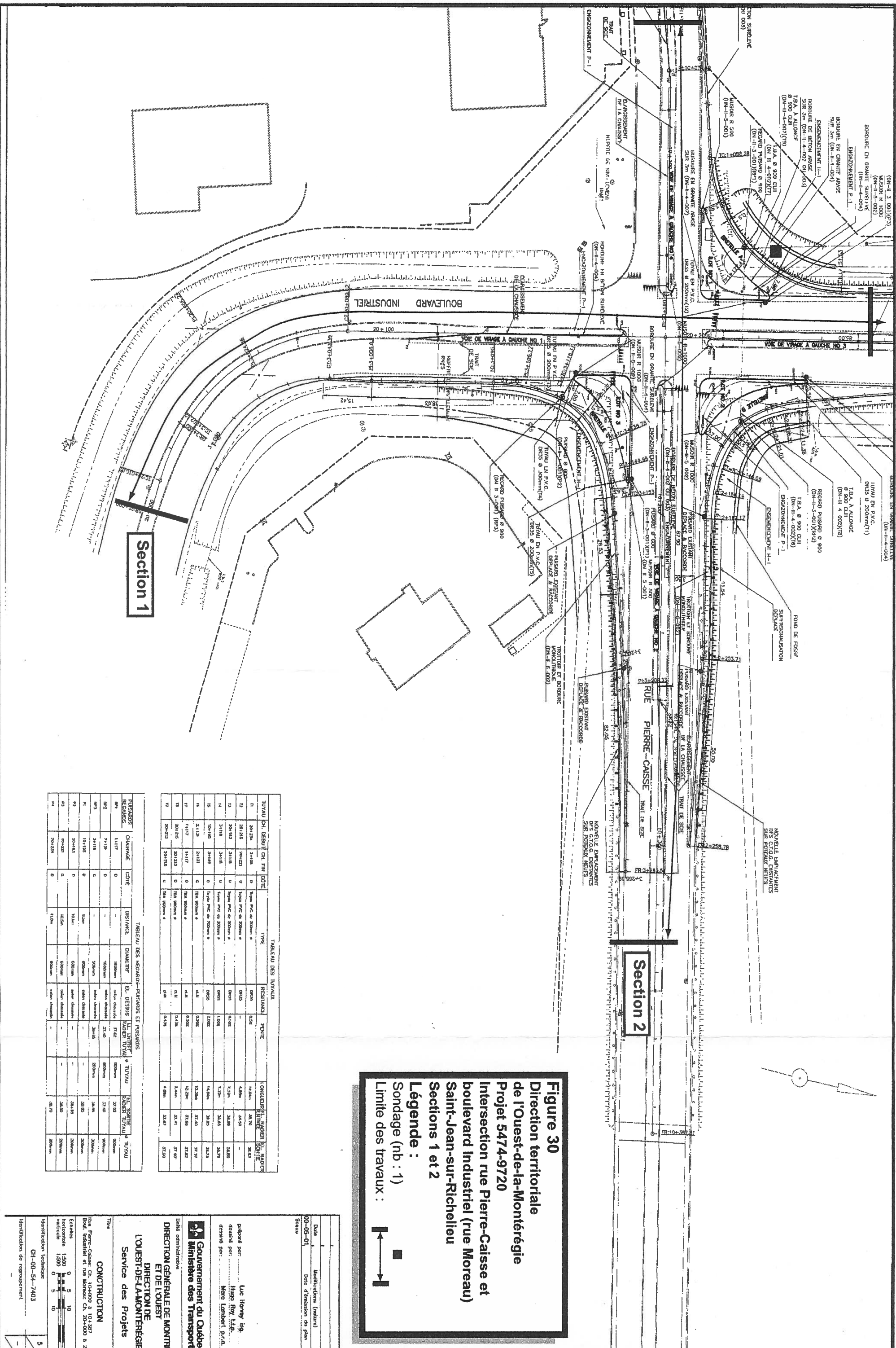


Figure 30
 Direction territoriale
 de l'Ouest-de-la-Montérégie
 Projet 5474-9720
 Intersection rue Pierre-Caisse et
 boulevard Industriel (rue Moreau)
 Saint-Jean-sur-Richelieu
 Sections 1 et 2

Légende :
 Sondage (nb : 1)
 Limite des travaux :

TABLEAU DES REGRANDS-REGRANDS ET PONDÉRÉS									
REGRANDS-REGRANDS	CHAÎNAGE	COTE	DISTANCE	DIAMETRE	EL. DES REGRANDS	EL. DES REGRANDS	EL. DES REGRANDS	EL. DES REGRANDS	EL. DES REGRANDS
R1	11117	0	1500mm	1500mm	77.40	77.40	77.40	77.40	77.40
R2	74113	0	1500mm	1500mm	77.40	77.40	77.40	77.40	77.40
R3	34118	0	1500mm	1500mm	77.40	77.40	77.40	77.40	77.40
R4	104145	0	1500mm	1500mm	77.40	77.40	77.40	77.40	77.40
R5	204143	0	1500mm	1500mm	77.40	77.40	77.40	77.40	77.40
R6	204147	0	1500mm	1500mm	77.40	77.40	77.40	77.40	77.40
R7	204149	0	1500mm	1500mm	77.40	77.40	77.40	77.40	77.40
R8	204151	0	1500mm	1500mm	77.40	77.40	77.40	77.40	77.40
R9	204153	0	1500mm	1500mm	77.40	77.40	77.40	77.40	77.40

Tableau 17 - Rue Pierre-Caisse/boulevard Industriel, projet 5474-9720 — 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
BhFh-2 (fort Saint-Jean)	Rive ouest de la rivière Richelieu, au sud de Saint-Jean-sur-Richelieu (31H/6)	-	5,1	-	Euroquébécois (1608-1759)	Lamontagne, 1961
BhFh-3 (épave)	Rive est de la rivière Richelieu, à 50,00 m à l'est d'Iberville (31H/6)	-	5,3	Érodé	Euroquébécois (1900-1950)	Lépine, 1978
BhFh-4 (épave)	Rive ouest de la rivière Richelieu, face au manège militaire de Saint-Jean-sur-Richelieu (31H/6)	5	4,9	Érodé	Euroquébécois (1608-1799)	Lépine, 1978
BhFh-5 (rivière Richelieu)	Rive est de la rivière Richelieu, face à Iberville (31H/6)	-	4,8	Inondé	Euroquébécois (1800-1899)	Lépine, 1978
BhFh-6 (épave)	Rive est de la rivière Richelieu, face à Iberville (31H/6)	-	4,6	Érodé	Euroquébécois (1800-1899)	Lépine, 1978
BhFh-7 (quai)	Rive est de la rivière Richelieu, face à Iberville (31H/6)	-	4,5	Érodé	Euroquébécois (1800-1899)	Lépine, 1978
BhFh-8 (St-John's Chinaware)	Angle des rues Laurier et Saint-Georges à Saint-Jean-sur-Richelieu (31H/6)	-	3,5	-	Euroquébécois (1800-1899)	Chism et Brossard, 1981
BhFh-9 (quai militaire)	Rive ouest de la rivière Richelieu (31H/6)	-	4,5	-	Euroquébécois (1760-1899)	Corbett, 1980
BlFh-3 (Many)	Rive ouest de la rivière Richelieu (31H/6)	37	8,5	Remanié	Préhistorique	Trudeau et Thibault, 1972
BlFh-4 (rapides Frayers)	Entre le canal Chambly et la rivière Richelieu (31H/6)	28	8,8	Remanié	Archaïque laurentien	Clermont, 1974
BlFh-11 (fort Sainte-Thérèse)	Rive ouest de la rivière Richelieu (31H/6)	-	6,8	Remanié	Euroquébécois (1608-1759)	Gaumont, s.d.

- Section 1 (km 20+000 à 20+200)

La section 1 comprend la portion du boulevard Industriel située au sud de la rue Pierre-Caisse. Aucun sondage n'a été effectué dans cette portion d'emprise entièrement perturbée par l'aménagement des voies de circulation.

- Section 2 (km 20+200 à 20+350 et 10+000 à 10+320)

La section 2 couvre la portion nord de la rue Pierre-Caisse et inclut la rue Moreau, qui est le prolongement du boulevard Industriel au sud de la rue Pierre-Caisse. Seul l'îlot de terrain en friche situé à l'ouest de l'intersection des rues Moreau et Pierre-Caisse a été soumis à l'inventaire archéologique à l'aide d'un sondage (photo 25). Trois niveaux de remblai ont été enregistrés. Le premier est un sable limoneux, beige pâle, de 15 cm d'épaisseur, compact, avec inclusions de cailloux et de fragments d'asphalte. Il recouvre une dizaine de centimètres de sable fin, organique, brun, assez homogène et moyennement compact (photo 26). La base correspond à un remblai similaire au niveau 1, très compact avec inclusions de fragments de béton et de pierres concassées.

En somme, l'inventaire archéologique de ce projet s'est soldé par l'excavation d'un sondage et aucun site archéologique n'a été découvert dans ce contexte entièrement bouleversé (tableau 18). Le M.T.Q. peut donc réaliser les travaux de construction sans préjudice pour les ressources archéologiques.



Photo 25

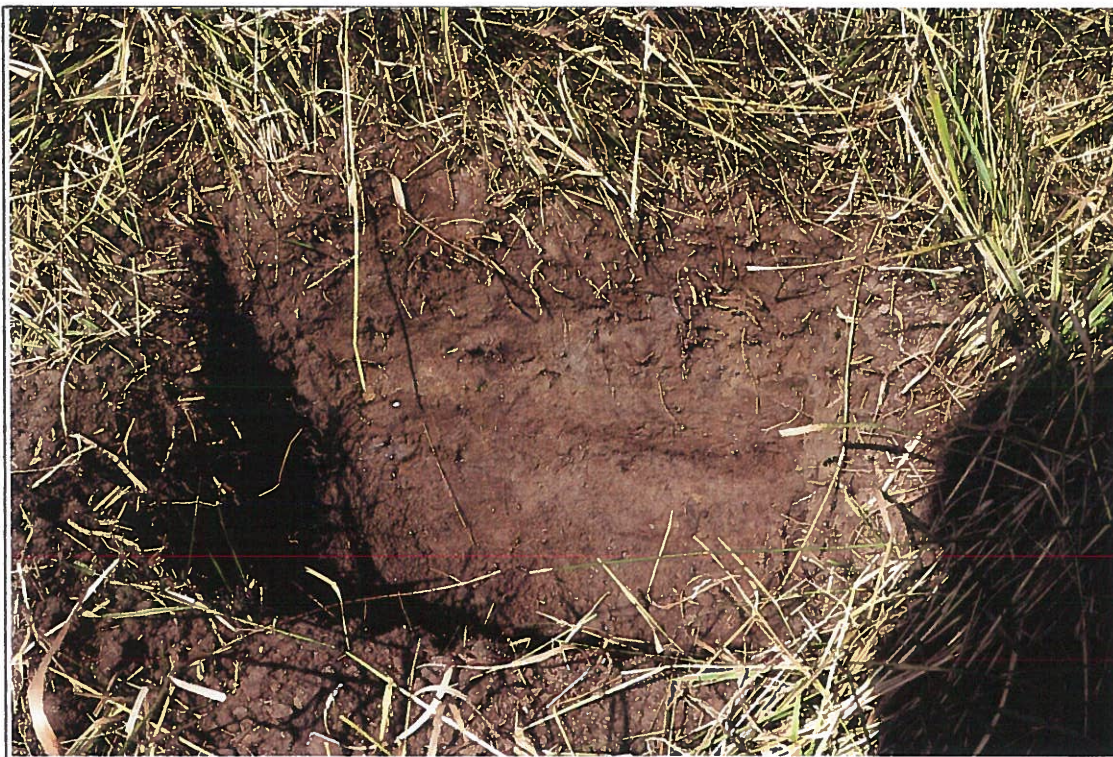


Photo 26

Photo 25 Rue Caisse/boulevard Industriel, Saint-Jean-sur-Richelieu, projet 5474-9720
- Vue générale du projet à partir de l'îlot nord-ouest - Vue vers le sud (MTQ-120-D6.22)

Photo 26 Rue Caisse/boulevard Industriel, Saint-Jean-sur-Richelieu, projet 5474-9720
- Vue générale du projet à partir de la limite orientale du projet - Vue vers l'ouest (MTQ-120-D6.25)

Tableau 18 - Rue Pierre-Caisse/boulevard Industriel, Saint-Jean-sur-Richelieu, projet 5474-9720 — Synthèse des activités archéologiques

Section	Localisation			Environnement	Stratigraphie	Technique d'inventaire	Remarque
	Début	Fin	Longueur (m)				
1	20+000	20+200	200	60-70	Milieu industriel remanié	-	-
2	20+200 10+000	20+350 10+320	470	60-70	Remblais	1 sondage	-
Total	670			1 + inspection visuelle			

3.10 ROUTES 219 ET 221, NAPIERVILLE : RÉAMÉNAGEMENT D'INTERSECTION (PROJET 5471-9727)

Le projet 5471-9727 est situé dans le noyau du village de Napierville, à environ 300 m à l'ouest de la rivière L'Acadie. Il concerne le réaménagement de l'intersection des routes 219 et 221 (figure 31). Les aménagements prévoient principalement l'installation de puisards et la reconstruction de trottoirs. L'aire des travaux est représentée sur la photographie aérienne Q65102-53 à l'échelle du 1:15 840 (figure 32) et sur les plans de construction au 1:250 (figures 34 à 36). La zone d'intervention a été divisée en trois sections à partir de trois feuillets des plans de construction. Puisque les excavations étaient prévues dans un milieu villageois ancien et que les sondages manuels étaient impossibles à creuser, la méthode d'intervention archéologique a privilégié une surveillance archéologique pendant les travaux d'excavation. Cette surveillance a été basée sur une consultation préalable du plan de Napierville de 1897 (figure 33) qui indique que la trame urbaine du secteur à l'étude n'a que peu évoluée depuis la fin du XIX^e siècle. Aucun plan plus ancien n'a pu être consulté. La surveillance archéologique de ce projet a été réalisée le 24 octobre 2000 par l'archéologue/chargé de projet et un technicien en archéologie. Les travaux du M.T.Q. devaient débuter le 15 octobre 2000 et étaient en cours lors de notre intervention.

3.10.1 Sites archéologiques connus à proximité

Aucun site archéologique n'est actuellement recensé dans les environs de ce projet.

3.10.2 Surveillance archéologique

La surveillance archéologique des travaux de construction a eu lieu à l'intérieur d'une emprise de 610 m de longueur sur une largeur de 13 m à 15 m. Le projet est situé dans un secteur résidentiel où l'intersection des routes 219 et 221 entoure un parc public de même qu'une partie des rues Saint-David et de L'Église. L'emprise du projet a été divisée en trois sections.

- Section 1 (km 7+520 à 7+360)

La totalité de l'emprise de cette portion nord du projet est occupée par la route 221 (rue Saint-Jacques) et aucune excavation n'était prévue de part et d'autre de la route.

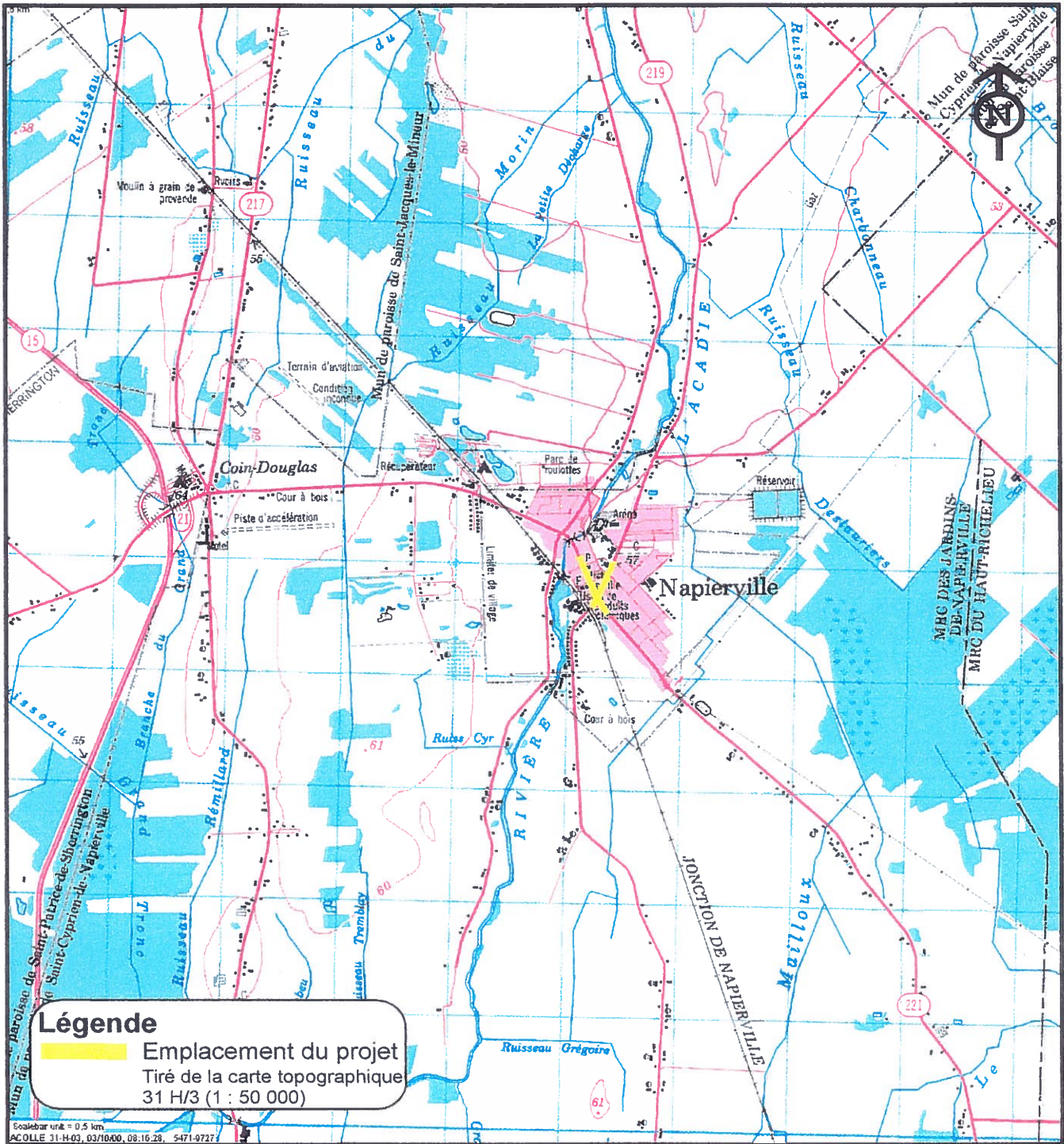


Figure 31: Localisation du projet 5471-9727, routes 219 et 221, Napierville



Figure 32: Localisation sur photo aérienne du projet 5471-9727 (Q65102-53; 1 : 15 840), routes 219 et 221, Napierville

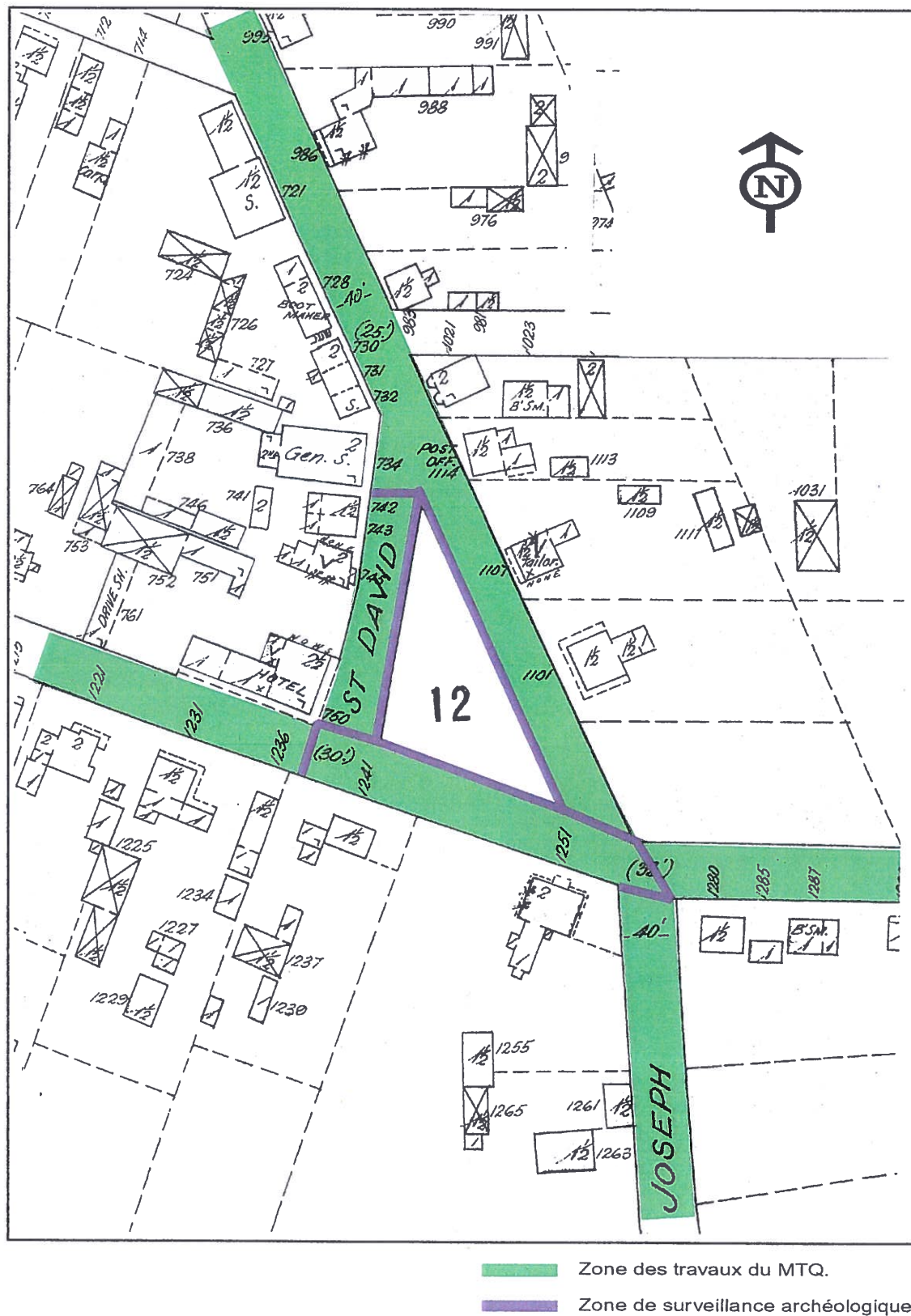
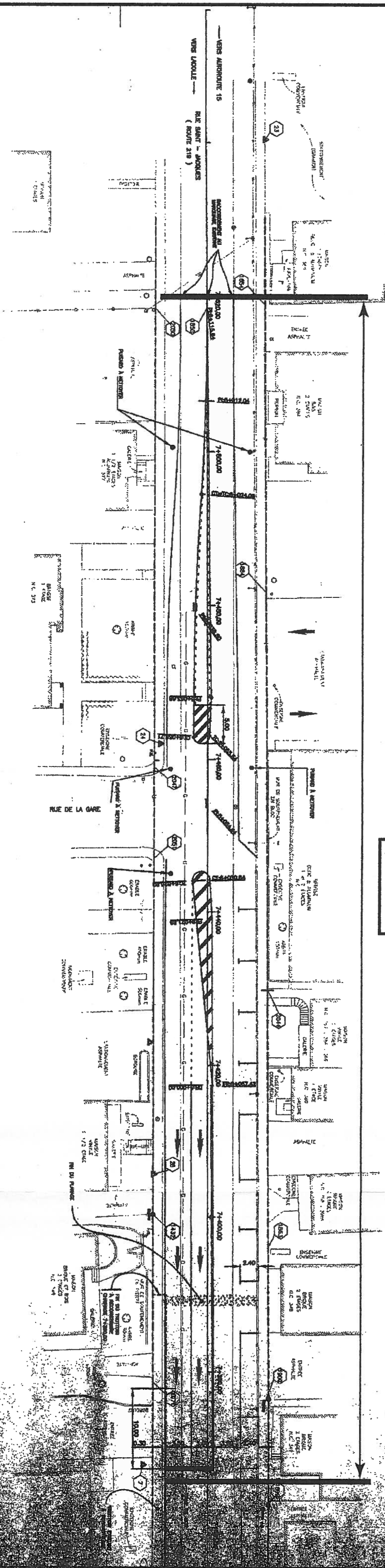


Figure 33: Superposition du territoire à l'étude et du secteur ayant fait l'objet d'une surveillance archéologique sur la carte de 1897, Napierville (NMC 9168)

LIMITE DES TRAVAUX
CHAINAGE 7+520.00

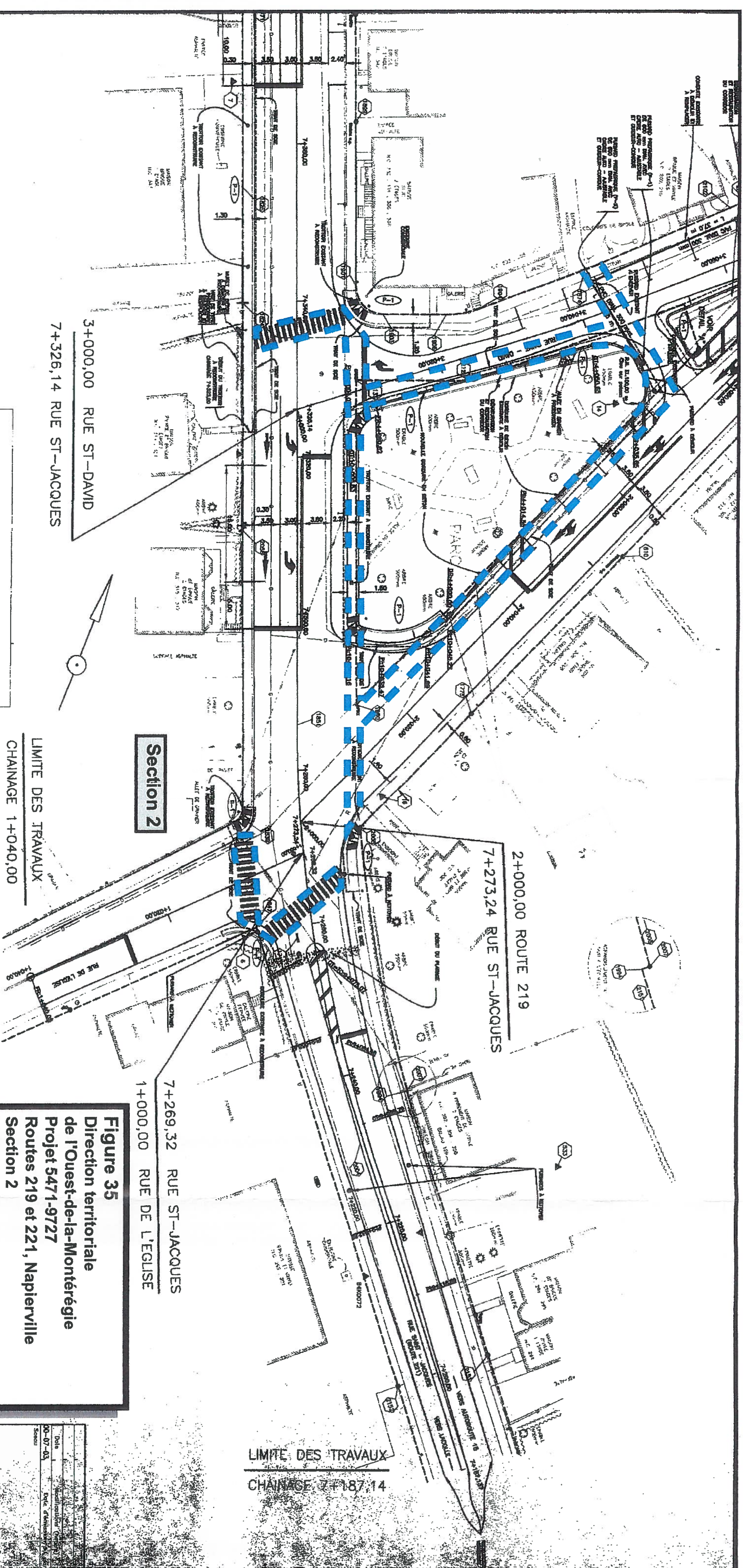
Section 1



LOT DE MARQUAGE 7+463.1485		
IDENTIFICATION	CHAINAGE	COORDONNEES
DB=	8+000.000	X= 312164.734 Y= 5005405.275
PI=	8+012.045	X= 312164.281 Y= 5005404.122
CT=	8+024.078	X= 312171.712 Y= 5005392.712
PI=	8+035.610	X= 312182.288 Y= 5005385.086
CT=	8+055.615	X= 312188.984 Y= 5005374.109
PI=	8+064.438	X= 312188.984 Y= 5005365.587
CT=	8+085.708	X= 312188.984 Y= 5005354.037
PI=	8+085.641	X= 312184.284 Y= 5005346.720
PI=	8+115.586	X= 312184.210 Y= 5005346.611
PI=	8+115.541	X= 312184.210 Y= 5005346.593
FB=	8+116.664	X= 312184.297 Y= 5005345.847

LOT DE MARQUAGE 7+417.3146		
DB=	6+000.000	X= 312205.893 Y= 5005311.782
PI=	6+021.883	X= 312195.433 Y= 5005311.830
CT=	6+028.802	X= 312192.907 Y= 5005309.931
PI=	6+050.541	X= 312191.141 Y= 5005303.546
FB=	6+057.417	X= 312205.894 Y= 5005311.781

Figure 34
Direction territoriale
de l'Ouest-de-la-Montérégie
Projet 5471-9727
Routes 219 et 221, Napierville
Section 1
Légende :
Sondage (nb : 0)
Limite des travaux :



3+000,00 RUE ST-DAVID
7+326,14 RUE ST-JACQUES

LIMITE DES TRAVAUX
CHAINAGE 1+040,00

Section 2

2+000,00 ROUTE 219
7+273,24 RUE ST-JACQUES

7+269,32 RUE ST-JACQUES
1+000,00 RUE DE L'EGLISE

LIMITE DES TRAVAUX
CHAINAGE 7+187,14

Figure 35
Direction territoriale
de l'Ouest-de-la-Montérégie
Projet 5471-9727
Routes 219 et 221, Napierville
Section 2
Légende :
Surveillance archéologique

TROTTOIR PARC			CARACTÉRISTIQUES		
IDENTIFICATION	CHAINAGE	COORDONNÉES			
1	DR=	10+000,000	X= 312247,153	G= 234437,146,4"	
	PI=	10+004,086	Y= 5005231,582	Y= 78614,24,0	
	CT=	10+006,820	X= 312245,840	T= 2,086	
	TC=	10+029,654	Y= 5005228,324	LC= 6,828	
2	PI=	10+031,185	X= 312254,101	G= 198427,08,9"	
	CT=	10+032,242	Y= 5005203,081	R= 74607,2000	
	PI=	10+035,487	X= 312256,159	T= 1,511	
	CT=	10+038,544	Y= 5005205,211	LC= 2,588	
3	PI=	10+041,680	X= 312259,589	G= 304097,26,0"	
	CT=	10+044,688	Y= 5005205,589	R= 12,000	
	PI=	10+045,289	X= 312262,094	T= 3,225	
	CT=	10+045,835	Y= 5005210,030	LC= 6,502	
	PI=	10+045,835	X= 312264,656	G= 294231,2,3"	
	CT=	10+045,835	Y= 5005210,030	R= 12,000	
	PI=	10+045,835	X= 312266,765	T= 3,147	
	CT=	10+045,835	Y= 5005210,030	LC= 6,155	
	PI=	10+045,835	X= 312268,448	G= 114575,6,6"	
	CT=	10+045,835	Y= 5005210,030	R= 5,442	
	PI=	10+045,835	X= 312270,572	T= 0,570	
	CT=	10+045,835	Y= 5005210,030	LC= 1,156	

LOT DE MARGUACE 7+187,137			CARACTÉRISTIQUES		
IDENTIFICATION	CHAINAGE	COORDONNÉES			
1	DR=	9+000,000	X= 312310,110	G= 319620,49,4"	
	PI=	9+002,082	Y= 5005192,115	G= 319620,49,4"	
	CT=	9+004,467	X= 312272,021	G= 319620,49,4"	
	TC=	9+006,820	Y= 5005184,538	G= 319620,49,4"	
2	PI=	9+008,529	X= 312295,415	G= 319620,49,4"	
	CT=	9+010,992	Y= 5005184,538	G= 319620,49,4"	
	PI=	9+013,455	X= 312310,110	G= 319620,49,4"	
	CT=	9+015,918	Y= 5005184,538	G= 319620,49,4"	
3	PI=	9+018,381	X= 312325,529	G= 319620,49,4"	
	CT=	9+020,844	Y= 5005184,538	G= 319620,49,4"	
4	PI=	9+023,307	X= 312340,643	G= 319620,49,4"	
	CT=	9+025,770	Y= 5005184,538	G= 319620,49,4"	
5	PI=	9+028,233	X= 312355,757	G= 319620,49,4"	
	CT=	9+030,696	Y= 5005184,538	G= 319620,49,4"	
6	PI=	9+033,159	X= 312370,871	G= 319620,49,4"	
	CT=	9+035,622	Y= 5005184,538	G= 319620,49,4"	
7	PI=	9+038,085	X= 312385,985	G= 319620,49,4"	
	CT=	9+040,548	Y= 5005184,538	G= 319620,49,4"	

Direction territoriale de l'Ouest-de-la-Montérégie
Projet 5471-9727
Routes 219 et 221, Napierville
Section 2
Légende :
Surveillance archéologique

Direction territoriale de l'Ouest-de-la-Montérégie
Projet 5471-9727
Routes 219 et 221, Napierville
Section 2
Légende :
Surveillance archéologique

Direction territoriale de l'Ouest-de-la-Montérégie
Projet 5471-9727
Routes 219 et 221, Napierville
Section 2
Légende :
Surveillance archéologique

LIMITE DES TRAVAUX
 CHAINAGE 2+187,00

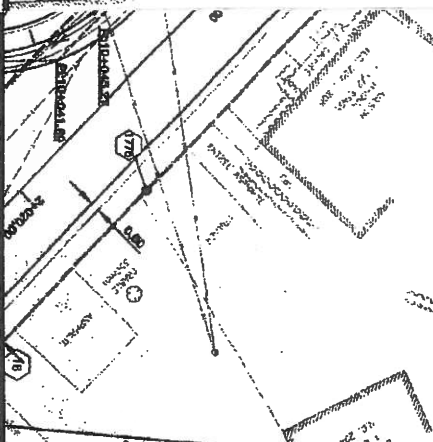
LOT DE MARQUAGE 2+079,505			
IDENTIFICATION	CHAINAGE	COORDONNÉES	CARACTÉRISTIQUES
①	DR=	D+000,000	X= 312287,091 Y= 6005233,566 G= 22489°56,0"
②	PI=	D+020,783	X= 312285,216 Y= 6005232,710 G= 135851°21,6"
	TC=	D+043,206	X= 312279,503 Y= 6005238,048 G= 136002°43,8"
③	PI=	D+046,724	X= 312278,927 Y= 6005234,566 G= 24602°34,5"
	CI=TC=	D+046,724	X= 312280,282 Y= 6005233,492 G= 31878°
④	PI=	D+051,354	X= 312285,329 Y= 6005232,562 G= 108440°14,8"
	CI=TC=	D+051,354	X= 312285,329 Y= 6005232,562 G= 108440°14,8"
⑤	PI=	D+055,582	X= 312287,091 Y= 6005233,566 G= 22489°56,0"
	FR=	D+057,128	X= 312287,091 Y= 6005233,566 G= 22489°56,0"

PACTEUR EXPÉDITE CONTINER 1 (08/08/2001)

NIVEAU D'ECOUT PLUVIAL	
en dpm	80,036
en dpm	80,000
en dpm	80,050
en dpm	97,886

Figure 36
 Direction territoriale
 de l'Ouest-de-la-Montérégie
 Projet 5471-9727
 Routes 219 et 221, Napierville
 Section 3

Légende :
 Limites des travaux :
 Surveillance archéologique



Date: 00-07-03
 Modification: 00-07-03
 Date d'envoi: 00-07-03
 Scen: 00-07-03

dessin par: Monique Bouchard
 préparé par: Anne Bouchard
 Unité: 00-07-03

Gouvernement du Québec
 Ministère des Transports
 Direction générale de l'infrastructure
 et des routes
 Direction de l'ouest-de-la-Montérégie
 Service des projets
 AMBAGEMENT

Echelle:
 horizontale: 1:250
 verticale: 1:250
 Identification: 00-07-03
 Identification de l'ouvrage: 00-07-03

LIMITE DES TRAVAUX
CHAINAGE 2+187.00

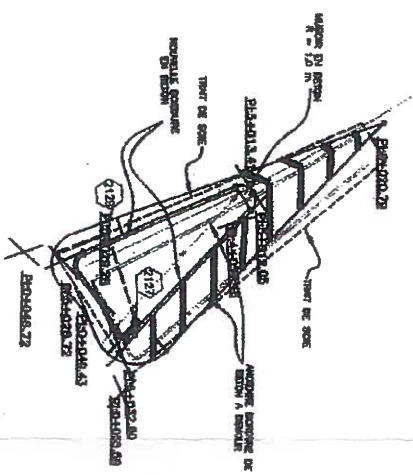
ILOT DE MAROUAGE 2+079.505			
IDENTIFICATION	CHAINAGE	COORDONNEES	CARACTERISTIQUES
①	DME	0+000.000	X= 312287.091 Y= 5005253.566 G= 22489750.0°
②	PME	0+020.733	X= 312285.316 Y= 5005272.710 G= 22489750.1°
	TCE	0+043.206	X= 312278.584 Y= 5005254.430 G= 22489750.1°
③	Plu	0+046.724	X= 312278.584 Y= 5005254.430 G= 22489750.1°
	CT=TC	0+047.458	X= 312278.584 Y= 5005254.430 G= 22489750.1°
④	Plu	0+046.438	X= 312280.787 Y= 5005253.652 G= 22489750.1°
	CT=TC	0+051.356	X= 312282.223 Y= 5005253.399 G= 22489750.1°
⑤	Plu	0+053.392	X= 312287.091 Y= 5005253.566 G= 22489750.1°
	CT=TC	0+057.128	X= 312287.091 Y= 5005253.566 G= 22489750.1°

Section 3

BORDURE ILOT			
IDENTIFICATION	CHAINAGE	COORDONNEES	CARACTERISTIQUES
①	DME	5+000.000	X= 312284.752 Y= 5005253.575 G= 22481746.5°
	TCE	5+011.235	X= 312280.000 Y= 5005253.575 G= 22481746.5°
②	Plu	5+012.053	X= 312280.000 Y= 5005253.575 G= 22481746.5°
	CT=TC	5+013.406	X= 312280.000 Y= 5005253.575 G= 22481746.5°
③	Plu	5+013.983	X= 312280.000 Y= 5005253.575 G= 22481746.5°
	TCE	5+025.430	X= 312278.584 Y= 5005253.575 G= 22481746.5°
④	Plu	5+025.723	X= 312278.584 Y= 5005253.575 G= 22481746.5°
	CT=TC	5+027.181	X= 312278.584 Y= 5005253.575 G= 22481746.5°
⑤	Plu	5+028.283	X= 312278.584 Y= 5005253.575 G= 22481746.5°
	CT=TC	5+031.327	X= 312278.584 Y= 5005253.575 G= 22481746.5°
⑥	Plu	5+032.786	X= 312284.752 Y= 5005253.575 G= 22481746.5°

BORDURE PARC			
IDENTIFICATION	CHAINAGE	COORDONNEES	CARACTERISTIQUES
①	DME	4+000.000	X= 312286.412 Y= 5005208.884 G= 22489711.6°
②	Plu	4+014.538	X= 312271.582 Y= 5005223.483 G= 22489711.6°
	TCE	4+035.655	X= 312278.584 Y= 5005253.575 G= 22489711.6°
③	Plu	4+037.485	X= 312278.584 Y= 5005253.575 G= 22489711.6°
	CT=TC	4+039.848	X= 312271.582 Y= 5005223.483 G= 22489711.6°
④	Plu	4+050.620	X= 312247.153 Y= 5005231.852 G= 22341000.6°

DETAIL "A"



2+113,92 ROUTE 219
3+085,95 RUE ST-DAVID

TABLEAU DES RADIER DU SYSTEME D'EGOUT PLUVIAL			
P-1	SORTIE	PVC 300 mm diam	88.036
P-2	ENTREE	PVC 300 mm diam	88.000
P-3	ENTREE	PVC 300 mm diam	88.000

Figure 36
Direction territoriale
de l'Ouest-de-la-Montérégie
Projet 5471-9727
Routes 219 et 221, Napierville
Section 3

Légende :
Limites des travaux :
Surveillance archéologique

Document de planification
Projet 5471-9727
Routes 219 et 221, Napierville
Section 3

Direction territoriale
de l'Ouest-de-la-Montérégie
Service des projets

AMENAGEMENT

Entente
horizontale
verticale
1:250
1:250
1:250

Identification technique
CHD-5471-9727

Identification de l'entreprise

- Section 2 (km 7+360 à 7+187,14, 1+000 à 1+040, 2+000 à 2+070 et 3+000 à 3+050)

La section 2 englobe la quasi-totalité du projet. Les trottoirs localisés à l'intersection de la route 221 et de la rue de L'Église ont fait l'objet de travaux de construction entre les km 1+000 à 1+040. Du côté est de la route 221, l'emprise des travaux du M.T.Q. comprend les rues Saint-David (3+000 à 3+050) et de L'Église (2+000 à 2+070) ceinturant un parc municipal (photo 27). C'est en bordure de ce parc que les excavations mécaniques ont fait l'objet d'une supervision archéologique (photo 28). La stratigraphie observée comprend un terreau sablonneux, brun et assez homogène malgré la présence d'inclusions de béton et de mortier. Les tranchées creusées aux intersections des diverses rues mesuraient 90 cm de largeur sur une profondeur d'environ 70 à 80 cm. Sous les rues Saint-David, de L'Église et Saint-Jacques, les sols enregistrés correspondent à un remblai de pierre concassée de 60 cm d'épaisseur, posé sur 20 cm de limon sablonneux, brun, organique, assez homogène et pouvant correspondre au niveau naturel d'occupation. À la base, le sol naturel est graduellement plus limoneux et plus pâle, très homogène et non remanié. L'inspection des déblais autour du parc a permis de recueillir quatre objets-témoins. Il s'agit d'un fragment d'assiette en terre cuite fine blanche vitrifiée et de trois fragments de pipe d'argile fine blanche, datant vraisemblablement de la seconde moitié du XIX^e siècle.

- Section 3 (km 2+070, jonction 3+050 à 2+187,14)

La partie ouest (2+100 à 2+187) de cette troisième section du projet est entièrement occupée par la route 219 (rue de L'Église) et aucune excavation n'est prévue de part et d'autre de cette route. Par contre, un petit terre-plein situé à la pointe est du parc (2+100 à 2+070, jonction 3+050), à la fourche des rues de L'Église et Saint-David a été surveillé au cours des travaux d'excavation. Le décapage de surface des bordures de ce terre-plein a révélé un sol organique de remblai.

Mis à part les quatre fragments d'objets historiques associés à la seconde moitié du XIX^e siècle, la surveillance archéologique des travaux de construction n'a pas permis d'identifier de site archéologique (tableau 19). Comme ceux-ci ont été localisés dans des déblais, donc hors d'un contexte d'occupation non perturbé, ils ont été jugés non pertinents. Les travaux du M.T.Q. peuvent être réalisés sans contrainte pour les ressources archéologiques.



Photo 27



Photo 28

Photo 27 Routes 219 et 221, Napierville, projet 5471-9727 - Vue générale des travaux à partir de la route 221 - Vue vers le sud (MTQ-124-D11.1)

Photo 28 Routes 219 et 221, Napierville, projet 5471-9727 - Vue de l'excavation mécanique d'une tranchée en bordure du parc municipal - Vue vers l'ouest (MTQ-124-D11.11)

Tableau 19 - Routes 219 et 221, Napierville, projet 5471-9727 — Synthèse des activités archéologiques

Section	Localisation			Environnement	Stratigraphie	Technique d'inventaire	Remarque
	Début	Fin	Longueur (m)				
1	7+360	7+520	160	13	Milieu urbain plat	-	-
2	7+187,14 1+040 2+070 3+050	7+360 1+000 2+000 3+000	332,86	13-15	Milieu urbain plat, bordures d'un parc	Remblais sur limon	4 objets-témoins (2e moitié du XIXe siècle)
3	2+070 (3+050)	2+187,14	117,14	13-15	Milieu urbain plat, bordures d'un parc	Remblais	-
Total	610			Surveillance			

3.11 PONT ARTHUR DE LA ROUTE 202, HINCHINBROOKE : CONSTRUCTION D'UNE DALLE PLEINE EN BÉTON ARMÉ AU-DESSUS DU RUISSEAU NOIR (PROJET 5472-9716)

Le projet 5472-9716 est situé dans la municipalité de Hinchinbrooke, à environ 1,5 km à l'ouest du village de Rockburn (figure 37). Il concerne principalement la construction d'une dalle pleine en béton armé sur le pont Arthur, au-dessus du ruisseau Noir. L'aire des travaux est représentée sur la photographie aérienne Q65107-37 à l'échelle du 1:15 840 (figure 38) et sur les plans de construction au 1:100 (figure 39). L'inventaire archéologique de ce projet a été réalisé le 26 octobre 2000 par l'archéologue/chargé de projet et un technicien en archéologie. Les travaux du M.T.Q. devant débiter à la fin octobre 2000.

3.11.1 Sites archéologiques connus à proximité

Aucun site archéologique actuellement connu n'est recensé dans les environs de ce projet.

3.11.2 Inventaire archéologique

L'inventaire archéologique de ce projet a eu lieu à l'intérieur d'une emprise de 7,6 m de longueur, entre les km 1+256,95 et 1+264,35, sur une largeur de 18 m. Le projet est situé dans un secteur rural de la route 202 et comprend les abords du pont Arthur au-dessus du ruisseau Noir (photo 29). De part et d'autre du pont, le cours d'eau est aménagé en étangs artificiels aux rives rehaussées. La portion sud de l'emprise étant trop abrupte et visiblement trop perturbée pour y implanter des sondages, l'inventaire archéologique a plutôt porté sur le côté nord du pont. Deux sondages ont été creusés sur un terrain relativement plat et aucun vestige archéologique n'a été identifié.

Le premier sondage a été creusé en bordure nord-ouest du pont, à moins de 2 m du bassin artificiel sur une surface horizontale et gazonnée (photo 30). Le sol est composé d'un sable limoneux, brun, mal drainé et très caillouteux. Du verre de bouteille incolore, trouvé à 55 cm sous la surface, laisse supposer un sol rapporté, vraisemblablement associé à la construction du pont. La stratigraphie du second sondage, creusé du côté nord-est du pont, a confirmé le rehaussement de l'ensemble de ce secteur.

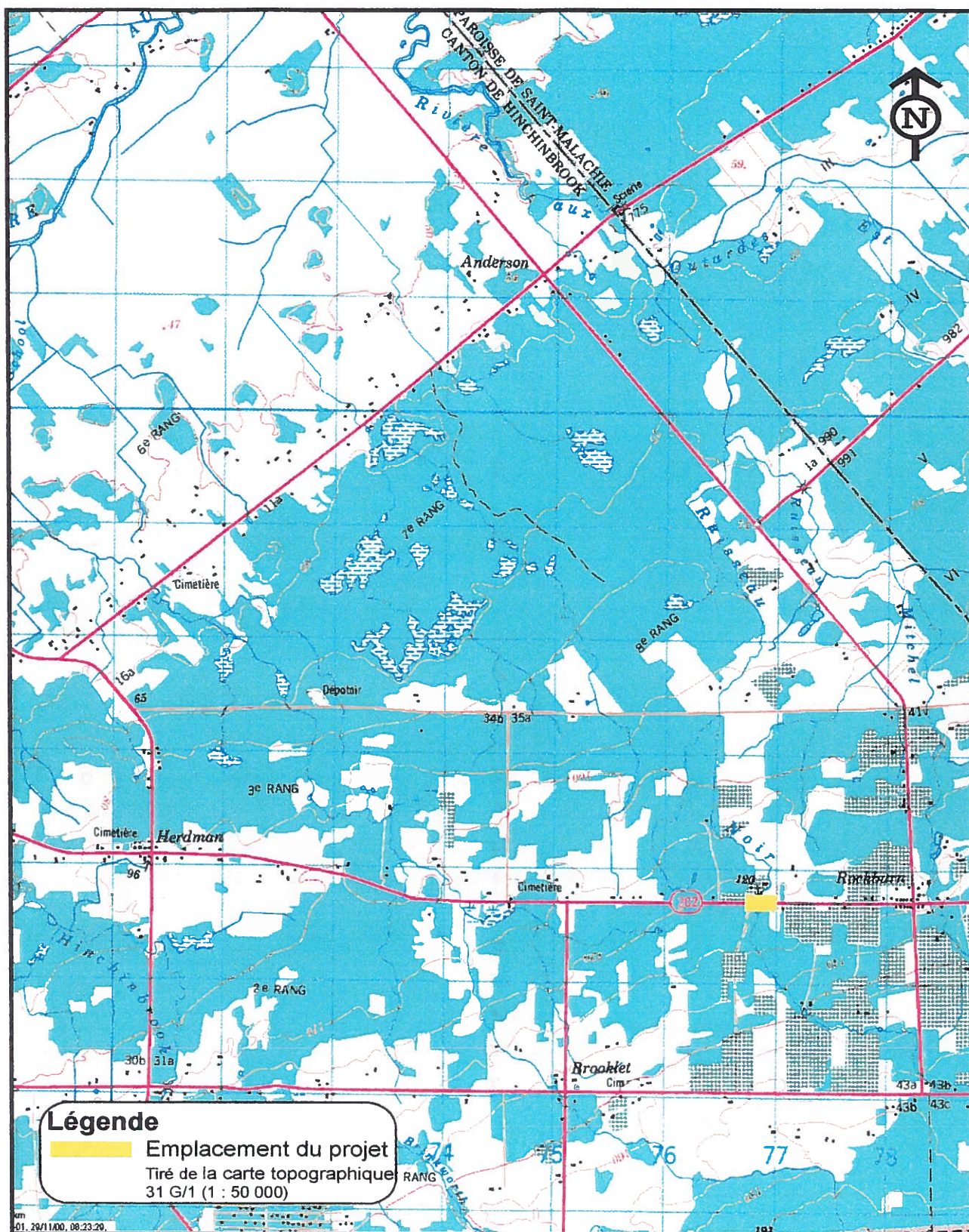
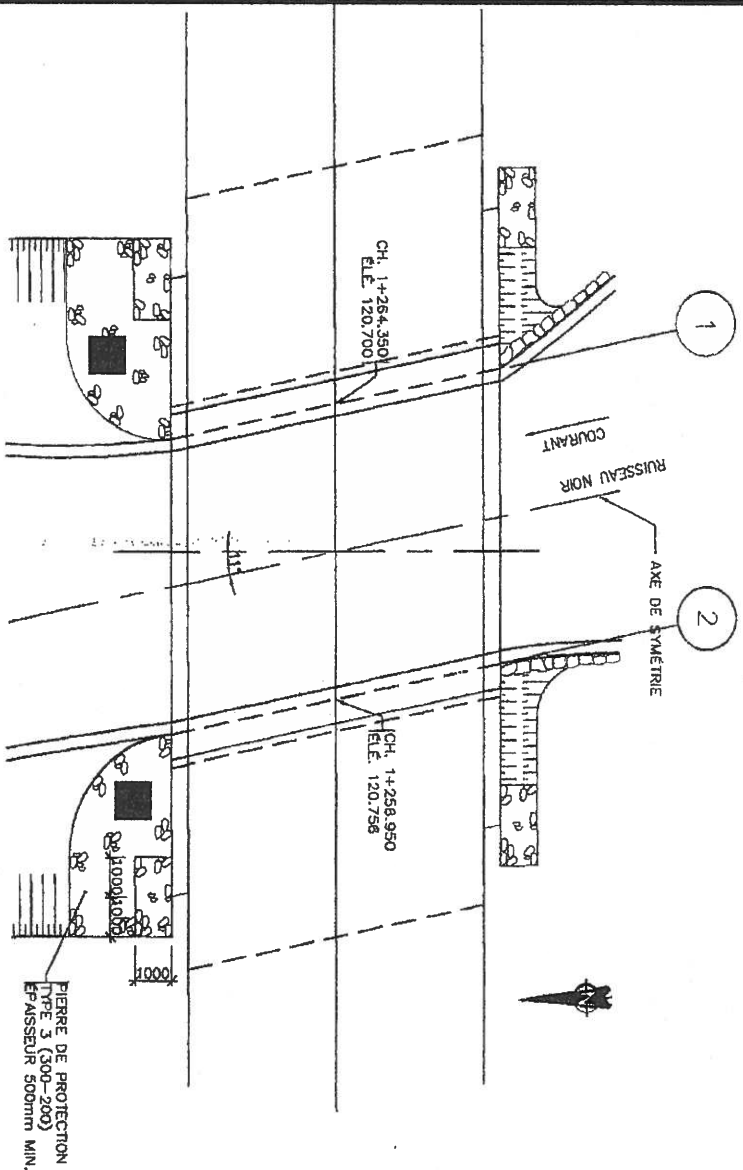


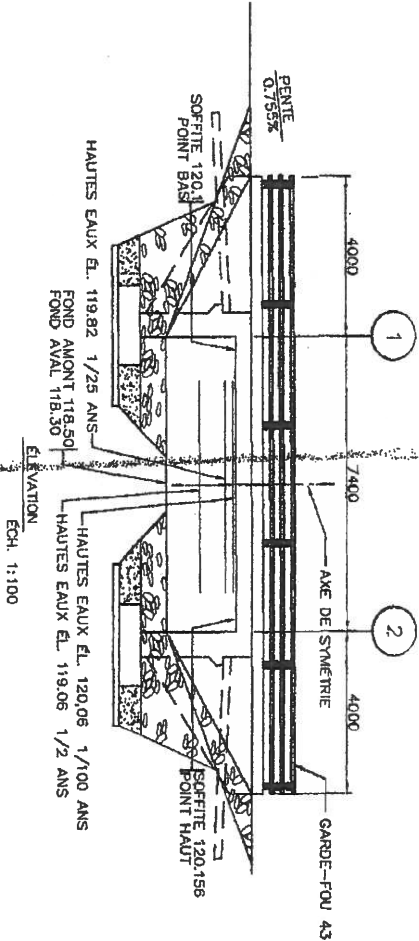
Figure 37: Localisation du projet 5472-9716 route 202, Hinchinbrooke



Figure 38: Localisation sur photographie aérienne du projet 5373-9331, (Q66338-65; 1 : 15 840), route 202, Hinchinbrooke

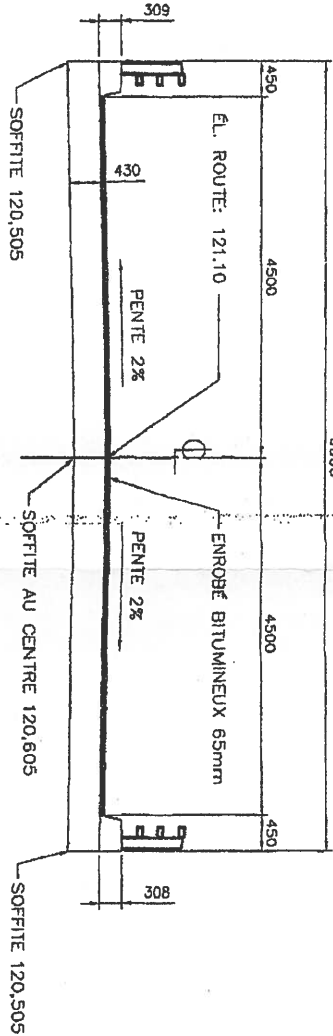


VUE EN PLAN
ÉCH. 1:100



NOTES

- LES DIMENSIONS SONT EN MILLIMÈTRES.



COUPE A-A
ÉCH. 1:50

Figure 39

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

Projet 5472-9716

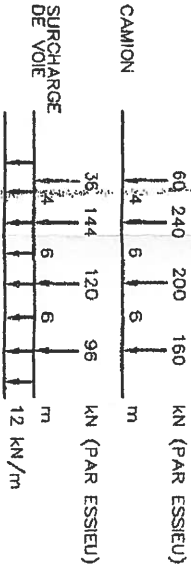
Route 202, Hinchinbrooke

Légende :

Sondage (nb : 2)

CARACTÉRISTIQUE DU BÉTON			
PARTIE DE L'OUVRAGE	RÉSISTANCE ϕ 28 JOURS - MPa	TYPE DE BÉTON DE CIMENT	
CULÉES (MURS GARDE- GRÈVE ET ASSISES) MUR EN RETOUR EN CONSOLE	30	I	
DAIIE	35	IV	
CHASSE-ROUE	35	VI	

NORMES CAN/CSA-S6-88
CHARGEMENT: QS660



00/09/13 POUR SOUMISSION

00/05/05 PRELIMINAIRE

DATE D'ÉMISSION DU PLAN

TECHNICIENNE : K.ALEMEUX

ROCHIE

CMA

Ing. M. B. Gauthier, Président, Société J. B. Gauthier & Co. Inc.

Téléphone (450) 424-0718 • Télécopieur (450) 424-2047

PRÉPARÉ PAR : G. SAMSON

Ing.

VÉRIFIÉ PAR : J.-P. LAMONDON, Ing., M.Sc.A

Gouvernement
du Québec

Ministère des Transports

DIRECTION TERRITORIALE

PLAN D'ENSEMBLE

IDENTIFICATION TECHNIQUE

P.O.-0.0-1.0.7.3.9

IDENTIFICATION REGROUPEMENT

S2

S11



Photo 29



Photo 30

Photo 29 Pont Arthur de la route 202, Hinchinbrooke, projet 5472-9716 - Vue générale du projet à partir de la limite ouest - Vue vers l'est (MTQ-126-D11.20)

Photo 30 Pont Arthur de la route 202, Hinchinbrooke, projet 5472-9716 - Détails de la bordure nord-ouest du projet - Vue vers le sud (MTQ-126-D11.21)

L'inventaire archéologique réalisé à l'aide de deux sondages exploratoires et d'une inspection visuelle de surface n'a pas permis d'identifier de site archéologique à l'intérieur de l'emprise de ce projet (tableau 20). Les travaux du M.T.Q. peuvent être réalisés sans contrainte pour les ressources archéologiques.

Tableau 20 - Pont Arthur de la route 202, Hinchinbrooke, projet 5472-9716 — Synthèse des activités archéologiques

Section	Localisation			Environnement	Stratigraphie	Technique d'inventaire	Remarque
	Début	Fin	Longueur (m)				
1	1+256,95	1+264,35	7,40	Milieu rural	Remblais	2 sondages + inspection visuelle	-
Total	7,40			2 + inspection visuelle			

3.12 PONT MGR-LANGLOIS (CANAL SOULANGES) ET ROUTE 201, COTEAU-DU-LAC : CONSTRUCTION D'UN CHEMIN DE CONTOURNEMENT (PROJET 5473-9316)

Le projet 5473-93167 est situé dans la municipalité de Coteau-du-Lac, de part et d'autre du canal Soulanges, à environ 20 m au nord du pont Mgr-Langlois. Il concerne la construction d'un chemin de contournement de la route 201 (figure 40). L'aire des travaux est représentée sur la photographie aérienne Q83307-259 à l'échelle du 1:15 000 (figure 41) et sur le plan de construction au 1:500 (figure 42). La zone d'intervention a été divisée en deux sections à partir d'un feuillet des plans de construction. L'inventaire archéologique de ce projet a été réalisé le 27 octobre 2000 par l'archéologue/chargé de projet et un technicien en archéologie. Les travaux du M.T.Q. devaient débiter à la fin octobre 2000.

3.12.1 Sites archéologiques connus à proximité

Au total, 17 sites archéologiques connus sont répertoriés dans les environs de ce projet (tableau 21). Il s'agit des sites : BhFm-11, BhFn-2, BhFn-6 à BhFn-10, BhFn-12, BhFn-15, BhFn-17, BhFn-21, BhFn-22, BhFn-25 à BhFn-29. Ils sont localisés surtout sur les îles de Beaujeu (six sites), Léonard (quatre sites), et D'Aloigny (quatre sites). Tous ces sites appartiennent à la période préhistorique et les occupations varient de l'Archaïque laurentien au Sylvicole supérieur iroquoïen.

Par ailleurs, des études de potentiel archéologique ont été réalisées pour la région de Les Cèdres (Arkéos inc., 1991), pour les comtés de Beauharnois et de Soulanges (Archéotec inc., 1983), pour le secteur du lac des Deux-Montagnes (Arkéos inc., 1985) ainsi que pour l'Île-aux-Tourtres (Archéocène inc., 1994).

3.12.2 Inventaire archéologique

L'inventaire archéologique de la zone des travaux de construction a eu lieu à l'intérieur d'une emprise de 609 m de longueur (entre les km 49+475 à 50+000 et 1+072 à 1+176), sur une largeur variant de 13 m à 35 m. Le projet est situé en marge nord de la route 201, en bordures ouest et est du canal Soulanges. L'emprise du projet a été divisée en deux sections.

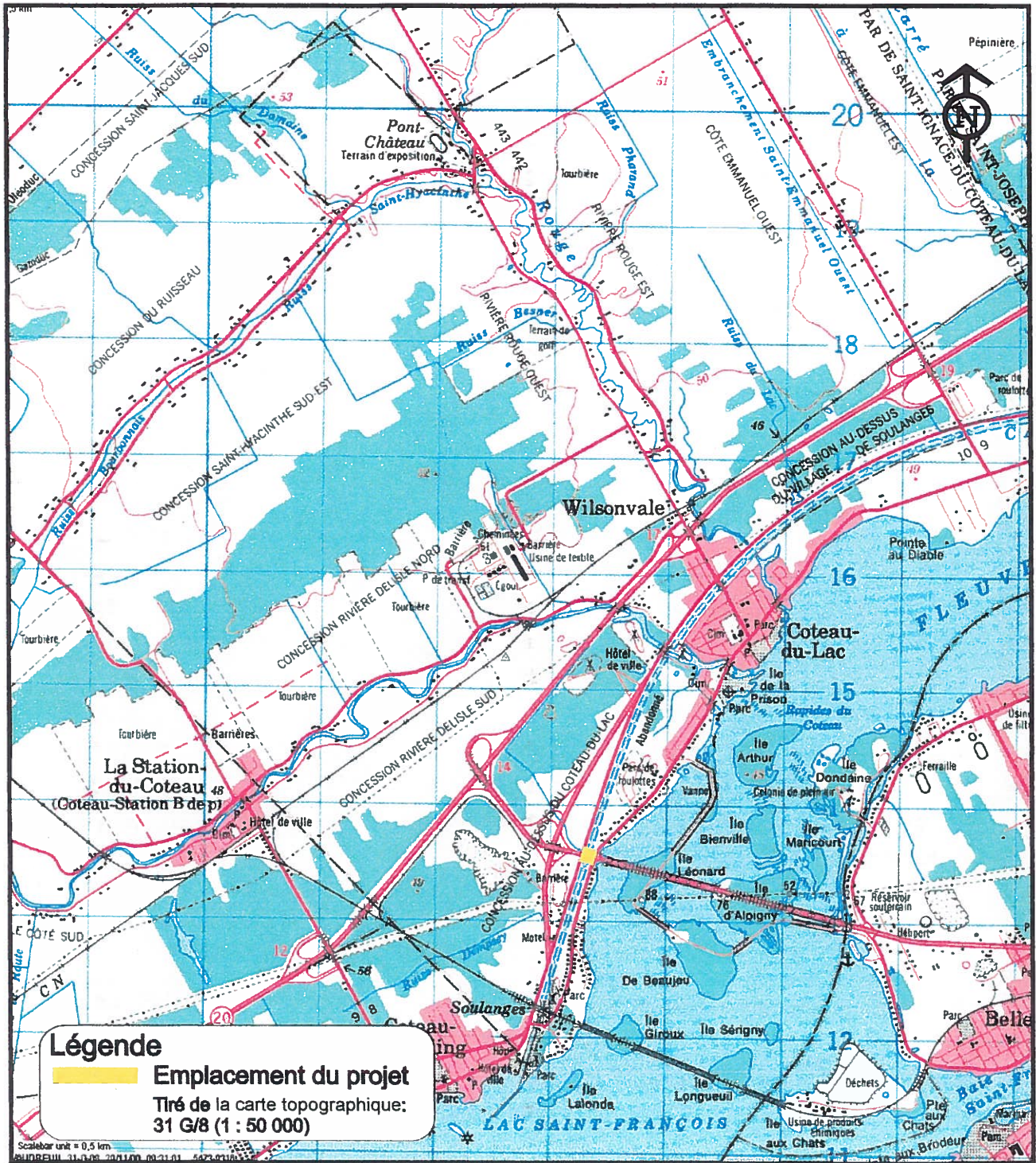
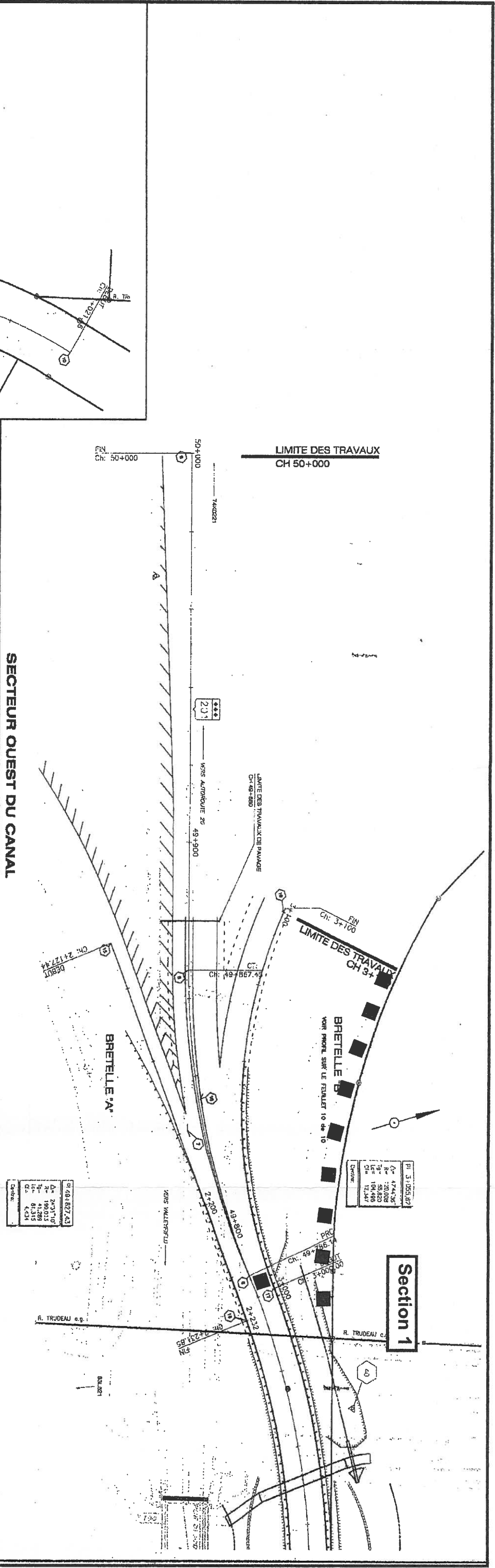


Figure 40: Localisation du projet 5473-9316, route 201, Coteau-du-Lac



Figure 41: Localisation sur photographie aérienne du projet 5473-9316 (Q83307-259; 9 Juin 1983; 1 : 1 500), route 201, Coteau-du-lac



Section 2

Section 1

Figure 42
Direction territoriale
de l'Ouest-de-la-Montérégie
Projet 5473-9316
Route 201, Côteau-du-Lac
Sections 1 et 2
Légende :
Sondage (nb : 16)
Limite des travaux :

POINTS ALTIMÉTRIQUES			
Points No	(Z)	Date de Calcul	
542764	50.409	1986-04-10	
632521	48.824	1988-04-06	

COORDONNÉES S.CO.P.Q (NAD 83)			
Points No	(Y)	(X)	(Z)
18	5 015 246.608	250 561.938	46.344
19	5 015 192.181	250 527.713	50.548
20	5 015 157.270	250 689.448	48.814
740221	5 015 271.270	250 160.713	55.110
840571	5 015 025.571	251 031.915	51.100

Facteur corrigé moyen : 0,999 932 0
Toutes les coordonnées mentionnées sur ce plan sont calculées
selon le système de projection U.T.M. Zone 18N, NAD 83.

GENVAR
1500 RUE COMPTON
Montréal, Québec H3A 2K4
Téléphone (514) 433-2025 - Télécopieur (514) 433-1231

Gouvernement du Québec
Ministère des Transports

Unité administrative

Préparé par : André Bléanger, tech.
NOM

PROJETS ET DEVS
Date : 19-09-00
Modifications (facteur) : 1.0
Date d'émission du plan : 01-08-01
Scale :

Titre : CHEMIN DE CONTOUR
ÉTAT DES LIEUX
ET GÉOMÉTRIE

Identification de regroupement : CH20-5473-9316

3 10

SECTEUR EST DU CANAL

SECTEUR OUEST DU CANAL

Tableau 21 - Pont Mgr-Langlois/Route 201, Coteau-du-Lac, projet 5473-9316 — 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
BhFn-11 (Armand- Frappier)	Lac Saint-François, pointe sud-ouest du canal de Beauharnois (31G/1)	-	7,2	-	Préhistorique	Gagné, 1992
BhFn-2 (Île- Léonard)	Île Léonard	45	0,6	Remanié	Sylvicole moyen	Morin, 1980; S.H.A.C.L., 1978; DeRepentigny, 1979; Pinel et Côté, 1985
BhFn-6 (Île- Léonard)	Île Léonard	45	0,5	Remanié	Sylvicole, euroquébécois	Miron, 1980; S.H.A.C.L., 1978; Pinel et Côté, 1985; Arkéos inc., 1991
BhFn-7 (Île-de- Beaujeu)	Île de Beaujeu	45	1,6	En place	Archaïque, Sylvicole, euroquébécois	Morin, 1980; Pinel et Côté, 1982, 1983, 1984, 1986, 1987
BhFn-8	Île de Beaujeu	45	1,5	Détruit	Sylvicole	Morin, 1980
BhFn-9	Île de Beaujeu	45	1,4	Remanié	Archaïque, Sylvicole	Pinel et Côté, 1983; Arkéos inc., 1991
BhFn-10	Île d'Aloigny	48	2	Remanié	Sylvicole	Morin, 1980; Pinel et Côté, 1985; Arkéos inc., 1991
BhFn-12 (Île-de- Beaujeu)	Île de Beaujeu	45	1,7	Remanié	Sylvicole	Morin, 1980; Arkéos inc., 1991
BhFn-15	Île Léonard	45	0,5	Inondé	Sylvicole	Cadieux, 1982; Pinel et Côté, 1985
BhFn-17	Île du Rigolet	45	1,3	Remanié	Sylvicole	Cadieux, 1982; Arkéos inc., 1991
BhFn-21	Île d'Aloigny	45	1,4	-	Sylvicole	Pinel et Côté, 1985; Arkéos inc., 1991
BhFn-22	Île d'Aloigny	45	2	Remanié	Sylvicole supérieur	Pinel et Côté, 1985; Arkéos inc., 1991
BhFn-25	Île Léonard	46	0,6	Remanié	Archaïque post- laurentien, Sylvicole	Pinel et Côté, 1985; Arkéos inc., 1991
BhFn-26	Île Marigny	46	1,2	-	Sylvicole	Pinel et Côté, 1985; Arkéos inc., 1991; Chapdelaine, 1989
BhFn-27	Île de Beaujeu	45	1,3	Remanié	Sylvicole moyen tardif, euroquébécois	Arkéos inc., 1991
BhFn-28	Île de Beaujeu	-	1,3	Remanié	Sylvicole supérieur	Arkéos inc., 1991
BhFn-29	Île d'Aloigny	-	1,3	Remanié	Sylvicole moyen tardif, euroquébécois	Arkéos inc., 1991

- Section 1 (km 49+720 à 50+000)

La première section touche la partie ouest du canal. L'emprise est principalement utilisée par la route 201 actuelle et par un champ en friche qui occupe la partie nord-ouest de cette section (bretelle B). Il s'agit du seul espace disponible pour l'inventaire archéologique de ce côté du canal. Dix sondages ont été creusés, aux 10 m sur une seule ligne, en bordure nord d'un important fossé de drainage (photo 31). La stratigraphie se compose principalement de deux niveaux, soit : 1) 40 cm de terreau agricole, argileux, brun, organique, remanié et assez compact avec inclusions de cailloux; et 2) à la base, le sol naturel archéologiquement stérile composé d'un dépôt argilo-limoneux, beige, très homogène malgré quelques cailloux (photo 32).

- Section 2 (km 49+475 à 49+700 et 1+072 à 1+176)

La section 2 couvre la portion est du canal. La presque totalité de l'emprise est occupée par les voies routières existantes et seule une portion de terrain plat et gazonné, située en bordure nord-est du pont, a été soumise à l'inventaire archéologique par sondages (photo 33). Six sondages exploratoires furent excavés sur deux lignes, de part et d'autre du centre-ligne, entre les km 49+650 et 49+680. Cet espace, situé en bordure immédiate du pont et du canal, est plat et apparemment rehaussé. Deux piliers de béton, supportant chacun un encrage de métal, sont implantés dans la partie basse longeant le canal. Les enregistrements stratigraphiques démontrent l'apport d'au moins deux remblais. Le premier, directement sous le gazon, est composé de 15 cm de terreau argileux, brun, assez homogène et caillouteux. Il est posé sur un terreau argileux, brun, très compact avec inclusions de nombreux galets et blocs (photo 34).

L'inventaire archéologique de ce projet a été réalisé à l'aide de seize sondages et aucun vestige archéologique n'a été découverte (tableau 22). Les travaux du M.T.Q. peuvent être réalisés sans contrainte pour les ressources archéologiques.



Photo 31



Photo 32

- Photo 31** Pont Mgr-Langlois/route 201, Coteau-du-Lac, projet 5473-9316 - Réalisation du sondage 2 dans la section 1, en bordure ouest du canal Soulanges - Vue vers le nord-ouest (MTQ-127-D12.13)
- Photo 32** Pont Mgr-Langlois/route 201, Coteau-du-Lac, projet 5473-9316 - Paroi stratigraphique du sondage 2 dans la section 1, en bordure ouest du canal Soulanges (MTQ-127-D12.15)



Photo 33



Photo 34

- Photo 33** Pont Mgr-Langlois/route 201, Coteau-du-Lac, projet 5473-9316 - Réalisation du sondage 11 dans la section 2, en bordure est du canal Soulanges - Vue vers le sud-ouest (MTQ-127-D12.18)
- Photo 34** Pont Mgr-Langlois/route 201, Coteau-du-Lac, projet 5473-9316 - Paroi stratigraphique du sondage 11 dans la section 2, en bordure est du canal Soulanges (MTQ-127-D12.19)

Tableau 22 - Pont Mgr-Langlois/Route 201, Coteau-du-Lac, projet 5473-9316 — Synthèse des activités archéologiques

Section	Localisation			Environnement	Stratigraphie	Technique d'inventaire	Remarque
	Début	Fin	Longueur (m)				
1	49+720	50+000	280	Partie ouest du canal Soulanges	Terreau agricole sur argile, remblai	10 sondages + inspection visuelle	-
2	49+475 1+072	49+700 1+176	329	Partie est du canal Soulanges	Remblai	6 sondages + inspection visuelle	-
Total	609			16 + inspections visuelles			

3.13 PONT BERTRAND, ROUTE 209, SAINT-JEAN-CHRYSOSTOME : RECONSTRUCTION DU PONT AU-DESSUS DE LA RIVIÈRE NOIRE (PROJET 5472-9209)

Le projet 5472-9209 est situé dans la municipalité de Saint-Jean-Chrysostome, à environ 2 km à l'ouest du village (figure 43). Il concerne la reconstruction du pont Bertrand traversant la rivière Noire. L'aire des travaux est représentée sur la photographie aérienne Q65105-120 à l'échelle du 1:15 840 (figure 44) et sur les plans de construction au 1:100 (figure 45). L'inventaire archéologique de ce projet a été réalisé le 26 octobre 2000 par l'archéologue/chargé de projet et un technicien en archéologie. La date du début des travaux du M.T.Q. était fixée pour le 10 novembre 2000.

3.13.1 Sites archéologiques connus à proximité

Un seul site archéologique connu est répertorié dans les environs de ce projet (tableau 23). Il s'agit de la ferme Huot (BhFk-2) datant du XIX^e siècle et qui est située sur la rive du ruisseau Norton à l'ouest de Sainte-Clotilde-de-Châteauguay. Des inventaires archéologiques ont également été réalisés dans les environs, soit : dans une zone de tourbières à l'est du projet (Pendergast, 1963), au ruisseau Norton (Chapdelaine, 1976) et sur la route 209 (Prévost, 1997).

3.13.2 Inventaire archéologique

L'inventaire archéologique de ce projet a eu lieu à l'intérieur d'une emprise de 31 m de longueur sur une largeur de 23 m. Le projet est situé dans un secteur rural et plat de la route 209 où dominant les champs cultivés. Le mince cours d'eau qu'est le ruisseau Norton est marécageux, peu profond et les rives dans l'emprise sont rehaussées par les remblais de soutènement du pont (photo 35). Les bordures de la route sont occupées par des fossés et seuls les quatre coins de la bordure du pont ont été soumis à l'inventaire archéologique. Quatre sondages ont été creusés, en marge du replat, avant le court et abrupte talus menant à la rivière (photo 36). Les profils stratigraphiques sont partout les mêmes. Sous la surface se trouve un niveau agricole de 50 cm d'épaisseur composé de limon organique, faiblement caillouteux et sablonneux, brun, homogène et compact. Le dépôt naturel, sous-jacent en place et archéologiquement stérile, est une argile limoneuse, de grise à beige, homogène et compacte.

L'inventaire archéologique de ce projet s'est limité à une inspection visuelle et au creusement de quatre sondages. Aucun site archéologique n'a été découvert au cours de ces activités (tableau 24). Les travaux du M.T.Q. peuvent être réalisés sans contrainte pour les ressources archéologiques.

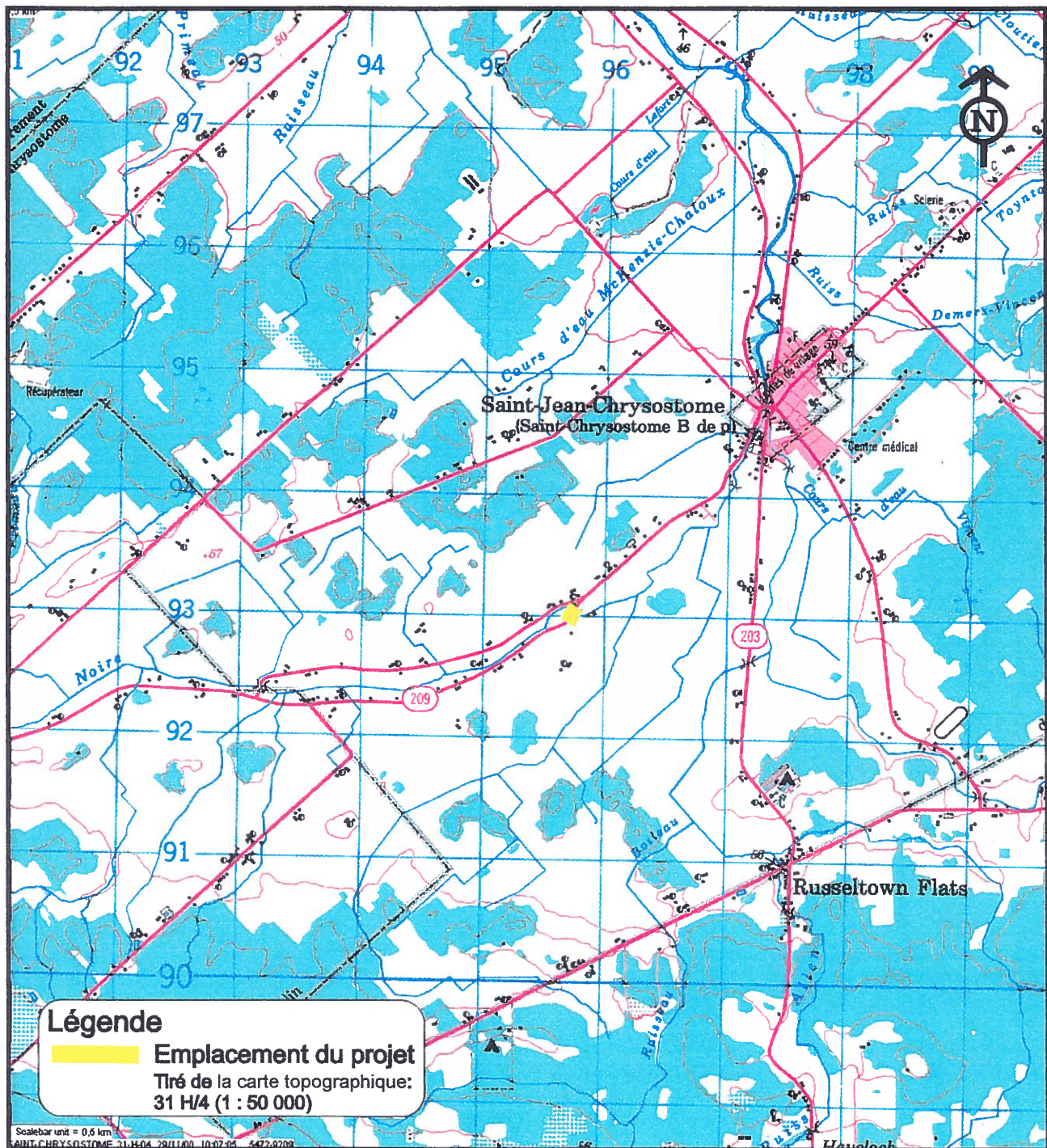


Figure 43: Localisation du projet 5472-9209, route 209, Saint-Jean-Chrysostome



Figure 44: Localisation sur photo aérienne du projet 5472-9209 (Q65105-120; 1 : 15 840), route 209, Saint-Jean-Chrysostome



Photo 35



Photo 36

Photo 35 Pont Bertrand de la route 209, Saint-Jean-Chrysostôme, projet 5472-9209 - Vue générale du projet à partir de la route - Vue vers l'est (MTQ-128-D12.4)

Photo 36 Pont Bertrand de la route 209, Saint-Jean-Chrysostôme, projet 5472-9209 - Réalisation du sondage 1 en bordure sud-ouest du projet - Vue vers le sud (MTQ-128-D12.5)

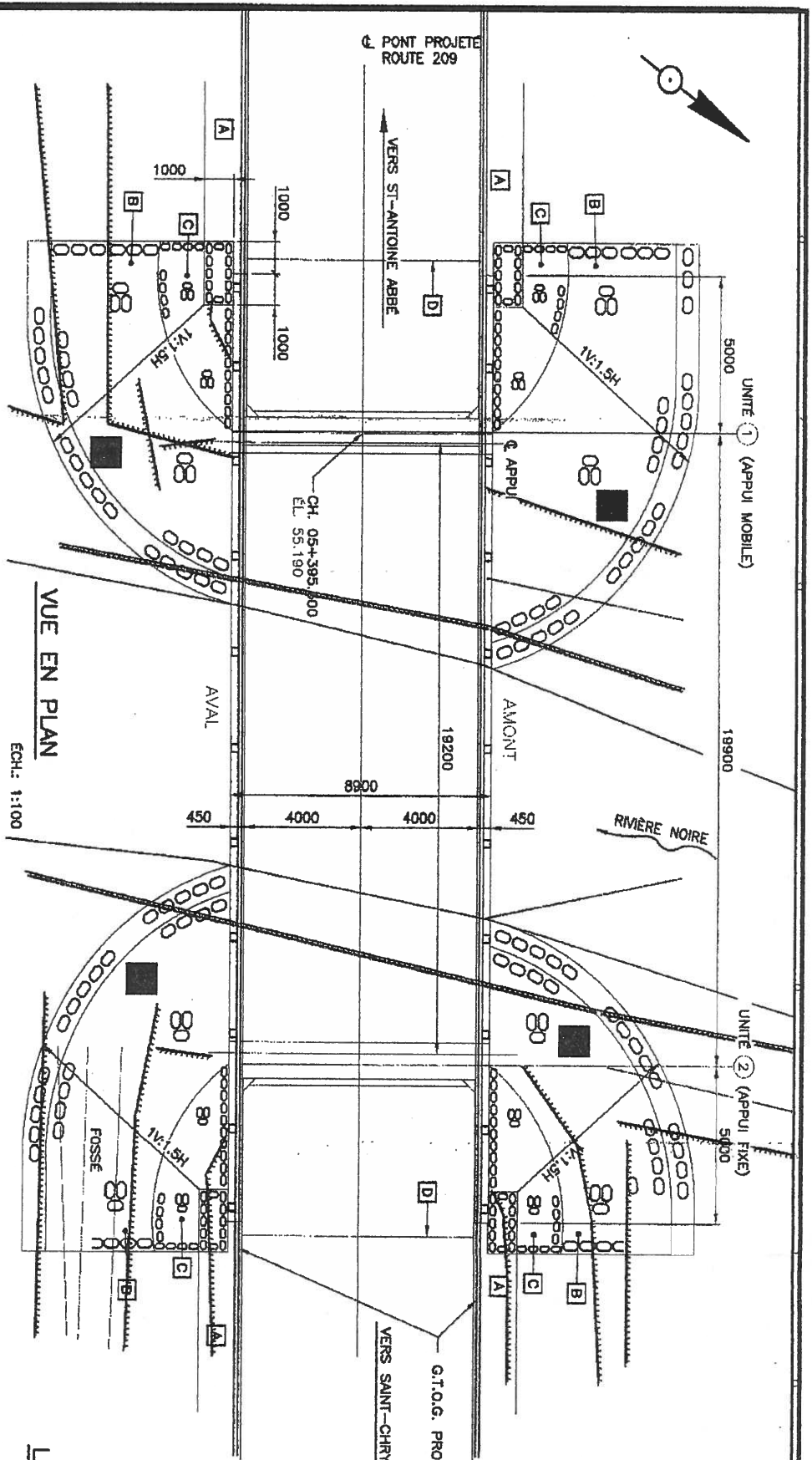
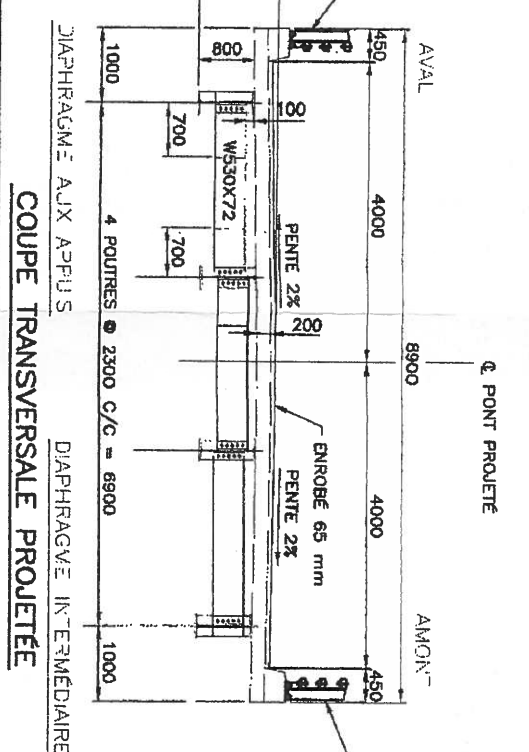
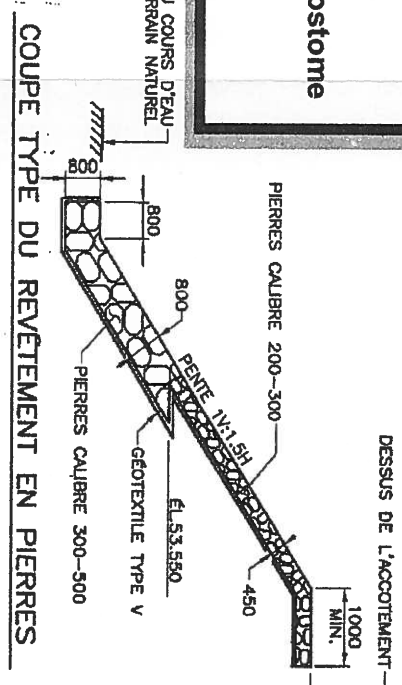


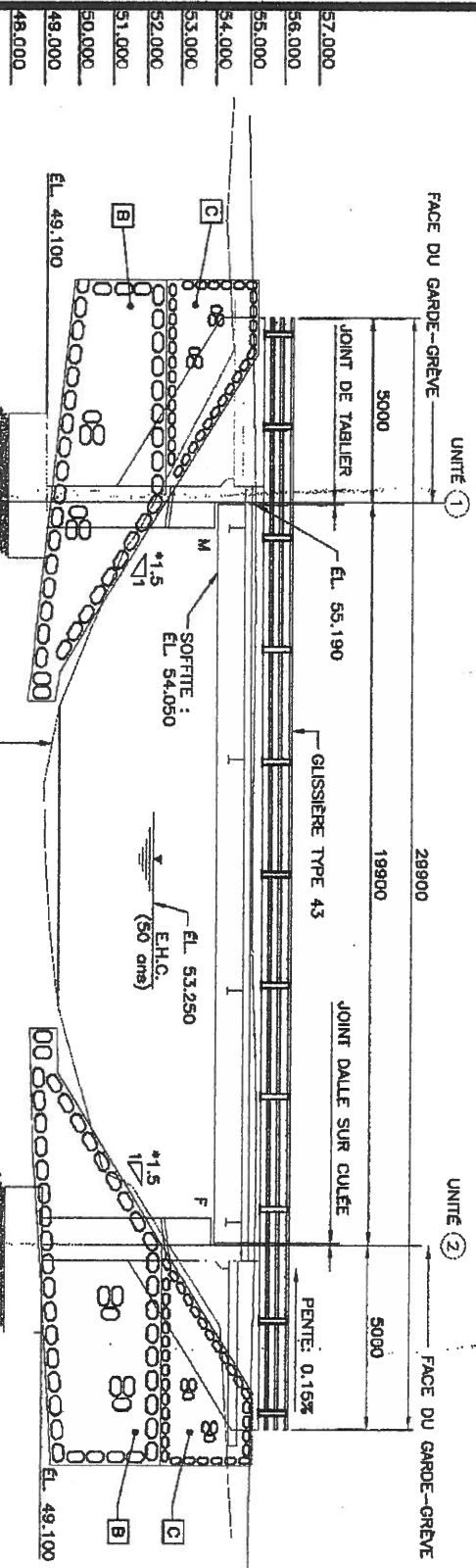
Figure 45
 Direction territoriale
 de l'Ouest-de-la-Montérégie
 Projet 5472-9209
 Route 209, Saint-Jean-Chrysostome
Légende :
 Sondage (nb : 4)



- LÉGENDE**
- [A] REMBLAI
 - [B] REVÊTEMENT EN PIERRES 300-500mm
 - [C] REVÊTEMENT EN PIERRES 200-300mm
 - [D] DALLE DE TRANSITION



NON À L'ÉCHELLE



ELEVATION

ECH.: 1:100

NORME CAN/CSA-S6-88
 COEFFICIENT D'ESSIEU: 0.64
 COEFFICIENT DE MAJORATION DYNAMIQUE: 0.30

CAMION	80	240	200	160	120	96	KN (PAR ESSEU)
	4	6	6	6	6	6	m

SURCHARGE	36	144	120	96	KN (PAR ESSEU)
	4	6	6	6	m

DE VOIE: 12 KN/m

SURCHARGE: QS660

NOTES

- LES DIMENSIONS SONT EN MILLIMÈTRES.
- LES CHANGEMENTS ET LES ÉLEVATIONS SONT EXPRIMÉS EN MÈTRES.
- ÉTUDE DE SOL PAR LE SERVICE GÉOTECHNIQUE ET GÉOLOGIQUE DU MINISTÈRE DU TRANSPORT DU QUÉBEC DATÉE DU 18 MAI 2000

CARACTÉRISTIQUES DU BÉTON

PARTIES DE L'OUVRAGE	RÉSISTANCE @ 28 JOURS-MPa	TYPE DE BÉTON DE CIMENT
SEMELES ET DALLES DE TRANSITION	30	I
CULÉES, MURS EN RETOUR, DALLE ET CHASSE-ROUE	50	XIIIa

NIVEAU DES EAUX **

PÉRIODE DE RETOUR ANNUELLE	25	50	100
ELEVATION DU NIVEAU D'EAU (m)	51.300	52.860	53.250

LES ÉLEVATIONS D'EAU DE CE TABLEAU CORRESPONDENT À L'ÉCOULEMENT NORMAL DES EAUX LORSQUE L'OUVRAGE SERAIT EN SERVICE. BATAREUX, ÉTALEMENTS, ETC., PEUT CAUSER UN REMAÎSSEMENT DE CES ÉLEVATIONS, QU'IL FAUDRA ÉVALUER SELON LE CAS.

** RÉF.: ÉTUDE HYDRAULIQUE, DESSAU - SOPRIN, DATÉE DE MARS 2000
 N/REF.: 100172-102-HY-00

IDENTIFICATION TECHNIQUE	2
P.O.-00-10741	7
IDENTIFICATION PROJET	5472-9209
PLAN D'ENSEMBLE CMA Ministère des Transports Gouvernement du Québec CONCEPTEUR: TIEN DAT NGUYEN, Inc. VÉRIFICATEUR: Ingénieur du Québec P.O.-00-10741 IDENTIFICATION PROJET 5472-9209	

Tableau 23 - Pont Bertrand de la route 209, Saint-Jean-Chrysostôme, projet 5472-9209 — Sites archéologiques connus localisés à proximité du prc

Code Borden (nom du site)	Localisation	Élévation (m A.N.M.M.)	Distance du projet (km)	État	Affiliation culturelle	Référence
BhFk-2 (ferme Huot)	Ruisseau Norton, à l'ouest de Sainte- Clothilde (31H/4)	40	5	-	Euroquébécois (1800- 1899)	Badgley et Duguay, 1982; Badgley et Chism, 1981

Tableau 24 - Pont Bertrand de la route 209, projet 5472-9209 — Synthèse des activités archéologiques

Section	Localisation			Environnement	Stratigraphie	Technique d'inventaire	Remarque
	Début	Fin	Longueur (m)				
1	-	-	31	Milieu rural avec champs en friche	Niveau agricole sur argile	4 sondages, inspection visuelle	-
Total	31			4 + inspection visuelle			

3.14 PONT DE LA ROUTE 205, SAINT-URBAIN-PREMIER : RECONSTRUCTION DU PONT AU-DESSUS DE LA RIVIÈRE DES FÈVES (PROJET 5472-9714)

Le projet 5472-9714 est situé dans la municipalité de Saint-Urbain-Premier, à environ 6 km à l'est de la rivière Châteauguay. Il concerne la reconstruction d'un pont au-dessus de la rivière des Fèves (figure 46). L'aire des travaux est représentée sur la photographie aérienne Q79822-157 à l'échelle du 1:20 000 (figure 47) et sur les plans de construction au 1:100 (figure 48).

L'inventaire archéologique de ce projet a été réalisé le 7 novembre 2000 par l'archéologue/chargé de projet et un technicien en archéologie. Les travaux du M.T.Q., prévus pour débuter en novembre 2000, étaient en cours à notre arrivée.

3.14.1 Sites archéologiques connus à proximité

Trois sites archéologiques connus sont répertoriés dans les environs de ce projet (tableau 25). Il s'agit des sites BhFk-1, BhFk-12 et BhFk-1B. Les deux premiers sont localisés en bordure du ruisseau Norton, à l'ouest de Sainte-Clotilde-de-Châteauguay. Le site BhFk-1 (Howick) est associé au Sylvicole et à la période euroquébécoise pour le site BhFk-2 (ferme Huot). Le site BhFk-B est constitué d'un seul objet préhistorique lithique isolé retrouvé près du village de Saint-Urbain-Premier.

Des inventaires archéologiques ont également été réalisés à Saint-Urbain-Premier (Arkéos inc., 1994a), au ruisseau Norton (Chapdelaine, 1976) et sur la route 209 (Prévost, 1997). Par ailleurs, des études de potentiel archéologique ont été effectuées pour la région de Les Cèdres (Arkéos inc., 1991) et pour les comtés de Beauharnois et Soulanges (Archéotec inc., 1983).

3.14.2 Inventaire et surveillance archéologique

L'inventaire et la surveillance archéologique de ce projet ont eu lieu à l'intérieur d'une emprise de 20 m de longueur, entre les km 0+620 et 0+660, sur une largeur variant de 12 m à 21 m. Le projet est situé dans un secteur rural et plat de la route 205 et comprend les abords d'un pont au-dessus de la rivière des Fèves (photo 37). Le mince cours d'eau est marécageux, peu profond, et les rives localisées dans l'emprise sont rehaussées par les remblais de soutènement du pont. Les bordures de la route sont occupées par des fossés et seule la portion riveraine nord a été soumise à l'inventaire archéologique, la partie sud du pont étant complètement remblayée de blocs de pierre. Deux sondages ont été disposés dans le terrain en friche au nord-est et au nord-ouest du pont. Un

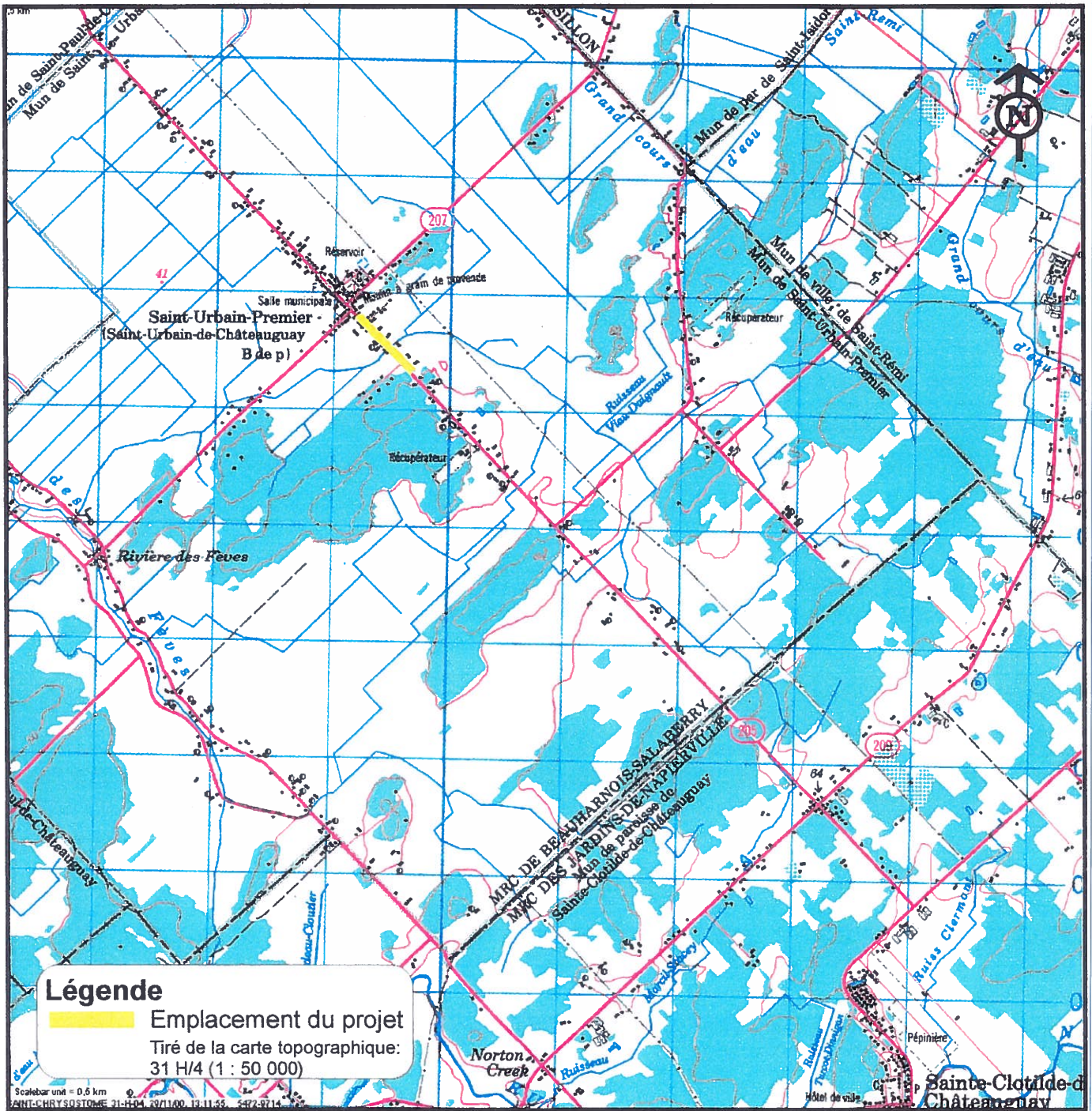


Figure 46: Localisation du projet 5472-9714, route 205, Saint-Urbain-Premier



Figure 47: Localisation sur photo aérienne du projet 5472-9714 (Q79822-157; 21 juin; 1 : 20 000), route 205, Saint-Urbain-Premier

Tableau 25 - Pont de la route 205, Saint-Urbain-Premier, projet 5472-9714 — 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
BhFk-B (Saint- Urbain-Premier)	Près du village de Saint-Urbain- Premier (31H/4)	-	6	-	-	Wintemberg, s.d.
BhFk-1 (Howick)	Ruisseau Norton, à l'ouest de Sainte- Clothilde-de-Châteauguay (31H/4)	-	4,1	Érodé	Sylvicole	Sellar, 1888; Gaumond, 1965; Martijn, 1976; Pendergast, 1963
BhFk-2 (ferme Huot)	Ruisseau Norton, à l'ouest de Sainte- Clothilde (31H/4)	40	5	-	Euroquébécois (1800- 1899)	Badgley et Duguay, 1982; Badgley et Chism, 1981

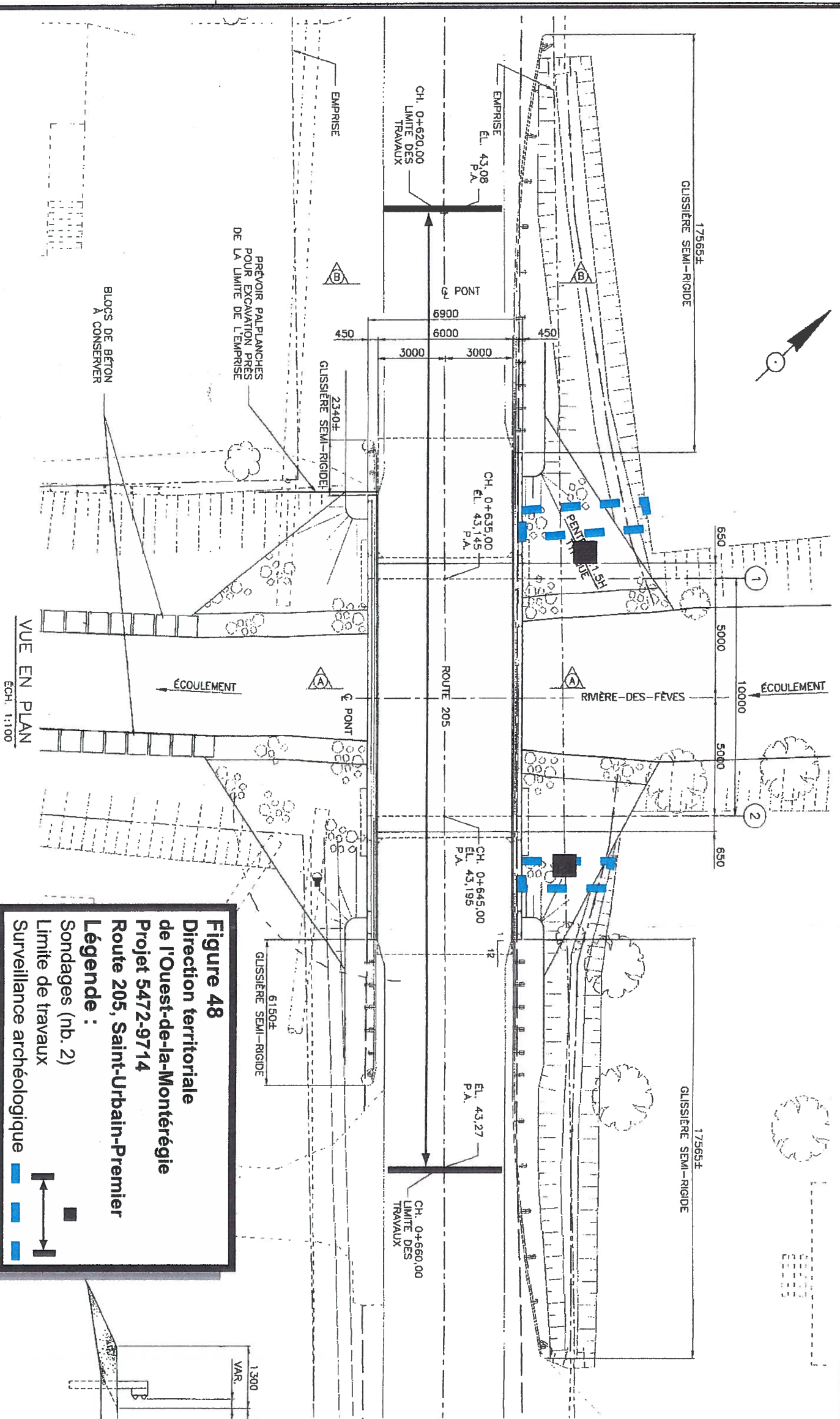
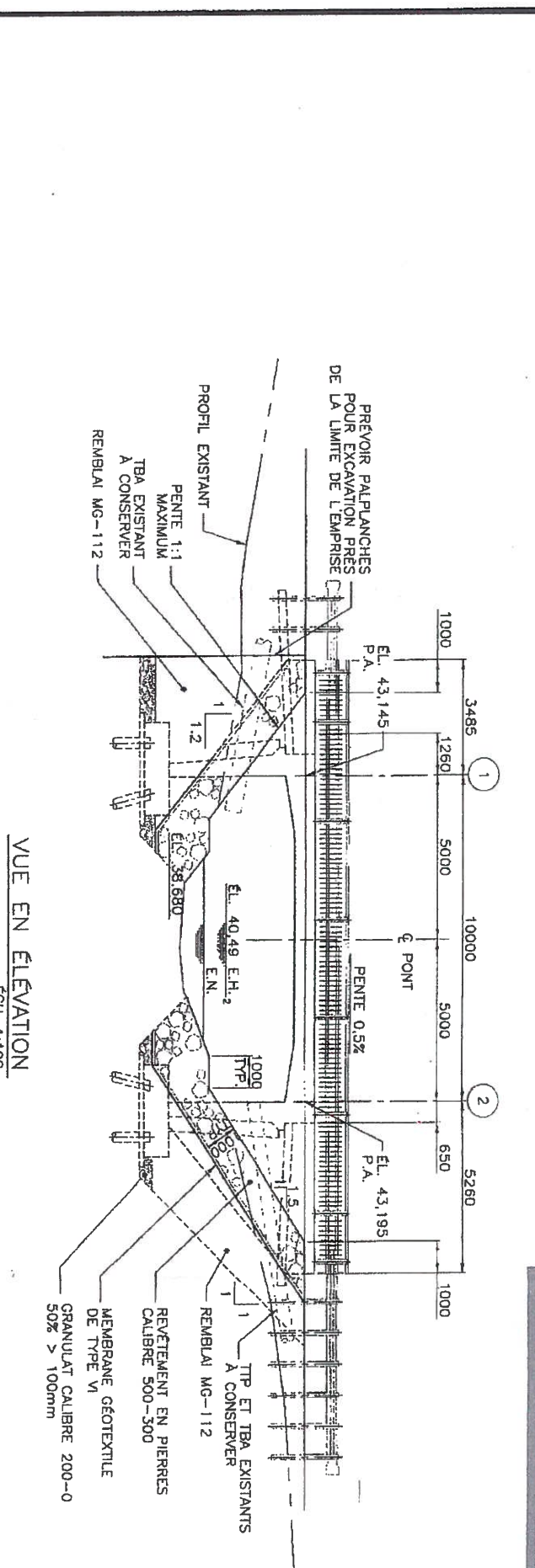
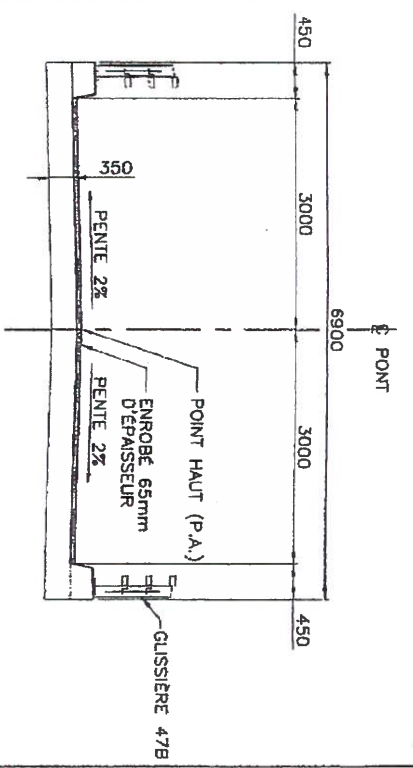


Figure 48
Direction territoriale
de l'Ouest-de-la-Montréal
Projet 5472-9714
Route 205, Saint-Urbain-Premier

Légende :
Sondages (nb. 2)
Limite de travaux
Surveillance archéologique



VUE EN ÉLEVATION
ECH. 1:100



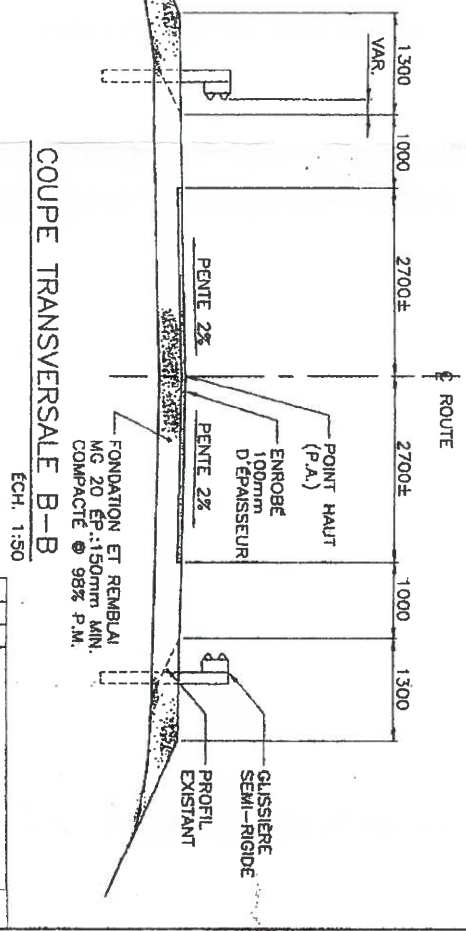
COUPE TRANSVERSALE A-A
ECH. 1:50

NORMES CAN/CSA-S6-88
COEFFICIENT D'ESSIEU: 0,263
COEFFICIENT DE MAJORATION DYNAMIQUE: 0,3

60	240	200	160	KN (PAR ESSIEU)
4	6	6	6	m
36	144	120	96	KN (PAR ESSIEU)
4	6	6	6	m
SURCHARGE DE VOIE: 12 kN/m				

SURCHARGE: 0S660

COUPE TRANSVERSALE B-B
ECH. 1:50



NOTES

- LES DIMENSIONS SONT EN MILLIMÈTRES
- LES CHANGEMENTS ET LES ÉLEVATIONS SONT EN MÈTRES

NIVEAUX DES HAUTES EAUX

PERIODE DE RETOUR (ans)	2	25	50	100
NIVEAU D'EAU (m)	40.49	41.51	41.72	41.91

LES NIVEAUX D'EAU DE CE TABLEAU CORRESPONDENT AUX ÉLEVATIONS DE L'ÉCOULEMENT EN CONDITIONS D'EAU LIBRE LORSQUE L'OUVRAGE SERA EN SERVICE. LA PRÉSENCE D'OUVRAGES TEMPORAIRES TELS QUE DIGUES, BAIRDEAUX, ÉTAIEMENTS, ETC., PEUT CAUSER UN REHAUSSEMENT DE CES ÉLEVATIONS QU'IL FAUT ÉVALUER SELON LE CAS.

CARACTÉRISTIQUES DU BÉTON

PARTIES DE L'OUVRAGE	RÉSISTANCE 28 JOURS-MPa	TYPE DE BÉTON
PORTIQUE ET MURS EN RETOUR	50	III A
DALLES DE TRANSITION	30	I
SEMEILLES	30	I
CHASSE-ROUE	50	III A

PLAN D'ENSEMBLE

IDENTIFICATION TECHNIQUE	3
IDENTIFICATION RÉGROUPEMENT	8

Ministère des Transports

Gouvernement du Québec

Préparé par: PHILIPPE LEGAULT ing.

VÉRIFIÉ PAR: MÈRE-CLAUDE JAVELLE ing.

00/08/18 POUR SOUMISSION

00/06/21 POUR PRÉSENTATION

premier niveau de remblai de 15 cm se compose d'un terreau sablonneux, brun et homogène. Il recouvre un limon argileux, beige, compact, riche en racines et en radicelles, devenant très homogène et non remanié vers 40 cm sous la surface.

Suite à la fouille des deux sondages, les travaux de décapage ont pu être entrepris sous la supervision de l'archéologue. Les travaux consistaient à niveler les bordures ouest et est du côté nord du pont, sur 4 m de largeur, afin d'y installer des blocs de béton servant d'appui au nouveau passage piétonnier (photo 38).

En somme, l'inventaire archéologique de ce projet s'est effectué par la surveillance des travaux, par l'inspection visuelle des berges et des talus et par la fouille de deux sondages. Aucun site archéologique n'a été découvert (tableau 26). Les travaux du M.T.Q. peuvent être réalisés sans contrainte pour les ressources archéologiques.



Photo 37



Photo 38

Photo 37 Pont de la route 205, Saint-Urbain-Premier, projet 5472-9714 - Vue générale du projet à partir de la limite orientale - Vue vers le nord-ouest (MTQ-129-D13.1)

Photo 38 Pont de la route 205, Saint-Urbain-Premier, projet 5472-9714 - Surveillance archéologique du décapage du côté nord-est du pont - Vue vers le nord-est (MTQ-129-D13.11)

Tableau 26 - Pont de la route 205, Saint-Urbain-Premier, projet 5472-9714 — Synthèse des activités archéologiques

Section	Localisation			Environnement	Stratigraphie	Technique d'inventaire	Remarque	
	Début	Fin	Longueur (m)					
1	0+620	0+660	20	12-21	Milieu rural aménagé en bordure du pont	Terreau agricole sur limon	2 sondages, inspection visuelle, surveillance des travaux	-
Total	20			2 + inspection visuelle + surveillance				

4 CONCLUSION ET RECOMMANDATIONS

L'inventaire archéologique réalisé dans le cadre de ce mandat a porté sur quatorze projets d'aménagements routiers localisés dans les limites de la direction territoriale de l'Ouest-de-la-Montérégie. Les interventions ont engendré l'excavation de 61 sondages exploratoires, des inspections visuelles de surfaces décapées et des surveillances archéologiques. Ces activités ont touché un territoire s'étirant sur 3,75 km à l'intérieur d'emprises dont la largeur variait entre 11 m et 100 m.

Quelques éléments anthropiques témoins d'une occupation ancienne ont été enregistrés durant les travaux de recherche. L'inspection visuelle d'un champ labouré (L'Acadie) et d'une surface décapée (Sainte-Clotilde-de-Châteauguay) ont d'abord permis d'identifier quelques objets associés aux années 1820 à 1930. D'autre part, la surveillance des travaux de restauration de la voûte de l'aqueduc de la rivière Saint-Pierre (Saint-Timothée) a permis d'assurer la protection des vestiges au cours du dégagement mécanique et d'enregistrer l'ensemble des composantes structurelles de cet ouvrage architectural exceptionnel. Notons finalement quelques vestiges de culture matérielle trouvés lors d'une surveillance ponctuelle à Napierville.

Considérant ces résultats et ceux négatifs constatés lors de l'inventaire des autres projets non mentionnés ci-dessus, aucune mesure supplémentaire de protection du patrimoine archéologique n'est recommandée. Le M.T.Q. peut donc réaliser la construction pour les quatorze projets inventoriés sans qu'il y ait de préjudice causé aux ressources archéologiques.

OUVRAGES CITÉS

- Archéocène inc. (1994)** Évaluation archéologique de l'Île-aux-Tourtres. Phase 1. Inventaire pour l'élaboration du plan directeur d'aménagement, Parc de l'Île-aux-Tourtres — Ville de Vaudreuil — Rapport inédit.
- Archéotec inc. (1983)** Potentiel archéologique des propriétés d'Hydro-Québec, comtés de Beauharnois et de Soulanges — Montréal — Hydro-Québec — Rapport inédit.
- Archéotec inc. (1997)** Inventaire archéologique au vieux presbytère (1790) de Saint-Constant, site BiFj-72, 1996 — Fondation Royal-Roussillon/M.C.C. — Rapport inédit.
- Arkéos inc. (1985)** Occupation eurocanadienne et inventaire archéologique, secteur lac des Deux-Montagnes, projet Archipel — André Marsan et Associés — Rapport inédit.
- Arkéos inc. (1989)** Fouille et surveillance archéologiques, Maison Nationale des Patriotes, Saint-Denis-sur-le-Richelieu — Ministère des Affaires culturelles — Rapport inédit.
- Arkéos inc. (1991)** Les Cèdres Avant-projet. Phase 1. Études du patrimoine culturel — Hydro-Québec — Rapport inédit.
- Arkéos inc. (1991a)** Travaux de réfection à Coteau 4. Inventaire et fouilles archéologiques îles du Rigolet (BhFn-17) et Marigny (BhFn-26) — Hydro-Québec — Rapport inédit.
- Arkéos inc. (1994)** Parc des Rapides : histoire, géomorphologie, archéologie et axes d'interprétation — Montréal — Ville de LaSalle et M.C.C.Q. — Rapport inédit.
- Arkéos inc. (1994a)** Inventaire archéologiques, tronçons routiers situés dans les M.R.C. de : Soulanges, Beauharnois/Salaberry, Acton, des Maskoutains, Jardins-de-Napierville, L'Assomption, Yamaska et Roussillon — Ministère des Transports — Rapport inédit.
- Arkéos inc. (1998)** Projet de construction de gazoduc : traversée de la rivière Richelieu (MLV 803 à 804) et entre Saint-Sébastien (MLV 805) et Philipsburg. Étude de potentiel et inventaire archéologique — TransCanada PipeLines — Rapport inédit.
- Badgley, I. et J. Chism (1981)** La ferme Huot sur la ligne 700 (TCPL) à la rivière Châteauguay — André Marsan et Associés — Rapport inédit.

- Badgley, I. et F. Duguay** (1982) Rapport de reconnaissance archéologique ligne 700 du gazoduc Saint-Lazare à Mercier — André Marsan et Associés — Rapport inédit.
- Barré, G.** (1974) Expertise été 1974 — Ministère des Affaires culturelles — Rapport inédit.
- Cadieux, M.** (1982) Coteau-du-Lac, sur les traces de son passé. Les fêtes du 150^e. Coteau-du-Lac — Rapport inédit.
- Chapdelaine, C.** (1976) Reconnaissance archéologique à Sainte-Clotilde. Rapport d'activité — Ministère des Affaires culturelles — Rapport inédit.
- Chapdelaine, C.** (1981) Reconnaissance archéologique, été 1980 — Ministère des Affaires culturelles — Rapport inédit.
- Chapdelaine, C.** (1989) Archéologie et histoire dans la région du Buisson — Collection à Fleur de Siècles — Université de Montréal, Département d'anthropologie.
- Chevrier, D.** (1984) Projet Archipel, zone sud-est. Inventaire archéologique 1984 — Hydro-Québec — Rapport inédit.
- Chism, J. V. et J.-G. Brossard** (1981) Fouilles de sauvetage sur le site de la St-John's Stone Chinaware Co. — Ministère des Affaires culturelles — Rapport inédit.
- Clermont, N.** (1974) Un site archaïque de la région de Chambly — Université de Montréal, Département d'anthropologie — Rapport inédit.
- Cloutier, J.-P.** (1973) Ébauche d'un dossier documentaire et archéologique pour La Prairie — Ministère des Affaires culturelles — Rapport inédit.
- Codère, Y.** (1996) Des pierres et des Hommes — Ministère des Affaires culturelles — Rapport inédit.
- Corbett, U.** (1980) Military Wharf (british army) Fort St-Jean. Underwater explorations of the wharfing at St-Jean — Ministère des Affaires culturelles — Rapport inédit.
- DeRepentigny, L. G.** (1979) Notes sur les sites CgEg-4 et BhFn-2 — Ministère des Affaires culturelles — Rapport inédit.
- Duguay, F.** (1981) Investigation archéologique du site BiFj-9, dit du fort Cuillerier — M.C.C.Q. — Rapport inédit.
- Ethnoscop inc.** (1984) Étude de potentiel à la rivière du Sud (Henryville) — Ministère de l'Agriculture, des Pêcheries et de l'Alimentation — Rapport inédit.

Ethnoscop inc. (1986)	<u>Étude d'impact sur l'environnement, projet de construction de l'autoroute 30, Côte Sainte-Catherine/Saint-Timothée. Potentiel archéologique préhistorique, potentiel archéologique historique, patrimoine bâti</u> — Ministère des Transports du Québec — Rapport inédit.
Ethnoscop inc. (1993)	<u>Noyau ancien de Saint-Constant : étude de potentiel archéologique</u> — Ville de Saint-Constant et M.C.C.Q. — Rapport inédit.
Ethnoscop inc. (1996)	<u>Inventaire archéologique dans le noyau ancien de Saint-Constant, site BiFj-72</u> — Fondation Royal-Roussillon — Rapport inédit.
Ferdais, M. et É. Cossette (1983)	<u>Rapport d'activités. Inventaires archéologiques, été 1982</u> — Hydro-Québec — Rapport inédit.
Gagné, G. (2000)	Non disponible.
Gagné, M. (1992)	<u>Inventaire archéologiques dans le Haut-Saint-Laurent : Indian Point, Pointe Frappier et le lot 39, Sainte-Anicet</u> — Ministère des Affaires culturelles/Corporation Les Amis du Buisson — Rapport inédit.
Gaumont, M. (s.d.)	<u>Documentation sur le site du fort Sainte-Thérèse</u> — Ministère des Affaires culturelles — Rapport inédit.
Gaumont, M. (1965)	<u>Notes de terrain manuscrites de 1959 à 1965</u> — Ministère des Affaires culturelles — Rapport inédit.
Gaumont, M. (1978)	<u>Les vestiges archéologiques de l'église des Saints-Anges de Ville LaSalle, 1701-1869. Histoire, relevés, fouille. BiFj-8</u> — Ministère des Affaires culturelles.
Gouvernement du Québec (1984)	<u>Orientations et projets du Gouvernement en matière d'aménagement du territoire</u> — Municipalité régionale de comté de Roussillon.
Gouvernement du Québec (1984)	<u>Orientations et projets du Gouvernement en matière d'aménagement du territoire</u> — Municipalité régionale de comté de Beauharnois/Salaberry.
Gouvernement du Québec (1984)	<u>Orientations et projets du Gouvernement en matière d'aménagement du territoire</u> — Municipalité régionale de comté des Jardins-de-Napierville.
Gouvernement du Québec (1985)	<u>Orientations et projets du Gouvernement en matière d'aménagement du territoire</u> — Municipalité régionale de comté du Haut-Richelieu.

Gouvernement du Québec
(1985)

Orientations et projets du Gouvernement en matière d'aménagement du territoire — Municipalité régionale de comté du Haut-Saint-Laurent.

Laforte, E. (1987)

Étude de potentiel archéologique, développement du quadrant nord-ouest de l'échangeur A-15/A-30 à Candiac — Patry, Laporte et Associés — Rapport inédit.

Lamontagne, R. (1961)

«La construction du fort Saint-Jean, 1748-1749» — Revue d'Histoire de l'Amérique Française — Juin 1961, volume XV (1) : 35-40.

Lépine, A. (1978)

Reconnaissance archéologique subaquatique dans le Richelieu. Phase 1, été 1978 — Ministère des Affaires culturelles — Rapport inédit.

Ministère des Affaires culturelles (1988)

L'aqueduc de la rivière Saint-Pierre, Saint-Timothée. Historique, description et analyse architecturale — Ministère de la Culture et des Communications du Québec — Rapport inédit.

Martijn, C. (1976)

Rapport de voyage : sites préhistoriques dans la région de Howick, comté de Châteauguay, été 1976 — Ministère des Affaires culturelles — Rapport inédit.

Morin, B. (1980)

Rapport des activités archéologiques dans la région de Coteau-du-Lac, comté de Soulanges, été 1979 — Ministère des Affaires culturelles — Rapport inédit.

Pendergast, J. F. (1963)

Archaeological survey of Quebec 1963 — Ottawa — Musée national de l'Homme — Rapport inédit.

Pendergast, J. F. (1965)

An archaeological reconnaissance of the Eastern portion of the triangle of land between the Ottawa and St. Lawrence Rivers in 1965 — Ottawa — Musée national de l'Homme — Rapport inédit.

Piédalue, G. (1992)

Île-aux-Noix : le potentiel archéologique — Service canadien des parcs.

Pinel, L. et M. Côté
(1983)

Rapport d'activités sur les sites archéologiques : BhFn-7 et BhFn-9 — Société historique et archéologique de Coteau-du-Lac — Rapport inédit.

Pinel, L. et M. Côté
(1984)

Intervention archéologique sur le site Cadieux (BhFn-7), île de Beaujeu, comté de Vaudreuil — Rapport inédit.

Pinel, L. et M. Côté
(1985)

Reconnaissance archéologique de l'archipel de Coteau-du-Lac, comté de Vaudreuil/Soulanges — Société historique et archéologique de Coteau-du-Lac — Rapport inédit.

Pinel, L. et M. Côté
(1986)

Intervention archéologique sur le site Cadieux (1986). île de Beaujeu, comté de Vaudreuil — Corporation municipale de Coteau-du-Lac et Société historique et archéologique de Coteau-du-Lac — Rapport inédit.

Pinel, L. et M. Côté
(1987)

«Le chien de l'occupation archaïque du site Cadieux (BhFn-7)» — Recherches amérindiennes au Québec — Volume XVII (1-2) : 47-61.

Prévost, A. (1995)

Inventaires archéologiques de trois projets routiers en Montérégie. Octobre/novembre 1994 — Ministère des Transports du Québec — Rapport inédit.

Prévost, A. (1997)

Interventions archéologiques. Projets routiers. Direction générale de Montréal, de l'Ouest de la Montérégie, de Laval/Mille-Îles. Juillet 1996 (contrat n° 1140-94-AD01) — Ministère des Transports du Québec — Rapport inédit.

Robert, J., J. Hallé et S. Blais
(1988)

L'aqueduc de la rivière Saint-Pierre, Saint-Timothée. Historique, description et analyse architectural — Montréal — Ministère des Affaires culturelles du Québec, Direction générale du patrimoine, Direction de Montréal — Document inédit.

S.A.P.Q. (1967)

Notes sur les sites BhFI-4 et BhFI-5 — Ministère des Affaires culturelles — Rapport inédit.

Savard, M. et R. Côté (1989)

Le potentiel archéologique du site du moulin Fleming, Ville de LaSalle — Rapport inédit.

Sellar, R. (1888)

The History of the county of Huntingdon and the seignories of Châteauguay and Beauharnois from their first settlement to the year 1938 — *The Canadian Gleaner, Huntingdon*: 4-5.

S.H.A.C.L. (1978)

Rapport par M. Cadieux — Ministère des Affaires culturelles — Rapport inédit.

SOTAR (1991)

Élaboration du plan de mise en valeur du Vieux-La Prairie — Ville de La Prairie et Ministère des Affaires culturelles — Rapport inédit.

Transit Analyse inc.
(1990)

Activités archéologiques réalisées durant l'été 1989 à l'île des Cascades, Pointe-des-Cascades et à l'île Saint-Bernard, Châteauguay — Ministère des Affaires culturelles — Rapport inédit.

Transit Analyse inc.
(1991)

Inventaire archéologique. Autoroute 30, contournement de Kahnawake de la route 132 (Sainte-Catherine) à la route 138 (Châteauguay) — Ministère des Transports du Québec — Rapport inédit.

Trudeau, H. et C. Thibault
(1972)

Rapport d'activité : relevé archéologique du Richelieu — Ministère des Affaires culturelles — Rapport inédit.

Viau, R. (1988)

Vie et mort d'une route d'eau : patrimoine historique et potentiel archéologique de l'ancien canal de Beauharnois — Ministère des Transports du Québec — Rapport inédit.

Viau, R. (1993)

Les anciens canaux de Beauharnois et de Soulanges : étude de cadrage historique et technique — Ministère de la Culture du Québec, Direction régionale de la Montérégie — Rapport inédit.

Wintemberg, W. J. (s.d.)

An Archaeological work in Ontario and Quebec — Ottawa — Musée national de l'Homme — Rapport inédit.

