



INVENTAIRE ARCHÉOLOGIQUE (été 2006)

**Prolongement de l'autoroute 25 entre le boulevard Henri-Bourassa
à Montréal et l'autoroute 440 à Laval**

Direction de Laval-Mille-Iles

Direction générale de Montréal et de l'Ouest



SACL

**Société d'Archéomatique
Chronogramme-Lauverbec**

5520, Chabot
Bureau 304
Montréal (Québec) H2H 2S7
Cell (514) 943-6900

Mars 2007

MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC

INVENTAIRE ARCHÉOLOGIQUE (été 2006)

**Prolongement de l'autoroute 25 entre le boulevard Henri-Bourassa
à Montréal et l'autoroute 440 à Laval**

Direction de Laval-Mille-Iles

Direction générale de Montréal et de l'Ouest

(Permis de recherche archéologique au Québec : 06-JOYC-01)

(Numéro de contrat, ministère des Transports : 5100-06-AD01)

Rapport préparé par :

**Monsieur Claude Joyal, archéologue
Monsieur Pierre-Jacques Ratio, archéologue**

SACL inc.
5520 rue Chabot, suite 304
Montréal, (Québec)
H2H 2S7

Téléphone et télécopieur: 514-849-7540

Montréal, mars 2007

RÉSUMÉ

Dans le cadre du projet de prolongement de l'autoroute 25, entre le boulevard Henri-Bourassa à Montréal et l'autoroute 440 à Laval (projet MTQ 20-5100-8847), un inventaire archéologique a été effectué dans les limites de 22 zones de potentiel archéologique préalablement déterminées dans l'emprise du projet. La réalisation de 489 sondages (471 sondages manuels et 18 sondages mécaniques), ainsi qu'une inspection visuelle ont permis d'identifier la présence de vestiges historiques. Toutefois, aucun site préhistorique n'a été découvert lors de cette expertise. Trois emplacements de vestiges historiques associés à des sites d'occupation domestique font l'objet de recommandations de fouilles archéologiques.

Page couverture : (photographie N.1-104) : Projet MTQ 20-5100-8847, autoroute 25 : zone 3, vu vers l'ouest, réalisation de sondages dans terrain en culture, km 8+120

TABLE DES MATIÈRES

Liste des figures.....	vi
Liste des tableaux.....	vi
Liste des photographies.....	vii
Équipe de travail.....	x
INTRODUCTION.....	11
1.0 MANDAT	13
2.0 MÉTHODES ET TECHNIQUES D'INVENTAIRE.....	14
2.1 Les recherches documentaires	14
2.2 L'inventaire archéologique.....	14
2.3 Évaluation des sites archéologiques.....	14
2.4 État des connaissances en archéologie.....	15
3.0 RÉSULTATS DE L'INVENTAIRE ARCHÉOLOGIQUE PRÉHISTORIQUE.....	17
3.1 L'INVENTAIRE DES ZONES À POTENTIEL ARCHÉOLOGIQUE PRÉHISTORIQUE	25
3.1.1 Zone no. 1	25
3.1.2 Zone no. 2	25
3.1.3 Zone no. 3	25
3.1.4 Zone no. 4	26
3.1.5 Zone no. 5	26
3.1.6 Zone no. 6	27
3.1.7 Zone no. 9	27
3.1.8 Zone no. 10	27
3.1.9 Zone no. 11	28
3.1.10 Zone no. 13	28
3.1.11 Zone no. 14	28
3.1.12 Zone no. 15	29
3.1.13 Zone no. 16	30
3.1.14 Zone no. 17	30
3.1.15 Zone no. 18	31
3.1.16 Zone no. 19	31
3.1.17 Zone no. H-1	32
3.1.18 Zone no. H-2	32
3.1.19 Zone no. H-3	33
4.0 RÉSULTATS DE L'INVENTAIRE ARCHÉOLOGIQUE HISTORIQUE.....	51
4.1 L'INVENTAIRE DES ZONES À POTENTIEL ARCHÉOLOGIQUE HISTORIQUE	52
4.1.1 L'identification et le repérage des sites historiques.....	52
4.1.2 État des connaissances archéologiques et historiques.....	52
4.1.3 Zone A : Secteur Masson, vestiges S7, S8, S9, S10	54
4.1.4 Zone B : Secteur Lévesque, vestiges S4, S5, S6	58
4.1.5 Zone C : Secteur Gouin, vestiges S1, S2, S3	62
5.0 CONCLUSION.....	81
5.1 Arcchéologie préhistorique.....	81
5.2 Arcchéologie historique.....	81
6.0 RECOMMANDATIONS.....	82

6.1	Archéologie préhistorique.....	82
6.2	Archéologie historique.....	82
6.2.1	Vestige S1	82
6.2.2	Vestige S4	82
6.2.3	Vestige S8	83
6.2.4	Vestiges S2, S3, S5, S6, S7, S9 et S10.....	83

	BIBLIOGRAPHIE.....	84
--	---------------------------	-----------

ANNEXES

- Catalogue des photographies numériques, film N-1
- Catalogue des photographies numériques, film N-2A
- Catalogue des photographies numériques, film N-2B
- Fiches des vestiges architecturaux

LISTE DES FIGURES

Figure 1: Localisation générale du projet MTQ 20-5100-8847, autoroute 25, Montréal-Laval (carte topographique 1 : 50 000, MEMR, 31 H / 12)

Figure 2A: Localisation des zones à potentiel archéologique nos. 1, 2, 3 et A et des vestiges archéologiques historiques S7 à S10, projet MTQ 20-5100-8847, autoroute 25, Montréal-Laval (plan MTQ no : NAD 83-8847, km 9+100 à km 7+900)

Figure 2B: Localisation des zones à potentiel archéologique nos. 4, 5, 6 et 7, projet MTQ 20-5100-8847, autoroute 25, Montréal-Laval (plan MTQ no : NAD 83-8847, km 8+100 à km 6+800)

Figure 2C: Localisation des zones à potentiel archéologique nos. 8 à 15, B et H1 et des vestiges archéologiques historiques S4 à S6, projet MTQ 20-5100-8847, autoroute 25, Montréal-Laval (plan MTQ no : NAD 83-8847, km 6+700 à km 5+500)

Figure 2D: Localisation des zones à potentiel archéologique nos. 16 à 19, C, H2 et H3 des vestiges archéologiques historiques S1 à S3, projet MTQ 20-5100-8847, autoroute 25, Montréal-Laval (plan MTQ no : NAD 83-8847, km 5+200 à km 4+100)

Figure 2E: Localisation des zones à potentiel archéologique nos. 20, 21, projet MTQ 20-5100-8847, autoroute 25, Montréal-Laval (plan MTQ no : NAD 83-8847, km 3+900 à km 2+600)

Figure 3A: Profils stratigraphiques significatifs, projet MTQ 20-5100-8847, autoroute 25, Montréal-Laval

Figure 3B: Profils stratigraphiques significatifs, projet MTQ 20-5100-8847, autoroute 25, Montréal-Laval

Figure 3C: Profils stratigraphiques significatifs, projet MTQ 20-5100-8847, autoroute 25, Montréal-Laval

Figure 4: Implantations des paroisses de l'île Jésus à proximité du projet MTQ 20-5100-8847. Tiré de Ville de Laval, Quelques pages d'histoire. Paroisses et villages anciens de l'île Jésus. ville.laval.qc.ca/pls/wlav/wlav.page.show?p_no=122

LISTE DES TABLEAUX

Tableau 1 :	Sites archéologiques connus à proximité du projet MTQ 20-5100-8847, autoroute 25, Montréal-Laval
Tableau 2 :	Résultats de l'inventaire archéologique, zones à potentiel archéologique préhistorique, projet MTQ 20-5100-8847, autoroute 25, Montréal-Laval
Tableau 3 :	Description pédologique de la stratigraphie, zones à potentiel archéologique préhistorique, projet MTQ 20-5100-8847, autoroute 25, Montréal-Laval
Tableau 4 :	Résultats de l'inventaire archéologique, zones à potentiel archéologique historique, projet MTQ 20-5100-8847, autoroute 25, Montréal-Laval
Tableau 5 :	Description pédologique de la stratigraphie, zone à potentiel archéologique historique A, profil W, projet MTQ 20-5100-8847, autoroute 25, Montréal-Laval
Tableau 6 :	Description pédologique de la stratigraphie, zone à potentiel archéologique historique A, profil X, projet MTQ 20-5100-8847, autoroute 25, Montréal-Laval
Tableau 7 :	Description pédologique de la stratigraphie, zone à potentiel archéologique historique A, profil Y, projet MTQ 20-5100-8847, autoroute 25, Montréal-Laval
Tableau 8 :	Description pédologique de la stratigraphie, zone à potentiel archéologique historique A, profil Z, projet MTQ 20-5100-8847, autoroute 25, Montréal-Laval
Tableau 9 :	Description pédologique de la stratigraphie, zone à potentiel archéologique historique A, profil AA, projet MTQ 20-5100-8847, autoroute 25, Montréal-Laval
Tableau 10 :	Description pédologique de la stratigraphie, zone à potentiel archéologique historique A, profil BB, projet MTQ 20-5100-8847, autoroute 25, Montréal-Laval

Tableau 11 :	Description pédologique de la stratigraphie, zone à potentiel archéologique historique A, profil CC, projet MTQ 20-5100-8847, autoroute 25, Montréal-Laval
Tableau 12 :	Description pédologique de la stratigraphie, zone à potentiel archéologique historique B, profil EE, projet MTQ 20-5100-8847, autoroute 25, Montréal-Laval
Tableau 13 :	Description pédologique de la stratigraphie, zone à potentiel archéologique historique B, profil FF, paroi nord, projet MTQ 20-5100-8847, autoroute 25, Montréal-Laval
Tableau 14 :	Description pédologique de la stratigraphie, zone à potentiel archéologique historique B, profil DD, paroi nord, projet MTQ 20-5100-8847, autoroute 25, Montréal-Laval
Tableau 15 :	Description pédologique de la stratigraphie, zone à potentiel archéologique historique B, profil GG, paroi nord, projet MTQ 20-5100-8847, autoroute 25, Montréal-Laval
Tableau 16 :	Description pédologique de la stratigraphie, zone à potentiel archéologique historique C, profil HH, projet MTQ 20-5100-8847, autoroute 25, Montréal-Laval
Tableau 17 :	Description pédologique de la stratigraphie, zone à potentiel archéologique historique C, profil JJ, projet MTQ 20-5100-8847, autoroute 25, Montréal-Laval
Tableau 18 :	Description pédologique de la stratigraphie, zone à potentiel archéologique historique C, profil KK, projet MTQ 20-5100-8847, autoroute 25, Montréal-Laval

LISTE DES PHOTOGRAPHIES

Photo 1 : (N.1-123) Projet MTQ 20-5100-8847, autoroute 25 : zone 1, partie centrale, vu vers le nord

Photo 2 : (N.1-096) Projet MTQ 20-5100-8847, autoroute 25 : zone 2, limite ouest, vu vers l'est

Photo 3 : (N.1-105) Projet MTQ 20-5100-8847, autoroute 25 : zone 3, stratigraphie km 8+110, vu vers le sud

Photo 4 : (N.1-112) Projet MTQ 20-5100-8847, autoroute 25 : zone 4, environnement (partie sud), vu vers l'est

Photo 5 : (N.1-119) Projet MTQ 20-5100-8847, autoroute 25 : zone 4, crête (partie nord), vu vers le sud

Photo 6 : (N.1-114) Projet MTQ 20-5100-8847, autoroute 25 : zone 4, stratigraphie km 7+700 (partie sud), vu vers l'est

Photo 7 : (N.1-130) Projet MTQ 20-5100-8847, autoroute 25 : zone 5, affleurement de roc, vu vers le nord

Photo 8 : (N.1-109) Projet MTQ 20-5100-8847, autoroute 25 : zone 6, à partir du boulevard Roger-Lortie, vu vers l'est

Photo 9 : (N.1-036) Projet MTQ 20-5100-8847, autoroute 25 : zone 10, sondages km 6+300, le centre de l'emprise, vu vers le sud

Photo 10 : (N.1-094) Projet MTQ 20-5100-8847, autoroute 25 : zone 14, excavation mécanique du sondage M-9, vu vers l'est

Photo 11 : (N.1-093) Projet MTQ 20-5100-8847, autoroute 25 : zone 14, stratigraphie du sondage M-8, vu vers l'est

Photo 12 : (N.1-045) Projet MTQ 20-5100-8847, autoroute 25 : zone 15, limite est, vu vers l'ouest

Photo 13 : (N.1-044) Projet MTQ 20-5100-8847, autoroute 25 : zone 15, stratigraphie km 6+050, vu vers le nord

Photo 14 : (N.1-006) Projet MTQ 20-5100-8847, autoroute 25 : zone 16, du boulevard Gouin, vu vers le nord

- Photo 15** : (N.1-124) Projet MTQ 20-5100-8847, autoroute 25 : zone 16, sondages manuels, vu vers l'ouest
- Photo 16** : (N.1-125) Projet MTQ 20-5100-8847, autoroute 25 : zone 16, stratigraphie km 4+970, vu vers l'ouest
- Photo 17** : (N.1-082) Projet MTQ 20-5100-8847, autoroute 25 : zone 16, stratigraphie du sondage M-3, vu vers le nord
- Photo 18** : (N.1-088) Projet MTQ 20-5100-8847, autoroute 25 : zone 16, stratigraphie du sondage M-6, vu vers le
- Photo 19** : (N.1-074) Projet MTQ 20-5100-8847, autoroute 25 : zone 17, excavation mécanique du sondage M-1, vu vers l'ouest
- Photo 20** : (N.1-010) Projet MTQ 20-5100-8847, autoroute 25 : zone 17, stratigraphie km 4+900 en bordure du talus, vu vers le sud
- Photo 21** : (N.1-012) Projet MTQ 20-5100-8847, autoroute 25 : zone 19, du boulevard Perras, vu vers le nord-est
- Photo 22** : (N.1-015) Projet MTQ 20-5100-8847, autoroute 25 : zone 19, stratigraphie km 4+700, vu vers le sud
- Photo 23** : (N.1-033) Projet MTQ 20-5100-8847, autoroute 25 : zone H-1, sondages km 4+680 sur la ligne de centre, vu vers le sud
- Photo 24** : (N.1-079) Projet MTQ 20-5100-8847, autoroute 25 : zone H-2, stratigraphie du sondage M-2, vu vers l'est
- Photo 25** : (N.1-016) Projet MTQ 20-5100-8847, autoroute 25 : zone H-3, sondages km 4+900, vu vers le sud
- Photo 26** : (N.1-083) Projet MTQ 20-5100-8847, autoroute 25 : zone C, excavation mécanique du sondage M-4, vu vers l'ouest
- Photo 27** : (N.1-126) Projet MTQ 20-5100-8847, autoroute 25 : zone C, assemblage d'artefacts, sondage 4+970 au nord du vestige S1, vu vers l'ouest
- Photo 28** : (N.2B-010) Projet MTQ 20-5100-8847, autoroute 25 : zone C, vestige S1, sondage M-18, vu vers le sud
- Photo 29** : (N.2B-031) Projet MTQ 20-5100-8847, autoroute 25 : zone C, vestige S3, vu vers l'ouest
- Photo 30** : (N.2B-032) Projet MTQ 20-5100-8847, autoroute 25 : zone C, vestige S3, vu vers le nord-ouest
- Photo 31** : (N.2B-024) Projet MTQ 20-5100-8847, autoroute 25 : zone C, vestige S2, vu vers l'ouest
- Photo 32** : (N.2B-027) Projet MTQ 20-5100-8847, autoroute 25 : zone C, vestige S2, vu vers l'est
- Photo 33** : (N.1-067) Projet MTQ 20-5100-8847, autoroute 25 : zone B, vestiges S4, vu vers le nord-ouest
- Photo 34** : (N.1-068) Projet MTQ 20-5100-8847, autoroute 25 : zone B, profil résiduel des vestiges S4, vu vers le nord-est
- Photo 35** : (N.2A-026) Projet MTQ 20-5100-8847, autoroute 25 : zone B, vestige S4, vu vers l'ouest
- Photo 36** : (N.2A-037) Projet MTQ 20-5100-8847, autoroute 25 : zone B, générale, sondage M-12, vestige S4, vu vers le nord-est
- Photo 37** : (N.2A-034) Projet MTQ 20-5100-8847, autoroute 25 : zone B, générale du sondage M-11, vestige S4, vu vers l'est
- Photo 38** : (N.2A-039) Projet MTQ 20-5100-8847, autoroute 25 : zone B, générale, vu vers le nord-est

Photo 39 : (N.1-064) Projet MTQ 20-5100-8847, autoroute 25 : zone B, vestige S5, vu vers le sud

Photo 40 : (N.2A-051) Projet MTQ 20-5100-8847, autoroute 25 : zone B, plancher, vestige S5, sondage M-13, vu vers l'est

Photo 41 : (N.2A-050) Projet MTQ 20-5100-8847, autoroute 25 : zone B, détail du plancher et du caniveau, vestige S5, sondage M-13, vu vers le nord

Photo 42 : (N.2A-049) Projet MTQ 20-5100-8847, autoroute 25 : zone B, détail du plancher et du caniveau, vestige S5, sondage M-13, vu vers le nord

Photo 43 : (N.1-063) Projet MTQ 20-5100-8847, autoroute 25 : zone B, puits en ciment S6, vu vers le nord

Photo 44 : (N.2B-033) Projet MTQ 20-5100-8847, autoroute 25 : zone B, intérieur du vestige S6, coin sud-est, sondage M-12, vu vers le sud-est

Photo 45 : (N.1-073) Projet MTQ 20-5100-8847, autoroute 25 : zone A, partie centrale, vu vers l'ouest

Photo 46 : (N.2A-002) Projet MTQ 20-5100-8847, autoroute 25 : zone A, inspection visuelle, terrain en culture, au nord de la montée Masson, vu vers l'ouest

Photo 47 : (N.2A-010) Projet MTQ 20-5100-8847, autoroute 25 : zone A, sondage km 8+500 dans le secteur humide, vu vers l'ouest

Photo 48 : (N.2A-008) Projet MTQ 20-5100-8847, autoroute 25 : zone A, sondage km 8+500, vu en plan vers l'ouest

Photo 49 : (N.2A-009) Projet MTQ 20-5100-8847, autoroute 25 : zone A, sondage km 8+500 dans le secteur humide, vu vers l'ouest

Photo 50 : (N.2A-023) Projet MTQ 20-5100-8847, autoroute 25 : zone A, réservoir d'eau vestige S7, sommet partiellement effondré, vu vers le nord-ouest

Photo 51 : (N.2B-025) Projet MTQ 20-5100-8847, autoroute 25 : zone B, intérieur du vestige S7, coin sud-est, vu vers le sud-est

Photo 52 : (N.2A-057) Projet MTQ 20-5100-8847, autoroute 25 : zone A, coin sud-ouest du vestige S8, sondage M-15, vu vers le nord-est

Photo 53 : (N.2B-001) Projet MTQ 20-5100-8847, autoroute 25 : zone A, vestige S8, sondage M-17, vu vers l'ouest

Photo 54 : (N.2B-003) Projet MTQ 20-5100-8847, autoroute 25 : zone A, vestige S8, sondage M-17, vu vers l'ouest

Photo 55 : (N.2A-015) Projet MTQ 20-5100-8847, autoroute 25 : zone A, inspection visuelle dans le champ de maïs au nord de la montée Masson, vu vers le nord-est

Photo 56 : (N.2B-037) Projet MTQ 20-5100-8847, autoroute 25 : zone B, générale, vestige S10, vu vers nord

Photo 57 : (N.2B-040) Projet MTQ 20-5100-8847, autoroute 25 : zone A, vestige de caniveau S10, vu vers l'est

INTRODUCTION

Ce rapport présente les résultats de l'inventaire archéologique effectué par la firme d'archéologues SACL inc. pour le compte du ministère des Transports du Québec dans le cadre du projet de prolongement de l'autoroute 25 entre le boulevard Henri-Bourassa à Montréal et l'autoroute 440 à Laval (MTQ 20-5100-8847) (figure 1). Dans une approche préventive pour la protection des biens archéologiques du Québec, l'inventaire archéologique avait pour objectif de vérifier la présence ou l'absence de sites archéologiques dans l'emprise prévue pour la réalisation des travaux. Dans l'éventualité d'une découverte archéologique, le mandat prévoyait qu'il fallait identifier, localiser, délimiter et évaluer la nature de chaque site archéologique et d'en assurer l'intégrité qui pourrait être menacée par le projet, jusqu'à la mise en place de mesures de protection ou de sauvetage.

Le rapport décrit le mandat confié au consultant ainsi que les méthodes et techniques employées pour atteindre les objectifs fixés. Les travaux de recherche effectués lors de l'inventaire sont ensuite présentés. Le rapport est accompagné de tableaux, de figures et de photographies qui localisent et résument les interventions archéologiques réalisées. La conclusion générale passe en revue les principaux points de ce rapport. Des recommandations sont formulées en vue de sauvegarder les biens et données archéologiques.

L'inventaire archéologique a été effectué du 1 au 19 juin 2006 par une équipe composée de quatre personnes; un chargé de projet et trois techniciens de terrain. Le mandat confié au consultant a été entièrement réalisé.

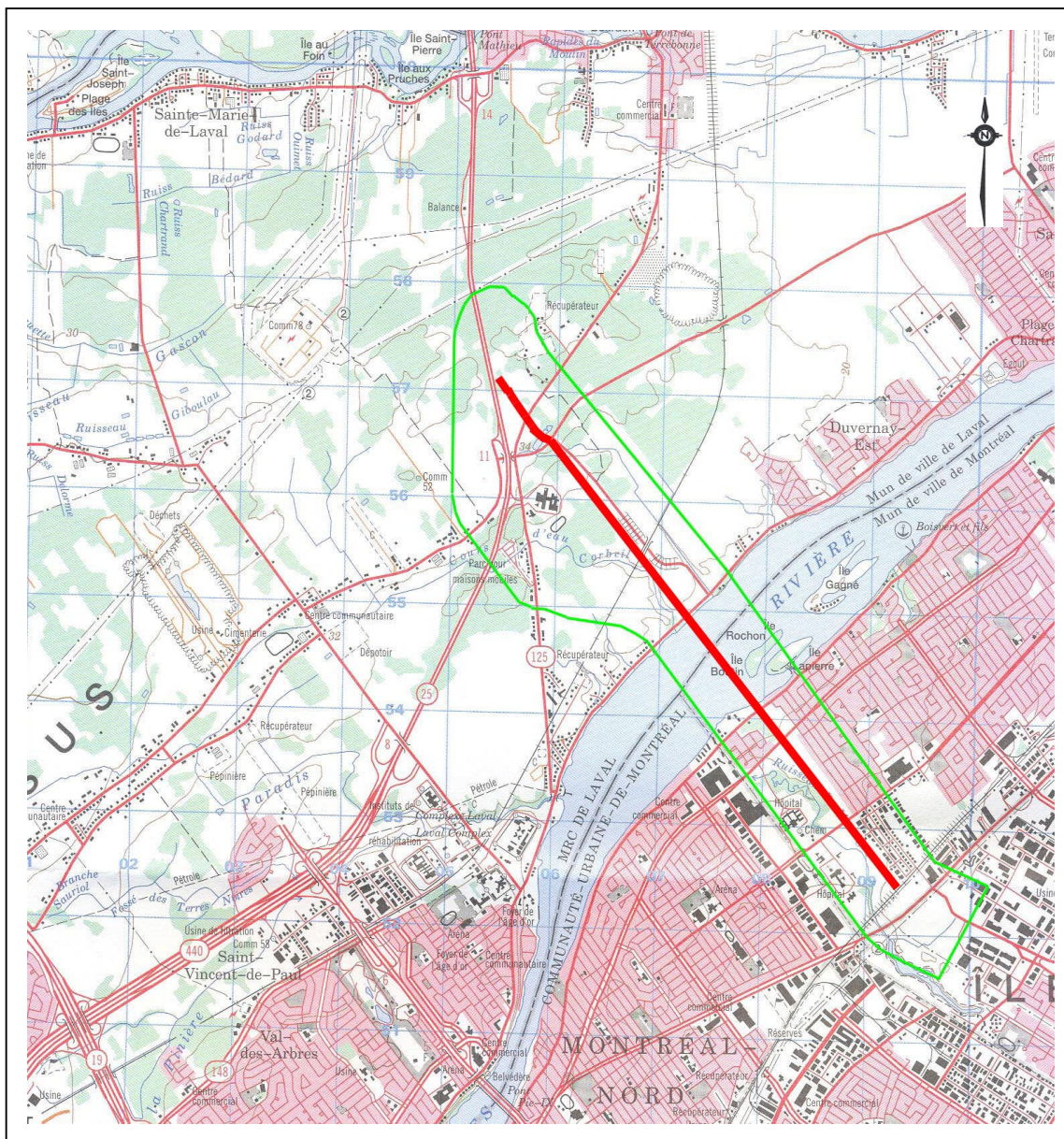


Figure 1 : Localisation générale du projet MTQ 20-5100-8847, autoroute 25, Montréal-Laval (carte topographique 1 : 50 000, MEMR, 31 H / 12)

1.0 MANDAT

Le mandat confié à la SACL inc. s'inscrit dans le cadre de l'application de la Loi sur les biens culturels du Québec (LRQ, c.B-4). Ce mandat découle aussi des engagements du MTQ pris dans le cadre de l'analyse des impacts de ce projet d'aménagement routier sur le patrimoine archéologique (MTQ 2001 : 4-38). Il vise la sauvegarde du patrimoine archéologique pouvant être menacé par ce projet de construction. Il s'agit d'effectuer, préalablement aux travaux de construction, un inventaire archéologique dans les 22 zones de potentiel archéologique situées dans l'emprise du projet. Ces zones ont été proposées dans l'étude de potentiel archéologique réalisée par Dumais et Rousseau en 2002. Le mandat a comme objectif de procéder à l'identification qualitative et quantitative et de documenter tout vestige archéologique mobilier et immobilier découvert lors des travaux d'inventaire archéologique et, dans le cadre de la réalisation des projets de construction, de proposer des mesures appropriées pour la protection et la sauvegarde des données et des biens archéologiques d'importance qui pourraient être menacés par la réalisation du projet d'aménagement routier. La production de rapports d'étape, d'un rapport préliminaire et d'un rapport final de recherche archéologique est également prévue au mandat.

2.0 MÉTHODES ET TECHNIQUES D'INVENTAIRE

Les méthodes et techniques utilisées lors de cet inventaire archéologique sont conventionnelles pour ce genre d'expertise. Elles sont conformes aux généralités méthodologiques prescrites dans le contrat. Ces techniques ont été adaptées aux particularités de la topographie de sol et de végétation prévalant dans l'emprise du projet d'aménagement routier.

2.1 Les recherches documentaires

Les recherches documentaires requises ont été effectuées concernant la présence de sites archéologiques dans la région du projet à l'étude, la nature du patrimoine historique eurocanadien et autochtone, ainsi que la reconstitution du paléoenvironnement. Ces données ont été principalement obtenues à partir de l'étude de potentiel de Dumais et Rousseau (2002). De plus, l'Inventaire des sites archéologiques du Québec (ISAQ) et le Répertoire québécois des études de potentiel archéologiques (RQEPA) ont été consultés.

2.2 L'inventaire archéologique

Dans un premier temps, le repérage des zones de potentiel archéologique à inventorier est fait dans l'emprise même, à partir de la carte topographique 31 H/12 et du plan orto-photo localisant les zones de potentiel archéologique. Par la suite, chacune des zones a fait l'objet d'une inspection visuelle. Les zones de potentiel archéologique sont couvertes, là où cela est possible par des sondages manuels et des sondages mécaniques. Dans les zones historiques et préhistoriques, les sondages manuels mesurent 30 cm de côté et sont distribués à tous les 15 m, le long de transects eux-mêmes espacés de 15 m. La disposition des sondages s'effectue toujours en quinconce. Dans le cas des trois zones d'inventaires archéologiques intensifs (zones hachurées H-1, H-2 et H-3 : fig. 2C et 2D), les sondages sont disposés à tous les 10 m. Tous les sondages atteignent une profondeur considérée archéologiquement stérile et les données stratigraphiques sont consignées. Tous les sondages sont remblayés lorsque l'excavation est complétée et que les données sont enregistrées. Les sondages mécaniques sont excavés dans les endroits où les remblais sont trop importants pour être fouillés manuellement. Ainsi, des sondages d'environ 2,00 m X 0,60 m ont été mécaniquement excavés sous supervision d'un archéologue. Généralement, le couvert végétal était dégagé et le décapage horizontal de niveaux stratigraphiques arbitraires de 0,15 m à 0,20 m d'épaisseur était effectué jusqu'à l'atteinte des dépôts pédologiques archéologiquement stériles. Ont été exclus de sondages les terrains humides, irrémédiablement perturbés et les fortes pentes.

2.3 Évaluation des sites archéologiques

Dans l'éventualité de découverte de sites archéologiques, ceux-ci sont localisés et délimités à l'aide de sondages supplémentaires de 50 cm X 50 cm fouillés à la truelle et implantés à une distance maximale de 5 m d'un sondage positif. Selon l'importance du site trouvé et la menace appréhendée des travaux sur celui-ci, des mesures de

protection, de sauvetage, de fouille et de mise en valeur du patrimoine peuvent être proposées. Lorsque des artefacts sont mis au jour, ceux-ci sont traités en laboratoire et inventoriés, selon les normes courantes en archéologie.

2.4 État des connaissances en archéologie

Cinq études de potentiel archéologique ont été effectuées jusqu'à présent dans le secteur visé par le projet de prolongement de l'autoroute 25. Dans la plupart des cas, ces études ont été réalisées préalablement à des projets d'aménagements, principalement en vertu de la Loi sur la qualité de l'environnement et de la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme. Ces études de potentiel archéologique touchent à la fois les périodes préhistorique et historique et elles ont été réalisées dans le cadre de projets d'aménagements hydroélectriques (Hydro-Québec 1992), routiers (Option Aménagement et TecSult 1992 ; Dumais et Rousseau 2002) et de projets régionaux (Ethnoscop 1983 ; Hébert 1991). De plus, un inventaire archéologique a été réalisé à proximité du projet, sur le tracé de la ligne hydroélectrique qui relie le Poste Duvernay à Laval et le Poste Anjou à Montréal (Archéotec 1998).

L'étude de potentiel archéologique réalisée par Dumais et Rousseau traite spécifiquement du projet de prolongement de l'autoroute 25 entre Montréal et Laval. Cette étude avait initialement identifiée 21 zones à potentiel archéologique préhistorique et trois zones à potentiel archéologique historique sur le tracé du projet. Une redéfinition des 24 zones initialement sélectionnées a été effectuée et un total de 21 zones à potentiel archéologique furent déterminées pour la réalisation d'un inventaire archéologique : 16 zones à potentiel préhistorique, trois zones à potentiel historique, et trois zones d'inventaire intensif. Ces trois zones particulières offrent un potentiel archéologique préhistorique et historique élevé et doivent être inventoriées à l'aide de sondages exploratoires positionnés à tous les 10 m, plutôt qu'aux 15 m pour les autres zones de potentiel.

Le registre de l'Inventaire des sites archéologiques du Québec (ISAQ) du ministère de la Culture et des Communications du Québec (MCCQ) indique qu'aucun site archéologique n'est actuellement connu à l'intérieur de l'emprise de ce projet d'aménagement routier. Cependant, dans un rayon de dix kilomètres des travaux, six sites archéologiques préhistoriques sont répertoriés. Il s'agit de BkFj-2 et 7 et de BjFj-24, 30, 85 et 98 (tableau 1). Les sites BkFj-2 et 7 désignent des sites préhistoriques réoccupés durant l'Archaique et le Sylvicole moyen (BkFj-2) et localisés sur la pointe nord-est de l'île Jésus et sur la pointe nord-est de l'île de Montréal (Gaumont 1963 ; Arkéos 1990). Quant aux sites BjFj-24 et 30, ils représentent des occupations humaines préhistoriques indéterminées et sont respectivement situés à l'île des Guides et au 335 Denis, à Laval (Lebel 1986 ; Ethnoscop 1988 ; Hébert 1987). Enfin, les sites BjFj-85 et 98 se trouvent dans la ville de Montréal : le premier, l'Église de la Visitation au Sault au Récollet, révèle une occupation préhistorique de l'Archaique post-laurentien (Arkéos 1996) alors que le second désigne la sépulture amérindienne de Rosemont attribuée au Sylvicole supérieur ou à la période historique (Larocque 1997).

Tableau 1 : Sites archéologiques connus à proximité du projet MTQ 20-5100-8847, autoroute 25, Montréal-Laval

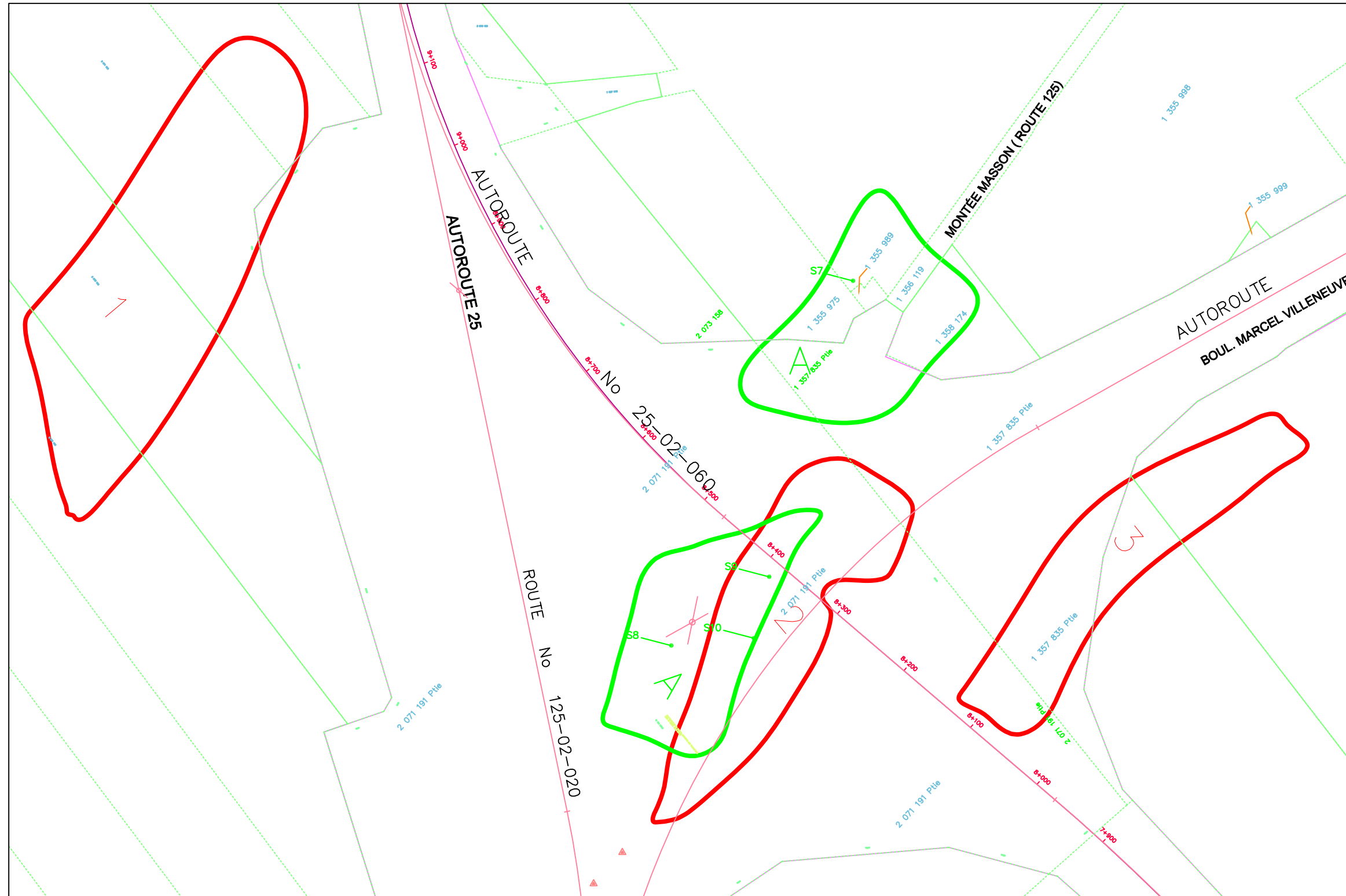
Code Borden	Nom du site	Localisation	Appartenance culturelle	Référence
BkFj-2	Île Jésus	Pointe nord-est de l'île Jésus	Archaïque, Sylvicole moyen	Gaumont 1963
BkFj-7	Boulevard Gouin	Pointe nord-est de l'île de Montréal	Préhistorique	Arkéos 1990
BjFj-24	Moulin St-François-de-Sales	Île des Guides, Laval	Historique et Préhistorique	Lebel 1986 Ethnoscop 1988
BjFj-30	St-François de Laval	335 Denis, Laval	Préhistorique	Hébert 1987
BjFj-85	Église de la Visitation	Sault au Récollet	Historique et Archaïque post-laurentien	Arkéos 1996
BjFj-98	Sépulture de Rosemont	5653 7 ^e avenue, Montréal	Sylvicole supérieur ou Historique	Larocque 1997

3.0 RÉSULTATS DE L'INVENTAIRE ARCHÉOLOGIQUE PRÉHISTORIQUE

L'inventaire archéologique des zones à potentiel archéologique comprises dans l'emprise du projet de prolongement de l'autoroute 25 a été réalisé entre le premier et le 19 juin 2006. Celui-ci fut réalisé par un archéologue chargé de projet (historique ou préhistorique), trois techniciens de terrain, et une stagiaire en archéologie du MTQ entre le 5 au 7 juin. Au total, 22 zones à potentiel archéologique ont été inventoriées : soit 16 zones à potentiel archéologique préhistorique (1, 2, 3, 4, 5, 6, 9, 10, 11, 13, 14, 15, 16, 17, 18 et 19 : fig. 2A à 2D), 3 zones à potentiel à inventorier intensivement (H-1, H-2 et H-3 : fig. 2C, 2D), et 3 zones avec un potentiel historique (A, B et C : fig. 2A, 2C, 2D). La zone C correspond aux zones 16 et 17 et deux inventaires (l'un historique et l'autre préhistorique) y ont été réalisés indépendamment. Au total, en plus des inspections visuelles, 471 sondages manuels et 18 sondages mécaniques furent effectués dans ces 22 zones à potentiel archéologique. Aucun site archéologique préhistorique n'a été identifié alors que 10 vestiges historiques furent localisés. Des recommandations sont formulées pour trois de ces vestiges à la section 6.0.

Le tableau 2 résume ces informations relativement aux 16 zones à potentiel archéologique préhistoriques. Celles-ci ont été inventoriées par inspections visuelles systématiques, par la fouille manuelle de 294 sondages exploratoires, et par l'excavation mécanique de 8 sondages (M-1, M-4 à M-10). Les trois zones d'inventaires H-1, H-2 et H-3 ont été expertisées par inspections visuelles, par 29 sondages manuels et deux sondages mécaniques (M-2 et M-3). L'enregistrement et de présentation des données ont été consignés de la manière suivante :

- les structures sont identifiées par S suivi du numéro du vestige (exemple S3)
- les sondages mécaniques sont identifiés par M suivi du numéro du sondage (exemple M-4)
- les profils stratigraphiques sont identifiés de A à Z et de AA à KK, suivi de l'orientation de la paroi et du numéro de zone concerné



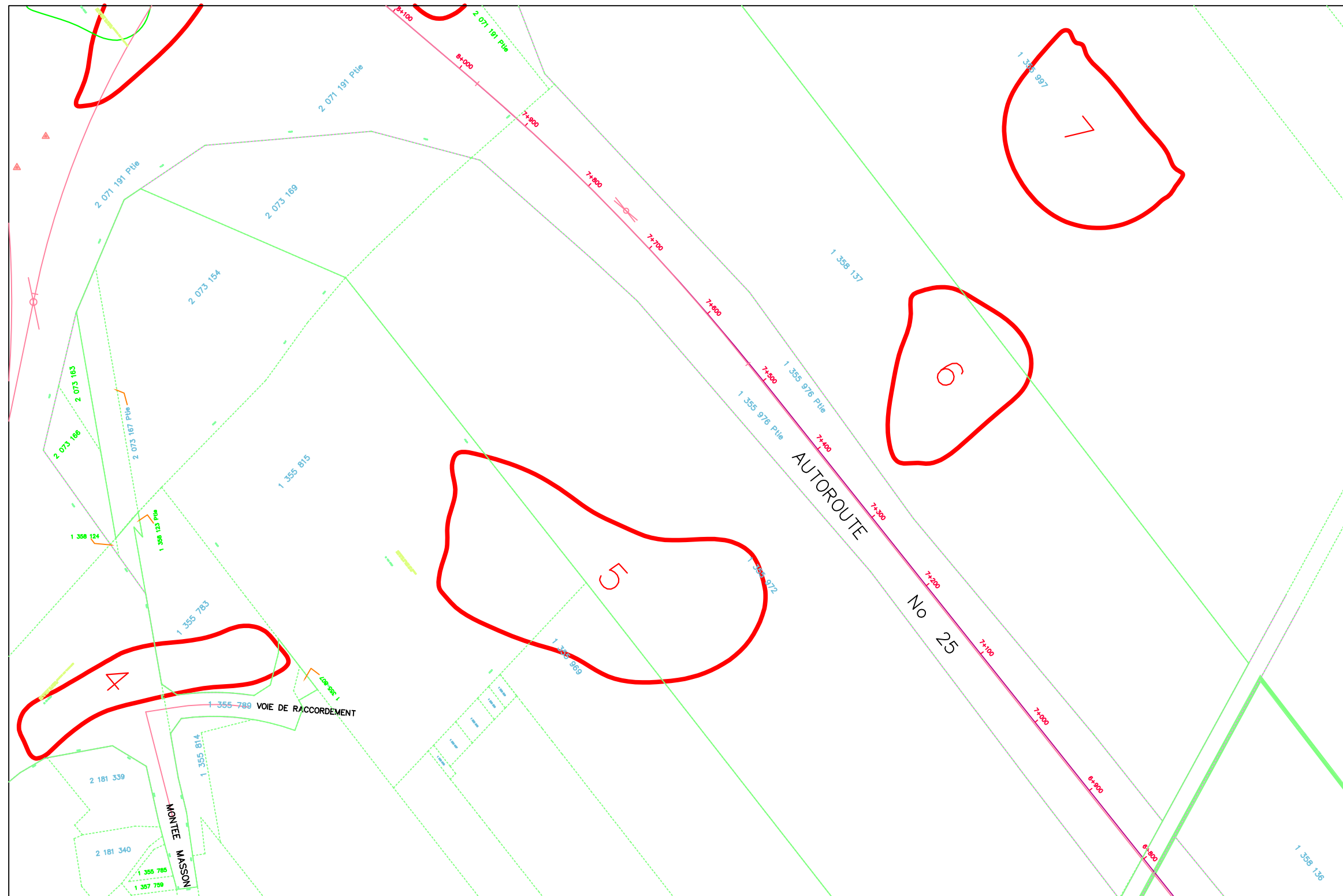
Inventaire archéologique (été 2006)
 Prolongement de l'autoroute 25 entre le boulevard Henri-Bourassa à Montréal et l'autoroute 440 à Laval

Figure 2A
 Localisation des zones à potentiel archéologique et des vestiges archéologiques historiques

LÉGENDE

- A ZONES À POTENTIEL ARCHÉOLOGIQUE HISTORIQUE
- A ZONES À POTENTIEL ARCHÉOLOGIQUE PRÉHISTORIQUE
- ZONES D'INVENTAIRE ARCHÉOLOGIQUE INTENSIF
- LIMITE DE L'EMPRISE
- S7 — STRUCTURE 7: RÉSERVOIR
- S8 — STRUCTURE 8: FONDATIONS
- S9 — STRUCTURE 9: DALLE DE BÉTON
- S10 — STRUCTURE 10: FONDATIONS

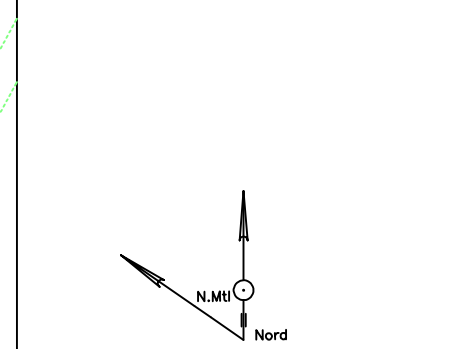
Date: novembre 2006
 Système de coordonnées : NAD 83
 Source cartographique: Ministère des Transports du Québec
 Feuilles 8847 ArchéoZonePIQUETAGE
 ÉCHELLE : 1 : 5000



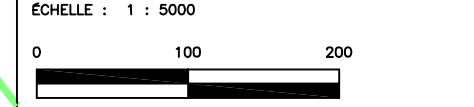
Inventaire archéologique (été 2006)
 Prolongement de l'autoroute 25
 entre le boulevard Henri-Bourassa
 à Montréal et l'autoroute 440
 à Laval

Figure 2B
 Localisation des zones
 à potentiel archéologique
 et des vestiges archéologiques
 historiques

- LÉGENDE**
- A ZONES À POTENTIAL ARCHÉOLOGIQUE HISTORIQUE
 - ZONES À POTENTIAL ARCHÉOLOGIQUE PRÉHISTORIQUE
 - ZONES D'INVENTAIRE ARCHÉOLOGIQUE INTENSIF
 - LIMITE DE L'EMPRISE



Date: novembre 2006
 Système de coordonnées : NAD 83
 Source cartographique: Ministère des Transports du Québec
 Feuilles 8847 ArchéoZonePIQUETAGE



Inventaire archéologique (été 2006)
 Prolongement de l'autoroute 25
 entre le boulevard Henri-Bourassa
 à Montréal et l'autoroute 440
 à Laval

Figure 2C
 Localisation des zones
 à potentiel archéologique
 et des vestiges archéologiques
 historiques

LÉGENDE

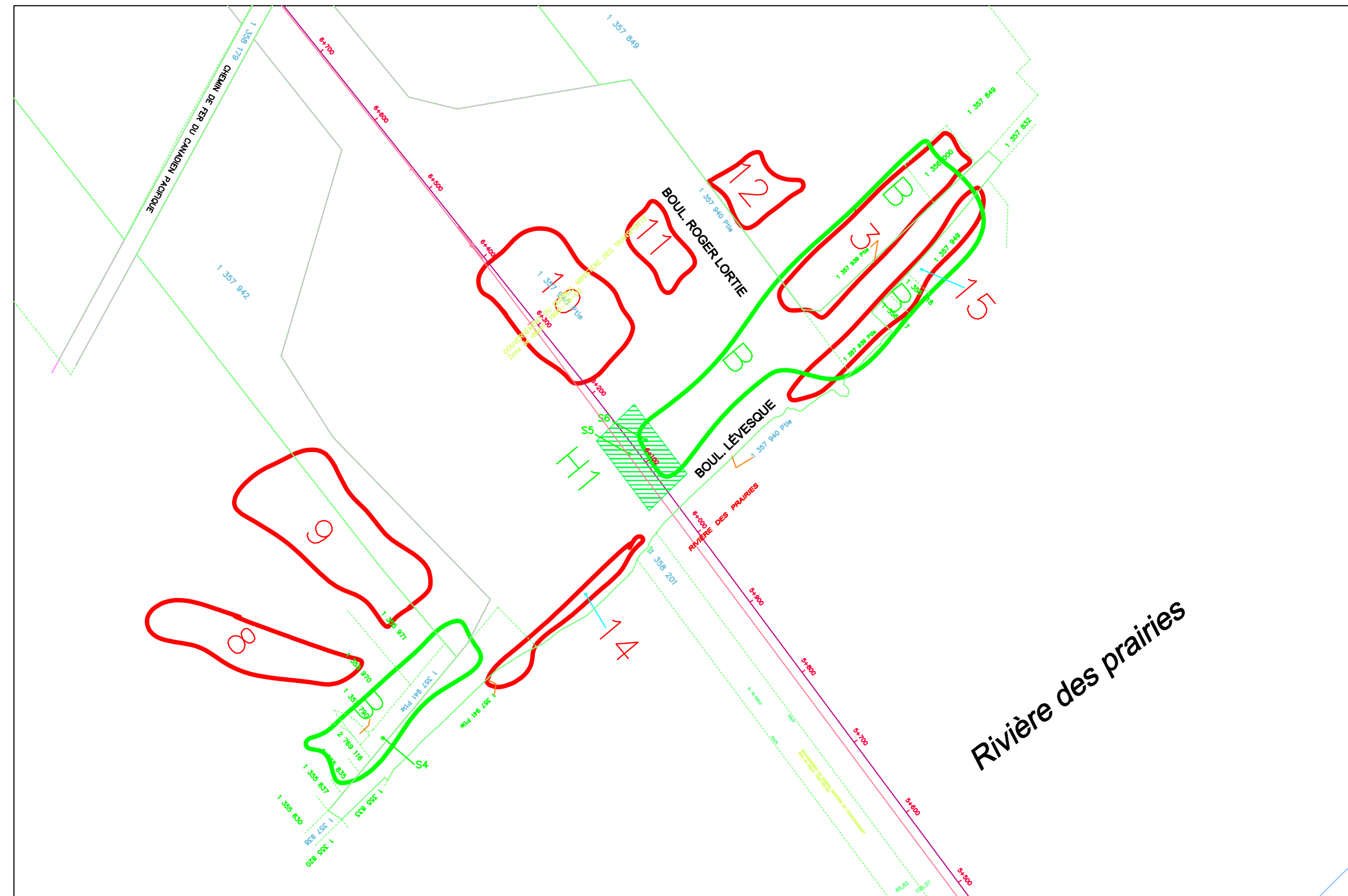
- A ZONES À POTENTIEL ARCHÉOLOGIQUE HISTORIQUE
- B ZONES À POTENTIEL ARCHÉOLOGIQUE PRÉHISTORIQUE
- ZONES D'INVENTAIRE ARCHÉOLOGIQUE INTENSIF
- LIMITE DE L'EMPRISE
- S7 — STRUCTURE 4: FONDATIONS
- S8 — STRUCTURE 5: FONDATIONS
- S9 — STRUCTURE 6: PUIITS ET RÉSERVOIR

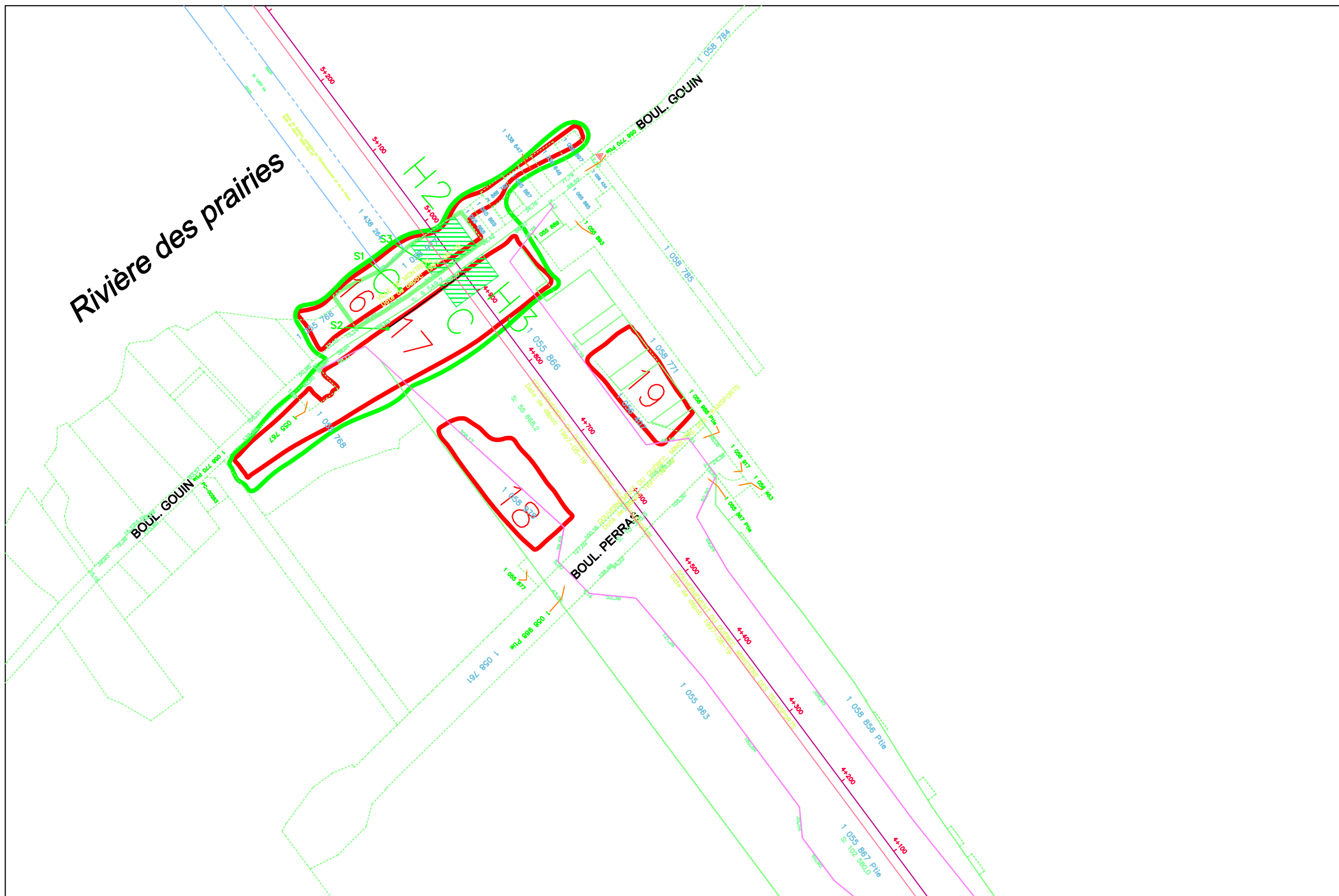
Nord

Date: novembre 2006
 Système de coordonnées : NAD 83
 Source cartographique: Ministère des Transports du Québec
 Feuilles 8847 ArchéoZonePIQUETAGE
 ÉCHELLE : 1 : 5000

SACL
 Société d'archéologie
 Chronogramme-Lavoie

5520 Chabot, bureau 304
 Montréal, (Québec)
 H2M 2S7 Tél. 514-440-7940





Inventaire archéologique (été 2006)
 Prolongement de l'autoroute 25
 entre le boulevard Henri-Bourassa
 à Montréal et l'autoroute 440
 à Laval

Figure 2D
 Localisation des zones
 à potentiel archéologique
 et des vestiges archéologiques
 historiques

LÉGENDE





- A ZONES À POTENTIAL ARCHÉOLOGIQUE HISTORIQUE
- B ZONES À POTENTIAL ARCHÉOLOGIQUE PRÉHISTORIQUE
- C ZONES D'INVENTAIRE ARCHÉOLOGIQUE INTENSIF
- LIMITE DE L'EMPRISE
- S1 → STRUCTURE 1: FONDATIONS
- S2 → STRUCTURE 2: FONDATIONS
- S3 → STRUCTURE 3: DALLE DE BÉTON

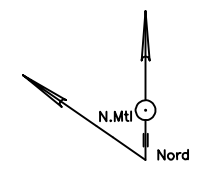
Date: novembre 2006
 Système de coordonnées : NAD 83
 Source cartographique: Ministère des Transports du Québec
 Feuillet 8847 ArchéoZonePIQUETAGE
 ÉCHELLE : 1 : 5000

Inventaire archéologique (été 2006)
 Prolongement de l'autoroute 25
 entre le boulevard Henri-Bourassa
 à Montréal et l'autoroute 440
 à Laval

Figure 2E
 Localisation des zones
 à potentiel archéologique
 et des vestiges archéologiques
 historiques

LÉGENDE

-  ZONES À POTENTIAL ARCHÉOLOGIQUE HISTORIQUE
-  ZONES À POTENTIAL ARCHÉOLOGIQUE PRÉHISTORIQUE
-  ZONES D'INVENTAIRE ARCHÉOLOGIQUE INTENSIF
-  LIMITE DE L'EMPRISE



Date: novembre 2006
 Système de coordonnées : NAD 83
 Source cartographique: Ministère des Transports du Québec
 Feuillet 8847 ArchéoZonePIQUETAGE
 ÉCHELLE : 1 : 5000



SACL
 Société d'archéologie
 Chronogramme-Lavoie

5520 Châtelet, bureau 304
 Montréal, (Québec)
 H2M 2S7 Tél. 514-440-7940

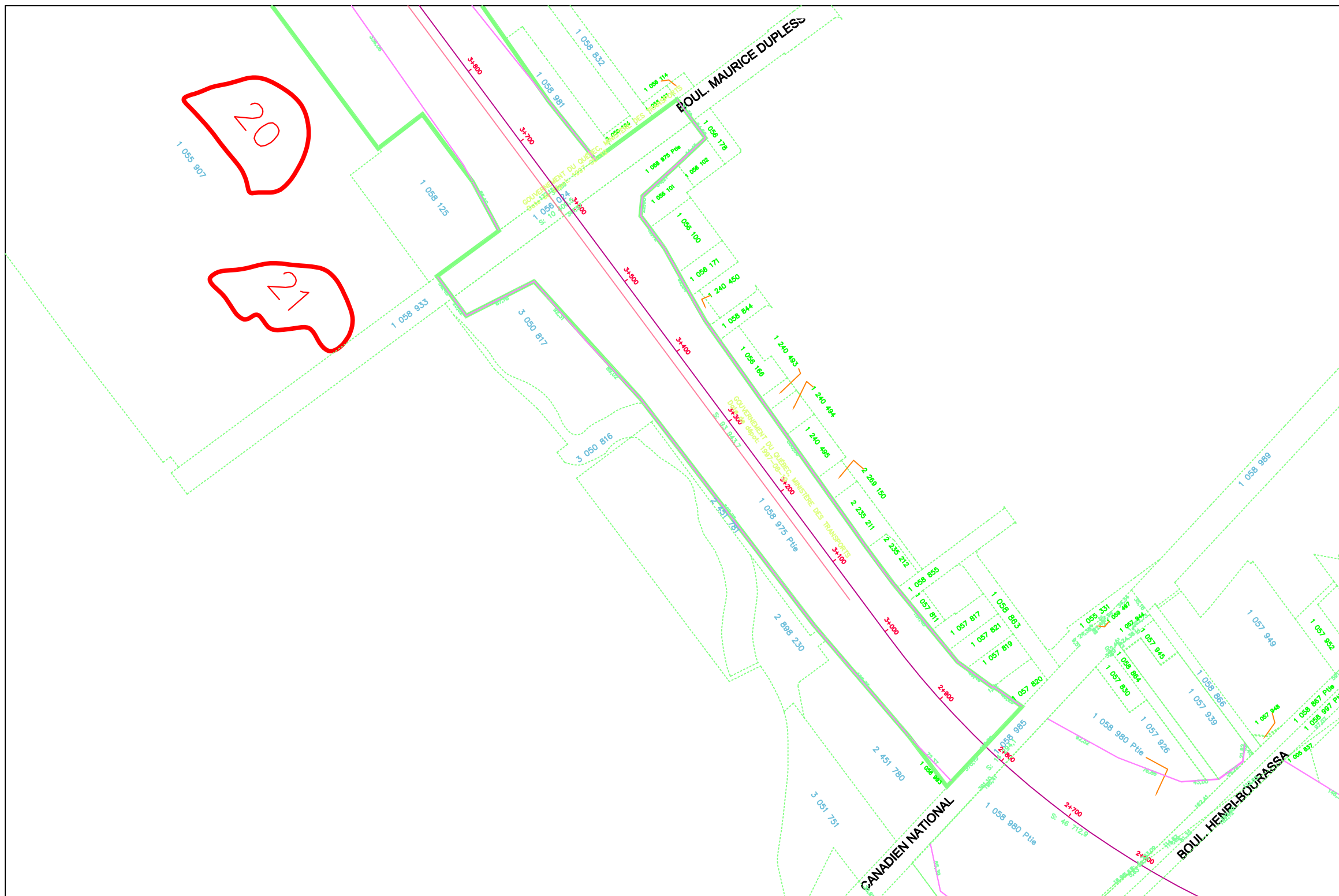


Tableau 2 : Résultats de l'inventaire archéologique, zones à potentiel archéologique préhistorique, projet MTQ 20-5100-8847, autoroute 25, Montréal-Laval ¹

No de zone	Superficie (m ²) et localisation (km)	Méthodes	Résultats	Recommandations
1	31 000 m ² , Ouest km 8+850	Inspection visuelle, Aucun sondage	Aucun site préhistorique	Aucune
2	36 800 m ² , Sur le km 8+350	Inspection visuelle, 23 sondages manuels	Aucun site préhistorique	Aucune
3	27 000 m ² , Est du km 8+100	Inspection visuelle, 15 sondages manuels	Aucun site préhistorique	Aucune
4	8 800 m ² , Ouest km 7+800	Inspection visuelle, 17 sondages manuels	Aucun site préhistorique	Aucune
5	32 000 m ² , Ouest km 7+400	Inspection visuelle, 12 sondages manuels	Aucun site préhistorique	Aucune
6	21 600 m ² , Est du km 7+400	Inspection visuelle, 8 sondages manuels	Aucun site préhistorique	Aucune
9	6 600 m ² , Ouest km 6+250	Inspection visuelle, 21 sondages manuels	Aucun site préhistorique	Aucune
10	19 800 m ² , Sur le km 6+300	Inspection visuelle, 56 sondages manuels	Aucun site préhistorique	Aucune
11	4 500 m ² , Est du km 6+300	Inspection visuelle, 23 sondages manuels	Aucun site préhistorique	Aucune
13	1 500 m ² , Est du km 6+100	Inspection visuelle, 12 sondages manuels	Aucun site préhistorique	Aucune
14	3 450 m ² , Ouest km 6+025	Inspection visuelle, 9 sondages manuels, 4 sondages mécaniques (M-7 à M-10)	Aucun site préhistorique	Aucune
15	4 700 m ² , Est du km 6+050	Inspection visuelle, 25 sondages manuels	Aucun site préhistorique	Aucune

¹ La trame pâle indique les zones à potentiel archéologique préhistorique, la trame moyenne indique les zones à potentiel archéologique historique, la trame foncée indique les zones d'inventaire archéologique intensif.

Tableau 2 : Résultats de l'inventaire, zones à potentiel archéologique touchées par le projet 20-5100-8847, Autoroute 25 (suite)

16	4 000 m ² , Sur le km 4+975	Inspection visuelle, 10 sondages manuels, 3 sondages mécaniques (M-4 à M-6)	Aucun site préhistorique, Vestiges historiques (S1 et S3 voir zone C	Aucune, voir zone C
17	14 200 m ² , Sur le km 4+900	Inspection visuelle, 22 sondages manuels, 1 sondage mécanique (M-1)	Aucun site préhistorique, Vestige historique (S2) voir zone C	Aucune, voir zone C
18	9 400 m ² , Ouest km 4+700	Inspection visuelle, 18 sondages manuels	Aucun site préhistorique	Aucune
19	4 800 m ² , Est du km 4+700	Inspection visuelle, 23 sondages manuels	Aucun site préhistorique	Aucune
H1	6 000 m ² , Sur le km 6+100	Inspection visuelle, 19 sondages manuels	Aucun site préhistorique	Aucune
H2	2 400 m ² , Sur le km 4+975	Inspection visuelle, 4 sondages manuels, 2 sondages mécaniques (M-2 et M-3)	Aucun site préhistorique	Aucune
H3	1 800 m ² , Sur le km 4+925	Inspection visuelle, 6 sondages manuels	Aucun site préhistorique	Aucune
TOTAL	240 350 m ²	323 sondages manuels et 10 sondages mécaniques	Aucun site préhistorique et trois vestiges historiques (S1 S2 et S3)	Aucune

3.1 L'INVENTAIRE DES ZONES À POTENTIEL ARCHÉOLOGIQUE PRÉHISTORIQUE

3.1.1 Zone no. 1 :

La zone no. 1 est située à l'extrémité nord-ouest du projet, à l'ouest de l'autoroute 25 et de la montée Masson (km 8+850). D'une superficie de 31 000 m², ce milieu boisé et déboisé par endroits occupe un secteur mal drainé et topographiquement plus bas que les terrains environnants. L'inspection visuelle de la zone a permis de constater que celle-ci était inondée conséquemment aux mauvaises conditions de drainage et, possiblement à la présence d'un barrage de castors. Malgré la présence d'un fossé de drainage dans la partie ouest de la zone, celui-ci est inondé et ne permet pas de drainer le secteur (photo 1). Considérant ces conditions, l'inventaire archéologique par sondages n'était pas possible.

3.1.2 Zone no. 2 :

La zone no. 2 est située au centre de l'emprise (km 8+350), en bordure sud de la montée Masson, dans le prolongement du boulevard Roger-Lortie. Elle couvre une superficie de 36 800 m² et est en marge sud-est de la zone A. L'environnement général comprend, à l'ouest, une partie agricole perturbée par des labours et, à l'est, une aire boisée et en friche où le roc affleure souvent en surface (photo 2).

L'inspection visuelle de la zone a permis d'identifier trois secteurs à inventorier à l'aide de sondages, en plus d'une partie de champ labourée à être inspectée attentivement. Suite à l'inspection systématique de tous les sillons de labours qui occupent la partie centrale et ouest de la zone, 23 sondages manuels ont été fouillés. Ceux-ci ont été disposés en trois secteurs particuliers : cinq sondages positionnés sur un transect est-ouest à la limite sud de la zone, près d'un boisé; huit sondages disposés en quinconce sur deux transects nord-sud sur un terrain plat, en friche, situé à l'est de la ligne de centre; 10 sondages distribués en quinconce sur deux transects nord-sud à l'extrémité est de la zone, sur un terrain bas et boisé, à l'est des lignes électriques. La stratigraphie indique la superposition de deux niveaux du sols (figure 3, profil A) : l'un agricole, de 25 cm de profondeur de limon argileux organique et brun, hétérogène, faiblement graveleux et assez compact, et l'autre, à la base, naturel et en place, sous forme d'argile limoneuse grise à beige, homogène et compact. L'inventaire de cette zone n'a livré aucun vestige archéologique.

3.1.3 Zone no. 3 :

La zone no. 3 couvre une aire de 27 000 m², en bordure sud de l'avenue Marcel-Villeneuve, soit immédiatement à l'est du boulevard Roger-Lortie et du centre de l'emprise (km 8+100). Cette zone comprend une partie sud-est occupée par un champ de graminées, alors qu'ailleurs la végétation est dominée par un boisé se trouvant sur un substrat de roc qui affleure. La limite ouest est en pente douce vers l'ouest et vers le boulevard Roger-Lortie. Il s'agit d'une ancienne zone agricole, perturbée par des labours et des bâtiments.

L'inventaire archéologique a été réalisé par une inspection visuelle d'ensemble et la fouille manuelle de 15 sondages exploratoires. Ils ont tous été disposés en quinconce sur trois transects orientés d'est en ouest, dans le champ de graminées situé à la limite sud-est de la zone. La stratigraphie révèle deux profils différents (figure 3, profils A et B ; photo 3) : une superposition de deux niveaux dont l'un remanié par des activités agricoles, de 35 cm de profondeur, de limon argileux organique brun, hétérogène, faiblement graveleux et assez compact, et l'autre, à la base, naturel et en place sous forme d'argile limoneuse grise à beige, homogène et compact; le second profil stratigraphique comprend 10 cm à 20 cm d'un terreau forestier naturel formé sur le roc en place. Tous les sondages se sont avérés négatifs.

3.1.4 Zone no. 4 :

Cette zone de 8 800 m² est située de part et d'autre de la montée Masson, à la limite ouest de l'emprise (km 7+800). La plus grande partie de la zone se trouve à l'ouest de la route, alors qu'une partie résiduelle se trouve à l'extrémité orientale. En général, cette zone correspond à un boisé dans une zone agricole ancienne perturbée par des labours.

La zone 4 a d'abord été l'objet d'une inspection visuelle dans les deux parties ouest et est, qui la composent (photos 4 et 5). Puis, 17 sondages manuels ont été fouillés; soit 12 du côté ouest et cinq du côté est. À l'ouest, seuls des sondages alignés dans un axe longitudinal est-ouest de la zone, au centre de celle-ci, furent réalisés. Enfin, sur la limite orientale de la zone, cinq sondages disposés sur deux transects ont permis d'inventorier cette surface de 30 m X 15 m. La stratigraphie révèle deux profils différents (figure 3, profils B et C ; photo 6) : 10 cm à 15 cm d'un terreau forestier naturel formé sur le roc en place; puis, un premier niveau, agricole labouré de 15 cm à 25 cm de profondeur, composé de limon argileux organique brun, hétérogène, faiblement graveleux et assez compact; la base se caractérise par le roc en place. Aucun site archéologique n'a été découvert dans cette zone.

3.1.5 Zone no. 5 :

D'une superficie de 32 000 m², la zone no. 5 est localisée entre le boulevard Roger-Lortie et la montée Masson, à l'ouest de la ligne de centre et du km 7+400. Celle-ci est occupée par un boisé présent sur une ancienne surface agricole perturbée par des labours. Les affleurements de roc sont fréquents.

Outre l'inspection visuelle de toute cette zone, un transect de 12 sondages a été réalisée dans l'axe longitudinal nord-sud sur le sommet d'une élévation locale du terrain. La stratigraphie comprend 10 cm à 20 cm d'un terreau forestier naturel formé sur le roc en place (figure 3, profil D ; photo 7). L'inventaire archéologique n'a révélé aucun vestige archéologique.

3.1.6 Zone no. 6 :

La zone no. 6 couvre une superficie de 21 600 m² en bordure est du boulevard Roger-Lortie et de la ligne de centre (km 7+400). L'environnement boisé occupe une ancienne zone agricole perturbée par des labours. La topographie est caractérisée par une surface irrégulière à faibles pentes (photo 8).

L'inventaire archéologique a été effectué par une inspection visuelle et par huit sondages distribués sur un alignement orienté d'est en ouest dans la partie centrale de la zone. La stratigraphie indique 10 cm à 20 cm d'un terreau forestier, naturel, formé sur le roc en place (figure 3, profil B). Aucun site archéologique n'est présent dans cette zone.

3.1.7 Zone no. 9 :

Située au nord du boulevard Lévesque et à l'ouest du boulevard Roger-Lortie, la zone no. 9 couvre une superficie de 6 600 m² à l'ouest de la ligne de centre et du km 6+250. L'environnement correspond généralement à une zone agricole perturbée par des labours.

Suite à l'inspection visuelle, deux transects parallèles, disposées à 15 mètres l'un de l'autre, ont été couverts de sondages, dans l'axe nord-sud. Au total, 21 sondages manuels ont été fouillés, distribués en quinconce, couvrant ainsi toute la superficie de la zone. La stratigraphie révèle trois sols distincts (figure 3, profil E) : la première strate, agricole et remaniée sur une épaisseur de 10 cm, est un terreau organique brun, homogène et moyennement compact; le second niveau s'étend jusqu'à 30 cm sous la surface et correspond à un ancien sol agricole labouré composé d'un limon argileux organique brun, hétérogène, faiblement graveleux et assez compact; le dépôt inférieur, naturel et non remanié, est une argile limoneuse grise à beige, homogène et compact. L'inventaire n'a pas révélé la présence de vestiges archéologiques.

3.1.8 Zone no. 10 :

Cette zone se trouve au centre de l'emprise (km 6+300), au nord du boulevard Lévesque et à l'ouest du boulevard Roger-Lortie. Sa superficie est de 19 800 m² et l'environnement est semblable à celui décrit pour la zone no. 9; il s'agit d'un milieu agricole perturbé par des labours.

L'inspection visuelle de la zone a permis d'identifier quelques secteurs humides qui ont été exclus de la pratique de sondages manuels. Au total, 56 sondages, disposés en quinconce sur sept transects nord-sud placés en parallèles, ont été fouillés dans cette zone (photo 9). La stratigraphie révèle trois sols distincts : la première strate, agricole et remaniée sur une épaisseur de 10 cm, est un terreau organique brun, homogène et moyennement compact; le second niveau s'étend jusqu'à 30 cm sous la surface et correspond à un ancien sol agricole labouré composé d'un limon argileux organique brun, hétérogène, faiblement graveleux et assez compact; le dépôt inférieur, naturel et non remanié, est une argile limoneuse grise à beige, homogène et compact (figure 3, profil E). Aucun site archéologique n'a été découvert.

3.1.9 Zone no. 11 :

La zone no. 11 est située au nord du boulevard Lévesque, immédiatement en bordure ouest du boulevard Roger-Lortie et à l'est de la zone no. 10 (km 6+300). Elle occupe une superficie de 4 500 m², et l'environnement correspond à un milieu agricole en friche.

Suite à l'inspection visuelle, quatre transects nord-sud totalisant 23 sondages ont été effectués en quinconce. La stratigraphie révèle trois niveaux de sols : la première strate, agricole et remaniée sur une épaisseur de 10 cm, est un terreau organique brun, homogène et moyennement compact; le second niveau s'étend jusqu'à 30 cm sous la surface et correspond à un ancien sol agricole labouré composé d'un limon argileux organique brun, hétérogène, faiblement graveleux et assez compact; le dépôt inférieur, naturel et non remanié, est une argile limoneuse grise à beige, homogène et compact (figure 3, profil E). Aucun site archéologique n'a été découvert dans cette zone.

3.1.10 Zone no. 13 :

Localisée immédiatement au nord du boulevard Lévesque et à l'est du boulevard Roger-Lortie et du centre de l'emprise (km 6+100), la zone no. 13 couvre une superficie de 1 500 m². Au nord-ouest, elle est bordée par la zone B. Il s'agit d'une zone agricole perturbée par des labours.

Cette zone a été inspectée visuellement et 12 sondages y ont été fouillés. Six sondages ont été fouillés sur un transect est-ouest dans la partie longitudinale sud de la zone, alors que deux transects, orientés nord-sud, ont permis d'inventorier la partie ouest avec six sondages disposés en quinconce. La stratigraphie indique deux profils de sols différents (figure 3, profils F et G) : un premier profil révèle une superposition de deux niveaux, l'un agricole de 30 cm de profondeur de limon argileux organique brun, hétérogène, faiblement graveleux et assez compact, et l'autre, à la base, naturel et en place sous forme d'argile limoneuse grise à beige, homogène et compact. Le second profil stratigraphique est semblable au précédent avec, en plus, une couche supérieure de remblai hétérogène d'environ 30 cm d'épaisseur. Il s'agit d'un sable graveleux, hétérogène, avec pierres, asphalte, béton et débris modernes divers. Aucun vestige archéologique n'a été identifié dans cette zone.

3.1.11 Zone no. 14 :

La zone no. 14 occupe 3 450 m² de la partie riveraine située au sud du boulevard Lévesque, à l'ouest du boulevard Roger-Lortie et du centre de l'emprise (km 6+025). Ce secteur correspond à une ancienne zone agricole perturbée par des labours.

Suite à l'inspection visuelle, 13 sondages y ont été excavés. Parmi ceux-ci, neuf sont des sondages exploratoires manuels alors que quatre autres représentent des excavations mécaniques (M-7 à M-10) (photo 10).

La stratigraphie révèle trois profils différents (figure 3, profils H, J et K ; photo 11). Le sondage M-7 illustre trois niveaux de sols : sur 25 cm d'épaisseur, un remblai de sable limoneux brun à beige hétérogène qui recouvre 10 cm d'asphalte (ancien chemin ou piste cyclable); à la base se retrouve un remblai de béton et de calcaire en blocs, très compact, attribué à la stabilisation de la berge. Les sondages M-8 et M-9 témoignent de la superposition de quatre niveaux : en surface, sur 25 cm un remblai de sable limoneux brun à beige hétérogène; un second niveau, aussi un remblai, comprend 5 cm de gravier mélangé à de l'asphalte; en profondeur, le niveau sous-jacent s'étend jusqu'à 40 cm sous la surface et correspond à des sols agricoles labourés, limono-sableux organiques bruns, hétérogènes, faiblement graveleux et assez compact; enfin, la base du profil illustre le dépôt naturel en place, soit une argile limoneuse grise à beige, homogène et compacte. La stratigraphie du sondage M-10 présente deux couches de sols : la première, d'une épaisseur de 1,50 m, est représentée par un remblai compact composé de sable graveleux, hétérogène, avec pierres, asphalte, béton et débris modernes divers; le niveau suivant est aussi un remblai très compact et contient du béton et du calcaire en blocs attribués à la stabilisation des berges. L'inventaire n'a pas permis d'identifier de site archéologique.

3.1.12 Zone no. 15 :

La zone no. 15 est située sur la bordure riveraine au sud du boulevard Lévesque. Dans le prolongement du boulevard Roger-Lortie à l'est du centre de l'emprise (km 6+050), cette zone couvre une superficie de 4 700 m² à la limite sud-est de la zone B (photo 12). Il s'agit d'un ancien terrain agricole perturbé par des labours et autres aménagements (berge, boulevard).

L'inventaire archéologique a été réalisé par une inspection visuelle et la fouille manuelle de 25 sondages exploratoires. Ces derniers ont été disposés sur l'ensemble de la zone. À l'extrémité est, un alignement est-ouest de quatre sondages a été disposé sur la frange boisée bordant la route. Au centre et dans la partie principale, 21 sondages positionnés en quinconce sur deux transects orientés d'est en ouest. La stratigraphie révèle deux profils différents (figure 3, profils L et M ; photo 13) : le premier comprend deux couches dont la première, sur une épaisseur de 30 cm, consiste en un remblai composé d'un mélange de gravier et de terreau sableux; sous ce premier remblai, un second dépôt de remblai de gravier très compact est observé sur environ 15 cm de profondeur; la base de ce dépôt n'a pas été atteinte vu sa compacité. Le deuxième profil stratigraphique noté sur cette zone comprend quatre niveaux de sols : le premier est un terreau forestier naturel brun foncé, de 5 cm d'épaisseur; le deuxième niveau, profond jusqu'à 20 cm sous la surface, est un remblai de sable limoneux, brun à beige et hétérogène; à partir de 20 cm apparaît un sol agricole labouré de limon argileux organique brun, hétérogène, faiblement graveleux et assez compact; enfin, la base est représentée par le dépôt naturel en place d'argile limoneuse grise à beige, homogène et compact. Aucun vestige archéologique n'a été mis au jour dans cette zone.

3.1.13 Zone no. 16 :

Localisée entre la Rivière des Prairies (au nord) et le boulevard Gouin (au sud), la zone no. 16 mesure une superficie de 4 000 m². Elle s'étend à l'est et à l'ouest du centre de l'emprise (km 4+975) et de la zone prioritaire H-2. Cette zone correspond à la partie nord de la zone C de l'étude de potentiel archéologique. Elle est principalement occupée par un parc municipal (Parc Gouin) et par des terrains privés sur d'anciens sols agricoles perturbés par des labours et le bâti ancien (photo 14).

Outre l'inspection visuelle qui a mené à la découverte du vestige historique S1, décrit à la section 4.0 du rapport, cette zone a été inventoriée par 13 sondages; soit 10 sondages manuels et trois sondages mécaniques (M-4, M-5 et M-6). Les 10 sondages manuels ont été disposés en quinconce dans le parc, sur deux alignements orientés d'est en ouest, incluant la petite partie de l'extrémité est (photo 15). Quant aux trois sondages mécaniques, ils ont été excavés sur un seul alignement au centre du parc. La stratigraphie illustre trois profils différents (figure 3, profils N, P et Q ; photos 16, 17 et 18). Le sondage M-5 révèle la présence de deux couches de sols : la première est un remblai hétérogène de 90 cm d'épaisseur assez compact composé d'un sable graveleux, hétérogène, avec pierres, asphalte, béton et débris modernes divers; la seconde couche est également un remblai atteignant plus de 2,50 m sous la surface composé d'un mélange de brique, béton, asphalte et pierres. Le second profil stratigraphique est illustré par les sondages M-4 et M-6 qui contiennent trois strates différentes : en surface on retrouve, sur une épaisseur variant de 30 cm à 1,80 m, un remblai superficiel général mixte relié à l'aménagement du parc; en profondeur se retrouvent par la suite 30 cm de sol agricole labouré, décrit comme un limon argileux organique brun, hétérogène, graveleux et assez compact; la base naturelle consiste en un sable de plage gris pâle, assez grossier, lité et très homogène. Enfin, le troisième profil stratigraphique fut révélé dans un sondage manuel, positionné à 5 m au nord du vestige S1, où six couches sont présentes : une première couche de 18 cm de remblai hétérogène très compact associé à l'aménagement du parc; suivie d'une mince strate de 2 cm d'épaisseur d'un mélange de mortier et de cendre (rejet attribué au vestige S1); puis à quelques 20 cm sous la surface apparaît une couche de remblai de 10 cm de sable beige hétérogène, attribuée à des déblais d'une excavation attribuée au vestige S1; sous ce remblai, une seconde mince strate de 2 cm d'épaisseur d'un mélange de mortier et de cendre; le cinquième niveau de sols consiste à 15 cm de sol agricole labouré, décrit comme un limon argileux organique brun, hétérogène, graveleux et assez compact; enfin, la base naturelle est un sable de plage gris pâle, assez grossier, lité et très homogène. Hormis l'identification du vestige S1, aucun site archéologique préhistorique n'a été découvert dans cette zone.

3.1.14 Zone no. 17 :

La zone no. 17 se situe du côté sud du boulevard Gouin, au centre de l'emprise (km 4+900) face à la zone no. 16. Elle occupe une aire de 14 200 m² en bordure de la zone prioritaire H-3 et correspond à la partie sud de la zone C. L'environnement correspond à un ancien terrain agricole perturbé par les labours, par la circulation de véhicules agricoles et par les rejets de débris. Le milieu est boisé et partiellement marécageux, surtout dans sa partie sud. Quelques superficies bordant le boulevard Gouin se prêtaient à l'inventaire archéologique par sondages.

L'inventaire archéologique a été réalisé par une inspection visuelle et la fouille de 22 sondages manuels et d'un sondage mécanique (M-1). Ce dernier a été effectué à l'extrémité nord-est de la zone, dans un terrain vacant en bordure du boulevard Gouin (photo 19). Les 22 sondages manuels ont été implantés en quinconce sur deux alignements orientés est-ouest dans les secteurs les mieux drainés. Le sondage M-1 révèle une stratigraphie comprenant deux niveaux de sol : en surface, un remblai de 50 cm d'épaisseur se compose d'un mélange de brique, béton, asphalté et pierres; le niveau suivant est également un remblai composé d'un mélange de béton et de gravier très compact (figure 3, profils R et V ; photo 20). Outre le vestige S2 découvert lors de l'inspection visuelle (voir point 4.0 du rapport), aucun vestige archéologique préhistorique n'a été mis au jour dans cette zone.

3.1.15 Zone no. 18 :

La zone no. 18 est localisée entre les boulevards Gouin (au nord) et Perras (au sud), en bordure ouest du centre de l'emprise (km 4+700) et couvre une superficie de 9 400 m². Il s'agit de parcelles d'une ancienne surface agricole perturbée par des labours. La partie nord correspond à d'anciens champs en friche sur la bordure de la terrasse, alors que les parties centrale et sud sont boisées et se situent sur un terrain très mal drainé.

Suite à l'inspection visuelle, seule la partie nord fut inventoriée par sondages. Dix-huit sondages manuels ont été fouillés en quinconce sur trois transects orientés nord-sud, à travers le champ en friche. La stratigraphie indique la superposition de deux niveaux de sols (figure 3, profil S) : le premier, un niveau perturbé sur une épaisseur de 30 cm, consiste en un limon argileux organique brun, hétérogène et assez compact, avec intrusions d'asphalte, de plastique et autres débris moderne divers; le second niveau correspond au sol naturel en place sous la forme d'un limon argileux gris, homogène, compact et humide. Aucun site archéologique n'a été identifié dans cette zone.

3.1.16 Zone no. 19 :

La zone no. 19 est située sur le versant oriental du centre de l'emprise (km 4+700). La superficie de 4 800 m² est occupée par des parcelles de terrain anciennement perturbées par des labours. La topographie y est plane et elle est assez densément boisée (photo 21).

Suite à l'inspection visuelle, 23 sondages exploratoires manuels ont été réalisés. Ils ont été disposés en quinconce sur six transects orientés d'est en ouest. La stratigraphie révèle deux niveaux de sols (figure 3, profil G ; photo 22) : un premier niveau, labouré sur environ 20 cm à 30 cm, composé d'un limon argileux organique brun, hétérogène, faiblement graveleux et assez compact; à la base, le dépôt naturel archéologiquement stérile apparaît comme une argile limoneuse grise à beige, homogène et compact. L'inventaire archéologique n'a pas révélé de sites archéologiques.

3.1.17 Zone no. H-1 :

La zone d'inventaire archéologique intensif no. H-1 est située au centre de l'emprise, au km 6+100, immédiatement en bordure nord du boulevard Lévesque. Elle correspond à la limite ouest de la zone B. D'une superficie de 6 000 m², elle occupe un ancien terrain agricole perturbé par des labours et par la ligne électrique située à 30 m à l'ouest. La topographie est en pente douce vers le sud et ce terrain est couvert d'arbustes.

L'inventaire archéologique a été réalisé par une inspection visuelle, où deux vestiges furent découverts, ainsi que par la fouille manuelle de 19 sondages exploratoires (photo 23). Ces derniers étaient disposés en quinconce à tous les 10 m, sur quatre transects orientés d'est en ouest. La stratigraphie révèle deux niveaux de sols (figure 3, profil G) : une première strate de sol agricole labourée sur 30 cm de profondeur, un limon argileux organique brun, hétérogène, faiblement graveleux et moyennement compact; à la base un dépôt naturel en place sous la forme d'une argile limoneuse grise à beige, homogène et compact. Outre les vestiges S5 et S6 découverts lors de l'inspection visuelle (voir point 4.0 du rapport), aucun vestige archéologique préhistorique n'a été mis au jour dans cette zone.

3.1.18 Zone no. H-2 :

La zone no. H-2 occupe un espace de 2 400 m² au centre de l'emprise (km 4+975), au nord du boulevard Gouin. Cette zone est située dans les zones 16 et C. Elle est actuellement occupée par un parc et un terrain privé. L'ancien sol a déjà été cultivé et est perturbé par des labours et par l'aménagement du parc.

Un vestige (S3) fut découvert lors de l'inspection visuelle et six sondages exploratoires y ont été fouillés. . Quatre de ces sondages ont été excavés manuellement alors que deux autres correspondent à des sondages mécaniques (M-2 et M-3). Les sondages manuels étaient disposés en quinconce, à tous les 10 m, sur deux transects est-ouest. Les deux sondages mécaniques se situent au centre de la zone, sur le centre de l'emprise au km 4+960 (M-2), puis à l'extrémité sud-ouest de la zone à 30 m à l'ouest (M-3). La stratigraphie des sondages M-2 et M-3 révèle la superposition de trois niveaux de sols : le premier correspond à un remblai, d'une épaisseur d'environ 30 cm, de sable graveleux, hétérogène et compact, avec pierres, asphalté, béton et débris modernes divers; le niveau intermédiaire, aussi de 30 cm d'épaisseur, représente d'anciens sols agricoles labourés composés d'un limon argileux organique brun, hétérogène, faiblement graveleux et assez compact; le niveau inférieur est occupé par les dépôts naturels en place, sous la forme d'un sable de plage gris pâle, assez grossier, lité et très homogène (figure 3, profils T et U ; photo 24). Outre le vestige S3 découvert lors de l'inspection visuelle (voir point 4.0 du rapport), aucun site archéologique n'a été identifié dans cette zone.

3.1.19 Zone no. H-3 :

La zone d'inventaire no. H-3 se trouve du côté sud du boulevard Gouin, au centre de l'emprise au km 4+925, face à la zone no. H-2. Elle couvre une superficie de 1 800 m² et se trouve dans les zones 17 et C. Il s'agit d'une ancienne zone agricole perturbée par des labours, par la circulation de véhicules agricoles et par des rebuts de matériaux de construction modernes.

Cette zone a été inventoriée par une inspection visuelle et la fouille de six sondages exploratoires manuels. Ceux-ci ont été disposés à tous les 10 m, en quinconce sur deux transects est-ouest, dans sa partie centrale où la surface est mieux drainée qu'en périphérie est et ouest (photo 25). La stratigraphie révèle un seul niveau de remblai (figure 3, profil V). Il se compose d'un sable graveleux, hétérogène, avec pierres, asphalte, béton et débris modernes divers. Aucun vestige archéologique préhistorique n'a été mis au jour dans cette zone.



Photo 1 : (N.1-123) Projet MTQ 20-5100-8847, autoroute 25 : zone 1, partie centrale, vu vers le nord



Photo 2 : (N.1-096) Projet MTQ 20-5100-8847, autoroute 25 : zone 2, limite ouest, vu vers l'est



Photo 3 : (N.1-105) Projet MTQ 20-5100-8847, autoroute 25 : zone 3, stratigraphie km 8+110, vu vers le sud



Photo 4 : (N.1-112) Projet MTQ 20-5100-8847, autoroute 25 : zone 4, environnement (partie sud), vu vers l'est



Photo 5 : (N.1-119) Projet MTQ 20-5100-8847, autoroute 25 : zone 4, crête (partie nord), vu vers le sud



Photo 6 : (N.1-114) Projet MTQ 20-5100-8847, autoroute 25 : zone 4, stratigraphie km 7+700 (partie sud), vu vers l'est



Photo 7 : (N.1-130) Projet MTQ 20-5100-8847, autoroute 25 : zone 5, affleurement de roc, vu vers le nord



Photo 8 : (N.1-109) Projet MTQ 20-5100-8847, autoroute 25 : zone 6, à partir du boulevard Roger-Lortie, vu vers l'est



Photo 9 : (N.1-036) Projet MTQ 20-5100-8847, autoroute 25 : zone 10, sondages km 6+300, le centre de l'emprise , vu vers le sud



Photo 10 : (N.1-094) Projet MTQ 20-5100-8847, autoroute 25 : zone 14, excavation mécanique du sondage M-9, vu vers l'est



Photo 11 : (N.1-093) Projet MTQ 20-5100-8847, autoroute 25 : zone 14, stratigraphie du sondage M-8, vu vers l'est



Photo 12 : (N.1-045) Projet MTQ 20-5100-8847, autoroute 25 : zone 15, limite est, vu vers l'ouest



Photo 13 : (N.1-044) Projet MTQ 20-5100-8847, autoroute 25 : zone 15, stratigraphie km 6+050, vu vers le nord



Photo 14 : (N.1-006) Projet MTQ 20-5100-8847, autoroute 25 : zone 16, du boulevard Gouin, vu vers le nord



Photo 15 : (N.1-124) Projet MTQ 20-5100-8847, autoroute 25 : zone 16, sondages manuels, vu vers l'ouest



Photo 16 : (N.1-125) Projet MTQ 20-5100-8847, autoroute 25 : zone 16, stratigraphie km 4+970, vu vers l'ouest



Photo 17 : (N.1-082) Projet MTQ 20-5100-8847, autoroute 25 : zone 16, stratigraphie du sondage M-3, vu vers le nord



Photo 18 : (N.1-088) Projet MTQ 20-5100-8847, autoroute 25 : zone 16, stratigraphie du sondage M-6, vu vers le nord



Photo 19 : (N.1-074) Projet MTQ 20-5100-8847, autoroute 25 : zone 17, excavation mécanique du sondage M-1, vu vers l'ouest



Photo 20 : (N.1-010) Projet MTQ 20-5100-8847, autoroute 25 : zone 17, stratigraphie km 4+900 en bordure du talus, vu vers le sud



Photo 21 : (N.1-012) Projet MTQ 20-5100-8847, autoroute 25 : zone 19, du boulevard Perras, vu vers le nord-est



Photo 22 : (N.1-015) Projet MTQ 20-5100-8847, autoroute 25 : zone 19, stratigraphie km 4+700, vu vers le sud



Photo 23 : (N.1-033) Projet MTQ 20-5100-8847, autoroute 25 : zone H-1, sondages km 4+680 sur la ligne de centre, vu vers le sud



Photo 24 : (N.1-079) Projet MTQ 20-5100-8847, autoroute 25 : zone H-2, stratigraphie du sondage M-2, vu vers l'est



Photo 25 : (N.1-016) Projet MTQ 20-5100-8847, autoroute 25 : zone H-3, sondages km 4+900, vu vers le sud

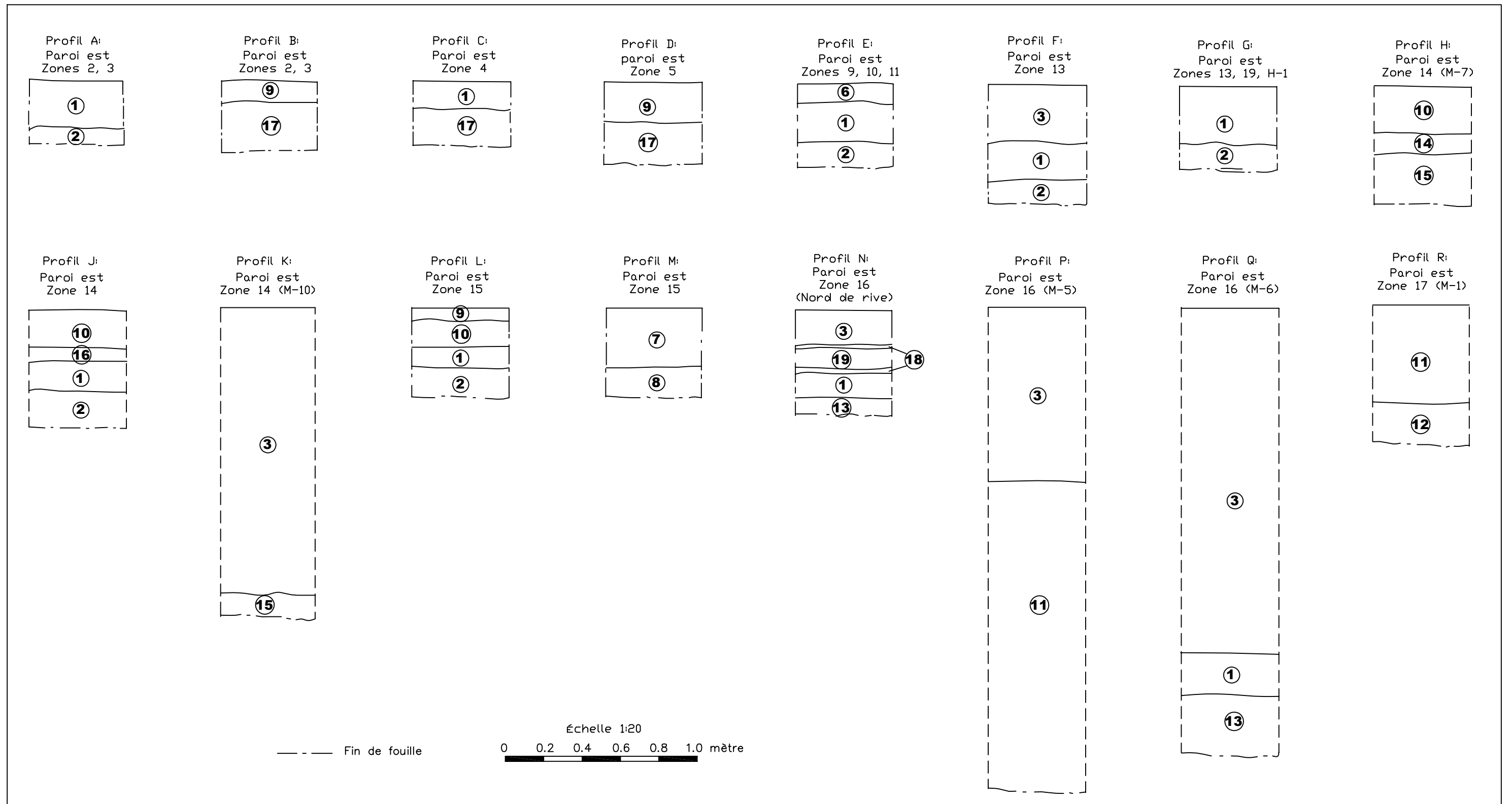


Figure 3A: Projet 20-5100-8847, inventaire archéologique, prolongement de l'autoroute 25 entre Laval et Montréal
 Profils stratigraphiques significatifs

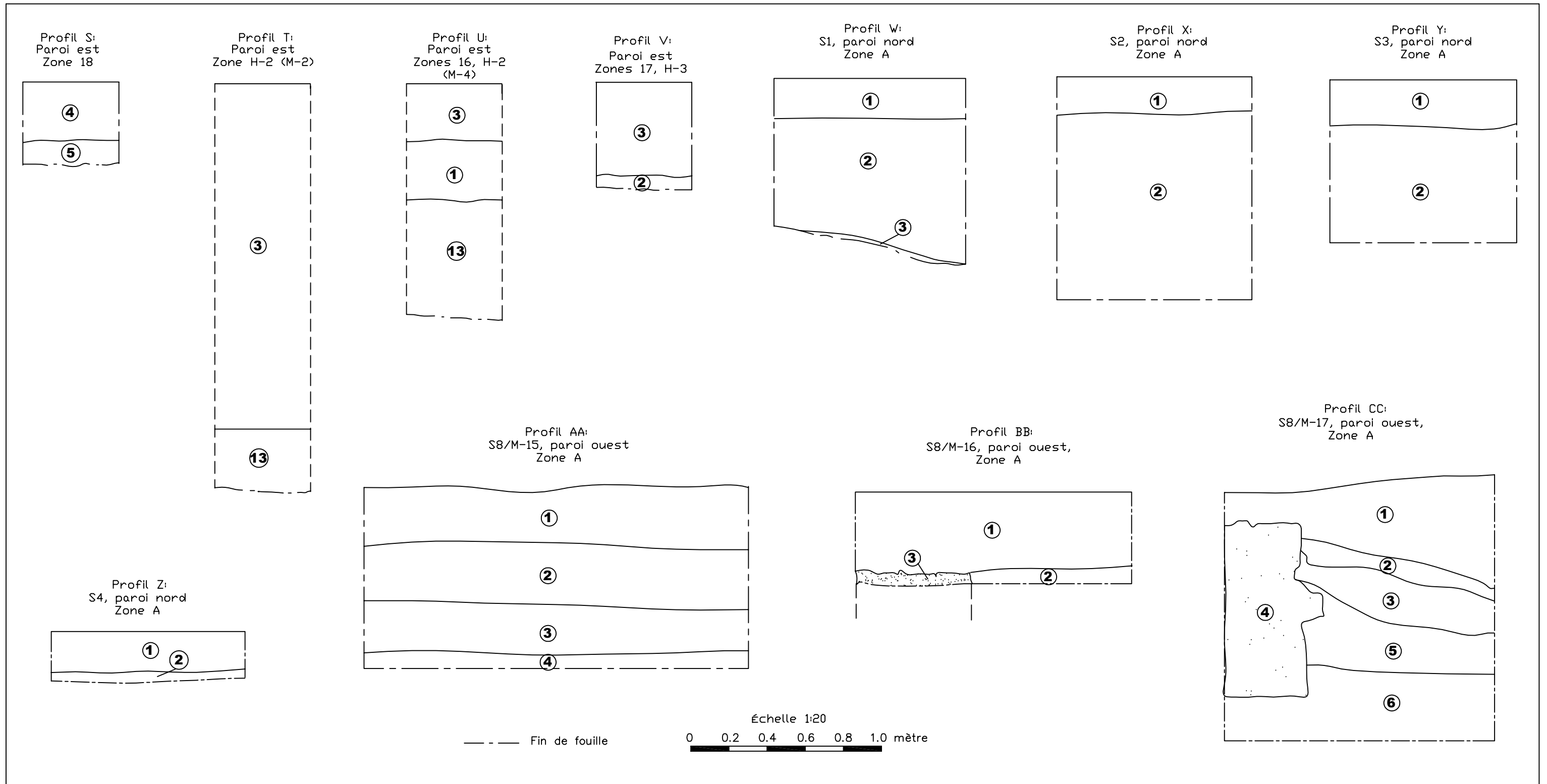


Figure 3B: Projet 20-5100-8847 inventaire archéologique, prolongement de l'autoroute 25 entre Laval et Montréal
 Profils stratigraphiques significatifs

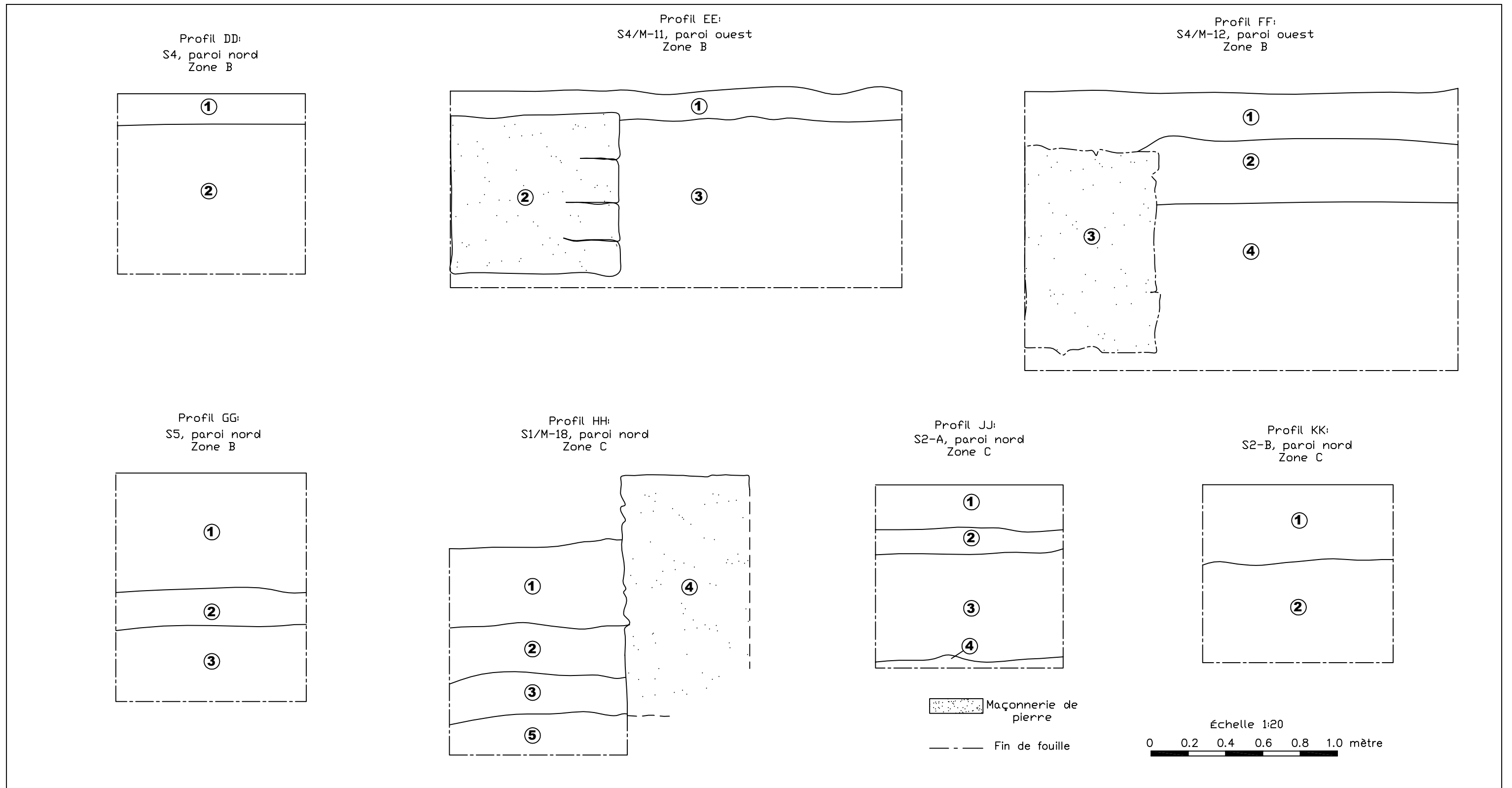


Figure 3C: Projet 20-5100-8847 inventaire archéologique, prolongement de l'autoroute 25 entre Laval et Montréal
 Profils stratigraphiques significatifs

Tableau 3 : Description pédologique de la stratigraphie, zones à potentiel archéologique préhistorique (voir figures 3A et 3B), projet MTQ 20-5100-8847, autoroute 25, Montréal-Laval

Couche	Zones	Description pédologique	Interprétation
1	2, 3, 4, 9, 10, 11, 13, 14, 15, 16, 19, H-1, H-2	Limon argileux organique brun, hétérogène, faiblement graveleux et assez compact	Sol agricole remanié
2	2, 3, 9, 10, 11, 13, 14, 15, 17, 19, H-1, H-3	Argile limoneuse mouchetée grise à beige, homogène et compacte	Sol naturel en place
3	13, 14, 16, 17, H-2, H-3	Sable graveleux brun, hétérogène, avec inclusions de pierres, asphalte, béton et débris modernes divers	Remblai
4	18	Limon argileux organique brun, hétérogène, avec asphalte, plastique et autres débris modernes divers	Sol bouleversé
5	18	Limon argileux gris, homogène et humide	Sol naturel en place
6	9, 10, 11	Terreau organique brun, homogène et moyennement compact	Sol agricole remanié
7	15	Mélange mixte de gravier de construction et de terreau sableux, compact	Remblai
8	15	Gravier de construction très compact	Remblai
9	2, 3, 5, 15,	Terreau forestier organique brun et homogène	Sol naturel en place
10	14, 15,	Sable limoneux brun à beige, hétérogène	Remblai
11	16, 17	Mélange de briques, béton, asphalte et pierres	Remblai
12	17	Mélange mixte de gravier de construction et de béton	Remblai
13	16, H-2	Sable de plage gris pâle assez grossier et finement lité, très homogène	Sol naturel en place
14	14	Asphalte en place. Piste cyclable ou route enfouie	Voie enfouie
15	14	Mélange mixte de béton et de calcaire en blocs	Remblai
16	14	Mélange mixte de gravier de construction et d'asphalte	Remblai
17	2, 3, 4, 5	Roc en place	Naturel en place
18	16	Mélange de mortier fin et de cendres	Remblai associé au vestige S1
19	16	Sable beige assez homogène	Remblai associé au vestige S1

4.0 RÉSULTATS DE L'INVENTAIRE ARCHÉOLOGIQUE HISTORIQUE

Trois zones à potentiel archéologique historique (A, B et C) ont été inventoriées. La zone C recoupe les zones à potentiel archéologique préhistorique nos.16 et 17. Dans toutes les zones une inspection visuelle a été réalisée et un total de 148 sondages manuels et 8 sondages mécaniques (M-11 à M-18) ont été réalisés sur l'ensemble de ces zones. Un total de onze structures historiques a été enregistré au cours de l'intervention sur le terrain (tableau 4).

Tableau 4 : Résultats de l'inventaire archéologique, zones à potentiel archéologique historique projet MTQ 20-5100-8847, autoroute 25, Montréal-Laval

No de zone	Superficie (m ²) et localisation (km)	Méthodes	Résultats	Recommandations
A	59 600 m ² , est et ouest du km 8+500	Inspection visuelle; 50 sondages manuels; 3 sondages mécaniques (M-15 à M-17)	S7 : Réservoir rectangulaire en pierres calcaires S8 : Fondations en pierres calcaires S9 : Dalle de béton (plancher) S10 : Fondation en blocs de ciment	Inventaire complémentaire sur S8
B	17 700 m ² , est et ouest du km 6+100	Inspection visuelle; 90 sondages manuels; 4 sondages mécaniques (M-11 à M-14)	S4: Fondations en pierres calcaires S5 : Fondations en blocs de ciment S6 : Puits circulaire en pierres S6a : réservoir rectangulaire en ciment	Inventaire complémentaire sur S4
C	18 200 m ² , au km 4+950	Inspection visuelle; 8 sondages manuels; 1 sondage mécanique (M-18)	S1: Fondations en pierres calcaires S2: Fondations en béton et blocs de ciment S3 : Dalle de béton pour pompe à essence	Inventaire complémentaire sur S1
TOTAL	95 500 m ²	148 sondages manuels et 8 sondages mécaniques	10 vestiges historiques	Inventaire complémentaire sur S1, S4 et S8

4.1 L'INVENTAIRE DES ZONES À POTENTIEL ARCHÉOLOGIQUE HISTORIQUE

Trois zones (A, B et C) représentant un potentiel archéologique historique ont été inventoriées. Ces zones ont été expertisées conformément aux prescriptions méthodologiques du devis et en fonction des contraintes de la végétation ou des particularités du terrain. Dans la majorité des cas les sondages excavés manuellement mesuraient généralement 30 cm de côté. Ceux-ci furent tout d'abord découpés à l'aide d'une pelle afin de bien extraire le couvert végétal, et par la suite les couches sous jacentes ont été excavées manuellement afin d'en dresser le profil stratigraphique. Les sondages ont été fouillés jusqu'à la couche archéologiquement stérile, qui correspond au niveau de sol non perturbé par l'Homme. En général, les sondages ont été distribués sur des axes linéaires, ou transects, régulièrement espacés à tous les 15 m à raison d'un sondage tous les 15 m. Les structures repérées ou mises au jour ont été consignées par la lettre «S» suivi du numéro correspondant à l'ordre dans lequel elles ont été découvertes.

4.1.1 L'identification et le repérage des sites historiques

Les inspections visuelles ont conduit à l'identification d'une dizaine de structures historiques qui ont été inventoriées au moyen d'une mini pelle mécanique. Cette opération nécessitait généralement un dégagement manuel préalable du couvert végétal, à l'aide de sécateurs. L'excavation mécanique était effectuée sous supervision d'un archéologue. Les sondages mécaniques ont été consignés par la lettre «M» suivi du numéro correspondant à l'ordre dans lequel ils ont été excavés. Au cours de cette activité, les profils stratigraphiques ont été décrits et les enregistrements d'usage ont été réalisés (caractérisation archéologique, relevés photographiques, enregistrement des vestiges architecturaux). Des levées cartographiques réalisées à l'aide d'un GPS ont permis de localiser les structures répertoriées. La description architecturale de ces structures (1S1 à S10) est présentée en annexe, sous forme de fiches standardisées qui permettent d'identifier la nature des vestiges mis au jour, leur localisation et les recommandations qui s'y rattachent. Tous les sondages ont été remblayés et compactés suite aux interventions.

4.1.2 État des connaissances archéologiques et historiques

Au moment de l'inventaire archéologique, aucun site archéologique associé à la période historique n'était connu à l'intérieur des limites de l'emprise.

La zone C, située au sud de la Rivière-des-Prairies, dans l'arrondissement de Montréal-Nord, est située non loin du Sault-au-récollet. Cet endroit fut visité par Champlain en juin 1615². C'est aussi à cet endroit qu'en 1696, le sulpicien Vachon de Belmont fit bâtir le fort du Sault-au-récollet, qui servit de mission amérindienne jusqu'en 1721. Après cette date, la mission fut transférée à Oka, et les Sulpiciens concèdent alors des terres aux colons. En 1734 le Chemin du Bord-de l'eau (actuel boulevard Gouin) était inauguré. En 1736, la paroisse de la Visitation du Sault-au-récollet est créée et, en 1798, les Sulpiciens y font construire les moulins du Gros-Sault. Au cours du dix-neuvième siècle, cette

²Ville de Montréal [Les arrondissements de Montréal](http://www.ville.montreal.qc.ca/portal/page?_pageid=65,90035&_dad=portal&_schema=PORTAL), ville.montreal.qc.ca/portal/page?_pageid=65,90035&_dad=portal&_schema=PORTAL

paroisse a vu fleurir plusieurs villages dont L'abord-à-Plouffe, Black-River et le village du Gros-Sault. En 1915 on procède au détachement de la partie est de la paroisse du Sault-au-récollet pour créer la ville de Montréal-Nord. Cette ville survivra pendant près d'un siècle avant de fusionner à la ville de Montréal, le 1^{er} janvier 2002.

Les zones A et B situées au nord de la rivière-des-Prairies se trouvent dans la municipalité de Laval. L'ancienneté de cette ville remonte à l'époque de la Nouvelle-France. Dès 1636 les jésuites, alors propriétaire de l'île, lui donnent le nom d'île Jésus. Au cours des dix-septième et dix-huitième siècles, le peuplement de ce territoire se fait progressivement et peu à peu les paroisses s'y multiplient (figure 4). L'analyse des données historiques et la cartographie ancienne disponible pour l'emprise du projet, indiquent une fonction rurale prédominante au cours du XVIIIe siècle jusqu'au milieu du XXe siècle. Toutefois, aucune donnée cartographique ne permet de préciser l'occupation du territoire au XVIIIe siècle. Quelques bâtiments sont présents le long des axes principaux de circulation à partir de la fin du XIXe siècle, mais la densité est faible, même jusqu'au troisième quart du XXe siècle. Toutefois, considérant ces données, l'emprise présente un potentiel archéologique historique.

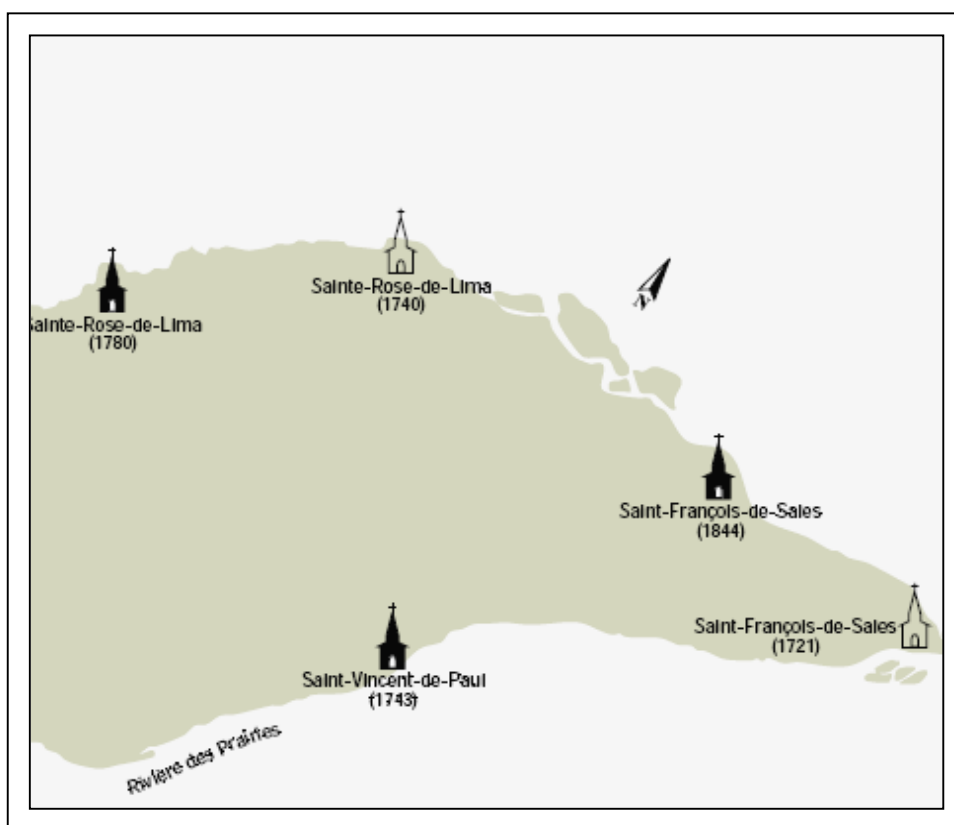


Figure 4 : Implantations des paroisses de l'île Jésus à proximité du projet MTQ 20-5100-8847 . Tiré de Ville de Laval, Quelques pages d'histoire. Paroisses et villages anciens de l'île Jésus. ville.laval.qc.ca/pls/wlav/wlav.page.show?p_no=122

4.1.3 Zone A : Secteur Masson, vestiges S7, S8, S9, S10

La zone A couvre une bande de terre discontinue qui s'étend de part et d'autre de la montée Masson entre le km 8+370 et le km 8+500. À cet endroit, la largeur de la zone varie entre 490 m et 650 m et elle est orientée dans un axe nord-sud. La partie sud-est de la zone est couverte d'une forêt de vinaigriers assez dense, qui côtoie des colonies d'herbe à puce (*Rhus radicans*). À cet endroit, quatre alignements de sondages manuels ont été implantés dans un axe est ouest. Un total de quinze sondages ont été réalisés (Figure 3B, profils W, X, Y, Z, zone A). Dans cette zone, la roche mère affleure à plusieurs endroits mais la stratigraphie est uniforme (tableau 5).

Tableau 5 : Description pédologique de la stratigraphie, zone à potentiel archéologique historique A, profil W, paroi nord, projet MTQ 20-5100-8847, autoroute 25, Montréal-Laval

No de couche	Description	Interprétation
1	Limon brunâtre homogène, légèrement humique	Couche d'occupation
2	Limon brunâtre homogène	Sol en place
3	Roc en place	Roche-mère

La partie sud-ouest de la zone est caractérisée par la présence d'un champ en friche et de parties humides. Une cinquantaine de sondages y ont été excavés sur quatre alignements orientés dans un axe est-ouest (photo 45). La stratigraphie révèle deux couches de sols (figure 3B, profil X, zone A) : la première, d'une trentaine de centimètres d'épaisseur est associée au niveau de labour et la seconde correspond au sol en place (tableau 6).

Tableau 6 : Description pédologique de la stratigraphie, zone à potentiel archéologique historique A, profil X, paroi nord, projet MTQ 20-5100-8847, autoroute 25, Montréal-Laval

No de couche	Description	Interprétation
1	Humus	Couche d'occupation
2	Argile limoneuse grisâtre	Sol en place dont la partie supérieure a été labourée

Dans la partie de la zone située au nord de la montée Masson occupée par un champ de blé d'inde et seule une inspection visuelle y a été effectuée mais aucun vestige culturel n'y a été identifié (photo 46). À la limite ouest de ce champ se trouve un secteur boisé assez dense traversé par un chemin de ferme qui sert d'accès pour un dépotoir (photo 47). Dans ce secteur, les vestiges d'un réservoir d'eau abandonné ont été identifiés (**S7**). Trente-cinq sondages manuels, ont été excavés sur cinq alignements disposés perpendiculairement à la montée Masson. Les sondages se sont avérés négatifs. À cet endroit la stratigraphie est uniforme (figure 3B, profil Y, zone A) et révèle la présence d'une couche de déchets divers (sacs de poubelles, fragments de trottoir en béton, clous tréfilés, bois, tuyaux de plastique, tapis, etc) (tableau 7).

Tableau 7 : Description pédologique de la stratigraphie, zone à potentiel archéologique historique A, profil Y, paroi nord, projet MTQ 20-5100-8847, autoroute 25, Montréal-Laval

No de couche	Description	Interprétation
1	Humus végétal homogène, brunâtre assez meuble, inclusions de clous tréfilés, plastique, verre à vitre, associés à un dépotoir	Couche d'occupation
2	Limon argileux homogène, stérile	Sol en place

À l'ouest du chemin de ferme entre le km 8+450 et le km 8+550 se trouve un secteur moyennement boisé qui couvre une largeur d'une cinquantaine de mètres. L'endroit est un milieu humide couvert de fougères (photos 48 et 49). La stratigraphie des trois sondages manuels pratiqués à cet endroit est uniforme (figure 3B, profil Z, zone A), caractérisée par un sol organique brunâtre gorgé d'eau (tableau 8).

Tableau 8 : Description pédologique de la stratigraphie, zone à potentiel archéologique historique A, profil Z, paroi nord, projet MTQ 20-5100-8847, autoroute 25, Montréal-Laval

No de couche	Description	Interprétation
1	Matrice organique brunâtre et stérile	Couche d'occupation
2	Matrice organique brunâtre détrempée par l'eau	Sol en place, marécageux

Les vestiges d'un réservoir (**S7**) ont été localisés entre le km 8+450 et le km 8+600, à quelques 46,50 m au nord de la montée Masson et à 9 m à l'est du chemin de ferme. De forme rectangulaire, il mesure 1,70 m de longueur dans son axe nord-sud sur 1,97 m de largeur est-ouest. L'ouvrage est construit en maçonnerie sèche de pierres calcaires et il est recouvert d'une plaque de tôle ondulée rouillée qui s'est partiellement effondrée sur une largeur moyenne de 0,60 m (photo 50). L'effondrement partiel de cette plaque de tôle ondulée a permis de dégager l'intérieur du bassin et de le photographier. Le parement intérieur de l'ouvrage est constitué de pierres disposées en assises régulières qui sont percées dans leur extrémité ouest d'une conduite d'alimentation en eau de 10 cm de diamètre (photo 51). Cette conduite en graphite noir ne fonctionnait plus, par contre le fond du réservoir contenait encore de l'eau sur une épaisseur moyenne de 0,30 m. Il est vraisemblable que ce réservoir servait autrefois aux cultivateurs pour abreuver leur bétail.

Un second vestige (**S8**) correspond aux murs de fondation d'un bâtiment, a été identifié à 17 m au nord de la montée Masson et à 162 m à l'ouest de la ligne de centre, entre le km 8+450 et le km 8+550. À cet endroit la topographie est plutôt plane et la végétation assez dense par endroit. Dans leur axe est-ouest, ces vestiges mesurent 14,09 m de longueur maximale visible sur 10,60 m de largeur dans l'axe nord-sud. Il s'agit d'une fondation constituée d'au moins six assises irrégulières en pierre calcaire, liées au mortier gris crème. Trois sondages mécaniques ont été réalisés à

cet endroit (M15 à M17). Le premier (figure 3B, profil AA), long de 2 m sur 0,90 m de large, sur 0,90 m de profondeur a été implanté au sud-ouest des fondations (photo 52). La stratigraphie révèle la présence de trois couches de sols distinctes (tableau 9) : la première est constituée d'un limon brunâtre homogène et stérile qui correspond à la couche d'occupation actuelle de cette partie de l'emprise; la seconde, associée à la démolition du bâtiment mesurait une trentaine de centimètres d'épaisseur et contenait des blocs calcaires, du verre à vitre transparent, des fragments de plastique blanchâtre, un lavabo en émail et une louche à étuver très rouillée; la troisième couche est constituée d'une pièce de bois orientée dans un axe nord-sud et épaisse de 0,26 m. Cette pièce d'une longueur indéterminée a été laissée en place.

Tableau 9 : Description pédologique de la stratigraphie, zone à potentiel archéologique historique A, profil AA, paroi ouest, projet MTQ 20-5100-8847, autoroute 25, Montréal-Laval

No de couche	Description	Interprétation
1	Limon brunâtre homogène et stérile	Couche d'occupation postérieure à la démolition du bâtiment
2	Matrice de blocs en calcaire, mortier, bois, verre à vitre transparent, fragments de plastique blanchâtre, un lavabo en émail et une louche à étuver très rouillée.	Remblai de démolition du bâtiment
3	Pièce de bois	Vestiges du bâtiment

Le sondage M-16 a été excavé à 4,70 m au nord du sondage M-15 afin de déterminer la limite nord de la fondation (figure 3B, profil BB). Au cours de cette opération le sommet d'un mur orienté est-ouest a été dégagé sur une longueur de 8,59 m. Ce mur était enfoui sous une couche de démolition recouverte de végétation dont l'épaisseur moyenne était de 0,40 m. Au cours de cette opération le sommet d'un deuxième segment de mur, orienté dans un axe nord-sud, a été dégagé sur une longueur maximale de 10,60 m. Le dégagement de ces vestiges a permis d'inventorier la couche de démolition ainsi que le sommet de la couche d'occupation (photo 53). Dans la couche de démolition, plusieurs éléments associés à de la quincaillerie d'architecture ont été mis au jour, notamment du bardeau d'asphalte, une poignée de porte, des clous découpés et tréfilés, des clous de toiture, et une charnière métallique. Parmi les artefacts retrouvés dans la couche d'occupation se trouve fragment de pipe Henderson, manufacturier de pipes à Montréal entre 1847 et 1876, ainsi qu'un fragment de bouteille de sirop en verre transparent portant l'inscription « Henri Jonas Ltd. Estd 1870 » .

Tableau 10 : Description pédologique de la stratigraphie, zone à potentiel archéologique historique A, profil BB, paroi ouest, projet MTQ 20-5100-8847, autoroute 25, Montréal-Laval

No de couche	Description	Interprétation
1	Limon grisâtre avec inclusions de quelques blocs en calcaire	Couche de démolition du bâtiment
2	Limon sableux grisâtre avec inclusions de blocs en calcaire, mortier	Couche d'occupation du bâtiment
3	Mur maçonné orienté est-ouest	Vestiges d'un mur intérieur du bâtiment

Le sondage M-17 a été implanté dans le coin extérieur nord-est de la fondation. Ce sondage, d'une longueur de 1,40 m sur 0,60 m de largeur et 1,40 m de profondeur a été réalisé à l'extérieur du coin sud-ouest de la structure (photo 54). À cet endroit la stratigraphie révèle la présence de six couches distinctes (figure 3C, profil CC) : la première est constituée d'un limon brunâtre homogène et stérile qui correspond à la couche d'occupation de cette partie de l'emprise; la seconde, associée à un remblai de démolition du bâtiment ne mesurait que 0,04 m d'épaisseur contenait du bois et de l'asphalte; la couche 3, constitué de limon argileux grisâtre avec des inclusions de blocs en calcaire était également associée à la démolition du bâtiment; la couche 4, qui correspond au coin nord-est du bâtiment est constituée de six assises régulières en pierres calcaires liées entre-elles par du mortier gris crème; la couche 5, qui correspond au niveau d'occupation à l'extérieur du bâtiment, est d'une épaisseur d'un peu plus d'une vingtaine de centimètres et est constituée d'un limon organique, avec inclusions d'antracite et contenait deux tessons de céramique en terre cuite fine blanche; la couche de base est une argile grisâtre homogène et stérile qui correspond au sol en place (tableau 11).

Tableau 11 : Description pédologique de la stratigraphie, zone à potentiel archéologique historique A, profil CC, paroi ouest, projet MTQ 20-5100-8847, autoroute 25, Montréal-Laval

No de couche	Description	Interprétation
1	Limon brunâtre homogène et stérile	Couche d'occupation actuelle
2	Limon brunâtre avec inclusions de bois et d'asphalte	Remblai de démolition du bâtiment
3	Limon grisâtre argileux avec inclusions de blocs en calcaire	
4	Vestiges d'un mur maçonné	Fondation résiduelle du mur NE du bâtiment
5	Limon organique avec inclusion d'antracite et de tessons de TCFB	Couche d'occupation
6	Argile grisâtre homogène et archéologiquement stérile	Sol en place

Enfin il faut noter la présence d'une dépression rectangulaire située à 14,50 m au nord du bâtiment. Cette dépression mesure 2,30 m de longueur est-ouest sur 1,30 m de largeur est-ouest, pourrait être associée à une latrine qui serait vraisemblablement contemporaine à l'occupation du bâtiment.

La présence d'un fragment de pipe de terre cuite fine blanche *Henderson* (1847-1876) dans la couche d'occupation de cet ancien bâtiment, de même qu'un fragment de bouteille portant l'inscription «Henri Jonas Ltd. Estd 1870» indique que son occupation initiale est contemporaine ou postérieure au troisième quart du XIXe siècle. D'autres parts, la couche de démolition de ce bâtiment contenait des fragments blancs de contenants de plastique relativement récents, indiquant son occupation tardive.

Des vestiges associés à un plancher de bâtiment en béton (**S9**) ont été identifiés à 29,62 m au sud de la montée Masson et à 14 m à l'ouest de la ligne de centre, entre le km 8+370 et le km 8+410. À cet endroit la végétation est clairsemée et les vestiges architecturaux se détachent clairement de la topographie plane du terrain qui est couvert de plantes graminées (photo 55). Ces vestiges qui mesurent 31,05 m de longueur dans leur axe nord-sud sur 15,59 m de largeur est-ouest, ne présentent aucun intérêt archéologique particulier.

Les vestiges d'une fondation en ciment (**S10**) ont été identifiés à la limite ouest de l'emprise, à 53,75 m au sud de la montée Masson, entre le km 8+370 et le km 8+430. Ce vestige presque entièrement recouvert de végétation arbustive a été inventorié par dix sondages manuels, ce qui a permis de dégager le coin nord-ouest de la fondation érigée en blocs de ciment. Cette fondation de 0,37 m de hauteur résiduelle et d'une épaisseur de 0,18 m, mesure 3,25 m de longueur dans son axe est-ouest sur 1,41 m dans son axe nord-sud (photo 56). Par ailleurs, une section du plancher de béton associé à l'intérieur de cette fondation a été inventoriée par un sondage manuel et dégagée sur une longueur de 5,56 m sur 3,65 m de largeur (photo 57). Cette section du plancher présente une surface plane d'une épaisseur de 0,13 m et elle est recouverte de vigne, de terreau noirâtre et de feuilles séchées dont l'épaisseur ne dépasse pas 0,08 m. Aucun artefact n'a été mis au jour lors de cet inventaire. Par contre un caniveau en ciment mesurant 0,46 m de large sur 3,65 m de longueur maximale visible a été identifié dans le plancher. Ce caniveau, est orienté dans un axe est-ouest, et sa profondeur par rapport au plancher varie de 0,18 m au nord à 0,08 m au sud. Cet élément architectural suggère que cette fondation correspond aux vestiges d'une étable.

4.1.4 Zone B : Secteur Lévesque, vestiges S4, S5, S6

La zone B est située au nord de la rivière des Prairies et couvre un vaste espace qui longe principalement le côté nord du boulevard Lévesque. À cet endroit, la largeur de l'emprise est de 550 m, et son tracé suit une orientation assez linéaire selon un axe nord-sud. Dans la partie est de la zone, entre le km 6+000 et le km 6+100, se trouve une mince bande de terre de 10 m de largeur sur 70 m de longueur qui constitue la berge de la rivière des Prairies. L'endroit est occupé par un important remblai dans lequel on retrouve plusieurs blocs de béton. Au nord du boulevard Lévesque, un couvert végétal assez touffu par endroits occupe l'emprise dont des plantes herbacées et un boisé qui s'intensifie en marge du boulevard Roger-Lortie. Cette végétation disparaît immédiatement à l'ouest de ce boulevard et fait place à un terrain en friche qui s'élève graduellement vers le nord. La limite ouest de la zone au km 6+050 est caractérisée

par la présence d'un fossé de drainage qui longe le talus dans l'axe du boulevard Lévesque. La végétation est constituée de plantes graminées et de bosquets d'arbres.

Entre les km 6+050 et 6+100 en bordure nord du boulevard Lévesque, l'implantation d'une quinzaine de sondages manuels et l'inspection visuelle, ont permis d'identifier les vestiges d'une fondation maçonnée en pierre calcaire (**S4**). Ces vestiges ont été tronqués lors de l'aménagement du boulevard Lévesque et leur extrémité sud est parfaitement visible à partir du boulevard. Il s'agit d'une fondation rectangulaire orientée dans un axe est-ouest et qui mesure 11 m de largeur résiduelle sur 13,80 m de longueur (photos 33, 34.). Deux sondages mécaniques (M-11, M-12) ont été excavés. Le premier sondage (M-11), mesurait 2,40 m de longueur sur 0,90 m de largeur et 1,18 m de profondeur et il a été effectué dans le coin extérieur nord-est de la fondation (photo 35). Le second sondage (M-12), qui mesurait 2,30 m de longueur sur 0,60 m de largeur et 1,50 m de profondeur a été implanté dans le coin intérieur sud-est du bâtiment (photos 36, 37). La stratigraphie observée dans le sondage M-11 a révélé la présence de trois couches de sols à l'extérieur du bâtiment (figure 3C, profil EE). La première est associée à la période d'abandon et elle ne contenait qu'un tesson de terre cuite vitrifiée et un tesson de verre incolore. La seconde est associée aux vestiges résiduels du mur dans le coin nord-est de la fondation. La troisième couche était une argile brunâtre homogène et stérile correspondant au sol en place (tableau 12).

Tableau 12 : Description pédologique de la stratigraphie, zone à potentiel archéologique historique B, profil EE, paroi ouest, projet MTQ 20-5100-8847, autoroute 25, Montréal-Laval

No de couche	Description	Interprétation
1	Limon brunâtre sableux, homogène inclusion de TCFB vitrifiée, 1 tesson de verre incolore	Couche d'abandon
2	Assises maçonnées en pierre de calcaire	Parement extérieur mur associé au coin NE du bâtiment
3	Matrice d'argile grise archéologiquement stérile	Sol en place

La stratigraphie (figure 3C, profil FF) à l'intérieur du bâtiment confirme la présence d'une couche associée à la démolition du bâtiment et d'une autre reliée à son occupation (tableau 13). La couche de démolition constituée d'un limon brunâtre à noirâtre contenait un tesson de céramique à décalque bleu. La couche d'occupation était constituée d'un limon brunâtre homogène dans lequel se trouvait un clou forgé, un tesson de terre cuite fine blanche et un tesson à décalque bleu. La troisième couche est associée aux vestiges de la fondation au coin intérieur sud-est du bâtiment, alors que la quatrième couche représente le sol en place. La chronologie des artefacts témoigne d'une occupation dont l'origine remonte à une période légèrement postérieure à la deuxième moitié du XIXe siècle.

Tableau 13 : Description pédologique de la stratigraphie, zone à potentiel archéologique historique B, profil FF, paroi nord, projet MTQ 20-5100-8847, autoroute 25, Montréal-Laval

No de couche	Description	Interprétation
1	Limon brunâtre sableux, organique et noirâtre renfermant un tesson de TCFB à décalque bleu	Couche de démolition
2	Limon brunâtre sableux, homogène avec inclusions de clou forgé et un tesson de terre cuite fine à décalque bleu.	Occupation du bâtiment
3	Assises maçonnées en pierre de calcaire	Mur intérieur associé au coin SE du bâtiment
4	Matrice d'argile grise archéologiquement stérile	Sol en place

Les sondages manuels révèlent quant à eux une séquence stratigraphique assez homogène caractérisée par un limon argileux brunâtre de 0,07 m à 0,10 m d'épaisseur correspondant à de l'humus forestier (figure 3C, profil DD). Cette couche repose sur une argile grisâtre homogène et naturelle, d'une quarantaine de centimètres d'épaisseur (tableau 14).

Tableau 14 : Description pédologique de la stratigraphie, zone à potentiel archéologique historique B, profil DD, paroi nord, projet MTQ 20-5100-8847, autoroute 25, Montréal-Laval

No de couche	Description	Interprétation
1	limon argileux brunâtre correspondant à de l'humus forestier	Couche d'occupation contemporaine
2	Matrice d'argile grise archéologiquement stérile	Sol en place dont le sommet pourrait avoir été cultivé

Une seconde structure (**S5**) a été identifiée dans la partie centrale de la zone, à 61,50 m au nord du boulevard Lévesque entre le km 4+900 et le km 5+000. À cet endroit la topographie est assez plane, mais s'élève peu à peu vers le nord (photos 38 et 39). La végétation est surtout constituée de plantes graminées qui croissent dans un terrain en friche. Cette structure a été identifiée lors de l'inspection visuelle. Ces vestiges mesurent 28,40 m de longueur est-ouest sur 14,15 m de largeur nord-sud. Il s'agit d'un ouvrage composite à base de blocs calcaires en maçonnerie sèche et de blocs de ciment entourant un plancher en béton. Deux sondages mécaniques (M-13, M-14) ont été réalisés; le premier (M-13), long de 4,10 m sur 2,20 m de large, a été excavé au coin sud-ouest de la structure; le second (M-14), long de 2,60 m sur 0,60 m de largeur, a été réalisé à l'extérieur du coin sud-ouest de la structure (photo 40).

Le sondage M-13, a permis de dégager une section de plancher et le caniveau en ciment orienté dans un axe est-ouest à l'intérieur du bâtiment (photos 41 et 42). Seuls quelques fragments de vitre incolore et de fragments de ferraille rouillée, qui n'ont pas été conservés, ont été identifiés durant cette opération. Toutefois la mise au jour d'une partie de caniveau confirme que ces vestiges sont vraisemblablement associés à une étable.

L'excavation du sondage M-14 à l'extérieur du coin sud-ouest du bâtiment a permis de confirmer que le plancher de béton mesure une dizaine de centimètres d'épaisseur et qu'il repose sur le sol en place. D'autre part, la stratigraphie des sondages manuels effectués au sud de la structure, a révélé la présence d'une couche de remblai associée à la démolition du bâtiment S5 (figure 3C, profil GG). Ce remblai, dont l'épaisseur varie entre 0,30 m et 0,40 m, est disposé de façon inégale sur le terrain et pénètre par endroit l'ancien niveau labouré. La couche sous-jacente (couche 2) aussi associée à un remblai repose sur un limon argileux brun, homogène et stérile, qui correspond au sol en place (tableau 15).

Tableau 15 : Description pédologique de la stratigraphie, zone à potentiel archéologique historique B, profil GG, paroi nord, projet MTQ 20-5100-8847, autoroute 25, Montréal-Laval

No de couche	Description	Interprétation
1	limon argileux brun, avec inclusions de pierres, de prélat, de clous tréfilés, de caoutchouc, de ferraille	Remblai de démolition du bâtiment
2	Matrice de cendre et de déchets de combustions	Remblai de nivellement indéterminé
3	Matrice de limon argileux brun homogène et archéologiquement stérile	Sol en place dont le sommet a été cultivé

Au cours de cette intervention, un puits de pierres calcaires (**S6**) et un réservoir de béton (**S6a**) ont été enregistrés. Compte tenu de leur datation relativement récente, une seule coordonnée GPS a servi à consigner ces vestiges. Le puits situé immédiatement à l'arrière de la structure **S5** était envahi par la végétation. Il s'agit d'un puit circulaire en pierres qui a été sécurisé lors de son abandon par une grille de fer qui en condamne l'accès. Le réservoir était situé à 25,23 m à l'est de la structure **S5** et à 60 m au nord du boulevard Lévesque. Il mesure 2,80 m de longueur dans l'axe nord-sud sur 1,85 m de largeur dans l'axe est-ouest. Il s'agit d'un ouvrage en ciment qui possède à son sommet une ouverture de 0,65 m de côté. À l'intérieur de ce réservoir, l'eau était visible à 0,85 m sous la surface (photo 43). Son accès a été sécurisé par le ministère des Transports du Québec (photo 44).

4.1.5 Zone C : Secteur Gouin, vestiges S1, S2, S3

La zone d'inventaire C couvre une mince bande de terre qui s'étend sur une centaine de mètres de longueur de part et d'autre du boulevard Gouin (figure 2D). À cet endroit, la zone est orientée linéairement selon un axe nord-sud et sa largeur varie de 170 m à 210 m. La zone est située entre le km 4+900 et le km 5+000. Elle est délimitée au nord par la rivière des Prairies, à l'est par l'avenue Ozias-Leduc et à l'ouest par l'avenue Allard. La section sud de la zone est constituée d'une jeune forêt qui abrite une végétation assez dense par endroit. Au nord du boulevard Gouin se trouve le parc du même nom, traversé d'est en ouest par une piste cyclable. Ce parc présente une surface gazonnée assez plane avec un bosquet d'arbres situé à 12,59 m au nord du boulevard Gouin (photo 26).

L'inspection visuelle effectuée dans ce bosquet, à la hauteur du km 4+970, a révélé la présence de vestiges associés à une fondation rectangulaire en pierre calcaire (S1). Ces vestiges mesurent 13,75 m de longueur dans un axe est-ouest sur, 10,20 m de largeur dans un axe nord-sud. Deux alignements de sondages manuels ont été excavés dans un axe est-ouest de part et d'autres de la fondation, et un sondage mécanique (M-18) de 1,80 m de longueur sur 0,90 m de largeur et 1,20 m de profondeur a été implanté dans le coin sud-est du bâtiment à l'intérieur de celui-ci. La stratigraphie de ce sondage révèle la présence de cinq couches distinctes (figure 3C, profil HH) : dans la couche 1 du sondage ont été mis au jour et photographiés des clous découpés, un clou forgé, des tessons de terre cuite fine blanche dont deux à décors bleutés, deux tessons de verre à bouteille incolore, un tesson de verre vert opaque (photo 27). De par ses caractéristiques cet assemblage est associé à une période située entre le troisième quart du XIXe siècle et le premier quart du XXe siècle. D'autre part, le profil stratigraphique effectué lors de l'excavation mécanique du sondage M-18 a révélé la présence de trois couches associées aux périodes d'abandon, de démolition et d'occupation du bâtiment (tableau 16). La présence de plaquettes de charbon minéral, dans la couche inférieure, suggère que cette partie du soubassement servait probablement à entreposer l'anthracite pour chauffer le bâtiment.

Tableau 16 : Description pédologique de la stratigraphie, zone à potentiel archéologique historique C, profil HH, paroi nord, projet MTQ 20-5100-8847, autoroute 25, Montréal-Laval

No de couche	Description	Interprétation
1	Limon brunâtre sableux et hétérogène, avec inclusions de cailloux, briques	Couche d'abandon
2	Matrice hétérogène avec inclusions de tôle de toiture grise, bois, briques, fragments de tuyaux à eau de 3 cm diamètre, fils électrique	Démolition du bâtiment
3	Matrice hétérogène avec inclusions de bois, de briques, inclusions de linoléum couleur crème, moustiquaire, pierre en calcaire avec charbon à la base de la couche	Occupation du bâtiment
4	Vestiges de mur crépis	Fondation résiduelle du mur est du bâtiment
5	Sable légèrement limoneux, blond pâle et archéologiquement stérile	Sol en place

À une vingtaine de mètres à l'est de la structure **S1** et à 8,35 m au nord du boulevard Gouin, l'inspection visuelle a révélé la présence d'une base bétonnée (**S3**) orientée selon un axe est-ouest et dont la surface affleure avec celle du terrain occupé par le parc. Cette base de forme ovoïde située à la hauteur du km 4+970, mesure 3,99 m de longueur sur 1,22 m de largeur (photos 29, 30) et servait vraisemblablement à soutenir les pompes à essence d'une station-service aujourd'hui disparue.

D'autre part, les vestiges d'une fondation rectangulaire en béton (**S2**) ont été observés au sud du fossé de drainage qui longe la partie sud du boulevard Gouin à la hauteur du km 4+950. Ces vestiges mesurent 45,20 m de longueur sur 8,04 m de largeur. La section sud est la mieux conservée, sur une longueur maximale visible de 18,20 m (photo 31). Les parements résiduels présentent des lézardes par endroits et sont ponctués de poteaux métalliques de 4 cm de diamètre, ancrés verticalement dans la maçonnerie et régulièrement espacés à tous le 0,60 m (photo 32).

L'intérieur de la fondation est envahi par la végétation et des peupliers, âgés d'une trentaine d'années, sont visibles à cet endroit. Trois sondages manuels ont été excavés entre les km 4+940 et 4+950 à l'intérieur de la structure et deux autres (aux km 4+935 et 4+955) ont été réalisés à l'extérieur, aux coins sud-ouest et sud-est de la fondation. La stratigraphie des sondages réalisés à l'intérieur a révélé la présence de quatre couches de sols (figure 3C, profil JJ) : la première couche est associée à la période post-démolition de la structure, alors que la couche sous-jacente est associée à sa démolition; la troisième couche constitue le niveau d'occupation du bâtiment, alors que la quatrième couche est associée au sol en place archéologiquement stérile (tableau 17).

Tableau 17 : Description pédologique de la stratigraphie, zone à potentiel archéologique historique C, profil JJ, paroi nord, projet MTQ 20-5100-8847, autoroute 25, Montréal-Laval

No de couche	Description	Interprétation
1	Limon brunâtre sableux, organique et stérile	Couche d'abandon
2	Matrice de mortier de couleur crème	Démolition du bâtiment
3	Matrice de limon brunâtre, dont le sommet correspond à l'occupation du bâtiment	Occupation du bâtiment
4	Matrice d'argile grise archéologiquement stérile	Sol en place

À l'extérieur de la structure **S2**, la stratigraphie est constituée de deux couches distinctes (figure 3C, profil KK). La première couche témoigne de l'occupation/abandon du bâtiment et la seconde, du sol en place archéologiquement stérile (tableau 18).

Tableau 18 : Description pédologique de la stratigraphie, zone à potentiel archéologique historique C, profil KK, projet MTQ 20-5100-8847, autoroute 25, Montréal-Laval

No de couche	Description	Interprétation
1	Limon brunâtre sableux, organique et stérile	Couche d'occupation/abandon du bâtiment
2	Matrice d'argile grise archéologiquement stérile	Sol en place

Tableau 19 : Synthèse des découvertes archéologiques historiques dans les zones A, B et C

Zone	Numéro de structure	Localisation (Coord. Rectangulaires UTM, Nad 83, fuseau 18)		Description	Datation
		Y (Nord)	X (Est)		
A	S7	5056804,000 5056677,000 5056806,000 5056802,000 (km 8+600)	605631,000 605645,000 605647,000 605651,000	Réservoir rectangulaire en pierres calcaires mesurant 1,70 m par 1,97 m	XXe siècle
A	S8	5056680,000 5056674,000 5056675,000 (km 8+420)	605648,000 605645,000 605650,000	Fondation en pierres calcaires mesurant 14,09 m par 10,60 m	Troisième quart du XIXe siècle
A	S9	5056712,000 5056697,000 5056699,000 5056685,000 (km8+380)	605722,000 605716,000 605749,000 605744,000	Dalle de béton associée à un plancher mesurant 31,05 m par 15,59 m	XXe siècle
A	S10	5056637,000 5056627,000 5056623,000 (km 8+360)	605720,000 605716,000 605719,000	Fondation en blocs de ciment mesurant 3,25 m par 1,41 m	XXe siècle
B	S4	5054763,000 5054746,000 (entre km 6+050 et km 6+100)	607045,000 607047,000	Fondation en pierres calcaires mesurant 11,00 m par 13,80 m	Seconde moitié du XIXe siècle?
B	S5	5055130,000 5055122,000 5055116,000 5055098,000 (km 6+120)	607339,000 607323,000 607346,000 607325,000	Fondation en blocs de ciment entourant un plancher de béton mesurant 28,40 m par 14,15 m	XXe siècle
B	S6 et S6a	5055139,000 (km 6+120)	607366,000	Puits circulaire en pierres calcaires (S6) et un réservoir rectangulaire en ciment (S6a) mesurant 2,80 m par 1,85 m	XXe siècle
C	S1	5054069,000 5054081,000 (entre km 4+900 et km 5+000)	607947,000 607936,000	Fondation en pierres calcaires mesurant 13,75 m par 10,20 m	XIXe siècle?
C	S2	5054032,000 5054025,000 5054024,000 (km 4+940)	607911,000 607920,000 607915,000	Fondation en béton mesurant 45,20 m par 8,04 m	XXe siècle
C	S3	5054108,000 (km 4+970)	607983,000	Dalle de béton pour pompes à essence mesurant 3,99 m par 1,22 m	XXe siècle



Photo 26 : (N.1-083) Projet MTQ 20-5100-8847, autoroute 25 : zone C, excavation mécanique du sondage M-4, vu vers l'ouest



Photo 27 : (N.1-126) Projet MTQ 20-5100-8847, autoroute 25 : zone C, assemblage d'artefacts, sondage 4+970 au nord du vestige S1, vu vers l'ouest



Photo 28 : (N.2B-010) Projet MTQ 20-5100-8847, autoroute 25 : zone C, vestige S1, sondage M-18, vu vers le sud



Photo 29 : (N.2B-031) Projet MTQ 20-5100-8847, autoroute 25 : zone C, vestige S3, vu vers l'ouest



Photo 30 : (N.2B-032) Projet MTQ 20-5100-8847, autoroute 25 : zone C, vestige S3, vu vers le nord-ouest



Photo 31 : (N.2B-024) Projet MTQ 20-5100-8847, autoroute 25 : zone C, vestige S2, vu vers l'ouest



Photo 32 : (N.2B-027) Projet MTQ 20-5100-8847, autoroute 25 : zone C, vestige S2, vu vers l'est



Photo 33 : (N.1-067) Projet MTQ 20-5100-8847, autoroute 25 : zone B, vestiges S4, vu vers le nord-ouest



Photo 34 : (N.1-068) Projet MTQ 20-5100-8847, autoroute 25 : zone B, profil résiduel des vestiges S4, vu vers le nord-est



Photo 35 : (N.2A-026) Projet MTQ 20-5100-8847, autoroute 25 : zone B, vestige S4, vu vers l'ouest



Photo 36 : (N.2A-037) Projet MTQ 20-5100-8847, autoroute 25 : zone B, générale, sondage M-12, vestige S4, vu vers le nord-est



Photo 37 : (N.2A-034) Projet MTQ 20-5100-8847, autoroute 25 : zone B, générale du sondage M-11, vestige S4, vu vers l'est



Photo 38 : (N.2A-039) Projet MTQ 20-5100-8847, autoroute 25 : zone B, générale, vu vers le nord-est



Photo 39 : (N.1-064) Projet MTQ 20-5100-8847, autoroute 25 : zone B, vestige S5, vu vers le sud



Photo 40 : (N.2A-051) Projet MTQ 20-5100-8847, autoroute 25 : zone B, plancher, vestige S5, sondage M-13, vu vers l'est



Photo 41 : (N.2A-050) Projet MTQ 20-5100-8847, autoroute 25 : zone B, détail du plancher et du caniveau, vestige S5, sondage M-13, vu vers le nord



Photo 42 : (N.2A-049) Projet MTQ 20-5100-8847, autoroute 25 : zone B, détail du plancher et du caniveau, vestige S5, sondage M-13, vu vers le nord



Photo 43 : (N.1-063) Projet MTQ 20-5100-8847, autoroute 25 : zone B, puits en ciment S6, vu vers le nord



Photo 44 : (N.2B-033) Projet MTQ 20-5100-8847, autoroute 25 : zone B, intérieur du vestige S6, coin sud-est, sondage M-12, vu vers le sud-est



Photo 45 : (N.1-073) Projet MTQ 20-5100-8847, autoroute 25 : zone A, partie centrale, vu vers l'ouest



Photo 46 : (N.2A-002) Projet MTQ 20-5100-8847, autoroute 25 : zone A, inspection visuelle, terrain en culture, au nord de la montée Masson, vu vers l'ouest



Photo 47 : (N.2A-010) Projet MTQ 20-5100-8847, autoroute 25 : zone A, sondage km 8+500 dans le secteur humide, vu vers l'ouest



Photo 48 : (N.2A-008) Projet MTQ 20-5100-8847, autoroute 25 : zone A, sondage km 8+500, vu en plan vers l'ouest



Photo 49 : (N.2A-009) Projet MTQ 20-5100-8847, autoroute 25 : zone A, sondage km 8+500 dans le secteur humide, vu vers l'ouest



Photo 50 : (N.2A-023) Projet MTQ 20-5100-8847, autoroute 25 : zone A, réservoir d'eau vestige S7, sommet partiellement effondré, vu vers le nord-ouest



Photo 51 : (N.2B-025) Projet MTQ 20-5100-8847, autoroute 25 : zone B, intérieur du vestige S7, coin sud-est, vu vers le sud-est



Photo 52 : (N.2A-057) Projet MTQ 20-5100-8847, autoroute 25 : zone A, coin sud-ouest du vestige S8, sondage M-15, vu vers le nord-est



Photo 53 : (N.2B-001) Projet MTQ 20-5100-8847, autoroute 25 : zone A, vestige S8, sondage M-17, vu vers l'ouest



Photo 54 : (N.2B-003) Projet MTQ 20-5100-8847, autoroute 25 : zone A, vestige S8, sondage M-17, vu vers l'ouest



Photo 55 : (N.2A-015) Projet MTQ 20-5100-8847, autoroute 25 : zone A, inspection visuelle dans le champ de maïs au nord de la montée Masson, vu vers le nord-est



Photo 56 : (N.2B-037) Projet MTQ 20-5100-8847, autoroute 25 : zone B, générale, vestige S10, vu vers nord



Photo 57 : (N.2B-040) Projet MTQ 20-5100-8847, autoroute 25 : zone A, vestige de caniveau S10, vu vers l'est

5.0 CONCLUSION

5.1 Archéologie préhistorique

Le mandat confié à la firme SACL par le ministère des Transports du Québec a permis de réaliser un inventaire archéologique dans l'emprise du tracé proposé pour le prolongement de l'autoroute 25, entre le boulevard Henri-Bourassa à Montréal et l'autoroute 440 à Laval (projet MTQ 20-5100-8847). Ce projet d'aménagement routier est situé dans le territoire de la Direction générale de Montréal et de l'Ouest du ministère des Transports du Québec.

Vingt-deux zones de potentiel archéologique, dont 19 préhistoriques et trois historiques totalisant une superficie de 335 850 m², ont été inventoriées par inspections visuelles et par la fouille de 471 sondages exploratoires manuels et de 18 sondages exploratoires mécaniques.

Considérant l'absence de vestiges culturels amérindiens à l'intérieur de ces zones, la réalisation des travaux de construction dans l'emprise de ce projet d'aménagement routier n'aura pas d'impact négatif en archéologie préhistorique.

5.2 Archéologie historique

L'inventaire archéologique des zones de potentiel historique A, B et C a révélé la présence de onze vestiges de structures dont trois fondations en pierres maçonnées (S1, S4 et S8) et un vestige de plancher en béton (S9). Ces structures correspondent à des ruines d'habitations. De plus, des structures associées à des exploitations agricoles ont été retrouvées, dont deux fondations d'étable avec plancher et caniveaux (S5, S10) ; une fondation bétonnée (S2) ; un puits circulaire en pierre et un réservoir en béton (S6, S6a) ; un réservoir en pierre (S7) ; et une base bétonnée de forme ovoïde ayant supportée d'anciennes pompes à essence (S3).

Les interventions ont permis de bien caractériser l'occupation humaine associée aux structures mises aux jours dans le cadre de l'inventaire archéologique. Ces structures (S2, S3, S5, S6, S6a, S7, S9, S10) correspondent à d'anciens bâtiments à usages domestiques, agricoles ou commercial, abandonnés, qui datent du XXe siècle et qui ne présentent aucun intérêt archéologique.

Toutefois, les résultats de l'inventaire archéologique, à l'emplacement des structures **S1** sur le boulevard Gouin à Montréal, **S4** sur le boulevard Lévesque à Laval et **S8** sur la Montée Masson également à Laval, ne permettent pas encore de statuer sur la valeur patrimoniale des vestiges de ces bâtiments, ni de l'étendue de leur occupation. Le peu d'artefacts diagnostics provenant des anciens niveaux d'occupations en lien avec ces structures indique que leur utilisation remonte au moins jusqu'à la seconde moitié du XIXe siècle. D'autres parts, la cartographie ancienne autour de ces structures, aux XVIIIe et XIXe siècles, reste très générale et ne permet pas de visualiser le bâti durant ces périodes. Il est donc recommandé de réaliser un inventaire archéologique complémentaire à l'emplacement de ces structures, afin de déterminer leur ancienneté et d'évaluer leur importance patrimoniale.

6.0 RECOMMANDATIONS

6.1 Archéologie préhistorique

Considérant l'absence de vestiges culturels amérindiens à l'intérieur de ces zones, aucune recommandation n'est émise en archéologie préhistorique. Ainsi la réalisation des travaux de construction dans l'emprise de ce projet d'aménagement routier peut être effectuée sans d'impact négatif en archéologie préhistorique.

6.2 Archéologie historique

Les recommandations concernent les vestiges S1, S4 et S8.

6.2.1 Vestige S1 (boulevard Gouin à Montréal)

Il est recommandé de poursuivre l'expertise archéologique sur les vestiges de la fondation maçonnée (S1), en effectuant les travaux suivants :

- Dégagement mécanique du sommet des fondations pour assurer le relevé cartographique de l'ensemble du bâtiment ;
- Excavation mécanique à l'intérieur du bâtiment jusqu'à la couche d'occupation ($\pm 0,70$ m d'épaisseur) ;
- Fouille manuelle de la couche d'occupation ($\pm 0,30$ m d'épaisseur) ;
- Relevés stratigraphiques d'usage ;
- Relevés structurels ;
- Enregistrement photographique ;
- Recherche historique et cartographique ;
- Production d'un rapport synthèse.

6.2.2 Vestige S4 (boulevard Lévesque à Laval)

Il est recommandé de poursuivre l'expertise archéologique sur les vestiges de la fondation maçonnée (S4), en effectuant les travaux suivants :

- Dégagement mécanique du sommet des fondations, pour assurer le relevé cartographique de l'ensemble du bâtiment ;
- Excavation mécanique à l'intérieur du bâtiment jusqu'à la couche d'occupation ($\pm 0,32$ m d'épaisseur) ;
- Fouille manuelle de la couche d'occupation ($\pm 0,16$ m d'épaisseur) ;
- Relevés stratigraphiques d'usage ;
- Relevés structurels ;
- Enregistrement photographique ;
- Recherche historique et cartographique ;
- Production d'un rapport synthèse.

6.2.3 Vestige S8 (Montée Masson à Laval)

Il est recommandé de poursuivre l'expertise archéologique sur les vestiges de la fondation maçonnée (S8), en effectuant les travaux suivants :

- Dégagement mécanique du sommet des fondations, pour assurer le relevé cartographique de l'ensemble du bâtiment ;
- Excavation mécanique à l'intérieur du bâtiment jusqu'à la couche d'occupation (0,40 m à 0,60 m d'épaisseur) ;
- Fouille manuelle de la couche d'occupation (\pm 0,20 m à 0,30 m d'épaisseur) ;
- Inventaire des latrines présumées situées à l'arrière du bâtiment ;
- Relevés stratigraphiques d'usage ;
- Relevés structurels ;
- Enregistrement photographique ;
- Recherche historique et cartographique ;
- Production d'un rapport synthèse.

6.2.4 Vestiges S2, S3, S5, S6, S6a, S7, S9 et S10

Pour les structures S2, S3, S5, S6, S7, S9, S10, il n'est pas nécessaire de poursuivre la recherche archéologique.

BIBLIOGRAPHIE

Archéotec inc. Ligne Poste Duvernay – Point Anjou à 315 kV : Inventaire archéologique 1998, rapport de recherche. Hydro-Québec, Direction Ingénierie, Montréal, 1998.

Arkéos inc. Études archéologiques et patrimoine bâti, parc régional de la Rivière-des-Prairies 1990 Communauté urbaine de Montréal, Service de l'Environnement, 1990.

Arkéos inc. Inventaire et supervision archéologiques, réfection du parvis, site BjFj-85. Paroisse Visitation de la bienheureuse Vierge Marie du Sault-au-Récollet, 1996.

Dumais, P. et Rousseau G. Prolongement de l'autoroute A-25 à Laval et à Montréal, étude de potentiel archéologique. Ministère des Transports du Québec, direction générale de Montréal et de l'Ouest, direction de Laval-Milles-Îles, Services des Inventaires et du Plan, 2002.

Ethnoscop inc. Étude de potentiel archéologique préhistorique, projet Archipel. Secrétariat Archipel, Montréal, 1983.

Ethnoscop inc. Moulin de Saint-François-de-Sales, sondages archéologiques. Ville de Laval, 1988.

Gaumont, M. Rapport sur les recherches effectuées sur la pointe est de l'île Jésus, les 26, 27 et 28 août 1963. Ministère des Affaires culturelles, Québec, 1963.

Hébert, B. Étude de potentiel archéologique préhistorique et synthèse historique de Ville de Laval. Ministère des Affaires culturelles, Ville de Laval et Société d'histoire de l'île Jésus, 1991.

Hydro-Québec. Poste Anjou à 315-25 kV. Rapport d'avant-projet. 2 volumes, Hydro-Québec, Montréal, 1992.

Larocque, R. La sépulture du quartier Rosemont à Montréal, BjFj-98. Ministère de la Culture et des Communications, 1997.

Lebel, Y. Moulin de Saint-François-de-Sales, étude historique et archéologique. Ville de Laval, 1986.

Ministère des Transports du Québec. Prolongement de l'autoroute 25 entre l'autoroute 440 et le boulevard Henri-Bourassa, Laval-Montréal. Étude d'impact sur l'environnement déposée au ministère de l'Environnement, rapport d'analyse des impacts, SNC-Lavalin Environnement / Dessau-Soprin, juin 2001.

Option Aménagement et Tecslut. Prolongement de l'autoroute 25 entre les autoroutes 40 et 440. Étude d'impact sur l'environnement. Ministère des Transports du Québec, Québec, 1992.

Ratio, Pierre-Jacques. Exploitation et mise en valeur des ressources archéologiques de l'archipel Ste-Rose, rivière des Milles-Îles, Laval. Société de recherche et de diffusion Archéobec, volume 2, janvier 1997.

SITES WEB :

Ministère de l'Agriculture de l'alimentation et des affaires rurales de l'Ontario, Systèmes d'évacuation du fumier par gravité dans les étables laitières,

Ville de Laval, Quelques pages d'histoire. Paroisses et villages anciens de l'île Jésus. ville.laval.qc.ca/pls/wlav/wlav.page.show?p_no=122

Ville de Montréal, Les arrondissements de Montréal, ville.montreal.qc.ca/portal/page?_pageid=65,90035&_dad=portal&_schema=PORTAL

ANNEXES

CATALOGUE DES PHOTOGRAPHIES

CATALOGUE DES PHOTOGRAPHIES NUMÉRIQUES, FILM N-1, PROJET MTQ 20-5100-8847, AUTOROUTE 25, MONTRÉAL-LAVAL, SACL 2006

# Photo	Description de la photographie
N.1-001	Projet MTQ 20-5100-8847, autoroute 25 : zone 16, vu vers le nord, limite est
N.1-002	Projet MTQ 20-5100-8847, autoroute 25 : zone 16, vu vers le nord, limite ouest
N.1-003	Projet MTQ 20-5100-8847, autoroute 25 : zone 16, vu vers l'est, limite ouest
N.1-004	Projet MTQ 20-5100-8847, autoroute 25 : zone 16, vu vers l'est, sondages km 4+980 limite ouest
N.1-005	Projet MTQ 20-5100-8847, autoroute 25 : zone 16, vu vers le nord-est, générale
N.1-006	Projet MTQ 20-5100-8847, autoroute 25 : zone 16, vu vers le nord, zone à partir du boulevard Gouin
N.1-007	Projet MTQ 20-5100-8847, autoroute 25 : zone 17, vu vers le sud, à partir du boulevard Gouin
N.1-008	Projet MTQ 20-5100-8847, autoroute 25 : zone 17, vu vers le nord, sous les lignes électriques
N.1-009	Projet MTQ 20-5100-8847, autoroute 25 : zone 17 (hors-zone), vu vers le nord, bordure du talus
N.1-010	Projet MTQ 20-5100-8847, autoroute 25 : zone 17 (hors-zone), vu vers le sud, stratigraphie km 4+900 en bordure du talus
N.1-011	Projet MTQ 20-5100-8847, autoroute 25 : zone 17 (hors-zone), vu vers l'ouest, générale
N.1-012	Projet MTQ 20-5100-8847, autoroute 25 : zone 19, vu vers le nord-est, à partir du boulevard Perras
N.1-013	Projet MTQ 20-5100-8847, autoroute 25 : zone 19, vu vers l'est, générale
N.1-014	Projet MTQ 20-5100-8847, autoroute 25 : zone 19, vu vers le sud, stratigraphie km 4+700
N.1-015	Projet MTQ 20-5100-8847, autoroute 25 : zone 19, vu vers le sud, stratigraphie km 4+700
N.1-016	Projet MTQ 20-5100-8847, autoroute 25 : zone H-3, vu vers le sud, sondages km 4+920
N.1-017	Projet MTQ 20-5100-8847, autoroute 25 : zone H-3, vu vers l'est, secteur marécageux
N.1-018	Projet MTQ 20-5100-8847, autoroute 25 : zone H-3, vu vers le nord, stratigraphie km 4+920
N.1-019	Projet MTQ 20-5100-8847, autoroute 25 : zone 17, vu vers le sud-est, limite est
N.1-020	Projet MTQ 20-5100-8847, autoroute 25 : zone 17, vu vers l'ouest, limite est
N.1-021	Projet MTQ 20-5100-8847, autoroute 25 : zone 18, vu vers le nord-ouest, sondages km 4+750 à la limite nord
N.1-022	Projet MTQ 20-5100-8847, autoroute 25 : zone 18, vu vers le sud, boisé humide au centre
N.1-023	Projet MTQ 20-5100-8847, autoroute 25 : zone 18, vu vers le sud-ouest, boisé humide
N.1-024	Projet MTQ 20-5100-8847, autoroute 25 : zone 18, vu vers le sud, limite nord
N.1-025	Projet MTQ 20-5100-8847, autoroute 25 : zone 18, vu vers l'est, la limite nord
N.1-026	Projet MTQ 20-5100-8847, autoroute 25 : zone 18, vu vers le nord-ouest, sondages km 4+780 à la limite sud-est
N.1-027	Projet MTQ 20-5100-8847, autoroute 25 : zone 14, vu vers l'est, sondages km 6+040 à la limite ouest
N.1-028	Projet MTQ 20-5100-8847, autoroute 25 : zone 14, vu vers l'est, sondages km 6+040 à la limite ouest
N.1-029	Projet MTQ 20-5100-8847, autoroute 25 : zone 9, vu vers le sud-ouest, limite nord
N.1-030	Projet MTQ 20-5100-8847, autoroute 25 : zone 9, vu vers le sud-ouest, limite nord
N.1-031	Projet MTQ 20-5100-8847, autoroute 25 : zone 9, vu vers le nord, stratigraphie km 5+200
N.1-032	Projet MTQ 20-5100-8847, autoroute 25 : zone H-1, vu vers le nord, sondages km 6+080 sur la ligne de centre
N.1-033	Projet MTQ 20-5100-8847, autoroute 25 : zone H-1, vu vers le sud, sondages km 6+120 sur la ligne de centre
N.1-034	Projet MTQ 20-5100-8847, autoroute 25 : zone H-1, vu vers l'ouest, stratigraphie km 6+120
N.1-035	Projet MTQ 20-5100-8847, autoroute 25 : zone 10, vu vers le nord, sondages km 6+300 sur la ligne de centre
N.1-036	Projet MTQ 20-5100-8847, autoroute 25 : zone 10, vu vers le sud, sondages km 6+300 sur la ligne de centre
N.1-037	Projet MTQ 20-5100-8847, autoroute 25 : zone 11, vu vers le sud-est, réalisation de sondages km 6+300
N.1-038	Projet MTQ 20-5100-8847, autoroute 25 : zone 11, vu vers le sud-est, réalisation de sondages km 6+300
N.1-039	Projet MTQ 20-5100-8847, autoroute 25 : zone 15, vu vers l'est, limite ouest

N.1-040	Projet MTQ 20-5100-8847, autoroute 25 : zone 15, vu vers l'est, réalisation de sondages km 6+050
N.1-041	Projet MTQ 20-5100-8847, autoroute 25 : zone 15, vu vers l'est, réalisation de sondages km 6+050
N.1-042	Projet MTQ 20-5100-8847, autoroute 25 : zone 15, vu vers le nord, paroi stratigraphique km 6+050
N.1-043	Projet MTQ 20-5100-8847, autoroute 25 : zone 15, vu vers l'est, réalisation de sondages km 6+050
N.1-044	Projet MTQ 20-5100-8847, autoroute 25 : zone 15, vu vers le nord, stratigraphie km 6+050
N.1-045	Projet MTQ 20-5100-8847, autoroute 25 : zone 15, vu vers l'ouest, limite est
N.1-046	Projet MTQ 20-5100-8847, autoroute 25 : zone 15, vu vers l'ouest, limite est
N.1-047	Projet MTQ 20-5100-8847, autoroute 25 : zone 15, vu vers l'ouest, à partir du boulevard Lévesque
N.1-048	Projet MTQ 20-5100-8847, autoroute 25 : zone 13, vu vers l'ouest, à partir de la limite est
N.1-049	Projet MTQ 20-5100-8847, autoroute 25 : zone 13, vu vers l'ouest, à partir de la partie centrale et humide
N.1-050	Projet MTQ 20-5100-8847, autoroute 25 : zone 13, vu vers le nord, stratigraphie km 6+120
N.1-051	Projet MTQ 20-5100-8847, autoroute 25 : zone 13, vu vers le nord, stratigraphie km 6+120
N.1-052	Projet MTQ 20-5100-8847, autoroute 25 : zone 13, vu vers le nord-est, réalisation de sondages km 6+120 au sud-ouest
N.1-053	Projet MTQ 20-5100-8847, autoroute 25 : zone 13, vu vers le nord-ouest, stratigraphie km 6+120
N.1-054	Projet MTQ 20-5100-8847, autoroute 25 : zone B, vu vers l'ouest, à partir de la limite est
N.1-055	Projet MTQ 20-5100-8847, autoroute 25 : zone B, vu vers l'ouest, réalisation de sondages km 6+100
N.1-056	Projet MTQ 20-5100-8847, autoroute 25 : zone B, vu vers le nord, stratigraphie km 6+100
N.1-057	Projet MTQ 20-5100-8847, autoroute 25 : zone B, vu vers le nord, stratigraphie km 6+100
N.1-058	Projet MTQ 20-5100-8847, autoroute 25 : zone B, vu vers l'ouest, à partir du boulevard Roger-Lortie
N.1-059	Projet MTQ 20-5100-8847, autoroute 25 : zone B, vu vers l'ouest, stratigraphie km 6+100
N.1-060	Projet MTQ 20-5100-8847, autoroute 25 : zone B, vu vers l'ouest, stratigraphie km 6+100
N.1-061	Projet MTQ 20-5100-8847, autoroute 25 : zone B, vu vers le nord, stratigraphie km 6+100 derrière le vestige S5
N.1-062	Projet MTQ 20-5100-8847, autoroute 25 : zone B, vu vers le nord, stratigraphie km 6+100 vestige S5
N.1-063	Projet MTQ 20-5100-8847, autoroute 25 : zone B, vu vers le nord, puits en ciment S6
N.1-064	Projet MTQ 20-5100-8847, autoroute 25 : zone B, vu vers le sud, vestige S5
N.1-065	Projet MTQ 20-5100-8847, autoroute 25 : zone B, vu vers l'ouest, à partir de la limite ouest
N.1-066	Projet MTQ 20-5100-8847, autoroute 25 : zone B, vu vers l'est, stratigraphie km 6+100
N.1-067	Projet MTQ 20-5100-8847, autoroute 25 : zone B, vu vers le nord-ouest, vue de vestige S4
N.1-068	Projet MTQ 20-5100-8847, autoroute 25 : zone B, vu vers le nord-est, profil résiduel de vestige S4
N.1-069	Projet MTQ 20-5100-8847, autoroute 25 : zone B, vu vers l'ouest, stratigraphie km 6+100 à l'ouest du vestige S4
N.1-070	Projet MTQ 20-5100-8847, autoroute 25 : zone A, vu vers le sud-ouest, à partir de la Montée Masson
N.1-071	Projet MTQ 20-5100-8847, autoroute 25 : zone A, vu vers l'est, stratigraphie km 8+500
N.1-072	Projet MTQ 20-5100-8847, autoroute 25 : zone A, vu vers l'ouest, stratigraphie km 8+500
N.1-073	Projet MTQ 20-5100-8847, autoroute 25 : zone A, vu vers l'ouest, partie centrale
N.1-074	Projet MTQ 20-5100-8847, autoroute 25 : zone 17, vu vers l'ouest, excavation mécanique du sondage M-1
N.1-075	Projet MTQ 20-5100-8847, autoroute 25 : zone 17, vu vers le sud, excavation mécanique du sondage M-1
N.1-076	Projet MTQ 20-5100-8847, autoroute 25 : zone 17, vu vers le sud-est, sondage mécanique M-1
N.1-077	Projet MTQ 20-5100-8847, autoroute 25 : zone H-2, vu vers le nord, excavation mécanique du sondage M-2
N.1-078	Projet MTQ 20-5100-8847, autoroute 25 : zone H-2, vu vers l'est, stratigraphie du sondage M-2
N.1-079	Projet MTQ 20-5100-8847, autoroute 25 : zone H-2, vu vers l'est, stratigraphie du sondage M-2
N.1-080	Projet MTQ 20-5100-8847, autoroute 25 : zone H-2, vu vers l'est, excavation mécanique du sondage M-2
N.1-081	Projet MTQ 20-5100-8847, autoroute 25 : zone 16, vu vers l'ouest, excavation mécanique du sondage M-3
N.1-082	Projet MTQ 20-5100-8847, autoroute 25 : zone 16, vu vers le nord, stratigraphie du sondage M-3
N.1-083	Projet MTQ 20-5100-8847, autoroute 25 : zone 16, vu vers l'ouest, excavation mécanique du sondage M-4
N.1-084	Projet MTQ 20-5100-8847, autoroute 25 : zone 16, vu vers l'ouest, stratigraphie du sondage M-4
N.1-085	Projet MTQ 20-5100-8847, autoroute 25 : zone 16, vu vers le sud, excavation mécanique du sondage M-5
N.1-086	Projet MTQ 20-5100-8847, autoroute 25 : zone 16, vu vers l'ouest, stratigraphie du sondage M-5
N.1-087	Projet MTQ 20-5100-8847, autoroute 25 : zone 16, vu vers le nord-est, excavation mécanique du sondage M-6
N.1-088	Projet MTQ 20-5100-8847, autoroute 25 : zone 16, vu vers le nord, stratigraphie du sondage M-6

N.1-089	Projet MTQ 20-5100-8847, autoroute 25 : zone 14, vu vers le sud-ouest, excavation mécanique du sondage M-7
N.1-090	Projet MTQ 20-5100-8847, autoroute 25 : zone 14, vu vers le sud, stratigraphie du sondage M-7
N.1-091	Projet MTQ 20-5100-8847, autoroute 25 : zone 14, vu vers le sud, excavation mécanique du sondage M-8
N.1-092	Projet MTQ 20-5100-8847, autoroute 25 : zone 14, vu vers le sud, excavation mécanique du sondage M-8
N.1-093	Projet MTQ 20-5100-8847, autoroute 25 : zone 14, vu vers l'est, stratigraphie du sondage M-8
N.1-094	Projet MTQ 20-5100-8847, autoroute 25 : zone 14, vu vers l'est, excavation mécanique du sondage M-9
N.1-095	Projet MTQ 20-5100-8847, autoroute 25 : zone 14, vu vers l'ouest, stratigraphie du sondage M-9
N.1-096	Projet MTQ 20-5100-8847, autoroute 25 : zone 2, vu vers l'est, limite ouest
N.1-097	Projet MTQ 20-5100-8847, autoroute 25 : zone 2, vu vers l'est, portion centrale
N.1-098	Projet MTQ 20-5100-8847, autoroute 25 : zone 2, vu vers l'est, affleurement de roc
N.1-099	Projet MTQ 20-5100-8847, autoroute 25 : zone 2, vu vers l'est, secteur boisé
N.1-100	Projet MTQ 20-5100-8847, autoroute 25 : zone 2, vu vers l'ouest, stratigraphie km 8+400
N.1-101	Projet MTQ 20-5100-8847, autoroute 25 : zone 3, vu vers l'ouest, à partir de la limite est
N.1-102	Projet MTQ 20-5100-8847, autoroute 25 : zone 3, vu vers l'ouest, test de sol dans le champ
N.1-103	Projet MTQ 20-5100-8847, autoroute 25 : zone 3, vu vers l'ouest, limite ouest
N.1-104	Projet MTQ 20-5100-8847, autoroute 25 : zone 3, vu vers l'ouest, réalisation de sondages dans terrain en culture km 8+120
N.1-105	Projet MTQ 20-5100-8847, autoroute 25 : zone 3, vu vers le sud, stratigraphie km 8+110
N.1-106	Projet MTQ 20-5100-8847, autoroute 25 : zone 3, vu vers l'ouest, inspection visuelle
N.1-107	Projet MTQ 20-5100-8847, autoroute 25 : zone 3, vu vers l'est, réalisation de sondages km 8+100 à la limite ouest
N.1-108	Projet MTQ 20-5100-8847, autoroute 25 : zone 3, vu vers le sud-est, affleurement de roc
N.1-109	Projet MTQ 20-5100-8847, autoroute 25 : zone 6, vu vers l'est, à partir du boulevard Roger-Lortie
N.1-110	Projet MTQ 20-5100-8847, autoroute 25 : zone 6, vu vers l'est, affleurement de roc
N.1-111	Projet MTQ 20-5100-8847, autoroute 25 : zone 6, vu vers l'est, affleurement de roc
N.1-112	Projet MTQ 20-5100-8847, autoroute 25 : zone 4, vu vers l'est, environnement général (partie sud)
N.1-113	Projet MTQ 20-5100-8847, autoroute 25 : zone 4, vu vers le nord, environnement général (partie sud)
N.1-114	Projet MTQ 20-5100-8847, autoroute 25 : zone 4, vu vers l'est, stratigraphie km 7+700 (partie sud)
N.1-115	Projet MTQ 20-5100-8847, autoroute 25 : zone 4, vu vers le nord-ouest, environnement général (partie nord)
N.1-116	Projet MTQ 20-5100-8847, autoroute 25 : zone 4, vu vers le nord-ouest, sondages dans le boisé (partie nord)
N.1-117	Projet MTQ 20-5100-8847, autoroute 25 : zone 4, vu vers l'est, du sommet de la crête (partie nord)
N.1-118	Projet MTQ 20-5100-8847, autoroute 25 : zone 4, vu vers le nord, de la limite nord (partie nord)
N.1-119	Projet MTQ 20-5100-8847, autoroute 25 : zone 4, vu vers le sud, de la crête (partie nord)
N.1-120	Projet MTQ 20-5100-8847, autoroute 25 : zone 4, vu vers le nord, stratigraphie km 7+700 (partie sud)
N.1-121	Projet MTQ 20-5100-8847, autoroute 25 : zone 1, vu vers le nord, environnement général à partir de la limite sud
N.1-122	Projet MTQ 20-5100-8847, autoroute 25 : zone 1, vu vers le nord-ouest, de la limite ouest, très humide
N.1-123	Projet MTQ 20-5100-8847, autoroute 25 : zone 1, vu vers le nord, de la partie centrale
N.1-124	Projet MTQ 20-5100-8847, autoroute 25 : zone 16, vu vers l'ouest, réalisation de sondages manuels
N.1-125	Projet MTQ 20-5100-8847, autoroute 25 : zone 16, vu vers l'ouest, stratigraphie km 4+970
N.1-126	Projet MTQ 20-5100-8847, autoroute 25 : zone 16, vu vers l'ouest, artefacts, sondage km 4+970 derrière le vestige S1
N.1-127	Projet MTQ 20-5100-8847, autoroute 25 : zone 5, vu vers le sud, générale à partir de l'école
N.1-128	Projet MTQ 20-5100-8847, autoroute 25 : zone 5, vu vers l'ouest, à partir de la limite est
N.1-129	Projet MTQ 20-5100-8847, autoroute 25 : zone 5, vu vers le nord, clôture de pierre dans le boisé
N.1-130	Projet MTQ 20-5100-8847, autoroute 25 : zone 5, vu vers le nord, affleurement de roc
N.1-131	Projet MTQ 20-5100-8847, autoroute 25 : zone 5, vu vers le nord, stratigraphie km 7+520

CATALOGUE DES PHOTOGRAPHIES NUMÉRIQUES, FILM N-2A, PROJET MTQ 20-5100-8847, AUTOROUTE 25, MONTRÉAL-LAVAL, SACL 2006

N.2A-002	Projet MTQ 20-5100-8847, autoroute 25 : zone A, vu vers l'ouest, inspection visuelle, terrain en culture, au nord de la montée Masson
N.2A-003	Projet MTQ 20-5100-8847, autoroute 25 : zone A, vu vers le NE, du chemin de ferme abandonné à l'est du champs de maïs au nord de la montée Masson
N.2A-004	Projet MTQ 20-5100-8847, autoroute 25 : zone A, vu vers l'ouest, dépotoir en bordure du chemin de ferme
N.2A-005	Projet MTQ 20-5100-8847, autoroute 25 : zone A, vu vers l'ouest, dépotoir en bordure du chemin de ferme
N.2A-006	Projet MTQ 20-5100-8847, autoroute 25 : zone A, vu vers l'ouest, sondage km 8+550
N.2A-007	Projet MTQ 20-5100-8847, autoroute 25 : zone A, vu en plan, sondage km 8+550
N.2A-008	Projet MTQ 20-5100-8847, autoroute 25 : zone A, vu vers l'ouest, sondage km 8+400 dans le secteur humide
N.2A-009	Projet MTQ 20-5100-8847, autoroute 25 : zone A, vu vers l'ouest, sondage km 8+400 dans le secteur humide
N.2A-010	Projet MTQ 20-5100-8847, autoroute 25 : zone A, vu vers l'ouest, dépotoir
N.2A-011	Projet MTQ 20-5100-8847, autoroute 25 : zone A, vu vers le sud, végétation dense
N.2A-012	Projet MTQ 20-5100-8847, autoroute 25 : zone A, vu vers le nord, débris sondage km 8+450
N.2A-013	Projet MTQ 20-5100-8847, autoroute 25 : zone A, vu vers l'est, inspection visuelle dans le champ de maïs au nord de la montée Masson
N.2A-014	Projet MTQ 20-5100-8847, autoroute 25 : zone A, vu vers le SE, inspection visuelle, secteur sud-ouest
N.2A-016	Projet MTQ 20-5100-8847, autoroute 25 : zone A, vu vers le SE, plancher d'habitation, vestige S9
N.2A-017	Projet MTQ 20-5100-8847, autoroute 25 : zone A, vu vers le Sud, plancher d'habitation, vestige S9
N.2A-018	Projet MTQ 20-5100-8847, autoroute 25 : zone A, vu vers le NO, inspection visuelle, limite sud-ouest
N.2A-019	Projet MTQ 20-5100-8847, autoroute 25 : zone A, vu vers le NO, inspection visuelle, limite sud-ouest
N.2A-020	Projet MTQ 20-5100-8847, autoroute 25 : zone A, vu vers l'est, inspection visuelle, limite ouest
N.2A-021	Projet MTQ 20-5100-8847, autoroute 25 : zone A, vu vers le NO, réservoir d'eau vestige S7, sommet partiellement effondré
N.2A-022	Projet MTQ 20-5100-8847, autoroute 25 : zone A, vu vers le nord, enregistrement du réservoir d'eau, vestige S7
N.2A-023	Projet MTQ 20-5100-8847, autoroute 25 : zone A, vu vers l'est, réservoir d'eau vestige S7, parement est
N.2A-024	Projet MTQ 20-5100-8847, autoroute 25 : zone A, vu vers l'ouest, réservoir d'eau vestige S7, intérieur, parement ouest
N.2A-025	Projet MTQ 20-5100-8847, autoroute 25 : zone A, vu vers l'ouest, intérieur du réservoir d'eau, vestige S7, parement ouest conduite d'alimentation en graphite noir
N.2A-026	Projet MTQ 20-5100-8847, autoroute 25 : zone B, vu vers l'ouest, excavation coin NE du vestige S4, sondage M-11
N.2A-027	Projet MTQ 20-5100-8847, autoroute 25 : zone B, vu vers l'ouest, excavation coin SE du vestige S4
N.2A-028	Projet MTQ 20-5100-8847, autoroute 25 : zone B, vu vers l'ouest, sondage mécanique, parement extérieur du mur N-E, vestige S4
N.2A-029	Projet MTQ 20-5100-8847, autoroute 25 : zone B, vu vers l'ouest, sondage M-11
N.2A-030	Projet MTQ 20-5100-8847, autoroute 25 : zone B, vu vers l'ouest, détail du parement extérieur est du vestige S4
N.2A-031	Projet MTQ 20-5100-8847, autoroute 25 : zone B, vu vers l'ouest, détail du parement extérieur est du vestige S4
N.2A-032	Projet MTQ 20-5100-8847, autoroute 25 : zone B, vu vers l'ouest, générale du sondage M-11
N.2A-033	Projet MTQ 20-5100-8847, autoroute 25 : zone B, vu vers le SE, Intérieur du vestige S4, coin SE, sondage M-12
N.2A-034	Projet MTQ 20-5100-8847, autoroute 25 : zone B, vu vers l'est, limite SE du vestige S4, sondage M-11
N.2A-035	Projet MTQ 20-5100-8847, autoroute 25 : zone B, vu vers NO, limite SO du vestige S4, sondage M-11
N.2A-036	Projet MTQ 20-5100-8847, autoroute 25 : zone B, vu vers le NE, générale, sondage M-12
N.2A-037	Projet MTQ 20-5100-8847, autoroute 25 : zone B, vu vers Nord, générale
N.2A-038	Projet MTQ 20-5100-8847, autoroute 25 : zone B, vu vers le NE, générale
N.2A-039	Projet MTQ 20-5100-8847, autoroute 25 : zone B, vu vers NO, générale

N.2A-040	Projet MTQ 20-5100-8847, autoroute 25 : zone B, vu vers l'ouest, générale
N.2A-041	Projet MTQ 20-5100-8847, autoroute 25 : zone B, vu vers le nord, générale
N.2A-042	Projet MTQ 20-5100-8847, autoroute 25 : zone B, vu vers le nord, excavation mécanique M-15
N.2A-043	Projet MTQ 20-5100-8847, autoroute 25 : zone B, vu vers le nord, excavation mécanique M-15
N.2A-044	Projet MTQ 20-5100-8847, autoroute 25 : zone B, vu vers l'est, détail du plancher et du daleau, vestige S5, sondage M-13
N.2A-045	Projet MTQ 20-5100-8847, autoroute 25 : zone B, vu vers l'est, détail du plancher et du daleau, vestige S5, sondage M-13
N.2A-046	Projet MTQ 20-5100-8847, autoroute 25 : zone B, vu vers l'ouest, détail du plancher et du daleau, vestige S5, sondage M-13
N.2A-047	Projet MTQ 20-5100-8847, autoroute 25 : zone B, vu vers l'ouest, détail du plancher et du daleau, vestige S5, sondage M-13
N.2A-048	Projet MTQ 20-5100-8847, autoroute 25 : zone B, vu vers le nord, détail du plancher et du daleau, vestige S5, sondage M-13
N.2A-049	Projet MTQ 20-5100-8847, autoroute 25 : zone B, vu vers le nord, détail du plancher et du daleau, vestige S5, sondage M-13
N.2A-050	Projet MTQ 20-5100-8847, autoroute 25 : zone B, vu vers l'est, détail du plancher et du daleau, vestige S5, sondage M-13
N.2A-051	Projet MTQ 20-5100-8847, autoroute 25 : zone B, vu vers l'est, générale, vestiges S5
N.2A-052	Projet MTQ 20-5100-8847, autoroute 25 : zone A, vu vers le NO, préparation pour l'excavation mécanique, près du sondage S8
N.2A-053	Projet MTQ 20-5100-8847, autoroute 25 : zone A, vu vers l'ouest, préparation pour l'excavation mécanique, près du sondage S8
N.2A-054	Projet MTQ 20-5100-8847, autoroute 25 : zone A, vu vers le NO, préparation pour l'excavation mécanique, près du sondage S8
N.2A-055	Projet MTQ 20-5100-8847, autoroute 25 : zone A, vu vers le nord, préparation pour l'excavation mécanique, près du sondage S8
N.2A-056	Projet MTQ 20-5100-8847, autoroute 25 : zone A vu vers le NE, coin SO du vestige S8, sondage M-15
N.2A-057	Projet MTQ 20-5100-8847, autoroute 25 : zone A vu vers le NE, coin SO du vestige S8, sondage M-15
N.2A-058	Projet MTQ 20-5100-8847, autoroute 25 : zone B, vu vers le nord, coin SO, empattement du vestige S8, sondage M-15
N.2A-059	Projet MTQ 20-5100-8847, autoroute 25 : zone B, vu vers le nord, coin SO, vestiges associés au vestige S8, sondage M-15

**CATALOGUE DES PHOTOGRAPHIES NUMÉRIQUES, FILM N-2B, PROJET MTQ 20-5100-8847, AUTOROUTE 25,
MONTRÉAL-LAVAL, SACL 2006**

N.2B-001	Projet MTQ 20-5100-8847, autoroute 25 : zone A, vu vers le NO, vestige S8, sondage M-16
N.2B-002	Projet MTQ 20-5100-8847, autoroute 25 : zone A, vu vers l'est, vestige S8, sondage M-16
N.2B-003	Projet MTQ 20-5100-8847, autoroute 25 : zone A, vu vers l'ouest, vestige S8, sondage M-17
N.2B-004	Projet MTQ 20-5100-8847, autoroute 25 : zone A, vu vers l'ouest, vestige S8, sondage M-17
N.2B-005	Projet MTQ 20-5100-8847, autoroute 25 : zone A, vu vers l'ouest, vestige S8, sondage M17
N.2B-006	Projet MTQ 20-5100-8847, autoroute 25 : zone A, vu vers l'ouest, S8, vestige S8, sondage M-17
N.2B-007	Projet MTQ 20-5100-8847, autoroute 25 : zone A, vu vers l'ouest, végétation environnante à l'ouest du vestige S8
N.2B-008	Projet MTQ 20-5100-8847, autoroute 25 : zone A, vu vers le nord, vestige S8, sondage M-16
N.2B-009	Projet MTQ 20-5100-8847, autoroute 25 : zone C, vu vers l'ouest, vestige S1, sondage M-18
N.2B-010	Projet MTQ 20-5100-8847, autoroute 25 : zone C, vu vers le sud, vestige S1, sondage M-18
N.2B-011	Projet MTQ 20-5100-8847, autoroute 25 : zone C, vu vers le NO, vestige S1, sondage M-18
N.2B-012	Projet MTQ 20-5100-8847, autoroute 25 : zone C, vu vers le nord, vestige S1, sondage M-18
N.2B-013	Projet MTQ 20-5100-8847, autoroute 25 : zone C, vu vers le nord, vestige S1, sondage M-18
N.2B-014	Projet MTQ 20-5100-8847, autoroute 25 : zone C, vu vers l'est, vestige S1, sondage M-18
N.2B-016	Projet MTQ 20-5100-8847, autoroute 25 : zone C, vu vers l'est, vestige S1, sondage M-18
N.2B-017	Projet MTQ 20-5100-8847, autoroute 25 : zone C, vu vers l'est, vestige S1, sondage M-18
N.2B-018	Projet MTQ 20-5100-8847, autoroute 25 : zone C, vu vers l'est, vestige S1, sondage M-18
N.2B-019	Projet MTQ 20-5100-8847, autoroute 25 : zone C, vu vers l'est, vestige S1, sondage M--18
N.2B-020	Projet MTQ 20-5100-8847, autoroute 25 : zone C, vu vers le sud, vestige S2
N.2B-021	Projet MTQ 20-5100-8847, autoroute 25 : zone C, vu vers le sud, vestige S2
N.2B-022	Projet MTQ 20-5100-8847, autoroute 25 : zone C, vu vers l'ouest, vestige S2
N.2B-023	Projet MTQ 20-5100-8847, autoroute 25 : zone C, vu vers l'ouest, vestige S2
N.2B-024	Projet MTQ 20-5100-8847, autoroute 25 : zone C, vu vers l'ouest, vestige S2
N.2B-025	Projet MTQ 20-5100-8847, autoroute 25 : zone C, vu vers l'ouest, vestige S2-A
N.2B-026	Projet MTQ 20-5100-8847, autoroute 25 : zone C, vu vers le nord, vestige S2-A
N.2B-027	Projet MTQ 20-5100-8847, autoroute 25 : zone C, vu vers l'est, vestige S2-A
N.2B-028	Projet MTQ 20-5100-8847, autoroute 25 : zone C, vu vers l'est, vestige S2-A
N.2B-029	Projet MTQ 20-5100-8847, autoroute 25 : zone C, vu vers le nord, vestige S2-A
N.2B-030	Projet MTQ 20-5100-8847, autoroute 25 : zone C, vu vers l'ouest, vestige S2-B
N.2B-031	Projet MTQ 20-5100-8847, autoroute 25 : zone C, vu vers l'ouest, vestige S2-B
N.2B-032	Projet MTQ 20-5100-8847, autoroute 25 : zone C, vu vers le NO, vestige S3
N.2B-033	Projet MTQ 20-5100-8847, autoroute 25 : zone C, vu vers le nord, vestige S3
N.2B-034	Projet MTQ 20-5100-8847, autoroute 25 : zone B, vu vers le sud, vestige S6
N.2B-035	Projet MTQ 20-5100-8847, autoroute 25 : zone A, vu vers le SE, vestige S9
N.2B-036	Projet MTQ 20-5100-8847, autoroute 25 : zone A, vu vers le SE, vestige S10
N.2B-037	Projet MTQ 20-5100-8847, autoroute 25 : zone A, vu vers le nord, vestige S10
N.2B-038	Projet MTQ 20-5100-8847, autoroute 25 : zone A, vu vers l'est, vestige S10
N.2B-039	Projet MTQ 20-5100-8847, autoroute 25 : zone A, vu vers l'est, vestige S10
N.2B-040	Projet MTQ 20-5100-8847, autoroute 25 : zone A, vu vers l'est, vestige S10
N.2B-041	Projet MTQ 20-5100-8847, autoroute 25 : zone A, vu vers l'est, vestige S10

FICHES DES VESTIGES ARCHITECTURAUX

FICHE DES VESTIGES ARCHITECTURAUX**Archéologue****Date de mise au jour**

Pierre-Jacques Ratio

14/06/2006

**IDENTIFICATION DES
VESTIGES**

S1

Localisation générale

Zone C, entre le km 4+900 et le km 5+000 à 12,59 m au nord du boulevard Gouin

DESCRIPTION

Vestiges d'une fondation rectangulaire en pierres calcaires. Les parements intérieurs des murs sont couverts de crépi grisâtre et on y trouve plusieurs débris associés à la démolition du bâtiment (tôle de toiture, brique, fragment de pierres calcaires, tuyaux, fils électriques, préart, etc.

La base du mur a été atteinte mécaniquement dans le coin SE du bâtiment. Ces vestiges reposent dans une matrice légèrement limoneuse, jaunâtre qui correspond au sol en place.

DIMENSIONS HORIZONTALES

Longueur : 13,75 m

Largeur : 10,20 m

Hauteur : 1,36 m

No de lot

S1

Matériaux et description

Assises de pierres calcaires enduites de crépis grisâtre sur le parement intérieur des murs. À certains endroits le crépis a disparu laissant apparaître de 4 à 5 assises résiduelles

Sols associés

Matrice légèrement limoneuse, jaunâtre qui correspond au sol en place.

Assemblage

Assises de pierres calcaires superposées et recouvertes de crépis

Interprétation**fonctionnelle**

Habitation (maison de ferme ?)

Datation

Dix-neuvième siècle ?

État de conservation lors de la découverte

Bien conservé

Artefacts, type et interprétation sommaire

TCFB à décors bleu

Commentaires

La partie ouest de la fondation du bâtiment est composée de deux pièces résiduelles séparées par un mur mitoyen orienté dans un axe est-ouest.

La pièce située dans la section est de la fondation du bâtiment est de forme irrégulière et mesure 7,00 m de longueur maximale dans son axe est-ouest.

Plans de localisation

Plan zone C

Profils

S1-A,
S1-M18

Photos

MTQ-A-25 CD-2B, clichés 9 à 19

Recommandations :

Dégagement mécanique du sommet des murs, pour assurer le relevé cartographique de l'ensemble du bâtiment
Excavation mécanique à l'intérieur du bâtiment jusqu'à la couche d'occupation ($\pm 0,70$ m d'épaisseur)
Fouille manuelle de la couche d'occupation ($\pm 0,30$ m d'épaisseur)
Relevés stratigraphiques d'usage
Relevés structurels
Enregistrement photographique
Recherche historique et cartographique
Production d'un rapport synthèse

FICHE DES VESTIGES ARCHITECTURAUX**Archéologue****Date de mise au jour**

Pierre-Jacques Ratio

14/06/2006

**IDENTIFICATION DES
VESTIGES**

S2

Localisation générale

À 12,59 m au sud du boulevard Gouin (zone C), km 4 + 940

DESCRIPTION

Les vestiges d'une fondation rectangulaire abandonnée, en béton ont été observés au sud du fossé de drainage qui longe la partie sud du boulevard Gouin.

Ces vestiges, mesurent 45,20 m de longueur sur 8,04m de largeur. La section sud est la mieux conservée sur une longueur maximale visible de 18,20 m. Les murs de béton présentent des lézardes par endroits et sont ponctués de poteaux métalliques de 1½ pouce de diamètres ancrés verticalement dans la maçonnerie et régulièrement espacés à tous le 0,60m. L'intérieur de la fondation est envahi par la végétation et des peupliers âgés d'une trentaine d'années y sont visibles.

Trois sondages manuels ont été réalisés à l'intérieur des fondations et deux autres ont été réalisés à l'extérieur, aux coins sud-ouest et sud-est.

DIMENSIONS HORIZONTALES

Longueur : 45,20 m

Largeur : 8,04 m

Hauteur : ± 0,40 m

No de lot

S2

Matériaux et description

Béton et blocs de ciment

Sols associés

Matrice limoneuse qui correspond au sol en place

Assemblage

Blocs de ciment superposés et liés ensemble au ciment grisâtre

Interprétation fonctionnelle

Entrepôt ou garage probablement associé au bâtiment de ferme dont la fondation porte le code S1

Datation

Première moitié du vingtième siècle

État de conservation lors de la découverte

Bien conservé dans l'ensemble même si certains murs présentent des lézardes

Artefacts, type et interprétation sommaire

Nil

Commentaires

La stratigraphie des sondages réalisée à l'intérieurs des fondations a révélé la présence de 3 couches (Coupe S2-A). La première couche est associée au niveau d'occupation/abandon du site, alors que la couche sous-jacente est associée à sa construction. La troisième constitue le sol en place. Pour les sondages à l'extérieur, la séquence culturelle est presque identique (Coupe S2-B). La première couche témoigne de l'occupation du bâtiment et la seconde, du sol en place archéologiquement stérile

Plans de localisation

Plan zone C

Profils

S2A, S2B

Photos

MTQ-A-25 CD-2B, clichés 20 à 30

Recommandations :

Ces vestiges ne présentent pas d'intérêt archéologique particulier. Aucune recommandation quant à la poursuite des opérations

FICHE DES VESTIGES ARCHITECTURAUX**Archéologue****Date de mise au jour**

Pierre-Jacques Ratio

14/06/2006

IDENTIFICATION DES VESTIGES

S3

Localisation générale

À 8,35 m au nord du boulevard Gouin, et à 20,00 m à l'est des vestiges S1, (zone C), km 4 + 970

DESCRIPTION

À une vingtaine de mètres à l'est de cette fondation et à 8,35 m au nord du boulevard Gouin se trouve une structure en béton orientée dans un axe est-ouest, et dont la surface affleure avec celle du parc.

Cette base ovale, mesure 3,99 m de longueur sur 1,22 m de largeur et elle servait autrefois à soutenir les pompes à essence d'une station-service aujourd'hui disparue.

DIMENSIONS HORIZONTALES

Longueur : 3,99 m

Largeur : 1,22 m

No de lot

S3

Matériaux et description

Béton

Sols associés

Sol en place.

Assemblage

Base de béton érigée à l'horizontale

Interprétation fonctionnelle

Base de soutien pour les pompes à essence d'une station-service aujourd'hui disparue.

Datation

Vingtième siècle

État de conservation lors de la découverte

Bien conservée

Artefacts, type et interprétation sommaire

Nil

Commentaires

Nil

Plans de localisation

Plan zone C

Profils

Nil

Photos

MTQ-A-25 CD-2B, clichés 31, 32

Recommandations :

Ces vestiges ne présentent pas d'intérêt archéologique particulier

FICHE DES VESTIGES ARCHITECTURAUX**Archéologue****Date de mise au jour**

Pierre-Jacques Ratio

14/06/2006

IDENTIFICATION DES VESTIGES**S4****Localisation générale**

Zone B, entre le km 6+050 et le km 6+100, au nord du boulevard Lévesque

DESCRIPTION

Vestiges d'une fondation maçonnée en pierres calcaires. Ces vestiges ont été partiellement détruits lors de la construction du boulevard Lévesque et leur extrémité sud est parfaitement visible à partir du boulevard. Il s'agit d'une fondation rectangulaire orientée dans un axe est-ouest et qui mesure 11,00 m de largeur sur 13,80 m de longueur sur 0,99m de hauteur maximale visible.

Les assises en pierres calcaires sont régulières et elles sont liées ensemble par un mortier sableux, légèrement rosé avec des inclusions de pigmentation de chaux blanchâtre. Les parements d'une soixantaine de centimètres d'épaisseur présentent un blocage médian constitué de 5 à 7 assises résiduelles.

DIMENSIONS HORIZONTALES

Longueur : 11,00 m

Largeur : 13,80 m

Hauteur : 0,99 m

No de lot

S4

Matériaux et description

Les assises en pierres calcaires sont régulières et elles sont liées ensemble par un mortier sableux, légèrement rosé avec des inclusions de pigmentation de chaux blanchâtre

Sols associés

Matrice d'argile grise qui correspond au sol en place.

Assemblage

Assises de pierres calcaires superposées et liées ensemble au mortier

Interprétation fonctionnelle

Habitation (maison de ferme ?)

Datation

Deuxième moitié du dix-neuvième siècle ?

État de conservation lors de la découverte

Bien conservé

Artefacts, type et interprétation sommaire

Limon brunâtre sableux, homogène avec inclusions d'un clou forgé, 1 tesson de TCFB et un tesson de TCFB à décalque bleu.

Commentaires

Les relevés stratigraphiques effectués à l'intérieur du bâtiment ont confirmé la présence d'une couche associée à la démolition du bâtiment et une autre reliée à son occupation (Coupe S4-M-12). La couche de démolition constituée d'un limon brunâtre à noirâtre renfermait un tesson de céramique à décalque bleu. La couche d'occupation était constituée d'un limon brunâtre homogène dans lequel se trouvait un clou forgé, 1 tesson de TCFB et un tesson à décalque bleu. La couche trois est associée aux vestiges de fondation du coin intérieur sud-est du bâtiment, alors que la couche 4 constitue le sol en place. La chronologie des artefacts témoigne d'une occupation dont l'origine remonte vraisemblablement à une période légèrement postérieure à la deuxième moitié du dix-neuvième siècle.

Plans de localisation

Plan zone C

Coupes

(Coupe S4-M-11, S4-M-12, S4-B)

Photos

MTQ-A-25 CD-1, clichés 67 à 70
MTQ-A-25 CD-2A, clichés 24 à 37

Recommandations :

- Dégagement mécanique du sommet des murs, pour assurer le relevé cartographique de l'ensemble des fondations
- Excavation mécanique à l'intérieur des fondations jusqu'à la couche d'occupation ($\pm 0,32$ m d'épaisseur)
- Fouille manuelle de la couche d'occupation ($\pm 0,16$ m d'épaisseur)
- Relevés stratigraphiques d'usage
- Relevés structurels
- Enregistrement photographique
- Recherche historique et cartographique
- Production d'un rapport synthèse

FICHE DES VESTIGES ARCHITECTURAUX**Archéologue****Date de mise au jour**

Pierre-Jacques Ratio

14/06/2006

IDENTIFICATION DES VESTIGES

S5

Localisation générale

Zone B, km 6 + 120, au nord du boulevard Lévesque (zone B)

DESCRIPTION

Ces vestiges de fondation mesurent 28,40 m de longueur est-ouest sur 14,15 m de largeur nord-sud. Il s'agit d'un ouvrage composite à base de blocs calcaires en maçonnerie sèche, de blocs de ciment entourant un plancher en béton.

Deux sondages mécaniques (**M-13**, **M-14**) ont été réalisés à cet endroit. Le premier long de 4,10 m sur 2,20 m de large a été effectué sur le coin sud-ouest de la fondation et le second long de 2,60 m sur 0,60 m a été réalisé à l'extérieur du coin sud-ouest de la fondation (photo 40).

Le sondage (**M-13**), a permis de dégager une section de plancher et une partie de caniveau en ciment orienté dans un axe est-ouest qui se trouvaient à l'intérieur de cette fondation. La section de daleau mise au jour mesurait 0,41 m de largeur sur 0,20 m de hauteur maximale dans sa partie nord et 0,05 m de hauteur dans sa partie sud. La présence de ce caniveau confirme que ces vestiges sont associés à une ancienne étable.

Un deuxième sondage (**M-14**), réalisé à l'extérieur du coin sud-ouest du bâtiment a permis de confirmer que le plancher de béton mesurait une dizaine de centimètres d'épaisseur et qu'il repose sur le sol en place.

DIMENSIONS HORIZONTALES

Longueur : 28,40 m

Largeur : 14,15 m

Hauteur : 0,10 m

No de lot

S5

Matériaux et description

Ouvrage composite à base de blocs calcaires en maçonnerie sèche, de blocs de ciment entourant un plancher en béton.

Sols associés

Matrice de limon argileux brun homogène et archéologiquement stérile qui correspond au sol en place.

Assemblage

Assises de pierres calcaires et de blocs posés sur un plancher de béton

Interprétation fonctionnelle

Vestiges d'une ancienne étable

Datation

Avant 1965. Deuxième moitié du dix-neuvième siècle ?

État de conservation lors de la découverte

Bien conservé

Artefacts, type et interprétation sommaire

En dehors de quelques fragments de verre incolore et de fragments de ferraille rouillés qui n'ont pas été conservés, aucun artefact n'a été identifié durant cette opération

Commentaires

La mise au jour d'une partie de caniveau confirme que ces vestiges sont associés à une ancienne étable.

Plans de localisation

Plan zone B

Coupes

(Coupe S5-B)

Photos

MTQ-A-25 CD-2A, clichés 38 à 50

Recommandations :

Ces vestiges ne présentent pas d'intérêt archéologique particulier. Aucune recommandation quant à la poursuite des opérations

FICHE DES VESTIGES ARCHITECTURAUX**Archéologue****Date de mise au jour**

Pierre-Jacques Ratio

14/06/2006

IDENTIFICATION DES VESTIGES**S6****Localisation générale**

Zone B, km 6 + 120, au nord du boulevard Lévesque

DESCRIPTION

Puits d'eau potable abandonné identifié à proximité vestiges S5. Il est situé immédiatement à l'arrière de ces vestiges, imbriqué dans la végétation. Il s'agit d'un puit circulaire en pierre qui a été sécurisé lors de son abandon par une grille de fer qui en condamne l'accès.

DIMENSIONS HORIZONTALES

Diamètre : Indéterminé

Hauteur : indéterminée

No de lot

S6

Matériaux et description

Pierres calcaires superposées

Sols associés

Ne s'applique pas

Assemblage

Ouvrage maçonné

Interprétation fonctionnelle

Puits associé à l'occupation de l'ancienne étable (S5)

Datation

Avant 1965. Deuxième moitié du XXe siècle ?

État de conservation lors de la découverte

Bien conservés

Artefacts, type et interprétation sommaire

Nil

Commentaires

Ce vestige est vraisemblablement contemporain de l'ancienne étable qui correspond au vestige S5

Plans de localisation

Plan zone B

Coupes

Nil

Photos

MTQ-A-25 CD-1, cliché 63

MTQ-A-25 CD-2B, cliché 33

Recommandations :

Ce vestige ne présente pas d'intérêt archéologique particulier. Aucune recommandation quant à la poursuite des opérations

FICHE DES VESTIGES ARCHITECTURAUX**Archéologue****Date de mise au jour**

François Véronneau

19/03/2007

**IDENTIFICATION DES
VESTIGES**

S6a

Localisation générale

Zone B, km 6 + 120, au nord du boulevard Lévesque

DESCRIPTION

Le réservoir était situé à 25,23 m à l'est de la structure **S5** et à 60 m au nord du boulevard Lévesque. Il mesure 2,80 m de longueur dans l'axe nord-sud sur 1,85 m de largeur dans l'axe est-ouest. Il s'agit d'un ouvrage en ciment qui possède à son sommet une ouverture de 0,65 m de côté. À l'intérieur de ce réservoir, l'eau était visible à 0,85 m sous la surface (photo 43). Son accès a été sécurisé par le ministère des Transports du Québec (photo 44).

DIMENSIONS HORIZONTALES

Longueur : 2,80 m

Largeur : 1,85 m

Hauteur : indéterminée

No de lot

S6a

Matériaux et description

Ciment

Sols associés

Ne s'applique pas

Assemblage

Ne s'applique pas

Interprétation fonctionnelle

Réservoir associé à l'occupation de l'ancienne étable (S5)

Datation

Avant 1965. Deuxième moitié du XXe siècle ?

État de conservation lors de la découverte

Bien conservés

Artefacts, type et interprétation sommaire

Nil

Commentaires

Ces vestiges sont vraisemblablement contemporains de l'ancienne étable qui correspond au vestige S5

Plans de localisation

Plan zone B

Coupes

Nil

Photos

MTQ-A-25 CD-1, cliché 63

MTQ-A-25 CD-2B, cliché 33

Recommandations :

Ces vestiges ne présentent pas d'intérêt archéologique particulier. Aucune recommandation quant à la poursuite des opérations

FICHE DES VESTIGES ARCHITECTURAUX**Archéologue**

Pierre-Jacques Ratio

Date de mise au jour

14/06/2006

**IDENTIFICATION DES
VESTIGES**

S7

Localisation générale

Zone A, au km 8 + 600, à 46,50 m au nord de la montée Masson et à 9,00 m à l'est du chemin de ferme

DESCRIPTION

Les vestiges d'un bassin en pierre de forme rectangulaire, ont été identifiés. Il s'agit d'une fondation maçonnée en pierres calcaires. Ce vestige de forme rectangulaire, mesure 1,70 m de longueur dans son axe nord-sud par 1,97 m de largeur dans l'axe est-ouest. L'ouvrage est construit en maçonnerie sèche et il est recouvert d'une plaque de tôle ondulée rouillée, partiellement effondrée sur une largeur moyenne de 0,60 m. L'effondrement partiel de cette plaque de tôle ondulée a permis de décrire l'intérieur et de le photographier. Les parements intérieurs de l'ouvrage sont constitués d'assises régulières qui sont percées dans leur extrémité ouest d'une conduite d'alimentation en eau de 0,101 m de diamètre. Cette conduite en graphite noir ne fonctionnait plus, par contre le fond du réservoir contenait encore de l'eau sur une épaisseur moyenne de 0,30 m.

DIMENSIONS HORIZONTALES

Longueur : 1,70 m

Largeur : 1,90 m

Hauteur : 0,80 m

No de lot

S7

Matériaux et description

Assises en pierres calcaires érigées en maçonnerie sèche

Sols associés

Repose dans le sol naturel

Assemblage

Maçonnerie sèche

Interprétation fonctionnelle

La proximité d'un champ cultivé situé en bordure des vestiges suggère que ce réservoir d'eau, aujourd'hui abandonné, servait autrefois aux cultivateurs pour abreuver leur bétail

Datation

La présence de la conduite de graphite noir suggère une construction érigée entre la première partie du vingtième siècle et la seconde partie de ce siècle (1900-1950)

État de conservation lors de la découverte

Bien conservé

Artefacts, type et interprétation sommaire

Nil

Commentaires

Réservoir d'eau lié à l'exploitation agricole

Plans de localisation

Plan zone A

Coupes

Nil

Photos

MTQ-A-25 CD-2A, clichés 19 à 23

Recommandations :

Ces vestiges ne présentent pas d'intérêt archéologique particulier. Aucune recommandation quant à la poursuite des opérations

FICHE DES VESTIGES ARCHITECTURAUX

Archéologue

Date de mise au jour

Pierre-Jacques Ratio

14/06/2006

IDENTIFICATION DES VESTIGES

S8

Localisation générale

Zone A, au km 8 + 420, à 17,00 m au nord de la montée Masson et à 162,00 m à l'ouest de la ligne de centre

DESCRIPTION

Vestiges d'une fondation constituée d'au moins 6 assises irrégulières en pierres calcaires, liées au mortier gris crème. Trois sondages mécaniques ont été réalisés à cet endroit (**M15 à M17**). Le premier (**M-15**), long de 2,00 m sur 0,90 m de large, sur 0,90 m de profondeur a été implanté au sud-ouest du vestige. Le second sondage (**M-16**), implanté à 4,70 m au nord du premier a été réalisé afin de déterminer sa limite nord. Au cours de cette opération le sommet d'un mur orienté est-ouest a été dégagé sur une longueur de 8,59 m. Ce mur était enfoui sous une couche de démolition recouverte de végétation dont l'épaisseur moyenne était de 0,40 m. Au cours de cette opération le sommet d'un deuxième segment de mur orienté dans un axe nord-sud a été dégagé sur une longueur maximale de 10,60 m. Le dégagement de ces vestiges a permis d'inventorier la couche de démolition ainsi que le sommet de la couche d'occupation.

Le dernier sondage (**M-17**), a été implanté dans le coin extérieur NE du vestige. Ce sondage, d'une longueur de 1,40 m sur 0,60 m de largeur et 1,40 m de profondeur a été réalisé à l'extérieur du coin sud-ouest). À cet endroit la stratigraphie a révélé la présence de 5 couches distinctes. La première correspond à la couche d'occupation actuelle de cette partie de l'emprise. La seconde est associée au remblai de démolition du bâtiment. La couche 3 est également associée à la démolition du bâtiment. La couche 4, qui correspond au coin NE du vestige est constituée de 6 assises régulières en pierres calcaires liées entre-elles au mortier gris-crème. La couche 5, correspond au niveau d'occupation à l'extérieur du bâtiment et repose sur une couche d'argile grisâtre homogène et stérile qui correspond vraisemblablement au sol en place.

DIMENSIONS HORIZONTALES

Longueur visible : 14,09 m

Largeur : 10,60 m

Hauteur : 0,99 m

No de lot

S8

Matériaux et description

Les assises en pierres calcaires sont régulières et elles sont liées ensemble au mortier gris crème

Sols associés

Matrice d'argile grisâtre homogène et stérile qui correspond au sol en place.

Assemblage

Assises de pierres calcaires superposées et liées ensemble au mortier

Interprétation fonctionnelle

Habitation (maison de ferme ?)

Datation

Troisième quart du XIXe siècle ?

État de conservation lors de la découverte

Bien conservé

Artefacts, type et interprétation sommaire

Parmi les artefacts retrouvés dans la couche d'occupation il faut noter la présence de pipe Henderson, manufacturier de pipes à Montréal, entre 1847 et 1876, ainsi qu'un fragment de bouteille de sirop portant l'inscription « Henri Jonas Ltd. Estd 1870 »

Commentaires

Dans la couche de démolition, plusieurs artefacts associés à de la quincaillerie d'architecture ont été mis au jour, notamment du bardeau d'asphalte, une poignée de porte, des clous découpés et tréfilés, des clous de toiture, et une charnière

Plans de localisation

Plan zone A

Coupes

(Coupe S8-M-15, S8-M-16, S8-M17)

Photos

MTQ-A-25 CD-2B, clichés 67 à 70
MTQ-A-25 CD-2A, clichés 1 à 8

Recommandations :

- Dégagement mécanique du sommet des murs, pour assurer le relevé cartographique de l'ensemble des fondations
- Excavation mécanique à l'intérieur des fondations jusqu'à la couche d'occupation (0,40 m à 0,60 m d'épaisseur)
- Fouille manuelle de la couche d'occupation (\pm 0,20 m à 0,30 m d'épaisseur)
- Inventaire des latrines présumées situées à l'arrière des fondations
- Relevés stratigraphiques d'usage
- Relevés structurels
- Enregistrement photographique
- Recherche historique et cartographique
- Production d'un rapport synthèse

FICHE DES VESTIGES ARCHITECTURAUX**Archéologue****Date de mise au jour**

Pierre-Jacques Ratio

14/06/2006

IDENTIFICATION DES VESTIGES**S9****Localisation générale**

Zone A, au km 8 + 380, à 17,00 m à 29,62 m au sud de la montée Masson et à 14,00 m à l'ouest de la ligne de centre

DESCRIPTION

Des vestiges associés à un plancher d'habitation en béton (**S9**) ont été identifiés. À cet endroit la végétation est clairsemée et les vestiges se détachent clairement de la topographie plane, parsemée de graminées (photo 55). Ces vestiges qui mesurent 31,05 m de longueur dans l'axe nord-sud sur 15,59 m de largeur dans l'axe est-ouest, ne présentent aucun intérêt archéologique particulier.

DIMENSIONS HORIZONTALES

Longueur visible : 31,05 m

Largeur : 15,59 m

Hauteur visible : 0,10 m

No de lot

S9

Matériaux et description

Plancher de béton

Sols associés

Nil

Assemblage

Érigé à l'horizontale sur le sol

Interprétation fonctionnelle

Habitation domestique

Datation

Vingtième siècle. Ces vestiges ont été démolit vers 1965

État de conservation lors de la découverte

Bien conservé

Artefacts, type et interprétation sommaire

Nil

Commentaires

Ces vestiges ne présentent pas d'intérêt archéologique particulier

Plans de localisation

Plan zone A

Coupes

Nil

Photos

MTQ-A-25 CD-2B, cliché 34
MTQ-A-25 CD-2A, clichés 13 à 15

Recommandations :

Ces vestiges ne présentent pas d'intérêt archéologique particulier. Aucune recommandation quant à la poursuite des opérations

FICHE DES VESTIGES ARCHITECTURAUX**Archéologue****Date de mise au jour**

Pierre-Jacques Ratio

14/06/2006

IDENTIFICATION DES VESTIGES

S10

Localisation générale

Zone A, au km 8 + 360, à 17,00 m à et 53,75 m au sud de la montée Masson et à 14,00 m de la limite ouest de l'emprise

DESCRIPTION

Ces vestiges, presque entièrement recouverts de végétation arbustive ont été inventoriés manuellement, ce qui a permis de dégager le coin NO du bâtiment érigé en blocs de ciment. La dimension est de 0,37 m de hauteur résiduelle par 0,18 m d'épaisseur, mesurent 3,25 m de longueur dans leur l'axe est-ouest par 1,41 m dans l'axe nord sud. Par ailleurs, une section du plancher de béton associé à l'intérieur du bâtiment a été inventoriée et dégagée sur une longueur de 5,56 m et sur une largeur de 3,65 m. Cette section présente une surface plane épaisse de 0,13 m et recouverte de vigne, de terreau noirâtre et de feuilles séchées dont l'épaisseur maximale ne dépasse pas 0,08 m. Aucun artefact n'a été mis au jour lors du dégagement manuel de cette partie du plancher. Par contre, un caniveau en ciment mesurant 0,46 m de largeur par 3,65 m de longueur maximale visible, a été identifié. Sa hauteur varie de 0,18 m au nord à 0,08 m au sud. La présence de cet élément architectural confirme la vocation rurale de ce vestige d'une étable

DIMENSIONS HORIZONTALES

Longueur dégagée : 3,65 m

Largeur : 5, 56 m

Hauteur résiduelle : 0,37 m

No de lot

S10

Matériaux et description

Solage de béton et blocs de ciments superposés

Sols associés

Repose dans le sol naturel

Assemblage

Érigé à l'horizontale sur le sol

Interprétation fonctionnelle

Vestiges d'une étable

Datation

Vingtième siècle. Ces vestiges ont été démolit vers 1965

État de conservation lors de la découverte

Bien conservé

Artefacts, type et interprétation sommaire

Nil

Commentaires

Ces vestiges ne présentent pas d'intérêt archéologique particulier

Plans de localisation

Plan zone A

Coupes

Nil

Photos

MTQ-A-25 CD-2B, clichés 35 à 41

Recommandations :

Ces vestiges ne présentent pas d'intérêt archéologique particulier. Aucune recommandation quant à la poursuite des opérations