

5 931 181

EiBh-18
EiBh-18

6 291 228

2

6 291 228

EiBh-50

EiBh-50



Lévesque René

338

1976 Cadre géographique des gisements
archéologiques de la région de
Blanc-Sablon

Volume 1

I.S.A.Q.

14326

338

LEVESQUE, RENE - 1976

CADRE GEOGRAPHIQUE DES GISEMENTS DE BLANC-SABLON - VOL. 1 RAP. 1 -
VOL.2 RAP. P2 - VOL. 3 ANNEXE - VOL. 4 CAT. 1 - VOL.5 CAT. 2 - VOL. 6 PHOTOS
AÉRIENNES - VOL.7 PHOTOS AERIENNES - VOL. 8 NOTES - VOL.9 NOTES - VOL. 10
DOC. À NE PAS DIFF. - PLANS ET PHOTOS CLASS. VERT. - RECH. ARCH.

008943

Dir. Patrimoine et muséologie - Centre de doc. en archéologie

401B

4750-00-44

Code

SUJET

LEVESQUE, R. - 1976 - BLANC-SABLON - V.1
:R - ANALYSE

Unité: SERVICE DU PATRIMOIN E SERVICE DES DOSSIERS

SECTEUR: RP

CADRE GÉOGRAPHIQUE DES GISEMENTS
ARCHÉOLOGIQUES DE LA RÉGION DE
BIANC-SABLON

par

René Levesque

MÉMOIRE PRÉSENTÉ À L'UNIVERSITÉ DE
SHERBROOKE
POUR L'OBTENTION DE LA MAITRISE ES ARTS

1976

CETTE THÈSE EST DÉDIÉE À DEUX
AMIS QUI L'ONT RENDUE POSSIBLE

ANDRÉ FRÉCHETTE, ARPENTEUR-GÉOMÈTRE
EUGÈNE KEDL, PHOTOGRAPHE PROFESSIONNEL

AINSI QU'À ROSELYNE, PETITE COMPAGNE
DE VIE, VICTIME TROP SOUVENT DE
L'ARCHÉOLOGIE.

R E M E R C I E M E N T S

Le grand nombre d'amis ayant collaboré depuis 1968 à nos travaux rend très difficile, sinon impossible, l'expression de notre reconnaissance. Le risque d'oubli nous obsède. Nous sommes réduits à un exposé schématique afin d'alléger le texte. D'avance nous nous excusons pour tout oubli malheureux auprès des personnes ou organismes concernés.

1. Collaboration scientifique:

Feu Jacques Rousseau, botaniste
 Pierre Clément, géographe (Université de Sherbrooke)
 André Poulin, géographe (Université de Sherbrooke)
 Jim Wright, archéologue (Musées nationaux du Canada)
 André Cailleux, géologue (Université Laval)
 William Fitzhugh, archéologue (Smithsonian Institution)
 André Fréchette, arpenteur-géomètre (Université Laval)
 Paul Trottier, arpenteur-géomètre (Université Laval)
 Christian Léger, arpenteur-géomètre (Université Laval)
 Madame Christian Léger
 Jean Castongay, géographe (Université de Sherbrooke)
 Benoît Dumont, pédologue (Ministère des Terres & Forêts)
 Jean-Claude Dionne, géomorphologue
 Gilles Ritchot, géographe (Université Laval)
 Roger Marois, archéologue (Musées nationaux du Canada)
 R.A. Waring, géologue (Holt Memorial University)
 Viateur Beaupré, écrivain
 Roger Lejeune, géologue (Centre d'Etudes Nordiques de Laval)
 Paul Charest, anthropologue (Université Laval)
 Yvan Breton, anthropologue (Université Laval)

Pierre Lasalle, géologue (Ministère des Richesses naturelles)
 Clément Pouliot, (CEGEP Mingan, Sept-Iles)
 C. Bérubé (CEGEP Mingan, Sept-Iles)
 Christian Gagnon, (CEGEP Mingan, Sept-Iles)
 Jean Couture, Pierre Tousignant, Charles Brière,
 ornithologues
 Gérard Laplante, géographe, Sept-Iles
 Pierre Levesque, technicien (Université Laval)

2. Collaboration matérielle et financière

La Compagnie minière Québec-Cartier
 La Compagnie minière Québec Fer & Titane
 Les Agences maritimes de Québec (N.V. Cloutier)
 R.L. Boudreault et Paul J. Bourassa, Port-Cartier
 Rock Gagné, Port-Cartier
 Le Ministère des Richesses naturelles
 Le Ministère des Affaires culturelles (1968)
 Pierre Picard, Ministère des Affaires municipales
 Sam Luciani, Québec Fer & Titane
 Département de Géodésie, Université Laval
 CEGEP Mingan, de Sept-Iles
 Arthur Poisson, Commission Scolaire de la base Côte-Nord
 Commission scolaire régionale du Golfe
 Ecole Jean-du-Nord, Sept-Iles
 Jean Hamelin, historien, Université Laval
 Hydro-Québec (Alexandre Dumas, Lourdes-de-Blanc-Sablon)
 Les membres bienfaiteurs de la Société d'Archéologie
 de la Côte-Nord

3. Les équipes d'étudiants et de professeurs

1970 Marc Paradis, Michel Bourque, Gilles Marceau,
 Gaétan Bédard, Jean Caron, François Joncas,
 Jacques Dussault, Roger Pelletier, Luc Bergeron,
 Louis Caron, Suzanne Poirier, Bastien Gilbert.

1971 Louis Deschambault, Myrande Veillette, Gérald
 Lasnier, Marie Pouliot, André Scantland, Anne
 Paillard, Micheline Séguin, Hélène Ouellette,
 Michel Giroux

1972 Pierre Brousseau, Jeanne Cantin, Gérald Lasnier,
Marcel Bélanger, Pierre Fournel, Anne Paillard,
François St-Laurent

1974 Anne Paillard, Louise Trépanier, Yvan Nantel,
Erik Banville, Paul Moran, Danielle Blais,
Gilbert Dufour, Marcelle Ste-Marie, Lisette
Paradis, Gaston Paradis, Yvan Cournoyer, M. et
Mme Christian Léger, M. André Fréchet

1975 Michel Paradis, Denis Roy, Geneviève Simard,
Louise Mailloux, Nicole Côté, Pierre Noreau

1976 Louise Douville, secrétaire

Table des matières

Introduction.....	1
Chapitre I: Cadre et Méthodologie.....	7
Chapitre II: 11a: Inventaire par niveaux marins du contenu poly- culturel	81
11b: Comparaison par niveaux marins du contenu mono- culturel de la tradition la plus étendue	145
Chapitre III: Interprétation paléogéographique...	169
Conclusions.....	204
Bibliographie.....	208
Planches du matériel archéologique.....	214
Appendice I:	
1- Techniques pour mise des données sur ordinateur.....	1
2- Description des sites et gisements.....	14
Amanichibanque (EiBh 1-a).....	16
Lot de Léon Jones (EiBh 1-b).....	16
Promontoire de Lourdes (EiBh 4).....	17
Structure de l'anse aux Cailloux (EiBh 11-a)..	50
Structure de l'anse aux Cailloux (EiBh 11-b)..	52
Derrière le motel de Lourdes (EiBh 11-c).....	18
Sépulture montagnaise et structures rondes (EiBh 16).....	18-20
Site de l'artiste préhistorique (EiBh 16-b)...	
Tranchée près de la sépulture montagnaise (EiBh 16-c).....	21
Maison de pierre avec entrée, près du petit lac (EiBh 17).....	21
Petit atelier au chert vert, anse aux Dunes (EiBh 20-1).....	22
Foyer et affiche de l'aéroport, anse aux Dunes (EiBh 20-2).....	22
Second foyer derrière, anse aux Dunes (EiBh 20-3).....	23

Dune à poterie, derrière le ruisseau, anse aux Dunes (EiBh 20-4).....	24
Dune couverte de végétation, anse aux Dunes (EiBh 20-5).....	25
Dune à paléosols, anse aux Dunes (EiBh 20-6).....	25
Dune archaïque à hard-pan, anse aux Dunes (EiBh 20-7a).....	54
Dune voisine inondée, anse aux Dunes (EiBh 20-7b).....	26
Dune de l'avion écrasé, anse aux Dunes (EiBh 20-14).....	26
Dune dépotoir avec poterie de Mingan, anse aux Dunes (EiBh 20-15).....	27
Première dune près de Lourdes, anse aux Dunes (EiBh 20-18).....	28
Deuxième dune, direction de l'aéroport, anse aux Dunes (EiBh 20-18a)...	28
Petit atelier sur le cordon de plage, anse aux Dunes (EiBh 20-19).....	29
Le long du chemin de l'aéroport 110, anse aux Dunes (EiBh 20-20).....	29
Les structures rondes et la sépulture mixte, anse aux Dunes (EiBh 21g, etc..	30-42
Rue du périglaciaire, anse aux Dunes (EiBh 21-j).....	42
Petit sentier passé le rouleau, anse aux Dunes (EiBh 21-9).....	43
Dune Drouin aux trois ateliers, anse aux Dunes (EiBh 21-12).....	44
Dune presque négative, anse aux Dunes (EiBh 21-13).....	44
Dune de la plage aux galets, anse aux Dunes (EiBh 21-16).....	45
Dune Chalifour, anse aux Dunes (EiBh 21-17).....	45
Tranchée au pied du talus de l'anse à la Barque (EiBh 27-1).....	46
Quadrillage près de maison jersaise (EiBh 27-2).....	47
Gisement à double stratigraphie, anse à la Barque (EiBh 27-3).....	48
Quadrillage sur maison jersaise, (EiBh 27-4).....	50
Site algonquin supérieur le long de la 138, anse à la Barque (EiBh 27-5).	50
Abri sous roche, anse à la Barque (EiBh 28-1).....	51
Plate-forme face à l'abri sous roche (EiBh 28-2).....	52
Site algonquin supérieur, face à la maison jersaise (EiBh 28-3).....	53

La Commanderie du Labrador (EiBh 35).....	53
Labours à Benoit Dumont, Brador (EiBh 36).....	55
Site innuit de la vieille école, Brador (EiBh 36-1).....	56
Site innuit de la nouvelle école, Brador (EiBh 36-2).....	56
Site de l'ocre, innuit, Brador (EiBh 36-3).....	57
Dunes en direction du tumulus, Brador (EiBh 37).....	57
Tumulus I, Brador (EiBh 40-1) EiBh 59	58
Tumulus II, Brador (EiBh 40-2) EiBh 60	69
Dunes au pied de la colline aux tu- muli, Brador (EiBh 40-3).....	59
Sépulture Clifford Harp, Brador (EiBh 40-4).....	59
Littoral Sud-Ouest du promontoire Parent (EiBh 100).....	60
Site Paul Vaugeois (EiBh 100-1).....	61
Petit portage, versant Nord du pro- montoire Parent (EiBh 103).....	62
Rive Ouest de la Blanc-Sablon, Sud de la 138 (EiBh 114-11).....	62
Chafault français ou espagnol (EiBh 114-11b).....	65
Séchoir (EiBh 114-11d).....	66
Site de la hache à Dumas (EiBg 132)..	
Site des crânes et du biface soli- taire (EiBg 131).....	85
Site de l'herminette et du foyer (EiBg 132-A).....	85
Site de la solifluxion des artéfacts (EiBg 114-11-F).....	67
Atelier au Nord de la 138, rive Ouest de la Blanc-Sablon (EiBg 114-11 g).....	68
Petit grattoir plus bas que le four basque (EiBg 114-11-C).....	65
En montant vers la flèche littorale (EiBg 114-11h).....	69
Sur la flèche littorale (EiBg 114-11 h2).....	69
Petit site au four basque (EiBg 114-11-E).....	67
Fours basques à l'Ouest du Quai (EiBg 114-11m).....	70
Structures aux crânes derrière le quai (EiBg 114-11n).....	71
Site archaïque le moins élevé, rive de la Blanc-Sablon Ouest (EiBg 114-11-ii).....	70
Site sur la flèche littorale (EiBg 116-A).....	72

Site aux galets de silex européen (EiBg 116-B)	73
Site de traite face au lambeau de flèche, rive opposée (EiBg 116c)	74
Devant la petite baie de Blanc- Sablon (EiBg 119-1)	74
Site contigu devant la petite baie (EiBg 119-2)	74
Derrière le garage Letemplier (EiBg 119-3)	75
Sentier qui conduit à la zone 151 (EiBg 119-4)	75
Ancienne Hudson Bay et cimetièr ersais (EiBg 120-1)	76
Derrière actuelle Hudson Bay (EiBg 120-2)	77
Derrière l'école de Blanc-Sablon (EiBg 123-2a)	78
A l'Est de l'école de Blanc-Sablon (EiBg 123-2b)	78
Petit atelier en hauteur, derrière l'école de Blanc-Sablon (EiBg 123-2c)	78
Rigole derrière le village de Blanc- Sablon, talus (EiBg 123-3)	79
Maison Antoine Lavallée, Blanc-Sa- blon (EiBg 123-3a)	79
Rive Est du ruisseau devant l'école de Blanc-Sablon (EiBg 123-4)	80
Rive Est du même ruisseau, au Sud de la 138 (EiBg 123-6)	81
Chemin de Courtemanche (EiBg 127-a)	81
Petit atelier sur le chemin de Courtemanche (EiBg 127-b)	81
Plage aux galets naturels de quart- zite (EiBg 127-c)	82
Site des levées, derrière la flèche littorale (EiBg 128)	83
Site européen de l'île Verte (EiBg 131-4a) 136-1	88
Site amérindien de l'île Verte (EiBg 131-4b) 136-2	89
Le long de la 138, face au cimetièr de Lourdes (EiBg 133)	
Terrasses au Nord du cimetièr de Lourdes (EiBg 133-a)	85
Mêmes terrasses de l'autre côté de la coulée (EiBg 133-b)	85
Structure archaïque de l'île à Bois (EiBg 135-1)	86
Pointe aux Esquimaux Blancs de l'île à Bois (EiBg 135-2)	87
Structure de pêche européenne de l'île à Bois (EiBg 135-3)	87
Cabanon français de l'île à Bois (EiBg 135-4)	88

Premier ensemble de dunes aux pédunculées trapues et ateliers (EiBg 151-1).....	89
Deuxième ensemble de dunes et ate- liers (EiBg 151-2).....	90
Troisième ensemble de dunes et ate- liers (EiBg 151-3).....	91
Quatrième ensemble de dunes et ate- liers (EiBg 151-4).....	92
Atelier à enclume (EiBg 151-5).....	92
Site de la pointe égarée (EiBg 151-6).....	93
Sépulture Brodeur (EiBg 151-7).....	94
Microsite au Nord du tertre Brodeur (EiBg 151-7a).....	54
Microsite au Sud du tertre Brodeur (EiBg 151-7b).....	95
La dernière dune passée le ruisseau (EiBg 151-8).....	96
Base du delta et ses dunes (EiBg 151-9).....	96
Petit cercle de pierre et ocre en hauteur (EiBg 151-10).....	97
Atelier de la coulée (EiBg 151-11)...	98
Dunes du haut delta (EiBg 152).....	96
Dunes du lac Carré (EiBh 200-a).....	99
Structure naturelle ronde du lac Carré (EiBh 200-b).....	99
Site multiple au nord-Ouest de l'aéroport (EiBg 203).....	101
Site mixte innuit-basque (EiBh 205)..	102
Site des Belles-Amours, Sud de la 138 (EiBi 206-1).....	105
Site des structures rondes et cer- cles de tente des Belles-Amours (EiBi 206-2).....	108
Site des abris de chasse des Belles- Amours (EiBi 206-3).. <i>(non décrit)</i>	
Site innuit des Belles-Amours (EiBi 206-4).. <i>(non décrit)</i>	
Anse Ste-Claire (EiBf 207).....	113
Anse Amour (EiBf 208).....	114
Anse-au-Diable (EiBf 209).....	115
Forteau (EiBf 210).....	115
Cinq-Lieues, site basque (EiBi 211-a)	116
Cinq-Lieues, site de la sépulture (EiBi 211-b).....	117
Ouest St-Modest, site basque (EiBf 212-a).....	117
Ouest St-Modest, maison de Constantin dit Lavallée (EiBf 212-b).....	117
Baie Rouge (EiBf 213).....	118
Baie du Milieu, sépulture montagnai- se (EiBi 214-a).....	119

	Baie du Milieu, site préhistorique le long de la 138 (Eibi 214-b).....	119
3-	Tableaux et analyse du chapitre II.....	121-262
4-	Traditions et affiliations culturelles.....	263
5-	Sommaire des corrélations.....	299
6-	Nature physique des sites habités.....	307
7-	Formes naturelles des 4 cadres majeurs, et utilisation anthropique.....	310
8-	Types d'occupation anthropique.....	311
9-	Pourcentage des traditions amérindiennes par niveaux marins.....	313
10-	Inventaire d'ornithologie.....	315

Appendice II:

Catalogue.....

Photos:

	Falaises mortes étagées, versant Ouest de la Blanc-Sablon.....	9
	Lits de grès et niveaux marins.....	9
	Formation inférieure: Brador (grès).....	10
	Formation supérieure: Forteau (calcaire)	10
	Débitage des lits de grès.....	10
	Diaclases dans les lits de grès.....	12
	Terrasses et niche de nivation.....	15
	Versant Est de la Blanc-Sablon.....	
	Erosion pyramidale en calcaire.....	13
	Paléo horizons fibriques d'un cabanon....	30
	Phénomènes de relèvement isostatique.....	11
	Coupe du site 20-7-b.....	55
	Transgression marine?.....	55
	Structures naturelles rondes de l'anse aux Cailloux.....	151
	La route des pionniers.....	32
	Dégagement de la commanderie et de la maison Jones.....	37
	Cave de la commanderie.....	37
	Niche du tumulus 40-2.....	75
	Tumulus 40-2. Dalles de la niche.....	76
	Tumulus 40-2. Couronne de galets.....	76
	Fouille du tumulus 40-1.....	60
	Dallage au-dessus de la fosse	
	Tumulus 40-1.....	60
	Fosse entièrement excavée. Tumulus 40-1..	61
	Outils in situ. Tumulus 40-1.....	61

Cartes et croquis

Localisation.....	2
Carte géologique.....	8
Carte géomorphologie.....	22
Vitesse du vent - nombre de jours.....	25
Direction dominante du vent.....	26
Tumulus I (coupe).....	62
Tumulus I (procédé d'excavation).....	63
Tumulus II (procédé d'excavation).....	70
Tumulus II (disposition des outils).....	71
Tumulus II (coupe).....	72
Tableau comparatif du relèvement isostatique selon Grant, et des fourchettes chronologi- ques des paléo-niveaux marins de Brador.....	175 ^R
Paléo-cadre (50 mètres).....	181
Paléo-cadre (33 mètres).....	183
Paléo-cadre (15 mètres).....	185
Paléo-cadre (0-15 mètres).....	187
Photos:	
Carte des gisements et sites (annexe II).....	15
Structure des Belles-Amours (annexe II).....	111

CATALOGUE ET ILLUSTRATION DES
OBJETS SELON LES SITES

<u>SITES</u>	<u>PLANCHES</u>	<u>ALTITUDES (mètres)</u>
EiBn 4	1	50-55
EiBn 11-a	1	0-5
EiBn 11-b	1	0-5
EiBn 16	6	10-15
EiBn Dunes	1-4-6-17-29	0-20
EiBn 16-c	6	10-15
EiBn 20-2	15	0-5
EiBn 20-4	15	0-5
EiBn 20-6	29-36	5-10
EiBn 20-7-a	15	15-20
EiBn 20-7-b	13	15-20
EiBn 20-12	17	20-25
EiBn 20-14	17	55-60
EiBn 21-G-1	10	20-25
EiBn 21-G-2	17	20-25
EiBn 21-J	17	15-20
EiBn 21-12	2-13-17-20-27-36	20-25
EiBn 21-13	17	20-25
EiBn 27-2	10-29-36	5-10
EiBn 27-3	3	5-10
EiBn 28-1	17	30-35
EiBn 28-2	17	30-35

<u>SITES</u>	<u>PLANCHES</u>	<u>ALTITUDES (mètres)</u>
EiBh 28-3	29	0-5
EiBh 31	14	0-5
EiBh 35	5-29-31-32-37	0-5
EiBh 36	14	0-5
EiBh 36-1	14-29	0-5
EiBh 36-2	14	5-10
EiBh 37	6	5-10
EiBg 100-1	4	15-20
EiBg 114	19	5-10
EiBg 114-11	36	5-10
EiBg 114-11-g	19	5-10
EiBg 114-11-e	4-6	5-10
EiBg 114-11-r	2	10-15
EiBg 114-11-ii	29	0-5
EiBg 116-a	37	5-10
EiBg 116-c	33	0-5
EiBg 119-1	11-19	5-10
EiBg 119-4	19	15-20
EiBg 120-1	19	5-10
EiBg 123-2-c	19	10-15
EiBg 123-3	19-33-36	10-15
EiBg 123-4	33	0-5
EiBg 128	7-24-26-33-37	20-25
EiBg 131-1	33	10-15
EiBg 131-a	4	10-15
EiBg 132	4	15-20

<u>SITES</u>	<u>PLANCHES</u>	<u>ALTITUDES (mètres)</u>
EiBg 133	28	15-20
EiBg 151-1	28-36	50-55
EiBg 151-2	22-28-33	50-55
EiBg 151-3	23-30-33	55-60
EiBg 151-4	23	55-60
EiBg 151-5	12-30-33	75-108
EiBg 151-6	23	75-108
EiBg 151-7-a	3-30	75-108
EiBg 151-8	3-6	75-108
EiBg 151-11	4-6-7-12-16-18	30-35
EiBg 152	3	75-108
EiBg 200	3	25-30
EiBg 203	3-36	55-75
EiBg 204	32	15-20
EiBg 205	5-34-37	5-10
EiBg 206	8-9-11-34	30-35
EiBg 207	25	5-10
EiBg 208	11-22-32-36	5-10
EiBg 209	11-33	10-15
EiBg 210	32	5-15
EiBg 212	37	30-35
EiBg 213	6	0-10
EiBg 214	11-32	5-10

I N T R O D U C T I O N

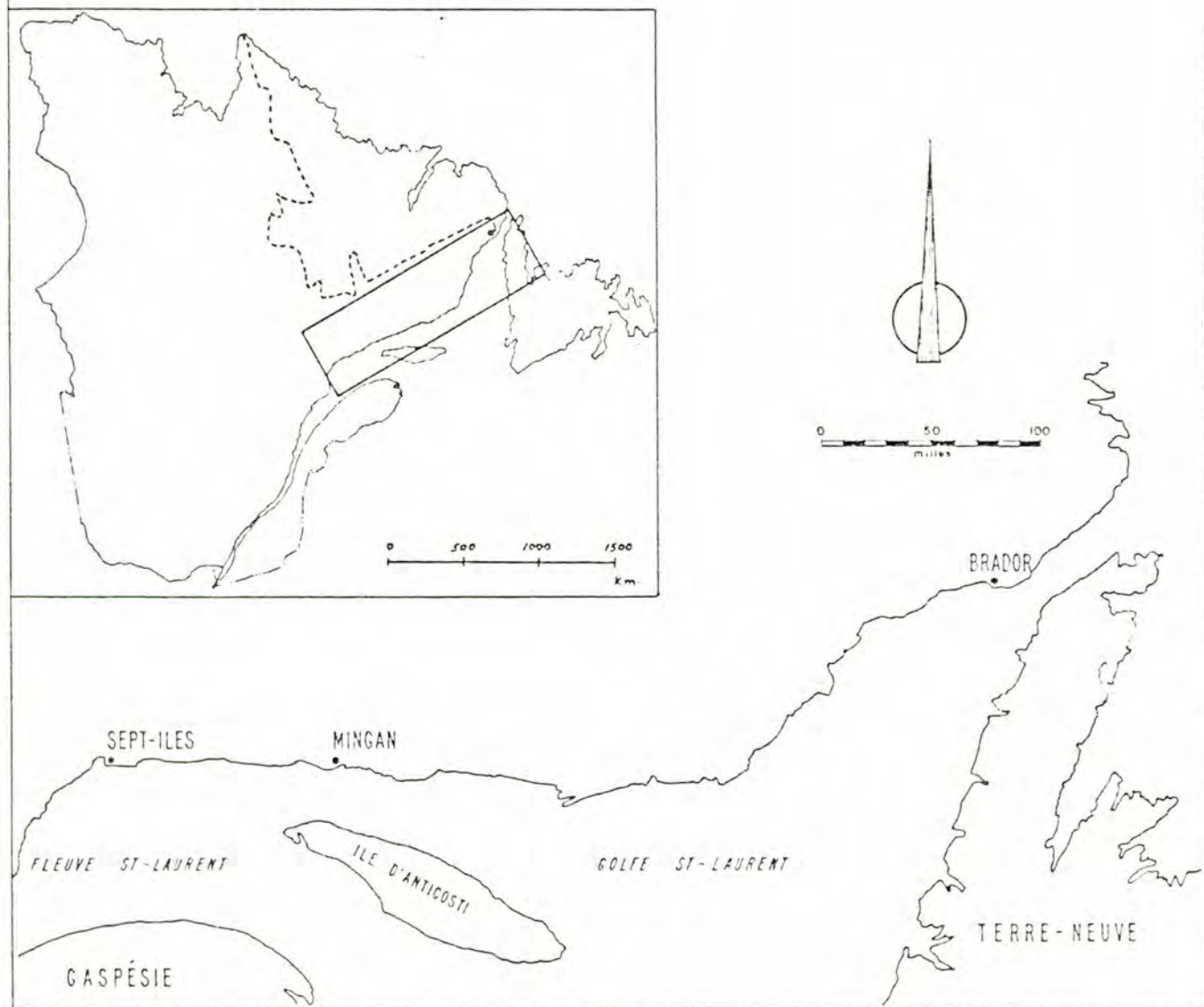
1- Aspect historique

Ce mémoire résulte d'une série de fouilles archéologiques entreprises par la Société d'Archéologie de la Côte-Nord durant les saisons estivales de 1968 à 1974. La région à l'étude est sise à l'entrée Sud du détroit de Belle-Ile, aux latitudes 51 25' Nord et 57 23' Ouest. Elle comprend les agglomérations de Brador, Lourdes et Blanc-Sablon.

Plusieurs facteurs en ont déterminé le choix. Jacques Rousseau, homme de science remarquable, fut le premier à nous conseiller ce champ de recherches. Une culture très vaste lui en avait fait depuis longtemps saisir l'importance comme voie possible de migrations anciennes via l'Atlantique Nord. L'expédition de 1968 fut une réponse aux nombreuses instances qu'il n'avait cessé d'exercer auprès des archéologues connus. Cette décision nous assura son appui constant dans des situations difficiles subséquentes.

Il n'était pas le seul à saisir l'importance stratégique du lieu. Le célèbre archéologue du Musée

GISEMENT ARCHÉOLOGIQUE DE BRADOR



national, Wintemberg, lui rend visite dès 1928. Selon monsieur J.A.T. Blais, de Québec, des équipes américaines y auraient fait des recherches vers les années 1930. Dès 1948, après une visite sur les lieux, le Père Adrien Pouliot, S.J., situe à Brador le port légendaire de Brest. Vers les années 1967, le géographe Régis de Rocquefeuil pratique quelques sondages sur le site même de la Commanderie du Labrador. Enfin, en 1968, une carte fort détaillée des gisements historiques et préhistoriques et une collection de pièces nous sont remises par notre collègue anthropologue Yvan Breton.

A ces raisons se greffait notre volonté d'établir de nouvelles corrélations entre les gisements de la Côte-Nord, par suite des découvertes de Sept-Iles et de Mingan, pour cerner les migrations européennes et amérindiennes. L'occasion était d'autant plus propice que ce territoire regorge de gisements faciles à discerner sous le couvert d'une végétation subarctique, gisements riches en outillage historique et préhistorique. Cette région, à l'entrée même d'une voie de migrations diverses, attire le pêcheur et le chasseur par sa richesse marine (baleine, loup-marin, saumon, morue) et terrestre (caribous, ours), le tout joint à des havres naturels fort attractants. Le cadre géographique, témoin éloquent des paléoactions continentales et marines, devait nous inciter à le prendre comme sujet de mémoire; les terrasses et

et les plages soulevées recélant un outillage à typologie et chronologie diverses selon les altitudes.

Pour bien comprendre l'approche utilisée dans notre recherche, une brève esquisse des buts de la Société d'Archéologie de la Côte-Nord s'impose. Un objectif à long terme implique ce qui suit: a) relever systématiquement tous les gisements entre Blanc-Sablon et Tadoussac; b) protéger ces gisements contre toute destruction; c) excaver ceux qui présentent un intérêt stratégique quant aux origines de l'homme québécois; d) reconstituer et exploiter les plus importants pour l'éducation et l'industrie touristique. Un objectif plus immédiat, de caractère interdisciplinaire, touche surtout aux domaines de la géographie et de l'archéologie: Cet objectif implique d'une part un inventaire des gisements entre la rivière Saint-Paul et Blanc-Sablon; d'autre part, la recherche des relations de ces gisements avec le cadre.

2) Problématique et approche méthodologique

La problématique repose sur l'utilisation des terrasses d'altitudes diverses, et des vestiges archéologiques qu'elles contiennent, pour établir une série de corrélations spatiales et temporelles aptes à définir les traditions culturelles ayant occupé les lieux. Toute récente en Amérique, cette technique a fait l'objet de nombreuses discussions en Europe. Leroi-Gourhan ne la croit utile que pour les plages récentes, affirmant qu'une

"chronologie basée sur l'altitude des plages marines apparaît de plus en plus contestable et les travaux du quaternaire méditerranéen l'ont bien montré" (Leroi-Gourhan: 1966). Mais ces considérations plutôt pessimistes ne devraient pas nous empêcher de tenter un autre essai, dans un secteur plus convenable, plus nordique, comme celui dont traite le mémoire. Nous faisons ainsi nôtre un texte de F. Ottman et repris par Leroi-Gourhan lui-même: "C'est essentiellement sur le terrain, par l'étude détaillée des corrélations entre gisements qu'il est possible d'obtenir une stratigraphie du quaternaire, stratigraphie locale qu'il est actuellement impossible de situer dans une synchronisation valable pour toute la Méditerranée, encore moins pour le monde entier (Leroi-Gourhan: 1966).[†]

Une telle occasion devait nous être fournie dès 1968. Je me rendis compte que le cadre de Brador, et celui de la côte en général, se prêtait bien à ce genre d'étude, tout l'ensemble portant la marque de l'isostasie et de l'eustatisme. Une première exploration menée sur une distance de quelque 100 kilomètres laissait déjà voir une homogénéité d'outillage selon les niveaux marins. Dès lors l'idée de vérifier plus profondément cette relation, entreprise qui s'échelonna depuis 1969 jusqu'à 1975.

Afin de mettre en évidence les résultats positifs d'une telle entreprise, nous élaborons, dans un premier chapitre, une description globale du milieu, pour

[†] Des études plus poussées pourraient être entreprises pour la Méditerranée, tenant compte de l'intense tectonique locale.

mieux comprendre l'utilisation anthropique des traits physiques dus à l'érosion des couches géologiques et à l'action combinée de l'isostasie et de l'eustatisme. A cette description nous ajoutons quelques exemples de sites archéologiques, afin de mettre en relief notre approche méthodologique.

Viennent ensuite les résultats des fouilles. Dans le chapitre II(IIa), nous dressons un inventaire complet de tout le matériel recueilli sur onze niveaux marins déterminés, échelonnés sur quelque 100 kilomètres de littoral. Dans le chapitre II(IIb), nous comparons chacune des caractéristiques inhérentes aux objets, par niveaux marins successifs. Dans le chapitre II(IIc), nous étudions, de la même façon, l'évolution de la tradition archaïque maritime qui affiche la plus grande continuité chronologique. Ces analyses étant faites, dans le chapitre III nous nous livrons à une interprétation paléogéographique conduisant à la définition des diverses traditions ayant occupé les lieux. Enfin, dans la conclusion, nous discutons de la technique terrasses-outils, et des nouveaux problèmes archéologiques soulevés à l'occasion de son application.

C H A P I T R E I

CADRE GÉOGRAPHIQUE ET MÉTHODOLOGIE

A) CADREI- Situation et site

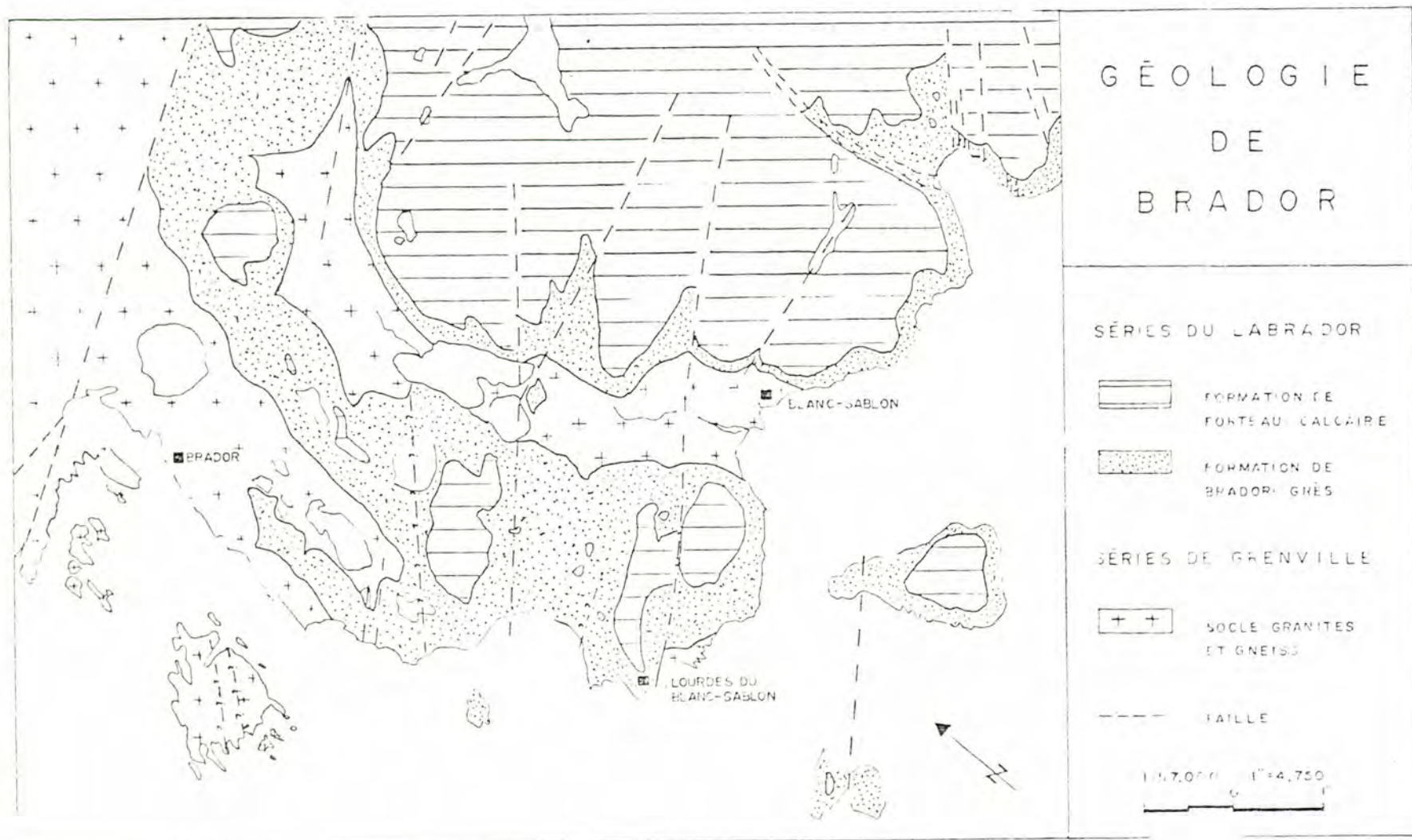
Le territoire étudié s'étend sur 3.1 kilomètres en largeur et 1.3 kilomètre en longueur dans la région de Blanc-Sablon, Côte-Nord du Saint-Laurent. Les traits du paysage sont marqués par les influences littorales: faciès et formes d'origine marine sur les trois ensembles géologiques qui s'y imbriquent.

Ia) Le socle précambrien

Le socle, relevé vers le Nord où il constitue une ligne de hauteurs, véritable barrière de collines, troue sporadiquement les dépôts non consolidés. Les granites en sont les constituants essentiels.

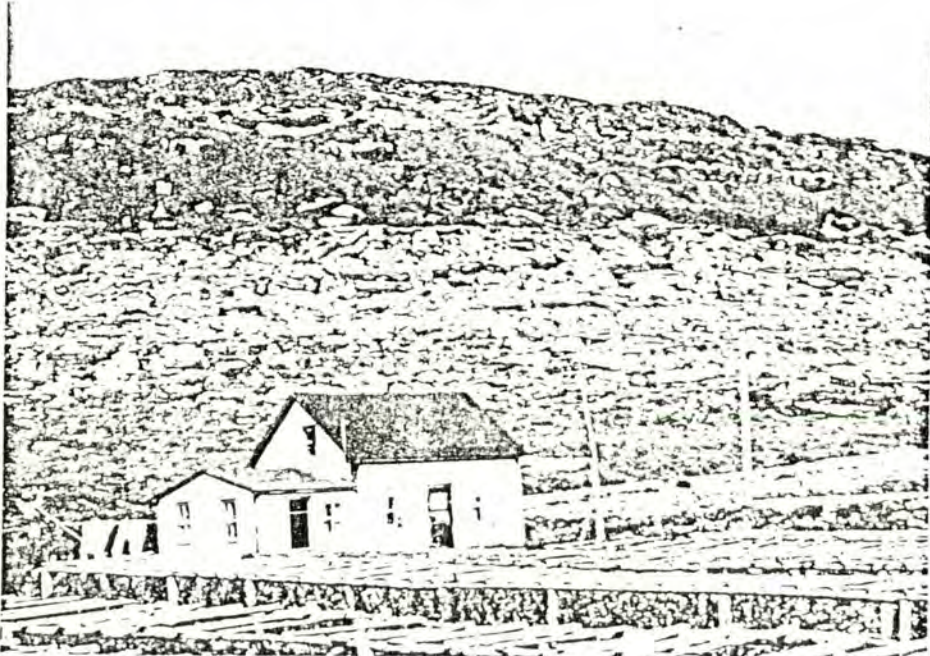
2a) La Plate-forme cambrio-ordovicienne

Reposant sur cette vieille formation, le cambrien inférieur marin de la série du Labrador, s'étend

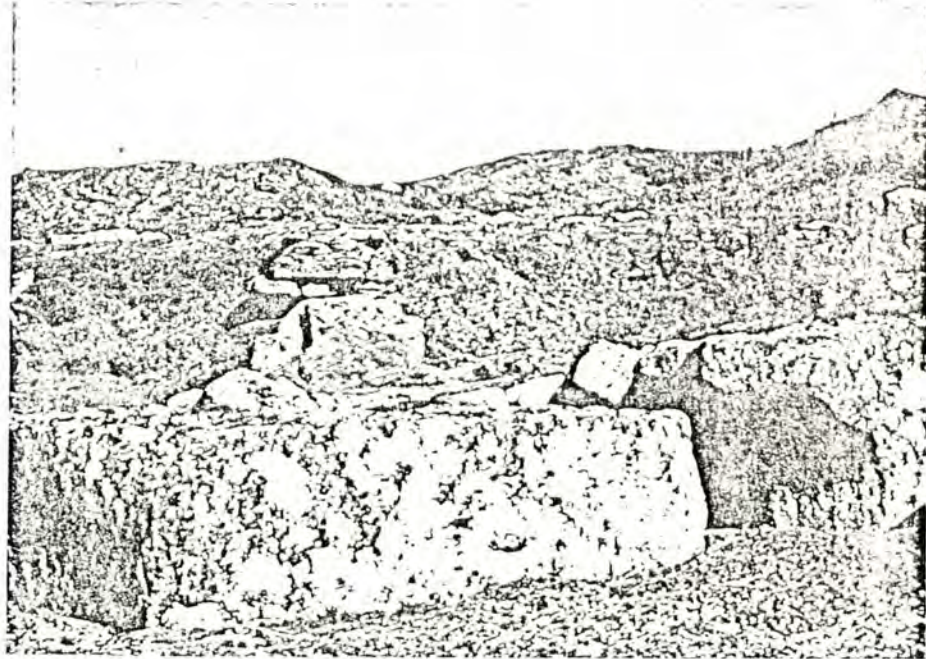




Falaises mortes étagées.
Versant Ouest de la Blanc-Sablon.



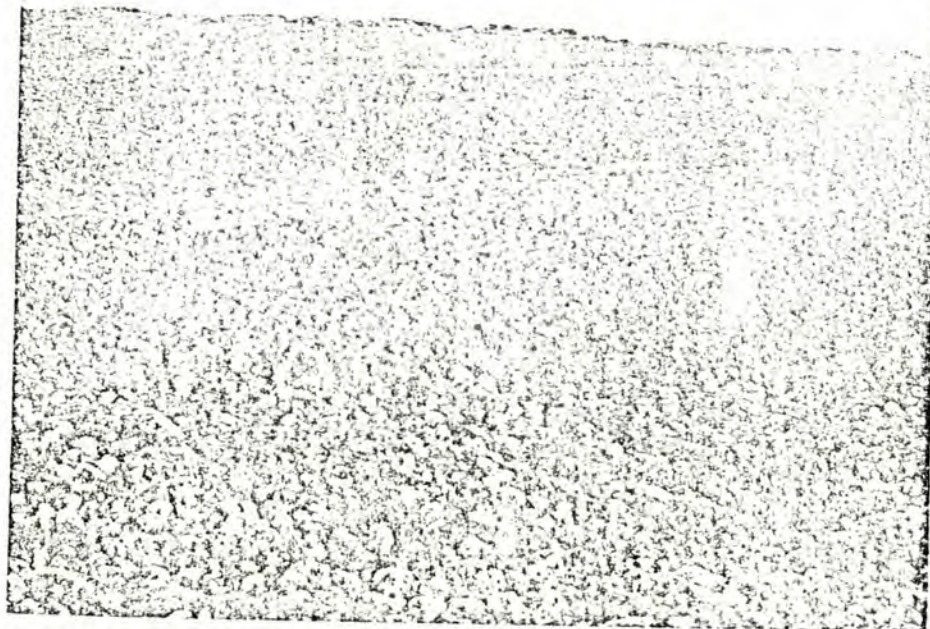
Lits de grès et niveaux marins



Formation inférieure: Brador (grès)
Formation supérieure: Forteau (calcaire)



Débitage des lits de grès.



Plages soulevées: relèvement isostatique



Formes émergées?



Diaclases ouvertes et fractionnement
des lits gréseux. Eboulement dû à
un sapement basal.



Erosion pyramidale en calcaire

depuis Brador jusqu'à la baie des Châteaux au Labrador. D'une épaisseur maximale de 143 mètres, il se dédouble en sous-séries, celles de Brador et de Forteau. La série inférieure Brador, qui, au maximum, atteint 70 mètres d'épaisseur, contient des grès arkosiques et des quartzites à lits entrecroisés dont les couleurs varient entre le blanc et le rouge, et quelques strates sédimentaires d'autre nature. On n'y trouve point de fossiles, mais seulement des galeries de vers (*scolithus linearis*). Ces formations présentent un front abrupt de falaises vues du large.

La série de Forteau qui la surmonte, d'une épaisseur maximale au Labrador de 56 mètres, est constituée de calcaires sableux et oolithiques récifaux, et de schistes variés. Très fossilifère, on y note archaéociatides, brachiopodes, gastéropodes, céphalopodes et trilobites. Vues de la mer, leurs versants sont en pente et couronnés de curieuses formes pyramidales d'érosion. Toutes ces séries du Labrador forment des lits légèrement inclinés vers la mer. (Waring: correspondance 1969)

3a) Les dépôts récents; glaciaires,
marins et organiques

Ces dépôts recouvrent partiellement les deux ensembles précédents et se retrouvent en placage de till remaniés par la mer. Benoît Dumont situe une moraine à une altitude de 50 mètres en travers du lit majeur de la rivière Blanc-Sablon (Dumont: 1972). L'empreinte



Terrasses et niche de nivation,
Versant Est de la Blanc-Sablon

marine prédomine dans le paysage: dépôts de sable, de graviers, et même de limon argileux, ceci sur au moins les quatre-cinquièmes du territoire. Une carapace ferrugineuse discontinue de couleur rousse, concrétion irrégulière, d'épaisseurs variables de 0 à 2 mètres, se retrouve dans les dépôts sableux et supporte les tourbières.

Les modelés récents résultent d'une interférence des influences structurales avec les agents d'érosion glaciaires et marins dans une région de contact géologique. Des commandes structurales, failles, diaclases et joints ont dirigé les débits de roches. Le passage des glaciers quaternaires, surtout le Wisconsin terminal et la transgression marine liée aux mouvements d'isostasie et d'eustatisme, ont façonné les dépôts meubles.

Notre collègue géologue R.A. Waring (communication personnelle) mentionne des blocs erratiques gisant sur la formation Forteau, des vallées en auge, des stries alignées vers la mer à Blanc-Sablon. Par contre, les formes liées aux phénomènes d'isostasie et d'eustatisme sautent aux yeux. En témoignent falaises mortes, plate-formes, terrasses, plages, deltas; formes perchées à des altitudes atteignant parfois les 100 mètres. Les niveaux marins consécutifs au retrait de l'inlandsis découpent partout des étagements caractéristiques.

Twenhofel et Schubert (1934) identifient ces gradins à des terrasses marines qui, au nombre de

huit, s'échelonnent depuis 2.4 mètres d'altitude à 34.7 mètres. Malgré les objections de Dunbar à ces affirmations (1920), nos propres observations tendent à les confirmer. Certains gradins correspondent aux altitudes des rivages localisés sur le versant Est du lit majeur de la Blanc-Sablon. Concernant ces niveaux marins, Waring nous dresse la liste suivante:

<u>Blanc-Sablon</u>		<u>Ouest de Blanc-Sablon</u>	
5	mètres	5	mètres
14.0	"	14.0	"
21.0	"	21.0	"
26	"	26	"
31	"	x	"
31	"	35	"
35	"	36	"
39	"	39	"
41	"	42	"
44	"	44	"
57	"	61	"
66	"	63	"

A ces descriptions nous joignons une carte géomorphologique élaborée à partir des photos aériennes, des cartes géographiques et géologiques, et de nos observations sur le terrain.

A) Géologie et ensembles structuraux

Le secteur étudié est limité au Nord par la faille orientée ENE-WSW. Il se présente sous forme de grabben. Les éléments lithologiques comprennent, à la base, le précambrien, surmonté en discordance des formations paléozoïques ordoviciennes, dont la série inférieure de Brador (grès arkosiques et quartzites à

lits entrecroisés) supporte en continuité, celles de Forteau (calcaire sableux, oolithes récifaux, schistes variés). Le tout est recouvert en discordance, par les dépôts du quaternaire. Les formations d'altitude majeure (75 à 150 mètres) comprennent les massifs du Nord, de l'Est, de l'Ouest, de la vallée de la Blanc-Sablon et de Brador. Par analogie structurale s'adjoignent l'île aux Perroquets, l'île à Bois, et l'île Verte. Les formations d'altitude moyenne (25 à 75 mètres) incluent les terrasses marines et fluviales, les tombolos, les flèches littorales et les levées. Les ensembles de basse altitude (0 à 25 mètres) impliquent les cours d'eau, les lacs, et le littoral actuel.

Le degré de dissection du relief diffère d'Est en Ouest. On note en effet, à l'Est, un plateau non défoncé, contrairement à la partie Ouest qui l'est parfois jusqu'au précambrien. Ainsi, la rivière Blanc-Sablon coule-t-elle, pour sa section Nord, directement sur cette formation précambrienne, sur laquelle subsistent quelques lambeaux de la série de Brador. Quelques buttes témoins sont couronnées par la série Forteau (promontoire Parent, promontoire de l'anse à la Barque, etc.)

Des failles grossièrement parallèles ont favorisé la dissection du plateau sédimentaire. L'Est est caractérisé par un plateau ciselé de quatre indentations. Le modelé des formations lithiques se présente

surtout sous formes de plates-formes d'abrasion en escalier, entrecoupées de deltas remaniés par la mer, tels que sur le versant Est du cours supérieur de la Blanc-Sablon. Progressant vers l'Ouest, on aperçoit la vallée de la Blanc-Sablon avec quelques buttes résiduelles, sa flèche littorale et ses levées de plage. Suit une ligne de buttes résiduelles à sommet plat, expression vive du défoncement prononcé du plateau initial. Lui succède une autre vallée, parsemée de marécages et de lacs. Tout à fait à l'Ouest, le littoral actuel est caractérisé par un affleurement continu du précambrien, plus visible dans la région de Brador.

Les falaises et les plates-formes perchées constituent un des éléments les plus frappants du milieu. Elles sont moins visibles à haute altitude, phénomène dû soit à la couche mince des lits, ou à l'accumulation des dépôts à leurs pieds. On note partout ailleurs, à une altitude de quelque 50 mètres, une falaise morte d'abrupt perpendiculaire dépassant les 7 mètres. Ces ensembles témoignent d'une forte activité marine (sapements, accumulation, vasques, etc).

Au pied de ces falaises mortes se superposent, en gradins, une série de plates-formes d'abrasion variant en profondeur selon leur exposition aux dérives littorales anciennes. Ainsi, celles situées au Sud du versant Est de la vallée de la Blanc-Sablon sont courtes, contrai-

rement à celles du Nord. Dans le village même de Lourdes, par contre, elles sont très longues, et plongent vers la mer en escalier.

Ces ensembles de falaises et de plates-formes ont été, et sont encore soumises aux forces de l'érosion, érosion ancienne par les mers qui laissent ici et là vasques et sapements à la base, érosion surtout par le gel et le dégel qui cisailent les lits sans répit. Aux failles de la tectonique s'ajoutent plusieurs ensembles de diaclases qui découpent les rebords des plates-formes en blocs proportionnels à l'épaisseur des lits. Cette action, jointe aux paléo-actions marines, provoque parfois l'affaissement complet d'un lit disposant sur la pente les blocs en damier. (Photo, p.12). Ces blocs constituent parfois un chaos, avec crevasses profondes dissimulées sous une pousse très dense d'arbrisseau, ce qui rend hasardeuse la marche, et difficile l'accès au pied des falaises.

b) Formes héritées du quaternaire

Le retrait du glacier de la région étudiée se produit il y a quelque 12,500 ans, (Grant: 1975) soumettant tout le secteur à une transgression marine atteignant un maximum de 75 mètres. Il en est résulté une retouche des formes pré-glaciaires inscrites dans le précambrien, les stries dans les plissements du petit havre de Lourdes,

et un dépôt de forte puissance qui atteint, dans certains secteurs, plus particulièrement le long du versant Nord du promontoire Parent, quelques 15 à 25 mètres. Parmi les formes marines les plus intéressantes, mentionnons les nombreux tombolos visibles un peu partout dans le cadre qui soudent les anciennes îles à la Terre Ferme (voir cartes paléogéographiques, page 102). Les plus importants sont ceux de l'anse aux Dunes et de l'anse à la Barque. Le premier est fortement affecté par l'action éolienne, tandis que le second est relativement stable. Il faut également citer les importants deltas du versant Est de la vallée de la Blanc-Sablon, décimés par l'érosion et logés au coeur des indentations. Les terrasses marines sont présentes partout et regorgent de vestiges archéologiques. Elles sont particulièrement importantes sur les tombolos, au pied des anciennes îles, et le long de la vallée supérieure de la Blanc-Sablon. Elles sont fortement soumises à l'érosion. A souligner de plus l'importante flèche littorale qui coupe la Blanc-Sablon, et les levées qui en résultent au Nord. Pour terminer, rappelons l'existence d'un pergélisol localisé dans la vallée de la Blanc-Sablon, et sur les terrasses Nord de l'anse aux Dunes. Il est recouvert à ce dernier endroit par une imposante suite de structures péri-glaciaires.

<u>ORIGINE</u>	<u>FORMES D'ACCUMULATION</u>	<u>FORME D'ÉROSION</u>
Anthropique	Tumuli-Structures rondes	Gravière
Gravité	Cônes ou tabliers d'éboulis	Coulées d'éboulis
Organique	Tourbières réticulées	
Eolienne	Dunes	Cuvettes de déflation
Fluviale	Plaines alluviales	Terrasses-Ravinement
Littoral	Cordons, champs de blocs glaciels, plages, levées, flèches, tombolos	Falaises-plates-formes d'abrasion

Sous-jacents

Marine

Périglaciale Sols structurés Gélifraction

Glaciaire Placage de till sur roc Stries, roches moutonnées, etc

Dissolution dans la roche en place Dolines Reliefs mini-formes cités plus haut

Nous pouvons dès maintenant entrevoir les possibilités archéologiques de la région, sites étagés et présence d'un ensemble lithologique riche en quartzite, dont les galets se présentent sous forme de galets libres ou de conglomérats lités, qui devaient fournir à l'homme un matériau indispensable pour la confection d'outils, avant que les cherts divers importés ne viennent le supplanter dans les gisements d'altitude inférieure. La

forme de galet se prête admirablement bien à la taille des bifaces, outil caractérisant les plus anciennes traditions locales, comme nous le verrons plus loin.

2. Climat

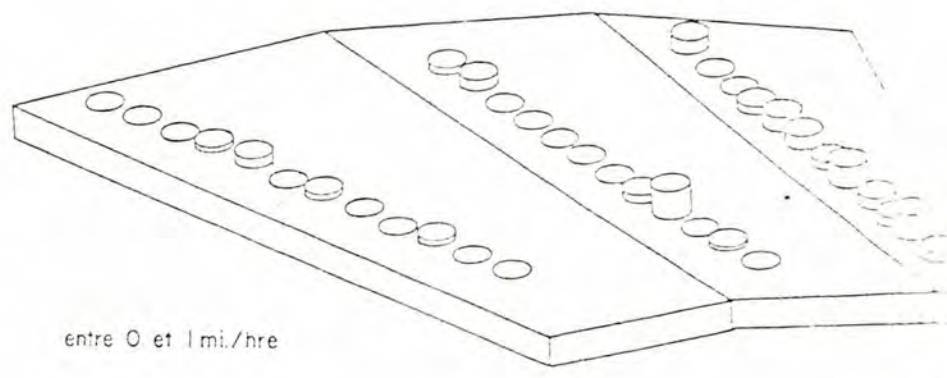
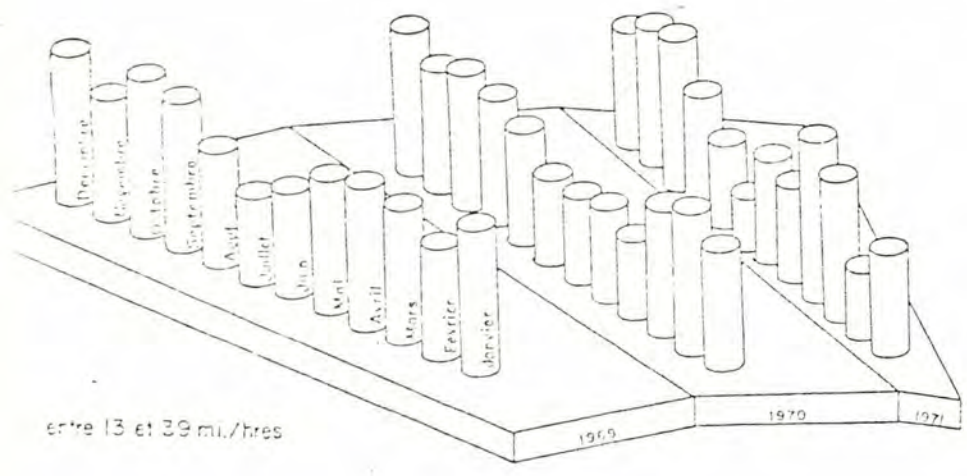
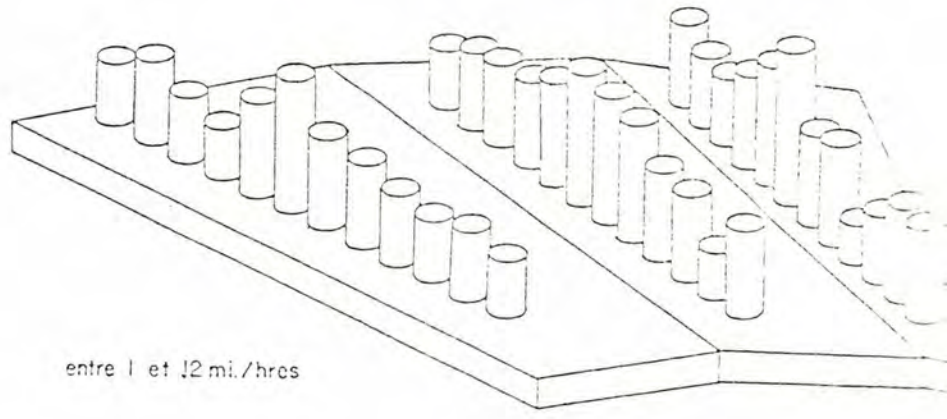
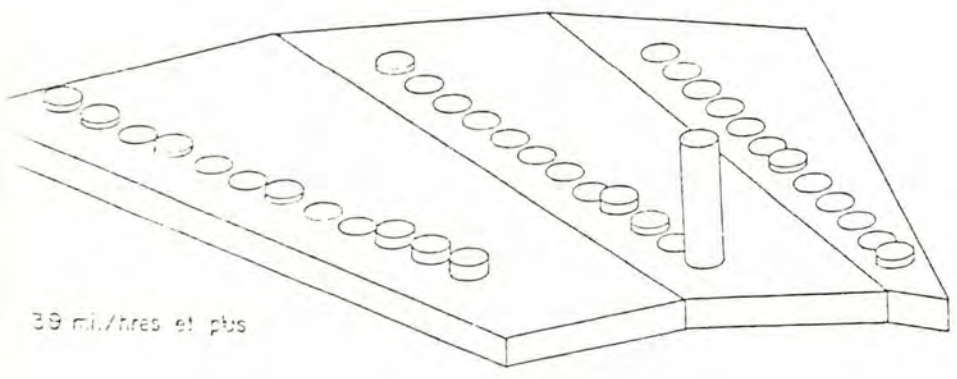
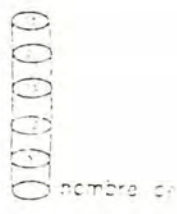
La station météorologique de Lourdes de Blanc-Sablon fonctionne depuis quelques années seulement. Notre exposé reposera donc sur des généralités tirées des travaux de Hare, Thorntwhaites, Bussièrre, de la station locale, et de nos propres observations.

Le secteur qui nous concerne fait partie, selon Hare et Thorntwhaites, de la zone microthermique fraîche avec un potentiel d'évaporation oscillant entre 11.2 et 16.8 degrés. Il est surtout affecté par les masses d'air maritime CP (continental polaire) et MP (maritime polaire) en hiver, et les masses CPK (air sec, précipitations faibles) et CPW (nébulosité et température élevée) en été.

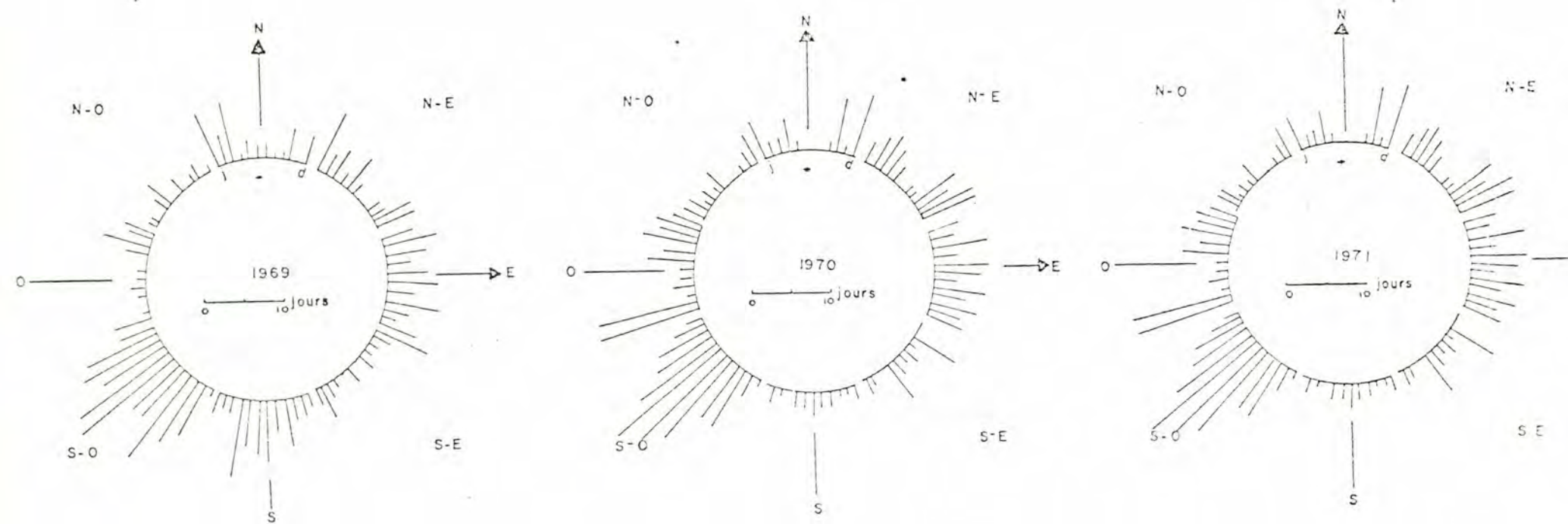
Le printemps est très court: la glace compacte de mer se désagrège qu'à la fin de mai ou aux premières semaines de juin, gardant la température de l'eau proche du point de congélation. Ainsi, à l'été 1974, les glaces ont bloqué le détroit de Belle-Ile jusqu'au 15 juillet, rendant la navigation et la pêche très difficile, ce qui ne s'était pas vu depuis plusieurs dizaines d'années. En conditions normales, il n'est pas rare d'observer icebergs, et banquises isolées, se briser sur les

TESSE DE VENT / NOMBRE DE JOURS

(VITESSES ENREGISTRÉES A 14.00 HEURES)



DIRECTION DOMINANTE DU VENT A 14.00 HEURES (EN NOMBRE DE JOURS)



récifs et cayes de Brador, au milieu de juillet. Le fait n'est pas nouveau puisqu'il est mentionné par Jacques Cartier, Courtemanche et Brouage. La neige ajoute à cette permanence de l'hiver. Une tempête vint gêner les travaux archéologiques, au premier jour de juin 1971. Une lisière de neige était encore visible en contrebas d'une basse terrasse derrière Brador, le 15 août 1972.

La saison estivale, par contre, est fort agréable, comparée à la rigueur habituelle du climat. Même si les moyennes de juillet sont inférieures à 12.7 C., certaines journées rappellent celles du Sud, surtout lorsque le vent fait défaut. Mais c'est une saison fortement affectée par les brumes qui garnissent le Golfe et le Détroit de Belle-Ile sur de longues périodes, et qui sont dues aux eaux glaciales du courant du Labrador coulant vers le Sud-Ouest. Hare nous livre une observation avec les données suivantes: juin 11 jours, juillet 30 jours; août 18 jours, septembre 6 jours. De cinq saisons passées à Brador, deux furent caractérisées par une brume continuelle de près d'un mois, ce qui ne fut pas sans nuire au progrès des fouilles. L'humidité relative atteint souvent les 80%. Les précipitations sont abondantes. Enfin, des vents du secteur Ouest sont secs, par suite de la condensation au-dessus des eaux froides du golfe.

L'automne est court et fort ensoleillé, laissant peu de chance à la formation de la brume. Les

températures tombent aussi vite en septembre qu'elles s'élèvent vite en juin. Les minima passent dès septembre sous 0.5 C. Le sol gèle définitivement dès novembre.

L'hiver est **froid** et sec, avec certaines périodes de réchauffement. L'évaporation est faible. La température descend rarement sous -23°C. Les amplitudes sont tempérées par la mer. Pour les dernières années, la chute record du mois de janvier est de -35°C. L'englacement de la baie débute dès décembre et la consolidation finale est atteinte en février. Les icebergs se profilent au large dans les premiers jours de janvier, transportés dans le détroit et le golfe par le courant du Labrador. Plus d'une vingtaine de tempêtes apportent chaque saison une précipitation de quelque 4 mètres de neige que les vents transforment en imposantes congères. Le manteau nival se forme dès les premiers jours de novembre.

3. Sols, flore, faune

L'action de ce climat rigoureux sur la lithologie locale et les dépôts contribue très peu à l'enrichissement et la diversification des sols. Le gel intense et sa permanence, le pergélisol, les niches de nivation, les glaces, le tout joint à de fortes précipitations, à des brumes longues, à des vents violents secs, contribue, par les processus d'arénisation, à la formation de dépôts meubles à sols généralement pauvres.

Les matériaux dont les sols locaux dérivent résultent donc de l'action combinée glaciaire, marine et fluviale auxquelles se joint le processus d'arénisation des formations lithologiques géologiques du cadre, trait caractéristique de toute la côte, et les régosols. L'homogénéité est frappante, et seul le calibre des éléments constitutifs présente ici et là des nuances. Ce sont des podzols et des sols podzoliques avec humus brut plus ou moins épais, à très lente décomposition, surtout pour notre secteur qui, en plus d'une saison estivale courte, présente en plusieurs endroits un pergélisol. Nous avons souvent noté des horizons organiques fibriques intacts. (p.30) Le phénomène est frappant, comme le laisse voir la fouille d'un cabanon du XVIIe siècle où ils se répètent une vingtaine de fois.

Quoique pauvres, ces sols devraient normalement donner lieu à une intense pousse de conifères, comme c'est le cas à quelques 30 kilomètres tant au Nord-Est qu'au Sud-Ouest. Tel n'est pas le cas. Tout le territoire étudié présente une couverture arbustive subarctique, sorte d'enclave de quelque 50 kilomètres, alors que la forêt coniférienne de Pinware (anciennement Pied-Noir) au Labrador, et de rivière Saint-Paul, au Québec, est remarquablement développée. La fréquence et la force des vents côtiers secs peuvent expliquer ce relief sporadiquement dénudé ou couvert de lichens, de mousses, d'arbustes nains tels les épinettes, les sapins, les bouleaux.

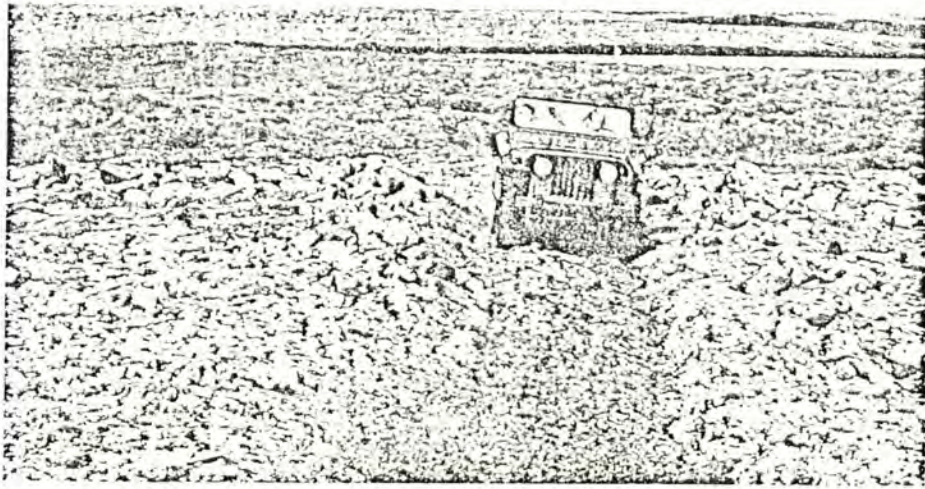


Paléo horizons fibriques d'un cabanon

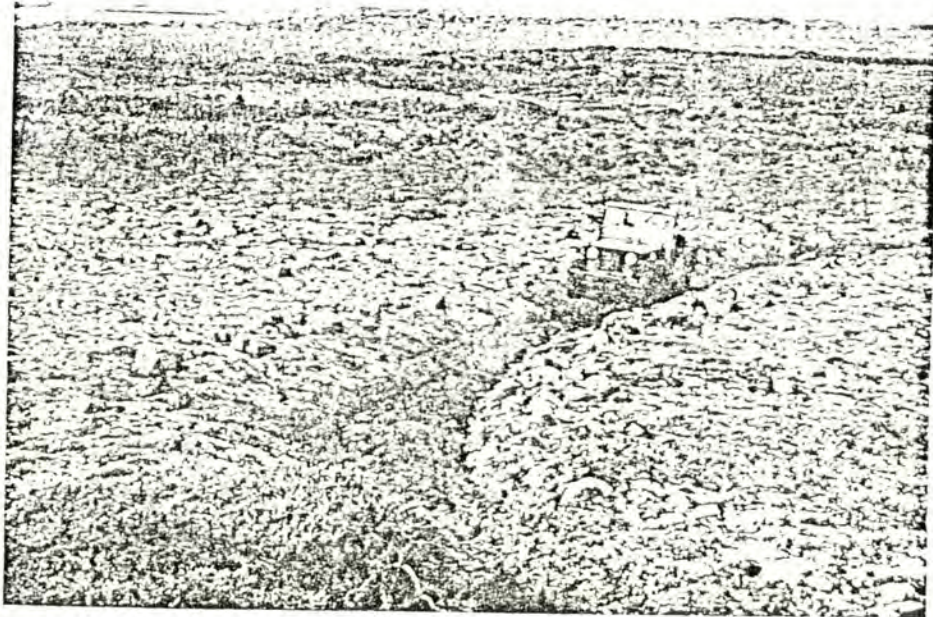
Au fond des dunes et sur certains versants plus humides, ces arbrisseaux, hauts de quelque 30 à 45 centimètres et pourvus de rameaux crochus intimement enlacés, constituent un véritable tapis apte à soutenir le poids de l'homme. Tel était le cas en 1708 en ce qui concerne la carence des arbres. Courtemanche, alors commandeur pour la côte du Labrador, devait chercher son bois aux endroits précités, faisant construire à cette fin un chemin (photo page 32). Ajoutons enfin quelques petites baies sauvages: plaquebières (*Rubus Chamaemorus*), les bleuets alpins (*Vaccinium lilginesum*), les graines rouges (*Vaccinium vitiaidaea*) (Breton).

Cette végétation, quoique chétive, et la mer toute près devaient cependant attirer une faune d'une grande richesse, tant terrestre que marine, comme l'indique si bien Courtemanche dans son rapport de voyage.

Brador: "Huit lieues ensuite est la baye des Espagnols dans laquelle la pêche de morue est très abondante; j'en ay



La route des pionniers



fait l'expérience par moi-même y ayant sondé en plusieurs endroits et fait pêcher trois hommes qui en ont pris treize cent dans un jour... enfin la ligne n'a pas le temps d'aller jusqu'au fond, tant la morue y est très abondante".

Lourdes: "A une lieue plus bas est la grande pointe les sauvages hamahichibanque (sic) veut dire tuerie de monjacque (eider) et senets, (ce n'est) pas sans raison puisque le printemps ils en font la tuerie un mois durant à coup de bâton et en si grande quantité que c'est une chose incroyable, l'on pourrait aussy appeler cette pointe la passée des loups-marins brasseurs puisqu'ils ne cessent pas d'y passer à centaine & plus de quatre mois durant... Il y a au large une isle ou il se trouve une si grande abondance de perroquets qu'avec des batons fairrés l'on pourrait en tuer pour nourrir plusieurs personnes... Il y a une très belle prairie & une petite rivière ou l'on prend de très bons saumons. Le caribou est dans cet endroit en si grande quantité qu'il est impossible de l'exprimer puisqu'il est en plus grande abondance que les boeufs dans les prairies des Illinois. Il y a aussy dans cet endroit des loups serviers renards, martes & ours.." (sic)
 ..J'ay présumé que l'on pouvait ausy très facilement y faire la pêche de la ballaine puisqu'elle y est en abondance qu'elle vient même si proche de terre que l'on la pourrait darder de dessus les pointes de rochers...

Fortement décimée de nos jours, la gente terrestre comprend les caribous (*Rangifer arcticus*), les ours noirs (*Euarctus americanus*), les visons (*Mustela vison lowii*), les loutres (*Lutra canadensis chimi*), les

renards (*Vulpes rubricosa*), (*Alopex lagopus fuliginosus* et *A.I. ungava*), les lièvres (*Lepus americanus*) les rats musqués (*Ondatra zibethica aquilonis*), les porcs-épics (*Erethizon dorsatum*).

La population marine inclut plusieurs espèces de loups-marins, dont le phoque (*Phoca vitulina color*), le phoque annelé (*Phoca foetida*) et le phoque du Groenland (*Phoca groenlandica*). Egalement décimée, elle donne encore lieu à des chasses sur glace. Parmi les poissons, la morue (*Gadus morhua*) est toujours abondante quoique en continuelle décroissance. Les chalutiers de Terre-Neuve y viennent toujours. La pêche de l'été 1974 que l'on présumait catastrophique par suite d'un retard de trois semaines pour le départ des glaces, a livré des morues d'une taille plus imposante que les captures habituelles. Cet événement climatique devait également fournir une abondance incroyable de saumons (*Salmo salar*). Mentionnons enfin le hareng (*Clupea harengus*), le capelan (*Mallotus villosus*), la truite (*Christivomer namaycus* et *saluclinus fontinalis*) (Breton). Les courants très actifs du détroit de Belle-Ile expliquent certes cette abondance d'animaux marins par la nourriture qu'ils apportent.

Quant aux volatiles, le couloir de migrations que constitue ce même détroit de Belle-Ile, et les baies magnifiques qui le jalonnent, leur assurent des conditions idéales de vie. Une observation de trois jours faites par

messieurs Jean Couture, Pierre Tousignant et Charles Brière nous montre l'existence d'une gènte ailée fort variée. Qu'il nous suffise de mentionner les espèces les plus utiles à l'homme: canards noirs (*Anas ribripes*), eider commun (*Somateria mollissima*), macareux arctiques (*fratercula arctica*). Encore aujourd'hui ne cessent de passer au-dessus des îlots de Brador des volées presque continues de moyacks (eider).

Cette observation sommaire de 5 jours, dans un cadre de quelque 20 kilomètres en longueur par 5 en profondeur atteint presque 50 espèces, ce qui, dans les circonstances, est assez conforme à la diversité mondiale des espèces pour les pays tempérés, soit un peu plus de 100 espèces pour 20 kilomètres en carré. (Voir liste en appendice).

4. L'homme

Cette richesse en faune, malgré le climat rude, les sols pauvres et la végétation chetive, devait servir d'assise à une occupation anthropique plusieurs fois millénaire. Dans leur rapport de 1975, Tuck et McGhee croient que la côte sud du Labrador a été occupée continuellement par des groupes indiens de traditions archaïques dans une fourchette chronologique qui s'étend au moins depuis 8000-9000 et 3000 ans passés. Il s'agit de l'archaïque maritime rappelant la tradition paléo-indienne (Sire Debert, Nouvelle-Ecosse, MacDonald:1968).

Mais la grande quantité et variété des échantillons implique une occupation humaine continue des lieux, si l'on en juge par la succession, dans le temps et selon les altitudes, des traditions. A partir d'une série d'analyses au 14C faits pour des sites du Nord-Est, liste tirée des travaux de Tuck et McGhee (1975) et de Fitzhugh (1972) d'une part, et d'une autre fournie par Jim Wright, d'autre part, les traditions se répartissent approximativement comme suit: Archaïque maritime (3200 à 7500 B.P.); Archaïque du bouclier (900 à 3100); Prédorset (2700 à 3800); Dorset (1500 à 2700); Thulé (400 à 450); Montagnaise-Nakaspi (300).

Au point de vue historique, certains documents attestent la présence de populations blanches précolombiennes, d'origine scandinave, sujet que nous abordons plus longuement dans une étude actuellement en élaboration. D'autre part, la présence de pêcheurs européens, (Basques, Bretons, Normands) ne laisse plus de doute. Plus près de nous, Jacques Cartier rend visite à Brador et Blanc-Sablon lors de ses voyages. Une concession est faite, dès le 14 avril 1689, permettant la traite avec les "sauvages", près de Blanc-Sablon, aux sieurs Aubert de la Chesnaye, Pachot, Poisset. La région de Brador est elle-même concédée officiellement à Augustin Le Gardeur de Courtemanche, le 17 octobre 1702. Il y construit vers 1708 le fort Pontchartrain qu'il occupe jusqu'à sa mort en 1717. Il est alors remplacé par son beau-fils, Martel de Brouage, jusqu'à la conquête.



Dégagement de la commanderie et de
la maison Jones



Cave de la commanderie

Sous le régime anglais, Alexander Grant se porte acquéreur du domaine en 1763 pour le remettre en 1784 à Mathew Lyomberner. Jusqu'au XIXe siècle, cette partie de la côte est mystérieusement vide de Blancs, du moins, officiellement, car aucun document n'atteste de leur présence. Ce n'est que vers les 1820 que s'amorce à nouveau l'établissement stable. Français de la région de Québec, Jersais et Terre-Neuviens s'y fixent graduellement. Brador reprend vie avec l'arrivée du capitaine Jones dont nous avons découvert la maison. Les descendants de ces pionniers forment la majeure partie des 125 habitants de Brador (de langue anglaise), des 300 habitants de Lourdes-de-Blanc-Sablon (de langue française) et des habitants de Blanc-Sablon (de langue anglaise) population composée de Français, d'Anglais, d'Ecossais et de Jersais.

B) MÉTHODOLOGIEIb - Interdisciplinarité

La complexité des relations entre l'homme et son milieu exige une étude globale. Mais c'est une recherche fort longue et compliquée, accessible à première vue aux seules institutions solides financièrement. Faut-il alors leur réserver ce privilège? Ce serait certes une solution idéale, mais peu pratique dans le contexte actuel. Ces institutions sont d'une part peu nombreuses; d'autre part, les gisements abondent et la poussée de l'urbanisation risque d'en détruire plusieurs.

Une société comme celle que nous dirigeons peut pallier la difficulté. Organisme à vocation régionale, parfaitement au courant des richesses archéologiques locales, ce genre de centre de recherche peut alerter l'opinion publique et les autorités compétentes au moindre signe de destruction d'un gisement. Si on ajoute de plus la collaboration de spécialistes, l'interdiscipline devient alors possible. C'est un but que nous n'avons jamais cessé de poursuivre, joint à une méthode archéologique stricte.

2b - Les techniques

A - La Documentation

Malgré le caractère interdisciplinaire de la mission archéologique, l'essentiel porte sur la géographie et l'archéologie. Il faudra donc tenir compte des techniques relevant de ces sciences.

Comme première tâche, il faut procéder à la cueillette de la documentation nécessaire à ces deux disciplines: cartes, rapports, photos aériennes, le tout joint à l'analyse des collections personnelles et à la consultation.

Il est bon de présenter, en guise d'exemple, la préparation des documents cartographiques. Au tout début des fouilles, la carte topographique locale n'existait pas. Afin de situer les gisements avec précision, une mozaïque a été construite à partir des photographies aériennes, des secteurs ont été délimités selon les accidents de terrain ou les aménagements anthropiques. Cette première mozaïque, un relevé précis des altitudes par méthode analogique, et la venue sur les lieux de deux géodésiens munis d'une chambre stéréophotogrammétrique sont redevables au département de géodésie de l'Université Laval. Nous donnons à chaque secteur une cote d'où découlera la nomenclature des gisements. A la parution de la

carte topographique en 1972, le département de géographie de l'Université de Sherbrooke élabore des agrandissements de carte qui ont servi par la suite à faire les cartes des gisements et des phénomènes géomorphologiques.

B - L'inventaire

La fouille entreprise à Brador revêt deux aspects. D'un stable, fixe une équipe dans la fouille systématique d'un gisement déterminé, comme le site de la Commanderie, ou d'un tumulus. Mais comme la politique de notre société est non seulement de découvrir les gisements, mais aussi de les protéger, si possible, par une législation locale, de les reconstituer et de leur donner une vocation touristique ou éducative, nous avons toujours eu une équipe itinérante. Les avantages de cette méthode sont nombreux.

Elle permet en premier lieu de localiser les gisements archéologiques de toute une région. Elle assure aussi à l'archéologue l'obtention de renseignements qui lui sont absolument nécessaires pour interpréter les gisements déjà découverts. Les coïncidences entre les altitudes des terrasses et les sites ont été perçues par l'équipe itinérante. Cette démarche nous aura permis de localiser et d'étudier plusieurs gisements entre la rivière Saint-Paul, et la baie Rouge, au Labrador.

Voici comment se fait l'inventaire. L'équipe détermine un secteur de la mosaïque et en étudie les photos aériennes à l'aide du stéréoscope. Sur le terrain, elle est munie de photos aériennes, de cartes topographiques, de cahiers de notes, de sacs d'échantillons, d'un altimètre, d'une boussole, d'un équipement de fouille et d'arpentage, d'une caméra, etc.

Le secteur est parcouru minutieusement selon une grille de 2 mètres en largeur de manière à ne rien laisser passer. L'attention se porte sur la végétation, les structures de pierres, les dépôts sableux tels plages, dunes, flèches, deltas, et tout autre phénomène dont la localisation est rendue facile dans cette région à flore subarctique.

Aux premiers indices d'une découverte, toute circulation cesse. Seul le photographe s'efforce de tout saisir avant la cueillette en surface, cette dernière étant précédée d'une consultation. Cette façon d'agir est très importante par exemple dans les champs de dunes. Les outils trouvés à une extrémité ou l'autre d'une même déflation, ou dans deux déflations peu éloignées l'une de l'autre, peuvent provenir de strates à chronologie différente. Ceci fait, on s'efforce d'évaluer l'importance du gisement ou de la concentration par sondages, à des endroits déterminés, qui sont par la suite reportés sur papier quadrillé à partir d'une borne de référence. Ces

sondages permettent non seulement de saisir la limite du gisement, par l'amincissement graduel de la stratigraphie, mais de déterminer s'il y a plusieurs strates d'habitation.

La cueillette des artifacts ne se fait pas au hasard. On multiplie les microsites, dans l'éventualité que certains groupes d'outils proviennent de traditions culturelles diverses. Les objets ainsi recueillis sont placés dans des sacs portant la cote du gisement, sa subdivision, le nom de l'inventeur, la date, l'altitude, etc. Les photos sont également notées selon la nomenclature établie. De plus, on doit faire tous les efforts possibles pour découvrir l'origine des éclats ou des outils. Souvent la strate originelle, soumise aux phénomènes de déflation et d'érosion, se trouve perchée, ou sur le flanc d'une dune, et peut donc disparaître. Une coupe s'avère des plus utiles, montrant le profil et les horizons, la profondeur et l'importance des strates, le tout accompagné de photos et de croquis, d'échantillons de sol et de matériaux utiles pour les datations.

De retour au camp, l'équipe porte le nouveau gisement sur le fond de carte et inscrit les commentaires dans le livre de bord. La formule idéale est de nettoyer les outils et de procéder à leur cataloguement immédiatement. Une comparaison sommaire est nécessaire pour établir entre les outils des corrélations; elles peuvent

inciter le chargé de recherche à orienter autrement ses travaux.

C - La fouille

En ce qui concerne cet aspect de la recherche, nous nous devons de rappeler quelques points essentiels dont on ne peut se dérober pour toute recherche scientifique sérieuse.

On mesure d'abord le terrain à excaver à partir d'une borne initiale, morcelant celui-ci en carrés de grandeur égale, ou inégale selon les problèmes rencontrés, ordinairement de 4 m². Parfois, on fait appel à l'avance frontale et aux puits de sondage orientés. Vient ensuite l'excavation méthodique à l'aide de la truelle, du pinceau, du couteau, etc, suivant la ligne horizontale, mais selon les ondulations des strates. Les phénomènes importants pour les datations ou les analyses sont laissés sur des piliers témoins. Tous les objets sont recueillis avec notes relatives à leur situation sur le terrain et dans le sol. La caméra joue un rôle majeur pour enregistrer les faits importants. Un graphique des murs est également dessiné à l'échelle, véritable coupe qui donne le profil pédologique et archéologique. Des échantillons de pollen, de sables et de sols, sont pris, ainsi que des vestiges de bois brûlé ou d'os pouvant conduire à des analyses ou des datations.

Une technique particulière est employée en ce qui concerne les structures de pierres, nombreuses dans notre secteur, constructions anthropiques qui servent soit d'abri de chasse, d'habitation, soit de sépulture. Chaque lieu fouillé est entouré d'un quadrillage orienté à partir d'une borne initiale, ordinairement Nord-Sud, constitué de piquets reliés par des cordes, avec inscription sur ceux-ci des coordonnées aptes à identifier le carré. On photographie la structure avant de l'attaquer. On dégage la végétation et l'humus avec nouvelles photos et croquis. On trace ensuite sur chaque pierre des chiffres indélébiles. On esquisse un dessin sur papier quadrillé sur lequel on insère, à l'échelle, chacune des pierres ainsi numérotées et qui sont décrites dans les moindres détails, nature, émoussé, position, etc. Ces précautions étant prises, on enlève une première rangée de pierres, toujours avec notes, croquis et photos, technique que l'on répète jusqu'au sol stérile. Il va sans dire qu'une chambre stéréophotogrammétrique dégagerait l'archéologue de toutes ces précautions.

Les fouilles terminées cèdent la place au travail de laboratoire. Le géographe procède à la mise en ordre des notes, croquis et photos. Il revoit les cartes et les photos aériennes à l'aide desquelles il élabore les cartes de base.

L'archéologue ouvre les sacs d'outils et d'échantillons. Il note soigneusement leur nombre, leur nature, mesurant même les éclats. Il dresse ensuite une fiche pour chaque outil sur laquelle il calque ce dernier. Il procède sur cette même fiche à une description exhaustive. Une première analyse lui permet d'identifier, quand faire se peut, chacun des gisements ou des concentrations. Il est important de mentionner la façon avec laquelle nous avons procédé à cette analyse. Dans le but de vérifier l'objectivité de l'étude par confrontation des observations, tous les outils furent portés à l'attention de J. Wright, sans qu'aucun élément des archives des fouilles ne lui soit communiqué. Ceci fait, deux cartes majeures sont constituées, une représentant les gisements, l'autre, les caractéristiques géomorphologiques. Quant aux données, elles sont mises en code et soumises à l'ordinateur, technique décrite en détail au chapitre des analyses. Les tableaux qui en résultent viendront confirmer ou infirmer certaines hypothèses.

D - Exemples de description de
gisements, et utilisation
géographique

Avant de procéder à la description de trois gisements types, une première remarque s'impose. On substitue à l'occasion le terme concentration pour gisement. Un gisement implique une couche d'habitation simple ou multiple; une concentration consistant en débris de surface seulement. Il peut cependant arriver qu'une concentration soit de fait un gisement, le temps ou les moyens n'ayant pas permis le repérage d'une strate habitée.

Nous avons d'autre part tenu à donner une description brève, ne retenant que les éléments essentiels, quittes pour des gisements importants à élaborer plus largement, ayant toujours en tête l'aspect pluri et interdisciplinaire, certains éléments pouvant aider le géologue, le botaniste, le géomorphologue, etc.

Quant aux titres des gisements et des concentrations, ils sont constitués de chiffres et de lettres tirés de la première mosaïque de 1968. Nous avons cru bon de leur adjoindre les coordonnées du code Borden en vigueur dans le monde des archéologues. Nous ajoutons, dans cette description, l'altitude, le lieu, le type de gisement, et la tradition culturelle vraie ou présumée pour faciliter la mise en relations et les catégories.

Les sites servant d'exemples ont été choisis pour souligner le caractère interdisciplinaire de la recherche. Les deux structures rondes (EiBh 11-a-b) ont été décrites parce qu'elles constituent un élément majeur visible un peu partout le long du littoral et dans l'arrière pays. C'est un excellent témoin des submersions, des transgressions marines, ou du périglaciaire. Comme ces structures peuvent être naturelles, ou réaménagées par l'homme, ou construites de toutes pièces, la fouille d'une vingtaine d'entre elles nous a livré une technique sûre pour en discerner l'origine sans fouille, par la disposition plus ou moins solides des blocs.

Les deux tumuli (EiBh-40-1-2) sont décrits parce qu'ils sont situés sur une ancienne île, ce qui apporte des éléments intéressants concernant les mouvements de l'isostasie et de l'eustatisme. A cet aspect physique s'ajoute le fait que ce genre de tertre funéraire implique une culture fort ancienne, dont la présence dans ces régions nordiques est fort inusitée et qui peut remettre en question le sens des migrations le long du littoral, l'origine de l'homme québécois, etc. Pourquoi présenter un deuxième tumulus? C'est qu'il semble y avoir entre les deux une importante différence chronologique, visible par l'outillage, ce qui peut apporter de nouveaux faits sur l'évolution de la tradition archaïque maritime.

Quant au site 20-7-A, il a été choisi pour plusieurs facteurs qui sont également connexes aux études

géographiques. D'une part il se loge au coeur d'un tom-
bolo, sur une ligne de rivage qui existait avant que ce
dernier donne prise à la formation de dunes sous l'action
éolienne. D'autre part, la stratigraphie qui résulte de
cette action éolienne est imposante, d'autant plus qu'elle
repose sur des couches qui semblent présenter des si-
gnes de transgression marine, tout comme au gisement
EiBh 28-3. A noter également l'intense lessivage, et la
présence de taches blanches impliquant ségrégation de
glace à fonte retardée. Enfin, sous-jacentes à la stra-
te d'habitation, deux couches de carbonisation laissent
croire à l'existence d'une végétation arbustive.

1. Deux structures rondes

Ia. EiBh 11-a

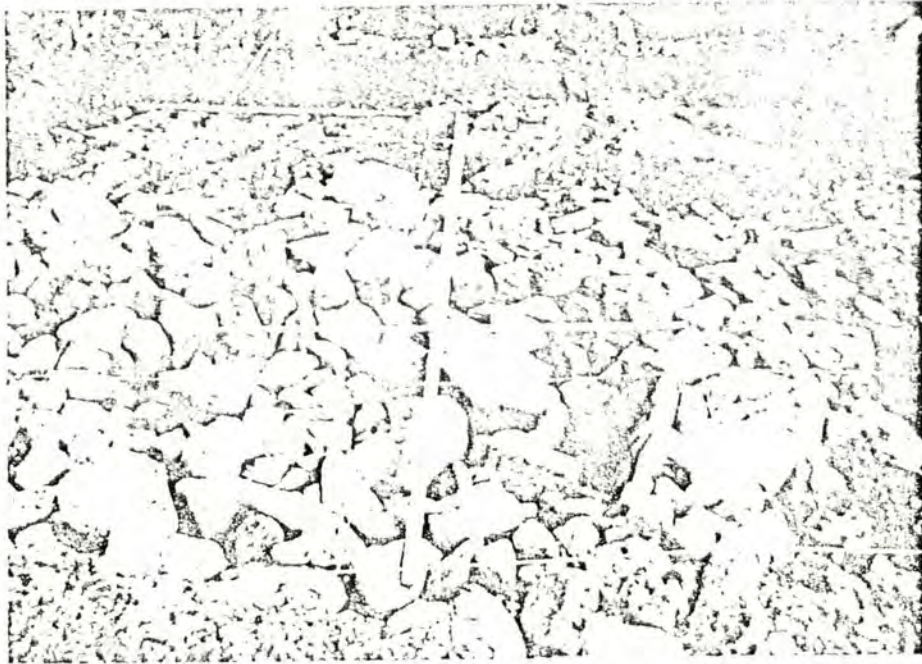
Localisation: 51 25'06" N
57 12'43" W
Anse-aux-Cailloux, Lourdes de Blanc-Sablou

Altitude: 8.5 mètres

Les structures rondes sont très nombreuses sur cette partie de la côte. Afin d'en saisir la nature et la genèse, nous en avons excavé une vingtaine. A l'anse aux Cailloux, au pied même du village de Lourdes, la pente est littéralement couverte de blocs roulés. Ce phénomène est d'autant plus visible tout près de la mer où se dressent, sur plus de cent mètres, une vingtaine de ces formations circulaires à encorbellement.

La première des structures se dresse à quelque 30 mètres de la ligne des hautes marées, sur une suite de plages soulevées composées de sable, de galets et de blocs. Elle a un diamètre de 4.8 mètres. Il s'agit d'un dôme de blocs roulés avec encorbellement central. Il surmonte le sol environnant de quelque 60 centimètres. Les blocs diminuent de calibre de la périphérie vers le centre, exception faite de quelques dalles au coeur de la structure; ils sont tirés à 90% des lits de grès caractéristiques des plates-formes environnantes.

Partant d'un repère d'arpentage, on entoure la structure d'un quadrilatère de 7.5 mètres.



Structures naturelles rondes
de l'anse aux Cailloux.



On procède ici par avance frontale. La couche végétale et l'humus atteignent les 10 à 15 centimètres d'épaisseur. Suit une couche de galets variant de 5 à 10 centimètres, composés de grès, de calcaires et de quartzites, dont le calibre diminue à mesure que nous approfondissons pour butter finalement contre des blocs plus respectables enrobés de cailloutis. Il s'agit donc d'un phénomène naturel attribuable à un tourbillon d'origine marine. Il peut cependant avoir servi de refuge temporaire à un chasseur si l'on en juge par les os de loups-marins trouvés dans les strates supérieures.

2a. EiBh 11-B

Localisation: 51 25'08" N
57 12'39" W
Anse-aux-Cailloux, Lourdes-de-Blanc-Sablon

Altitude: 8.5 mètres

Une autre structure sise au Nord-Est de la première a été excavée minutieusement. Elle est adossée contre l'abrupt d'une ancienne plate-forme d'abrasion de grès rouge. Elle mesure 5.1 mètres dans le sens Nord-Ouest-Sud-Est, et 4.0 mètres dans le sens Nord-Est-Sud-Ouest.

Le mode d'excavation est toutefois différent. Nous entourons le phénomène d'un quadrilatère de 9.0 mètres. Nous pratiquons ensuite une tranchée, large d'un mètre, dirigée vers le centre. La végétation vive

et morte varie entre 13 et 26 centimètres, recouvrant des cailloux de 5 centimètres de diamètre, mais dont le calibre augmente à mesure que nous approfondissons. Cette couche de pierres enlevées laisse voir une surface de plate-forme de grès dont le dégagement se poursuit jusqu'au contour de l'encorbellement proprement dit, à 2.5 mètres du mur Ouest du quadrilatère.

On libère ensuite l'encorbellement de toute sa végétation. Un sable fin, d'origine eolienne, s'infiltré entre les pierres de surface. Une première rangée de blocs est enlevée, avec croquis et photos. Suit une fine couche de sable fin, de teinte grise, résultat d'infiltration. Une autre série de pierres apparaît; elles sont enlevées avec les mêmes précautions. Ces pierres, dont la taille n'excède pas un diamètre de 10 à 25 centimètres, cèdent la place à des dalles imposantes.

On décide alors de rejoindre le centre de l'encorbellement en prolongeant la tranchée initiale. A la périphérie même de l'encorbellement, on butte sur des dalles imposantes couchées les unes sur les autres, en pente concentrique vers l'intérieur, comme les pétales d'une fleur. Sous ces dalles surgit le mélange habituel de galets, gravillons et sable. Ce dernier élément augmente de plus en plus à mesure que nous approchons du cercle plus restreint de l'encorbellement. Au coeur de ce dernier, la disposition caractéristique des dalles est encore plus évidente.

Les murs de contour gardés intacts, nous dégageons l'encorbellement proprement dit. Quelques galets gisent sur un paléosol dû à l'infiltration éolienne entre les dalles. On y voit un os de loup-marin. Cet humus présente des lentilles minces de sable d'origine éolienne qui se généralise quelques centimètres plus bas. Ce dernier cède la place à une série de pierres avec humus sous-jacent. Sous cet ensemble surgissent quelques pierres à plat, en pente vers le centre, comme pour les dalles de surface, ce qui laisse voir clairement l'action tourbillonnante des eaux. Succèdent quelques galets plus petits avec gravillon caractéristique. On prolonge alors la tranchée à travers le mur Est de l'encorbellement, jusqu'à l'abrupt de la plate-forme supérieure. Structure négative au point de vue archéologique, mais qui a pu servir d'abri si on s'appuie sur la présence d'os de loups-marins.

Type de gisement: structure ronde naturelle
 convertie en abri

Tradition culturelle: présumée Dorset ou Thulée.

2. Gisement avec transgression marine

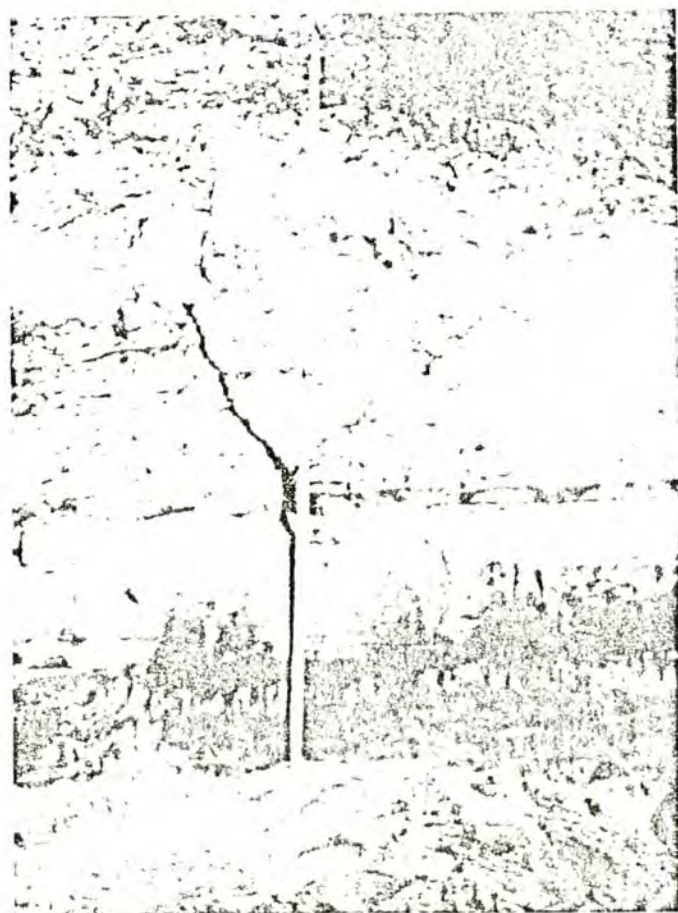
EiBh 20-7a

Localisation: 51 26'04" N
 57 12'17" W

Altitude: 15.5 mètres



Coupe du site 20-7-b.
Transgression marine?



Franchissant une dune longitudinale stérile, on débouche sur une autre déflation recélant un gisement remarquable. A partir de quelques objets et débris de taille, une strate d'habitation intacte a été repérée dans le mur intérieur Sud, sous une couche de 3.3 mètres de sable d'origine éolienne intercallé de paléosols superposés. Cette imposante stratigraphie est en pente légère de l'Est à l'Ouest, passant de 7.6 à 8.2 mètres, sur une distance de quelque 8 mètres. A l'extrémité Ouest de la couche habitée s'étale un foyer avec force débris de taille et de cuisine, le tout fortement retenu dans une couche de hard-pan ferrugineux de couleur rouge brique. Deux coupes y furent pratiquées. Celle de l'Ouest offre le profil suivant: sable éboulé grisâtre: 73 cm.; sable teinté rouge: 30 cm.; hard-pan lité avec bois brûlé: 53 cm.; sable jaune sporadiquement brûlé: 53 cm.; sable jaunâtre stérile: 15 cm.; sable jaunâtre brûlé habité: 1.8 cm.; sable beige: 2.0 cm.; sable gris: 1.8 cm.; double ligne de sable brûlé avec présence de charbons: 1.8 cm. chacun; sable gris: 1.8 cm.

On note au-dessus de la strate principale des taches blanchâtres qui pourraient peut-être s'expliquer par des ségrégations de glaces dont la fonte est retardée. La couche d'habitation a été soumise à un lessivage avec coulées linéaires à travers une couche de sable lité qui s'emble impliquer une action marine. Il s'agirait soit d'une submersion liée probablement à une accélération de l'eustatisme comme semblent le montrer les données paléoclimatiques sur ce niveau, soit à une tempête.

Quant au profil Est, il se présente comme
suit:

multitude de strates avec paléosoils et sable gris	3.3 mètres
sable rougissant	0.8 cm.
hard-pan	48.0 cm.
lignes d'habitations noirâtres	0.8 à 10 cm.
couche complexe à plusieurs éléments comprenant:	27 cm.
couche difforme de sable brun	
ligne noirâtre	
poches de sable gris ou brun	
lignes noirâtre avec radice- les pointant vers le fond	
sable gris avec radicules poin- tant vers le fond	
sable gris avec fragment de bois brûlé.	

En ce qui concerne la situation des objets, on note entre autres un silex vert au-dessus du hard-pan, un mica dans la couche d'habitation, et de nombreux éclats d'ardoise, plus particulièrement dans le profil situé à 7,6 mètres d'altitude où ils accompagnent un foyer à quelque 15 centimètres sous la couche habitée.

Type de gisement: campement stable
Tradition culturelle: présupposé maritime (archaïque)

3. Gisement à tumuli

Les tumuli EiBn 40-1 et 40-2 que nous allons maintenant décrire se trouvent sur une colline au Nord-Est de Brador. Décrivons brièvement les lieux. Il s'agit d'un ancien îlot entièrement émergé. Le dessus est désertique, exception faite de quelques taches de lichen

et d'une pousse arbustive plus intense dans les talus Sud-Est. Apparaissent sporadiquement des blocs solitaires de grès rouge de formation Brador qui se font moins nombreux au Nord-Est. Cette rareté s'explique par la proximité des tumuli construits de toute pièce à même ce matériau. Ils augmentent plus loin, à l'extrémité Est de l'îlot, le long d'une forme arquée façonnée par les mers anciennes. Ils ont en moyenne 60 centimètres en épaisseur, un mètre en longueur, et 10 à 15 centimètres en épaisseur. Ils reposent sur un fond de gravillons de grès et de quartzite, ce dernier élément provenant d'un affleurement de précambrien à l'Est du tumulus 2. Enfin, l'extrémité Est de la colline est caractérisée par une couche de sable dont l'épaisseur augmente à mesure que nous nous dirigeons vers le tumulus 2, condition apte à permettre une structure funéraire plus profonde et complexe.

Les deux dôme funéraires se situent dans la forme évasée de la pointe Nord-Est de la colline, selon un axe de 45° Nord-Est-Sud-Ouest. Le tumulus I est à 456 mètres de la pointe Est et à 112 mètres, centre à centre, du tumulus 2.

EiBh 40-1

Localisation: 51 28'21" N
57 14'03" W
Brador

Altitude: 24.3 mètres

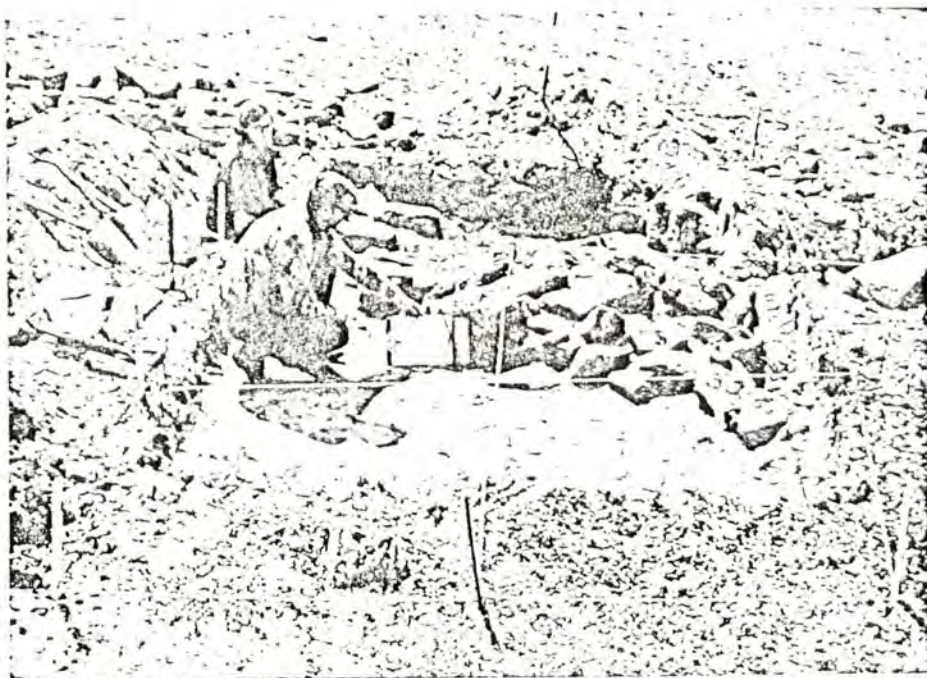
EiBh. 59

Il s'agit d'une structure en forme de dôme. Le contour de la base n'est pas toujours évident puisqu'il épouse graduellement le milieu environnant. Mais selon un axe qu'il traverse, il mesure en longueur Nord-Sud 9.1 mètres, et 8.2 mètres en longueur Est-Ouest. C'est à partir de cet axe que nous élaborerons notre carrelage. Quant au sommet du tumulus, il s'élève à 1.2 mètre au-dessus du sol limitrophe.

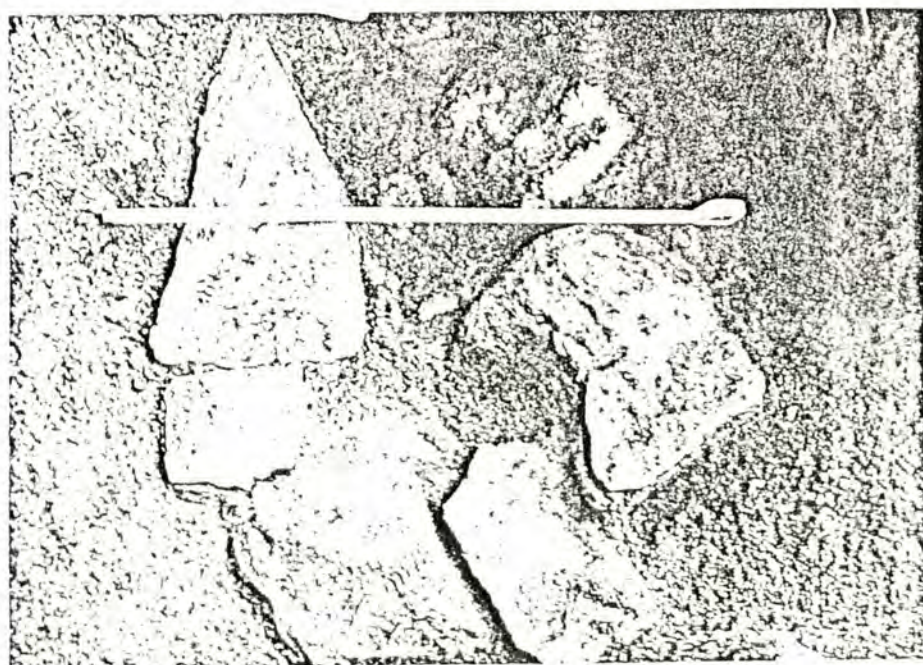
La surface du dôme est parfaite, constituée de blocs mis à plat et recouverts sporadiquement de taches de lichen. On note une seule avarie attribuable à un résident.

Face au dôme, quelle méthode pour l'excavation faut-il employer? De crainte de briser un arrangement structural quelconque, nous avons choisi d'ouvrir une tranchée, large de 60 centimètres, à partir de la base Nord du tumulus, en direction Sud vers le centre.

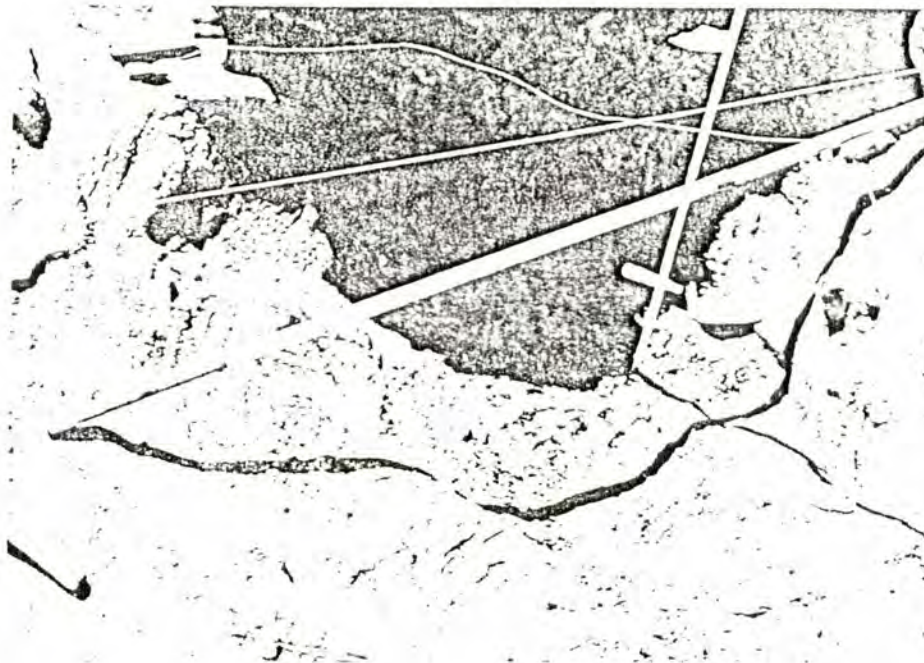
Après avoir dégagé les premières pierres constituant la surface du dôme, nous notons un sable sorti de son contexte original, mais stérile en vestiges archéologiques. Poursuivant notre avance, nous traversons un deuxième dôme de pierres, recouvert de sable, mais dont le diamètre, de 8.0 mètres, est plus petit que



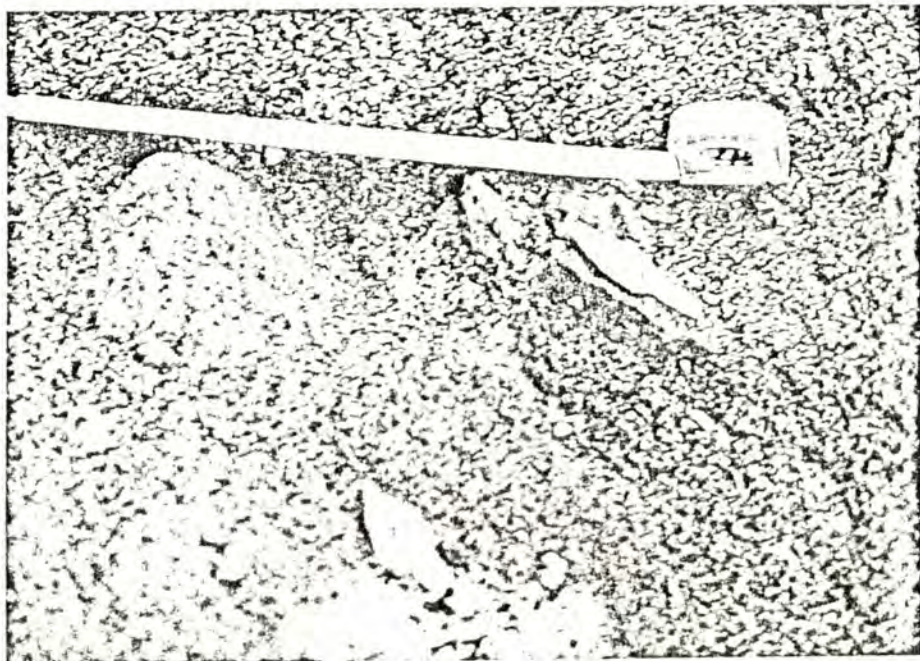
Fouille du tumulus 40-1



Dallage au-dessus de la fosse
Tumulus 40-1



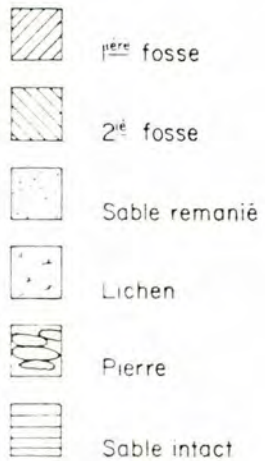
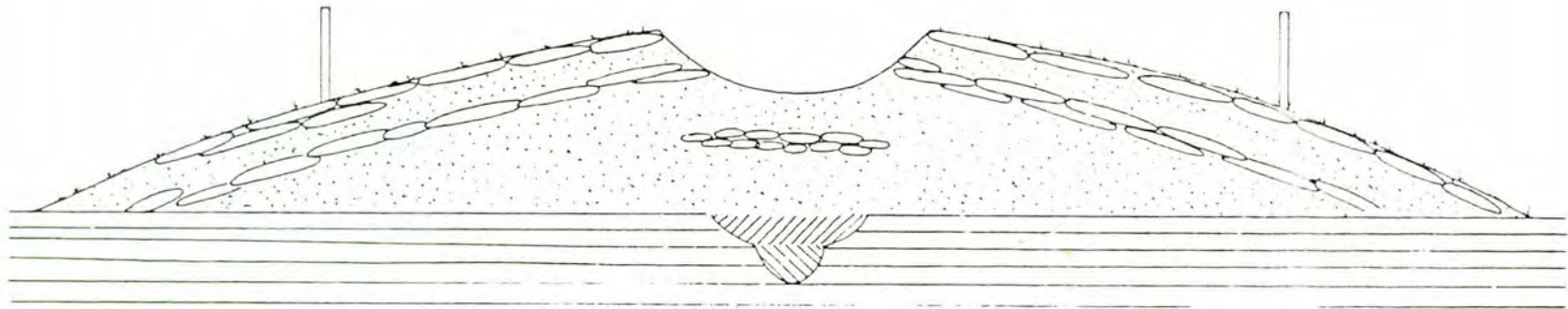
Fosse entièrement excavée
Tumulus 40-1



Outils in situ
Tumulus 40-1

TUMULUS I

coupe



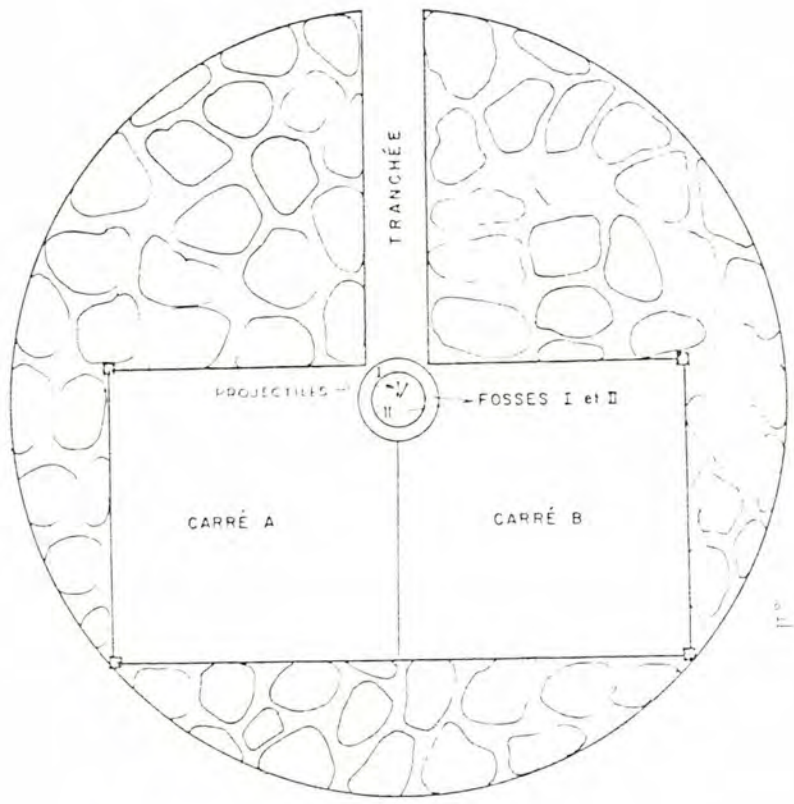
0"	— pierre
3"	— sable remanié
9"	— pierre
12"	— sable noir et rouge
15"	— coque
16"	— taches d'ocre
30"	— dallage
34"	— sable, matière organique et taches d'ocre
48"	— première fosse
57"	— deuxième fosse
59"	— projectiles
67"	— fond

E C H E L L E



"COUPE TRES SCHEMATIQUE

PROCÉDÉ D'EXCAVATION
TUMULUS I
SITUATION DES FOSSES I et II



le premier. L'ayant franchi, à mesure que nous approchons du centre, nous remarquons un sol réaménagé où se voient des lentilles de sable noir et huileux, de matière organique quelconque présumée être des offrandes alimentaires (chair de loup-marin?). Tout près du centre où les lentilles sont de plus en plus épaisses et consistantes, nous localisons un dallage de pierres intentionnellement mises en place. Voyant que l'essentiel du problème se situe au centre, nous décidons alors d'ouvrir à l'Ouest un carré de 3.0 mètres en carré, dont nous entreprenons la moitié Ouest, allant du Sud au Nord.

En surface, un ensemble de roches plates mises côte à côte, constituant le dôme proprement dit. Ces pierres sont sporadiquement couvertes de lichen ou de sable d'origine éolienne. Nous dégageons en premier

lieu l'ensemble de pierres de ces dépôts superficiels, faisant un croquis précis de ce premier niveau, respectant toutes les formes et les grandeurs, le tout accompagné de photos. Chacune des pierres est numérotée. On note quelques traces de brûlé sous le lichen et un fragment d'outil de quartzite rose.

Nous procédons ensuite à l'enlèvement d'une première rangée de pierres. Il y en a d'autres sous-jacentes, ce qui oblige à faire un deuxième quadrillé du nouvel ensemble. Sous cette nouvelle couverture, un sable vierge, de teinte naturelle rosée, épais en moyenne de 12 à 17 centimètres, laisse voir ici et là des taches d'un brun foncé tirant sur le roux, très compactes et dures, avec un fort pourcentage de matière huileuse d'origine organique.

Sous cette épaisseur de sable apparaît l'autre dôme de 8.0 mètres mentionné plus haut, comme deux iglous superposés, mais séparés d'une couche de sable. Plus nous procédons en profondeur, le sable se présente sous des couleurs différentes, comme des taches intercallées grises ou roses dirigées dans le même sens, ce qui laisse croire qu'il s'agit de charges transportées par les auteurs du tumulus. Près du mur Sud, nous rejoignons le sable intact et stratifié. Comme c'est le centre qui importe, nous décidons d'ouvrir un autre

carré (b), mesurant 2.1 mètres par 3.0 mètres, adjacent à la tranchée, mais du côté Ouest du dôme.

Dans ce nouveau carrelage, un premier niveau de pierres est enlevé avec les mêmes précautions. Quelques-unes des pierres reposent directement sur d'autres. Suit une couche de sable identique au premier niveau correspondant au carré que nous venons d'excaver. Il est également remanié, mais laisse voir quelques éclats d'ardoise éclatée, probablement une hache ou une gouge, matériau qui semble intrusif à la région. Vient ensuite le deuxième niveau de pierres qui complète celui du carré voisin. Sous ce niveau, le sable prend une teinte de plus en plus foncée, avec lentilles de sable congloméré par une matière noire, durcie, et d'origine organique. A noter quelques éclats non significatifs d'ardoise et de quartzite rose, dont certains noircis peuvent s'expliquer par un feu cérémonial ou par une couche d'habitation voisine ayant servi à la construction de l'inter-dôme. Sous une de ces lentilles, le sable prend une teinte rougeâtre, ce qui laisse présupposer une sépulture. Un retour à la tranchée initiale révèle le même faciès, surtout vers le centre du tumulus. Un sondage restreint dans cette nouvelle couche donne sur un dallage de pierres plates. Détail intéressant à signaler; une tache d'ocre de couleur brun-rouge, à une profondeur de 40 centimètres. Afin de saisir cet ensemble de roches en son entier, nous prolongeons de 60 centimètres vers le Nord ce carré b.

Sous ce deuxième niveau, vers le centre de la structure du dôme, surgit une motte d'ocre d'un rouge très vif, et quelques pierres tachées par le même élément. Ces pierres forment un ensemble dont un sondage antérieur avait révélé la présence. Il n'a pas de contour déterminé, sinon une vague allure concentrique. Nous sommes en plein centre, à une profondeur de 75 centimètres à partir du sommet du dôme. Sous cet ensemble de pierres mises à plat, nous en découvrons une seconde rangée plus restreinte en diamètre. Nous les enlevons. A 85 centimètres de profondeur apparaît une épaisseur moyenne de sable de 7.5 centimètres. En élargissant la tranchée au-dessus du dallage, les taches de brûlé, de matière huileuse et d'ocre augmentent. Jusqu'ici, aucun vestige de présence humaine sauf un petit éclat de quartz vitreux.

Au centre du dôme, sous le dallage, le sable est plus épais. A une profondeur de 1.0 mètre, on note qu'une petite fosse a été pratiquée dans les strates naturelles de sable grossier. Elle mesure en diamètre 96 centimètres. Les parois de cette fosse descendent en pente assez accentuée vers une autre plus petite, de diamètre de 40 centimètres. Cette dernière est remplie d'ocre de rouge vif, atteignant 28.5 centimètres en son centre. Dans l'ocre s'intercallent des strates de cendre, de bois brûlé, d'os fragmentés. A une profondeur de 5 centimètres dans l'ocre, soit à une profondeur maximale

de 1.49 mètre à partir du sommet du dôme, on aperçoit deux outils taillés dans le cristal de roche. Les pointes indiquent le centre, comme les aiguilles d'une montre. Elles sont orientées respectivement 10' N.E. - 10' S.W., et 20' S.W., en direction du village de Brador. Nous atteignons le sol stérile primitif à une profondeur de 1.7 mètre.

A partir de ces renseignements, essayons une reconstitution des événements. Une question préalable s'impose: s'agit-il d'une crémation? Certains indices militent contre. Toute crémation implique, en effet, une préservation substantielle des éléments osseux. Or, la sépulture n'a livré qu'une petite quantité d'ossements très fragmentaires qu'on ne peut péremptoirement affirmer être humains.

Les faits pourraient s'interpréter ainsi. Les auteurs du tumulus dégagent en premier lieu l'endroit choisi, des blocs épars qui le recouvrent. Au centre, dans les strates naturelles de sable, ils creusent une fosse de 96 centimètres de diamètre, et une deuxième au fond de cette dernière. Ils pratiquent une cérémonie quelconque près de ces fosses, y repoussant ensuite les cendres qu'ils intercallent de quelques lentilles d'ocre. Viennent ensuite les outils que l'on recouvre également d'ocre, et qu'on fait disparaître sous une couche de sable.

On surmonte le tout de deux dallages de pierres mises à plat, épousant assez fidèlement le contour de la niche funéraire. Au-dessus, on ébauche un dôme en sable que l'on retient en place avec les pierres plates. Ce dôme est lui aussi recouvert de sable, que vient chapeauter finalement une autre rangée de pierres plates.

Type de gisement: dôme funéraire

Tradition culturelle: archaïque maritime

EiBh 40-2

Localisation: 51 28'21" N
57 13'59" W
Bradford

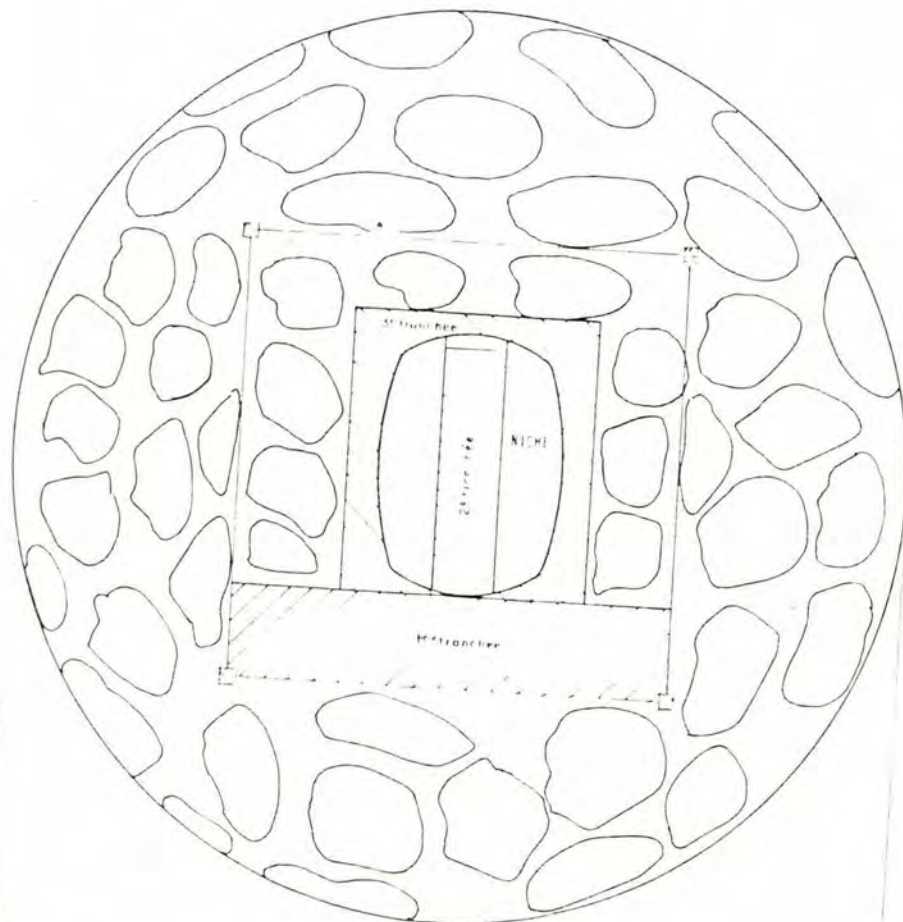
EiBh-60

Altitude: 22.5 mètres.

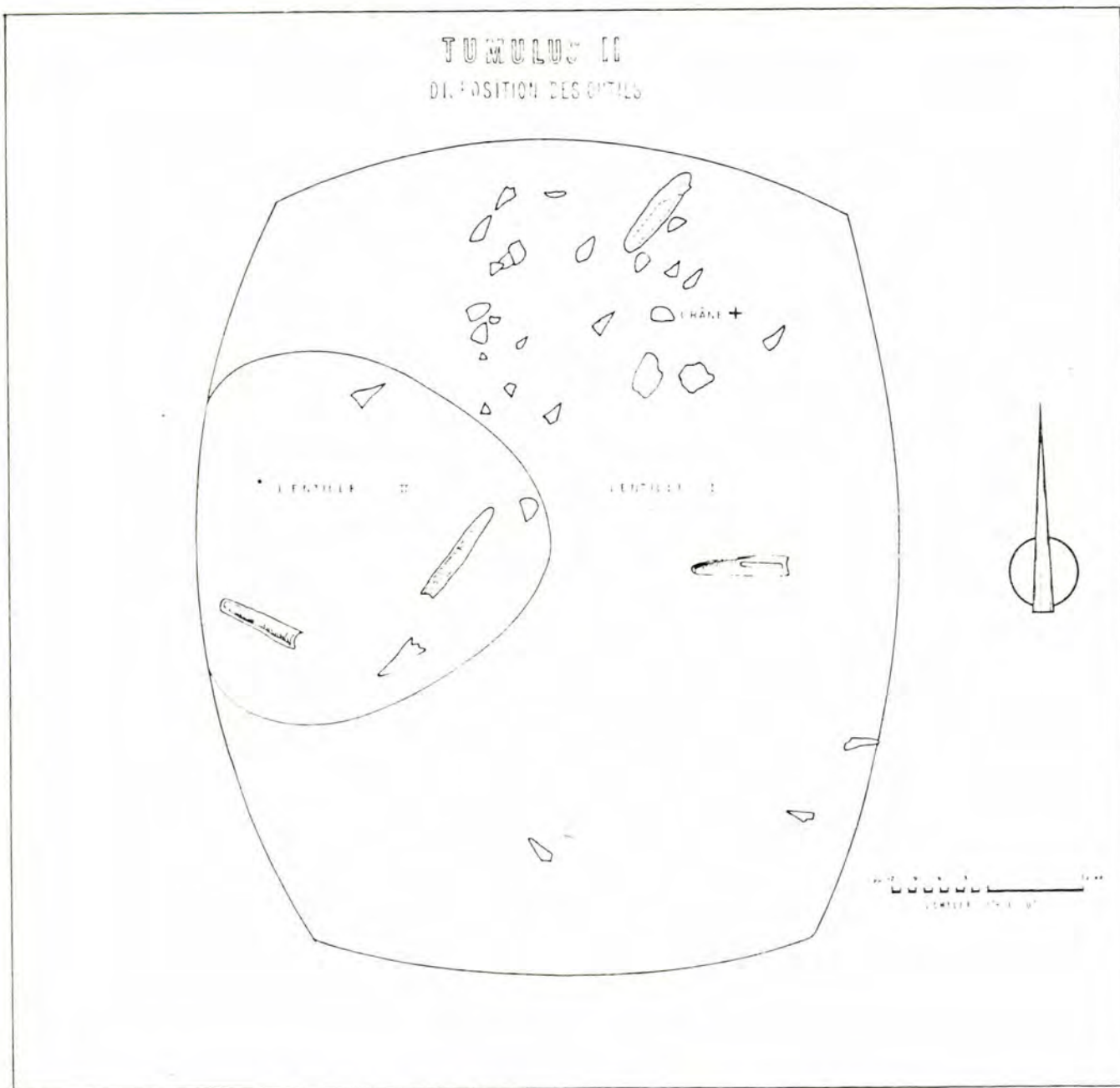
Ce tumulus est situé au Nord-Est du précédent, à une distance de 112 mètres. C'est un dôme parfait mesurant 9.1 mètres en diamètre. Sa hauteur maximale au-dessus du sol est de 1.29 mètre. Le même personnage mentionné plus haut lui a fait subir quelques avaries en son centre, créant une cavité profonde de 60 centimètres et large de 1.37 mètre. Les pierres ainsi dégagées gisent sur la surface du dôme. Tout près de ce dernier, on a localisé un petit atelier de taille de quartzite rose et bleu.

L'expérience du tumulus I devait nous être très utile pour le dégagement de celui-ci. Afin de bien

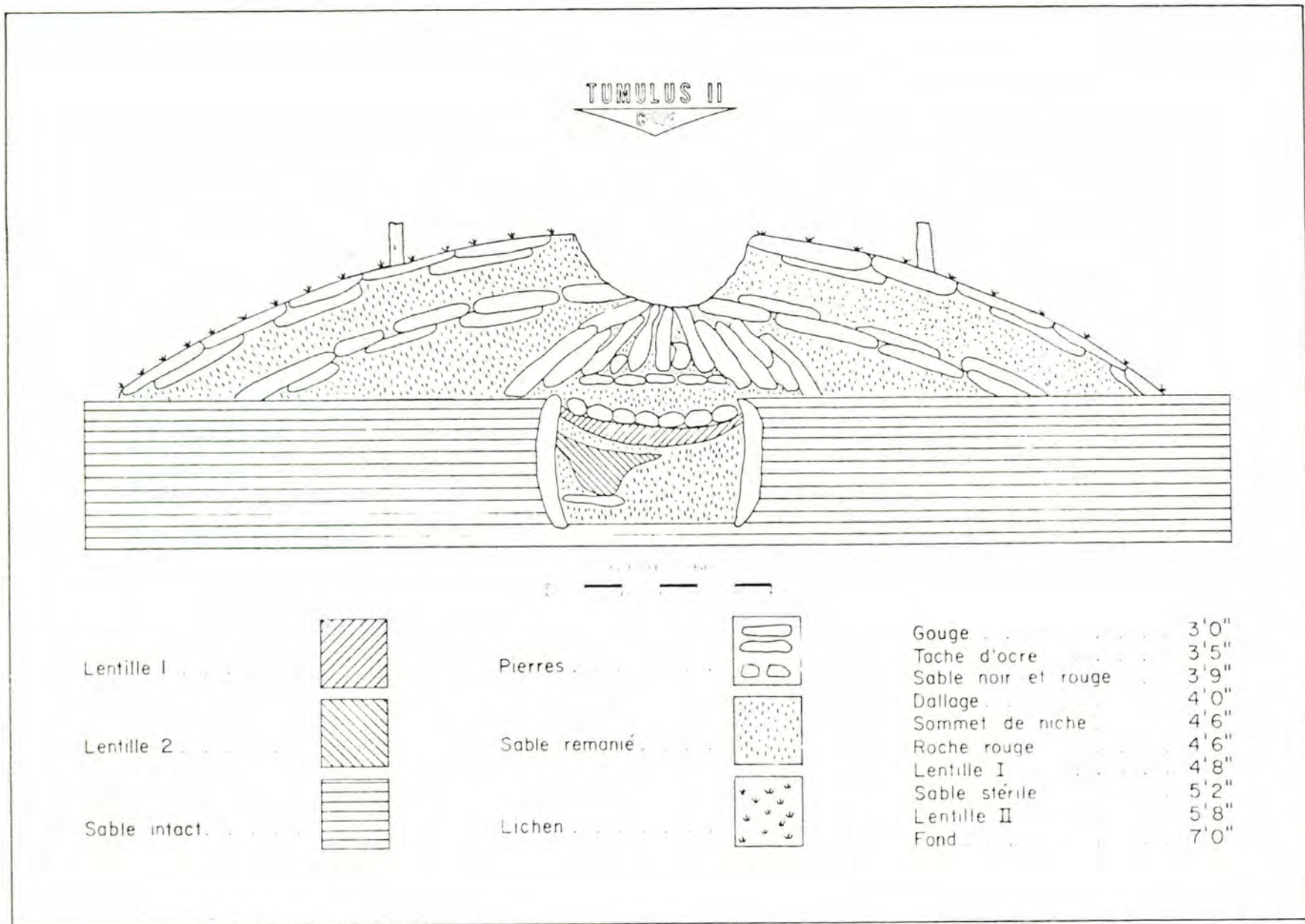
PROCEDE D'EGAYATION
SITUAZIONE DE LA NICHE



"EXPRESSION TRES SCHEMATISEE



- + La mention "crâne" implique un seul fragment.
- + Expression très schématisée



" COUPE TRES SCHEMATIQUE

saisir toute la structure, nous procédons par une avance verticale directe, délimitant un carré de 4.5 mètres qui englobe, en son milieu, le centre du tumulus.

Comme pour le tumulus I, nous délivrons les pierres de surface du lichen et du sable qui les recouvrent. La couche végétale est plus épaisse à l'Est, atteignant les 10 à 15 centimètres. On procède ensuite à l'enlèvement des pierres de surface qui ne présentent pas de faciès déterminé, mais qui sont jetées pêle-mêle, les unes à côté des autres. Les blocs, ici, sont beaucoup plus imposants, longs en moyenne de 90 centimètres et épais de 15 à 30 centimètres.

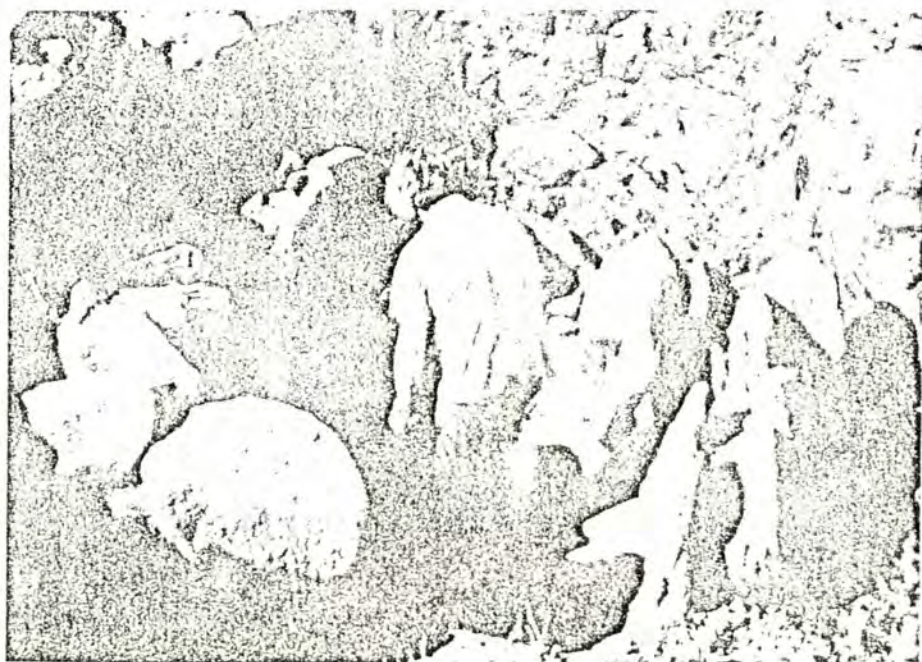
Afin d'éviter tout bris de la structure interne, nous pratiquons au Sud du tumulus une tranchée large de 60 centimètres, orientée Est-Ouest. Les premiers centimètres dégagés laissent voir un phénomène identique à celui du tumulus I: la superposition de deux dômes de pierres espacés d'une couche de sable. Le sable tamisé donne peu de vestiges archéologiques, exception faite à une profondeur de 1 mètre d'un gouge très rudimentaire et fortement altérée. A mesure que nous approfondissons, nous détectons de plus en plus, particulièrement vers le centre, le sable huileux et durci caractéristique de l'autre sépulture. La sépulture s'annonce par la découverte à une profondeur de 1.02 mètre d'une tache d'ocre vif.

A un stage plus avancé de la fouille, la structure du tumulus devait présenter un aspect tout différent du premier. Elargissant la tranchée vers le Nord, la truelle se heurte à plusieurs grosses dalles posées à la verticale, certaines à l'horizontale. Nous décidons alors de mettre cet ensemble structural en relief au moyen d'une tranchée pratiquée derrière lui, suivant fidèlement le contour dessiné par les dalles alignées. Le dégagement, fait à une profondeur qui éloigne tout risque d'éboulis, laisse voir un alignement en forme de cercle grossier. Comme l'essentiel de la fouille semble s'y loger, nous décidons de pratiquer une avance frontale vers le centre, direction Nord. Nous enlevons trois dalles immenses formant le contour de la niche. Nous buttons ensuite sur un ensemble désordonné de dalles dont la majeure partie sont à la verticale, surmontées de quelques-unes à l'horizontale. Elles sont d'autant plus difficiles à manipuler qu'elles s'insèrent profondément dans le sable. De fait, on a élevé un cône de dalles qu'on a surmonté de quelques autres à l'horizontale.

Ces dalles sont enlevées ainsi que le sable sous-jacent. A 1.1 mètre de profondeur, nous abordons un arrangement digne d'intérêt: un dallage de pierres plates qui recouvre le fond de la niche. Un sondage pratiqué sous une des pierres dégage une couche de sable épaisse en moyenne de 12.5 à 17.5 centimètres, de plus en



Niche du tumulus 40-2





Tumulus 40-2. Dalles de la niche.



Tumulus 40-2. Couronne de galets

plus teintée de rouge à mesure que nous approchons du fond, soit à 1.35 mètre de profondeur. Toutes ces pierres sont alors minutieusement dégagées. A cette profondeur, on localise du côté Sud de la niche, un assemblage de petites pierres rondes ayant en moyenne un diamètre de 15 à 20 centimètres. Cette couronne se poursuit le long de la partie distale des dalles debout, délimitant un cercle grossier de 1.75 mètre. A ce moment précis surgit une lentille d'ocre, surmontée d'une mince couche de sable. Nous entrons ensuite dans la couche même d'ocre qui se blottit à une profondeur de 25 centimètres par rapport au sommet des dalles délimitant la niche funéraire. Elle prend la forme d'une lentille concave dont la profondeur maximale atteint 1.4 mètre. Nous nivelons en respectant la courbe concave.

Dans le sable qui recouvre immédiatement la lentille d'ocre, nous avons localisé un fragment de tissu animal. Quant à l'ocre, elle est pure dans le premier centimètre, mais peu à peu s'intercallent des couches de cendres compactes, dures, et difficiles à niveler. Au fond de la poche d'ocre, nous mettons à jour une couche imposante de cendres, et de bois brûlé ayant conservé sa forme initiale de fagot. Poursuivant en profondeur, nous nous rendons compte que la poche d'ocre cède la place à un sable rougeâtre épais de 5 à 10 centimètres. Intercallés dans les lignes d'ocre et de cendre, 39 objets ouvrés ont été recueillis.

Une fois enlevée la dernière couche de sable rougeâtre, nous découvrons une autre lentille d'ocre à une profondeur de 1.58 mètre, de diamètre de 1 mètre, et d'une épaisseur de 20 centimètres. Elle n'a livré que 5 outils. Elle se présente comme la lentille supérieure, sauf que le fond s'étire en pédoncule sur 30 centimètres. Enfin, une roche plate tapisse le fond de la niche.

Comme pour le premier tumulus, essayons une reconstitution. Les auteurs de la sépulture creusent d'abord une fosse de quelque 1.52 mètre par 3.04 mètres, avec une plus petite et plus profonde dans le secteur Nord-Ouest de la niche. Contre la paroi de la plus grande, ils dressent une série de grosses dalles dont le sommet atteint la hauteur du sol environnant. Ils placent ensuite une pierre plate au fond. Suit la première cérémonie funéraire dont on envoie les débris dans la première des fosses. On enduit le tout d'ocre et on y place cinq outils. Vient ensuite la deuxième cérémonie qui s'effectue de la même façon. On délimite cette nouvelle lentille à l'aide d'une couronne de galets arrondis qui se blottissent à une hauteur distale des dalles mises debout. Le tout est ensuite recouvert de sable sur lequel on érige un dallage irrégulier surmonté lui aussi d'une autre épaisseur de sable. On élève au-dessus plusieurs grosses dalles faisant un tas de forme conique, le tout surmonté à son tour d'une ou deux dalles à l'horizontale. On crée alors un dôme de sable

retenu en place par une première rangée de pierres plates, et on recommence le même procédé pour l'élaboration du second dôme.

Nous avons recueilli en tout 43 objets ouverts, soit 39 dans la première lentille d'ocre, et 5 dans la seconde. Dans la poche supérieure d'ocre, les objets gisent à diverses profondeurs entre les lignes de cendre, mais il y a concentration au Nord-Est, dans les tout premiers centimètres. Ils épousent une orientation Nord-Est, comme si les auteurs de la niche funéraire avaient déposé ceux-ci en faisant le tour de la niche, dans le sens des aiguilles d'une montre. Quelques outils reposent immédiatement sur la couche d'ocre et en sont à peine imbibés. Quant à la disposition des outils de la lentille inférieure, disons qu'ils sont à égale profondeur, sans aucun ordre déterminé.

Type de gisement: dôme funéraire
Tradition culturelle: archaïque maritime.

CHAPITRE II

COMPARAISON DES CONTENUS CULTURELS
PAR NIVEAUX MARINS

II-A

COMPARAISON PAR NIVEAUX MARINS DU
CONTENU POLYCULTUREL (Appendice I,
pages

Ce deuxième chapitre constitue le coeur du mémoire, car c'est là que nous voyons mieux l'évolution, ou les substitutions de traditions à mesure que nous descendons en altitude. Toutes les caractéristiques seront considérées selon les onze niveaux marins. Auparavant, trois remarques s'imposent. En ce qui concerne les graphiques d'outils simultanément comparés, les pourcentages seront réajustés selon les caractéristiques choisies, impliquant un pourcentage parfois différent de celui qui apparaît dans le tableau des statiques où plus d'objets sont listés. Egalement, il faut souligner que nous utilisons des données différentes selon que nous traitons du tableau II-A ou II-B. Dans le premier, nous employons les quantités absolues, et dans le second, les pourcentages, tenant compte cependant de l'un ou de l'autre des procédés pour les deux tableaux, afin de mettre en relief des cas demandant un éclairage particulier. Enfin, ayant remarqué une nette différence entre les niveaux supérieurs ou inférieurs à 55 mètres, fait noté également par Tuck et McGhee (1975) au Labrador Sud, avec cependant une répartition altitudinale parfois non concordante, nous nous efforcerons d'établir tous les faits saillants en fonction de cette différence.

A) TYPES D'OUTILS

Les outils sont étudiés de deux façons. Ils sont en premier lieu considérés par regroupements d'individus dont la comparaison sur graphique conduit à des conclusions significatives; dans un second temps, ces derniers sont décrits individuellement.



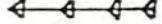
(I) ETUDE COMPAREE DES PRO- JECTILES, GRATTOIRS ET BIFACES (figure I)

Une première constatation montre que les bifaces prédominent, suivis des projectiles et des grattoirs. Cette prédominance s'affiche également aux niveaux inférieurs à 35 mètres, mais avec quelques exceptions en faveur des projectiles, ou des projectiles et grattoirs réunis, phénomène attribuable aux traditions esquimoides et indiennes. Il y a donc évolution des bifaces vers les projectiles et les grattoirs.

(2) ETUDE INDIVIDUELLE DES PRO- JECTILES, GRATTOIRS ET BIFACES

BIFACE : Il est présent à tous les niveaux, augmentant singulièrement en importance à mesure que nous abordons les gisements plus élevés en altitude, sauf au-dessus de 30-35 mètres. Sans constituer un trait unique caractéristique de la tradition de l'archaïque maritime pour autant,

Niveaux
marins
(mètres)

- PROJECTILE 
- GRATTOIR 
- BIFACE 

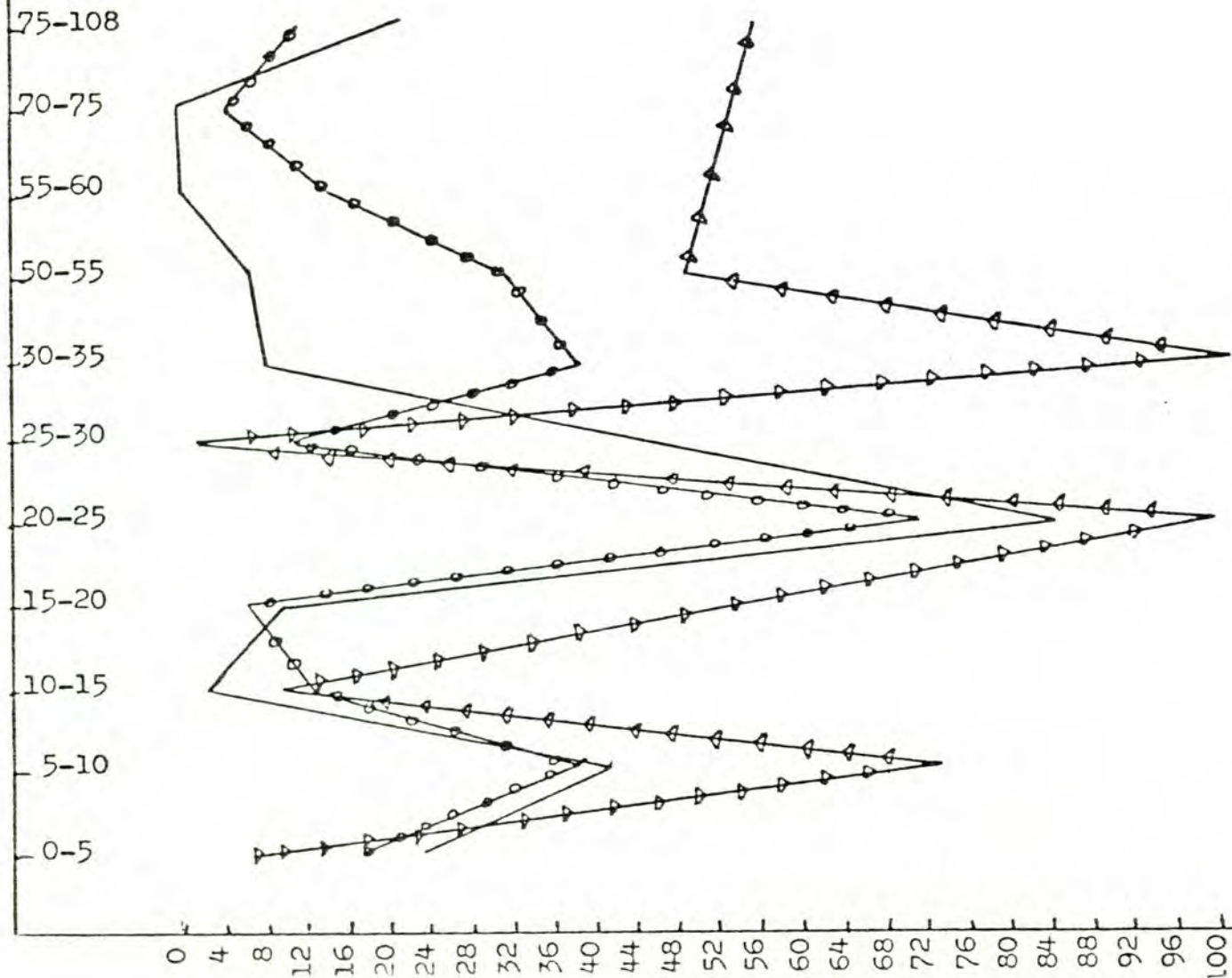


FIGURE I

cette augmentation peut s'expliquer par les ateliers de taille.

PROJECTILE : La sépulture mixte EiBh 21-G-2 explique le pourcentage élevé des projectiles aux 25-30 mètres; les sites du Labrador Sud, celui des 10-15 mètres; les ateliers, celui des 50-60 mètres.

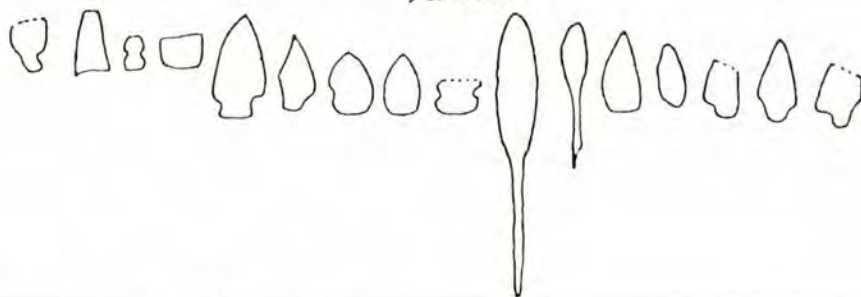
GRATTOIR : Au-dessus de 30-35 mètres, les grattoirs sont très peu nombreux. Cette carence peut vraisemblablement s'expliquer par l'hypothèse que certains outils, décrits bifaces, aient rempli ce rôle. Au-dessous de 35 mètres, ils sont plus nombreux aux niveaux de 0-5 et 5-10 mètres, à cause des traditions esquimoides et indiennes qui font un usage plus intensif des éclats pour les convertir en grattoirs. La concentration notée au niveau 20-25 mètres s'explique par les massifs grattoirs de chert ramah du site EiBg 128.

2a) COMPARAISON PAR NIVEAUX DES FORMES
DE PROJECTILES, REGION DE BRADOR
(figure 1-A et 1-B)

Au niveau de 0-5 mètres, les seuls projectiles pédonculés sont des outils de métal trouvés dans le gisement de la Commanderie. On serait porté à les considérer comme des outils de traite, différents de ceux localisés au niveau immédiatement supérieur. Les pièces à encoches varient selon les traditions auxquelles elles appartiennent: Dorset, Archaïque du Bouclier, Montagnaise-Naskapi. A noter une



5-10 mètres

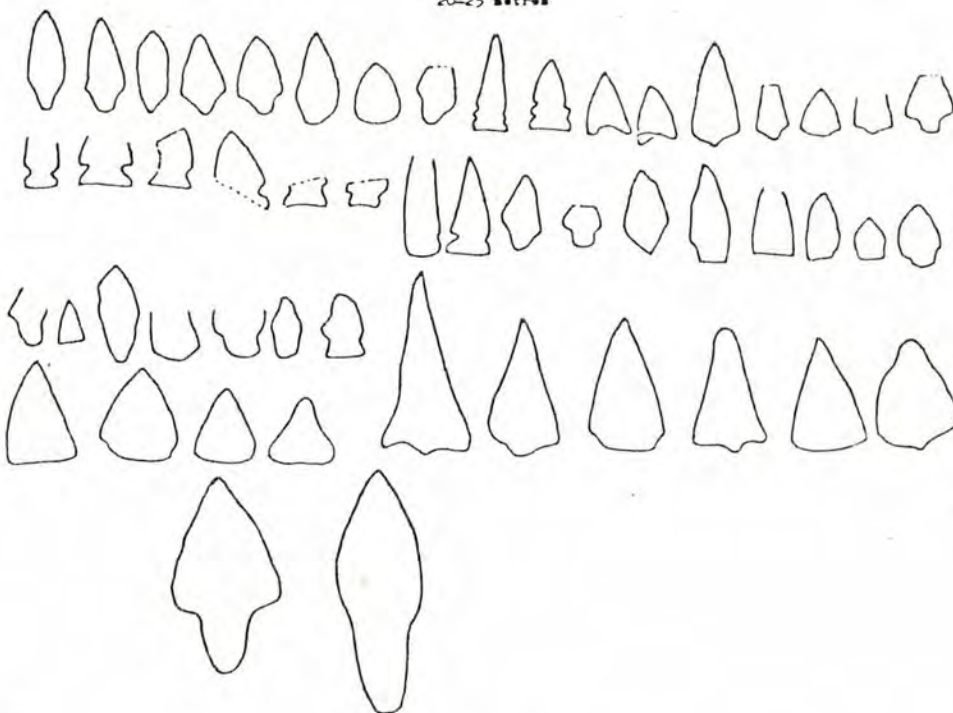


10-15 mètres

15-20 mètres



20-25 mètres



30-35 mètres



50-55 mètres



55-60 mètres

75-108 mètres



pièce lancéolée avec un semblant de cannelure que l'on peut attribuer aux Dorsets, dont on retrouve un type identique au niveau de 5-10 mètres.

Abordant ce niveau de 5-10 mètres, on voit augmenter les pointes pédonculées. Un premier ensemble, fait d'outils de métal, implique des projectiles de traite provenant du site Basque-Innuit E1Bn 205. Il est possible qu'ils aient été fabriqués par les Innuits eux-mêmes, car certains documents d'archives affirment qu'ils étaient d'excellents forgerons. Il pourrait également s'agir de pièces de traite des Basques. A ces objets de métal se joignent quelques spécimens lithiques qui impliquent continuité ou évolution des traditions archaïques maritimes. Parmi ces derniers, à noter la pièce finement pédonculée, associée avec les autres outils à un épaulement, franc ou faible. Persistent dans ce contexte quelques pièces à encoches qui continuent les traditions Dorsets et Archaïques du Bouclier. A remarquer aussi la pointe triangulaire à base convexe, quelques bifaciales, et le spécimen à faible cannelure mentionné plus haut.

Dès que nous atteignons le niveau 10-15 mètres, on voit des pédonculées tout-à-fait semblables à celles du niveau précédent. Il faut signaler l'apparition d'une lancéolée semblable aux gros bifaces des sites E1Bn 27-2 et 27-3. A noter enfin deux pièces à encoches en coin, et les baionnettes d'ardoise.

Au niveau de 20-25 mètres, une très grande variété d'objets se manifeste, faite de projectiles à encoches et à pédoncules. Il faut signaler le cas de la sépulture mixte E1Bh 21-G-2 qui, combinant un outillage mixte Dorset et Algonquin, offre des pointes à base simple, à base composée à pédoncule et crans obtus, et deux pointes à double encoche latérale. Le site E1Bh 128 présente une variété de pointes à encoches latérales où émergent deux types: l'un à base large, plutôt concave et bords de corps convexes; l'autre à base rectiligne et bords de corps également rectilignes. Aux outils à pédoncule de cette sépulture mixte peuvent se comparer quelques projectiles du site E1Bh 21-12; deux spécimens excentriques, dont un fortement lobé, et deux autres, dont le pédoncule couvre la moitié de la pièce. Les encoches de ce groupe d'outils sont faites grossièrement, et une partie d'entre eux proviennent du site E1Bh 128. C'est à ce niveau qu'apparaissent les projectiles à pédoncule trapu typique de la tradition arcaïque maritime du site E1Bh 21-12. L'un d'entre eux présente une ébauche de base triangulaire. Ces pointes se retrouvent également dans le tumulus E1Bh 40-2, coexistant avec une nouvelle variété de pointes, triangulaires cette fois, finement denticulées, auxquelles Tuck et McGhee confèrent une très grande antiquité (1975). Cette sépulture, comme nous le faisons remarquer, peut impliquer similitude chronologique entre les fines triangulaires denticulées, et les projectiles à pédoncule trapu. Enfin, deux outils, dont un à long pédoncule,

provenant du tumulus EiBn 40-1, semblent indiquer un déphasage chronologique par rapport au tumulus EiBn 40-2.

Au niveau supérieur suivant, on ne trouve aucun outil taillé en forme de projectiles; ce n'est qu'au niveau 30-35 mètres qu'ils réapparaissent. Les pointes lobées et celles à long pédoncule coexistent. Ces dernières présentent quelques variétés, dont l'une à pédoncule à bords convergents et base, rectilignes; l'autre, à pédoncule étroit avec aileron prononcé. S'y ajoutent quelques pointes à pédoncules, dont un cran est plus prononcé que l'autre, provoquant en certains cas presque un épaulement. A part une autre pointe à pédoncule trapu, il faut signaler la présence de quelques projectiles à rebords rectilignes étroits. Enfin, quelques pointes à base simple, convexe ou concave, apparaissent, parmi lesquelles figurent deux autres, finement denticulées, comme celles signalées plus haut. Cette diversité, plus particulièrement au site des Belles-Amours EiBi 206, implique l'évolution d'une même culture sur quelques centaines d'années.

Dès qu'on dépasse le niveau de 30-35 mètres, on aperçoit quelques pointes lobées, et d'autres à long pédoncule. Les pédonculées présentent quelques variétés: l'une à pédoncule à bords convergents rectilignes et base convexe; l'autre à pédoncule étroit, avec ailerons prononcés. On en voit surgir quelques unes à pédoncule, dont un des crans est plus prononcé que l'autre, se rapprochant de la forme à un

épaulement. On remarque un projectile à pédoncule trapu, et quelques pointes à base simple, convexe, concave, ou rectiligne, à taille marginale réaffûtée et finement denticulée. Cette diversité illustre bien l'évolution de la tradition archaïque maritime à travers les âges.

Dès que nous atteignons le niveau 50-55 mètres, il y a toujours quelques pointes à pédoncule, dont une à bords convergents rectilignes et base également rectiligne, et trois à pédoncule convrant en longueur une bonne partie de la pièce. A part quelques pointes à base rectiligne, tout le reste implique des objets à pédoncules trapus tendant vers des formes purement triangulaires. A 55-60 mètres, on aperçoit une autre pointe lobée, une pédonculée à bords convergents presque rectilignes, et base également rectiligne. Les deux pièces à encoches sont hors contexte. Aucun outil, enfin, n'apparaît aux 70-75 mètres, et on voit disparaître aux 75-108 mètres la pointe à pédoncule trapu; on ne trouve à ce niveau qu'une pointe à pédoncule symétrique, deux à pédoncule asymétrique, et une à un épaulement. On pourra comparer l'évolution du matériel archaïque maritime du Labrador Sud dans le tableau I-b. (Tuck et McGhee: 1975)

(3) ETUDE COMPAREE DES HACHES,
HERMINETTES, GOUGES, BAION-
NETTES, UJUS (figure 2)

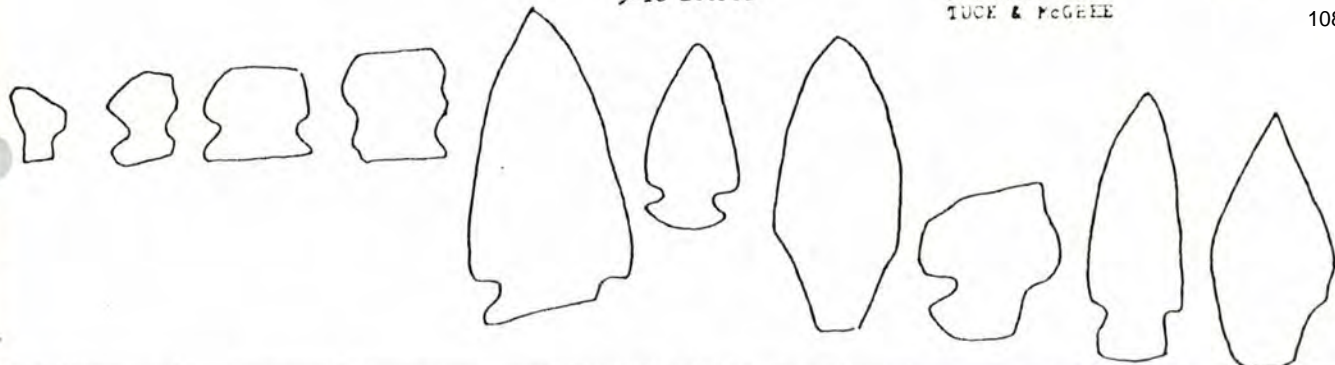
Ces outils se répartissent de 5 à 35 mètres. Les gouges prédominent, mais cèdent la place aux haches au niveau

5-10 mètres

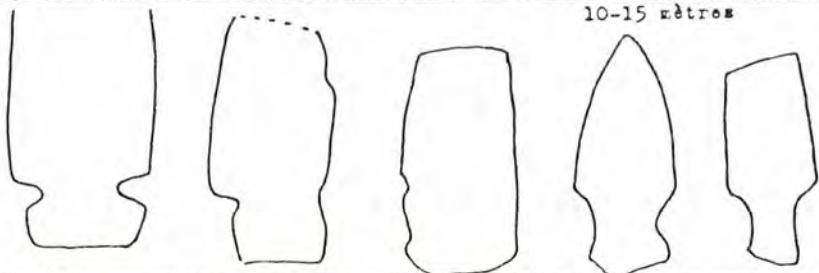
L'ESPADON SUD
TUCE & MCGREE

1-B

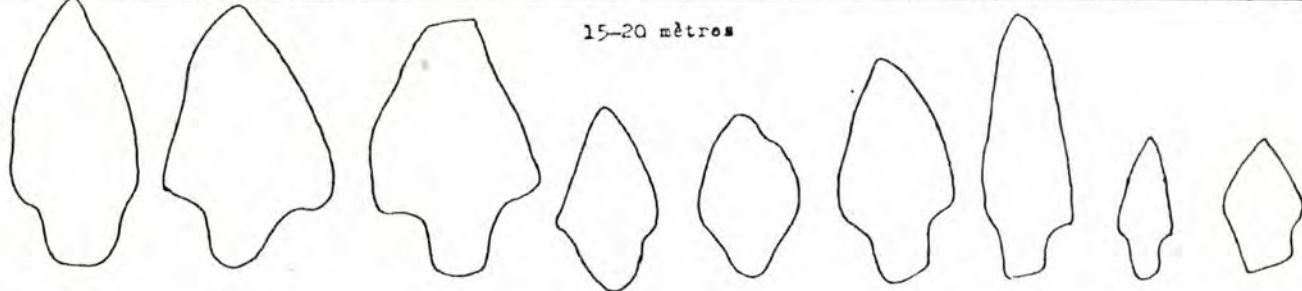
108



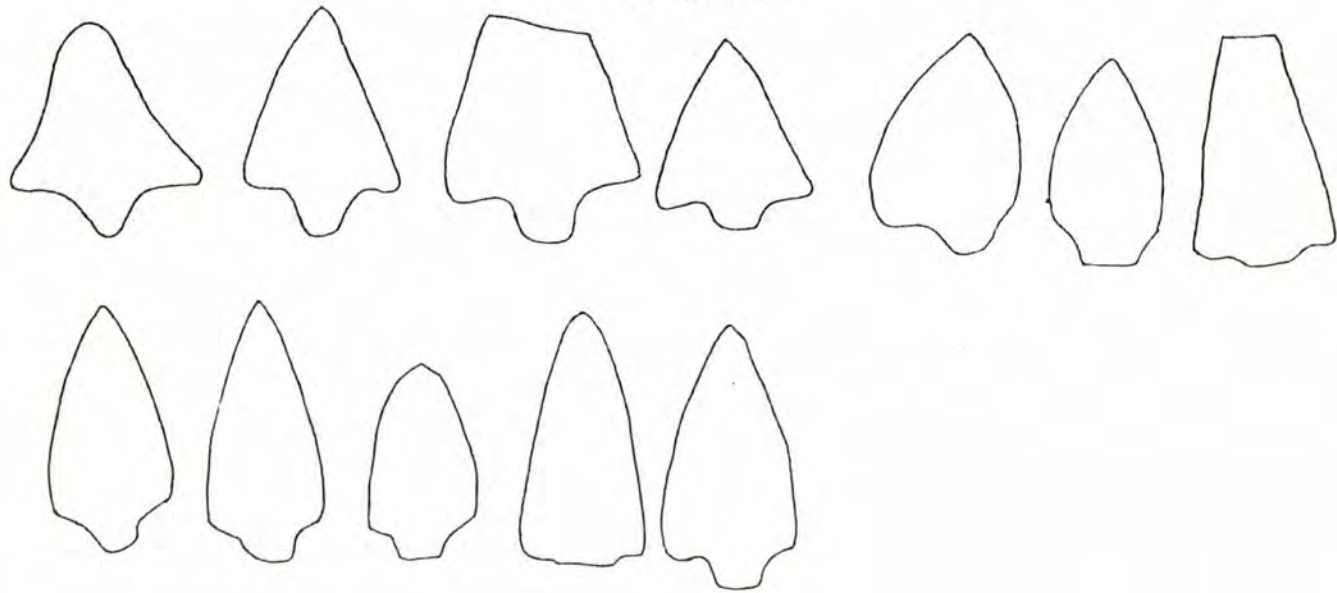
10-15 mètres



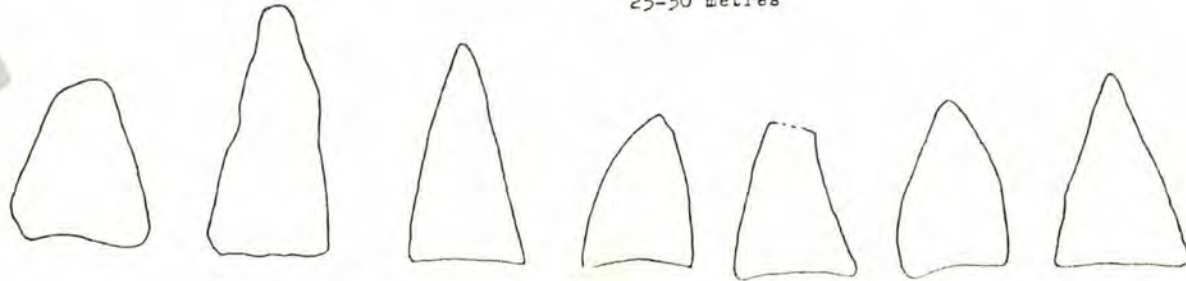
15-20 mètres



20-25 mètres



25-30 mètres



30-35 mètres, et rivalisent avec ces dernières aux 5-20 mètres.

(3a) ETUDE INDIVIDUELLE DES HACHES,
HERMINETTES, GOUGES, BAIONNETTES,
ULUS, PERCUTEURS METALLIQUES (figure 2)

GOUGE : Les gouges n'apparaissent qu'au niveau de 5-10 mètres, avec le site E1Bn 40-4. Le maximum noté au niveau 20-25 mètres s'explique par les tumuli E1Bn 40-1 et 40-2. Quelques éclats et fragments ont été retrouvés ici et là, plus particulièrement dans les strates des gisements E1Bn 20-7-B, E1Bn 40-1 et 40-2.

HACHE : Sa présence aux 30-35 mètres s'explique par les sites de l'archaïque maritime des Belles-Amours (E1B1 206) et de la Baie-du-Milieu (E1B1 214).

HERMINETTE : L'unique herminette complète du site E1Bg 132-A semble bien contemporaine du rebord de terrasse qu'elle occupe, bien qu'on ne décèle aucun autre signe d'occupation dans son environnement immédiat; les sites les plus rapprochés sur cette même terrasse sont E1Bg 132 au Nord et E1Bg 114-11-H au Sud, à quelque 100 mètres chacun. Les autres spécimens sont fragmentaires, mais se rattachent tous à des sites archaïques.

BAIONNETTE : Deux fragments de balonnette d'ardoise polie ont été repérés dans les sites E1Bg 21-J et E1Bn 100-1, à

des altitudes respectives de 5-10 mètres et 15-20 mètres. Le bout de baionnette de E1Bn 21-J est unique dans son contexte, tandis que l'autre accompagne des éléments archaïques maritimes.


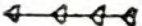

UIU : Les deux ulus fragmentaires se localisent exclusivement dans les gisements du Labrador Sud E1Bf 208, au niveau de 5-10 mètres, et E1Bf 209, à celui de 10-15 mètres. Si l'on considère l'ensemble de l'outillage recueilli dans ces deux gisements, tout porte à croire qu'il s'agit d'une variété notable de l'archaïque maritime.


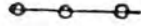

PERCUTEUR METALLIQUE : Certains percuteurs ont été façonnés à l'aide d'un matériau à forte teneur métallique, à moins qu'il ne s'agisse de galets métalliques, comme nous le faisait remarquer notre collègue André Cailleux qui en a examiné quelques uns. Ces outils ne se retrouvent que dans les gisements archaïques des traditions maritimes: tumuli E1Bn 40-1 et 40-2; Belles-Amours E1Bk 206; Baie-du-Milieu E1Bi 214; Anse-Amour E1Bf 208. C'est uniquement dans ce dernier site qu'ils sont inférieurs au niveau de 20-25 mètres.

4) ETUDE COMPAREE DES BURINS,
LAMELLES ET TRAVERSES DE
TRAINEAU (figure 2)

Ces trois éléments conviennent bien à l'industrie innuitienne, et ne dépassent pas le niveau 20-25 mètres.

Niveaux
marins
(mètres)

BURIN 
 LAMELLE 
 TRAVERSE DE TRAINEAU 

GOUGE 
 HACHE 
 HERMINETTE 

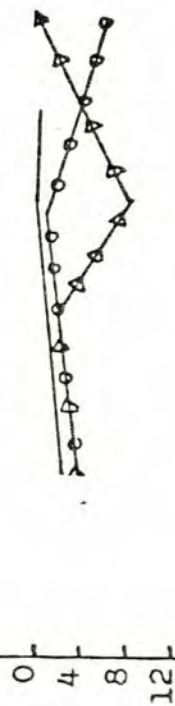
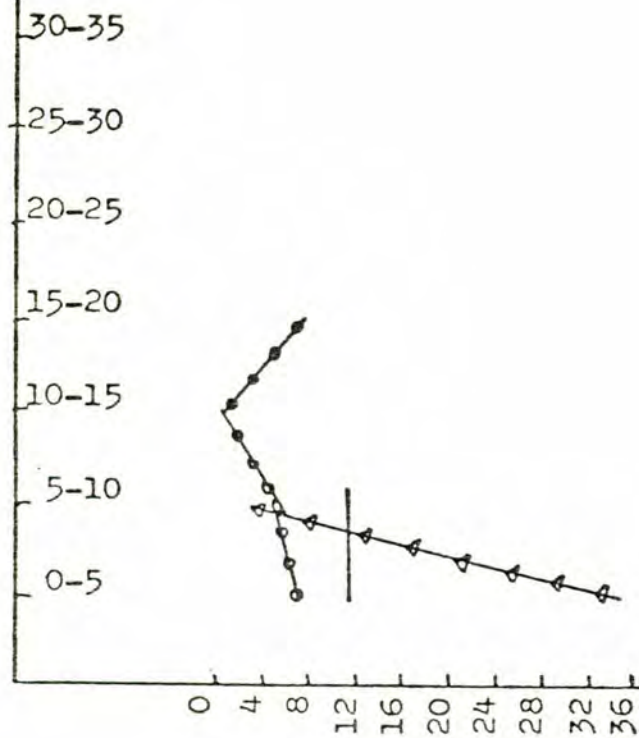


FIGURE 2

Les lamelles et les traverses se limitent au niveau 5-10 mètres, tandis que les burins s'élèvent jusqu'à celui de 15-20 mètres.

4a) ETUDE INDIVIDUELLE DES BURINS,
LAMELLES ET TRAVERSESES DE TRAIN-
NEAU

BURIN : Leur quantité plus prononcée au niveau 0-5 mètres s'explique par les traditions innuitiennes. Un burin isolé apparaît aux 50-55 mètres et n'a pas de signification particulière.

LAMELLE : Sauf une seule exception, les lamelles constituent également un outil typique des traditions innuitiennes.

TRAVERSESES DE TRAINNEAU : Comme certaines de ces traverses de trainneau proviennent des strates face à la Commanderie, strates qui ont subi un fort bouleversement lors de la construction de la bâtisse, peut-être faudrait-il en attribuer quelques unes aux familles montagnaises en service dans la Commanderie.

5) ETUDE INDIVIDUELLE DES HARFONS,
VASES DE STEATITE, OUTILS INDE-
TERMINES, RAMES DE KAYAK, MAN-
CHES D'OUTILS, COUTEAUX
(outils présumés Innuitiens)

OUTIL INDETERMINE : Même si cet objet a été recueilli dans la strate montagnaise, il est risqué de l'attribuer à ces occupants indiens, les couches renfermant également quelques

pièces esquimoides sorties de leur contexte lors de la construction de la Commanderie. (pl. 29-2)

MANCHE D'OUTIL : Le même doute peut surgir en ce qui concerne les manches d'outils recueillis dans le même contexte, d'autant plus qu'ils présentent certaines analogies avec ceux provenant du gisement mixte Basque-Innuit Eibh 205.

RAME DE KAYAK : Élément unique, il ne serait pas trop risqué de l'attribuer aux Innuits, nous appuyant sur les archives de la Commanderie qui font mention de leur présence dans ces lieux.

VASE DE STEATITE : Typiques des traditions esquimoides, les rebords et les divers fragments proviennent du site mixte Basque-Innuit Eibh 205.

HARPCN : Un magnifique harpon à barbes a été trouvé in situ, face à la Commanderie. Subtilisé en 1969, il n'est malheureusement pas dans les archives. Les autres spécimens sont de métal, et proviennent du même site Eibh 205.

COUTEAU : Même si les outils recueillis devant la Commanderie présentent des analogies, il est possible de déceler une différence. Ils n'offrent que la combinaison os-métal, tandis que ceux du site Eibh 205 ajoutent celle de l'os-pierre.

6) ETUDE INDIVIDUELLE DES ALENES,
PEIGNES, PIPES, POTERIES, AFFU-
TOIRS, RASSADES, PIECE D'ECHEC
(pièces présumés montagnaises)

Ce regroupement d'outils s'applique aux traditions montagnaises de la Commanderie, constituées d'une trentaine de familles au service du Sieur de Courtemanche.

ALENE : Finement travaillées, on ne les retrouve qu'au niveau de 0-5 mètres, ce qui n'exclut nullement le fait que l'acidité des sols d'altitude plus élevée puisse en expliquer la carence ailleurs.

PEIGNE : Ils sont identiques à ceux que nous avons recueillis au cours de fouilles antérieures, plus particulièrement dans les gisements de Sept-Iles, et de Mingan (Levesque:1972).

PIPES : De type "micmac", ces pipes sont typiques des traditions montagnaises de Sept-Iles et de Mingan. La seule différence provient du matériau qui est l'ardoise, et non l'argile cuite, avec une seule exception, ce qui confirme le parallélisme avec l'absence presque totale de poterie d'argile dans ce secteur de la Côte-Nord.

POTERIE : Les quelques tessons relevés par nous sont reliés aux altitudes inférieures de l'anse aux Dunes (E1Bn 20-3). L'unique tesson prélevé à une altitude de 30 mètres est nettement intrusif par rapport à la terrasse perchée où il a été recueilli. Ces fragments de poterie seraient attribuables aux groupements Montagnais-Naskapis, peut-être plus

anciens que ceux de la Commanderie, à cause de l'absence totale d'objets de traite.

AFUTOCIR : Ces outils sont présumés montagnais par leur contexte.

RASCADES : Ces perles de traite sont très abondantes au premier niveau, ce qui s'explique par la Commanderie et les trente familles indiennes. Présentant peu de tubulaires, elles sont toutefois différentes des perles basques du site Eibh 205. A cet item rassade d'origine européenne on pourrait joindre ici quatre perles d'ardoise polie, recueillies dans la sépulture Eibh 16, et celle de cuivre battu, provenant de l'abri sous roche Eibh 28-1.

PIECE D'ECHEC : Présumée oeuvre des Montagnais de la Commanderie.

B) FORMES SPECIALES

Cette caractéristique vient jeter plus de lumière sur les types d'outil dont elle découle.

- (1) FORMES SPECIALES POUVANT ETRE
RELIEES AUX PROJECTILES (LAN-
CEOLEES-BIFACIALES-TRIANGU-
LAIRES-FEUILLES-DE-LAURIER
(figure 3)

Ces formes ne dépassent pas le niveau de 30-35 mètres. Les lancéolées ont la plus grande extension altitudinale.

Niveaux marins (mètres)

LAMELLE

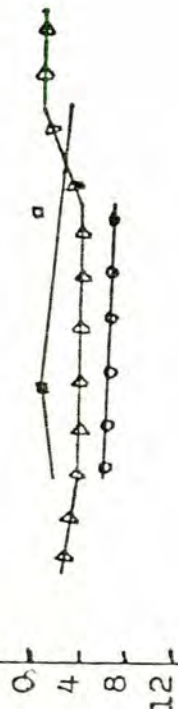
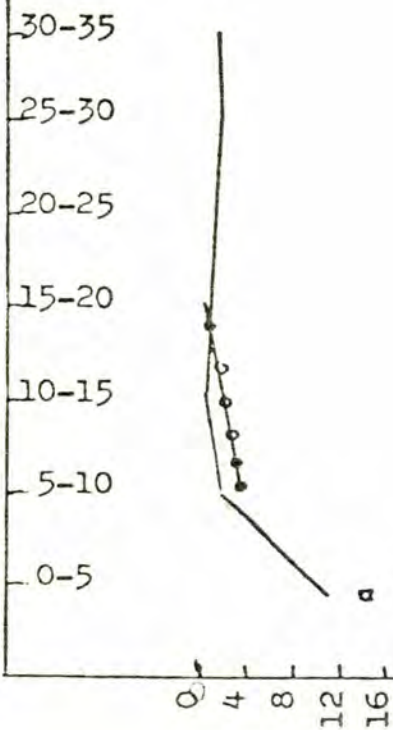
Dos plat à rebords abattus
 Médiane dorsale
 Médiane plate à rebords abattus

GRATTOIR

Sur bout de lame
 En éventail
 En éperon

FORME

Bifaciale
 Lancéolée
 Triangulaire
 Feuille-de-laurier



(2) ETUDE INDIVIDUELLE DE CES
MEMES CARACTERISTIQUES

LANCEOLEES : Deux choses sont à signaler à ce sujet. Il y a présence d'outils lancéolés en forme de "mitre d'évêque" propres à la tradition de l'archaïque maritime supérieure (niveau 5-10 mètres, gisement E1Bh 27-3), ou à la tradition multiple (Archaïque maritime, Archaïque du Bouclier, Dorset, Algonquine, niveau 20-25 mètres, gisement E1Bg 128). Ceux trouvés in situ dans le gisement E1Bh 27-2 ont une singulière importance puisqu'ils gisent à 1,5 mètre au-dessus d'un gisement ayant été recouvert lors d'une transgression marine. Faits de quartzite blanc, ils sont analogues à ceux provenant du site archaïque E1Bg 123-3-A, repéré en 1974, et dont ne fait pas mention le catalogue. Ces dernières pièces sont cependant de facture plus délicate. D'autres lancéolées, provenant des gisements Dorsets, laissent voir à la base, comme nous l'avons mentionné plus haut, un esquillage perpendiculaire d'où résulte une sorte de cannelure. Quant aux pièces du site E1Bg 128, elles sont plus massives et façonnées en général à partir de chert ramah.

TRIANGULAIRE : Cette forme se voit dans les traditions archaïques ou Dorsétiennes. Signalons les pointes Dorsétiennes de la sépulture mixte E1Bh 21-G-2. Les pointes analogues, à base rectiligne, de tradition archaïque maritime, proviennent des tumuli E1Bh 40-2 et du gisement E1Bh 200 du

lac Carré, ainsi que des sites du versant supérieur de la Blanc-Sablon EIBg 151-1 et 151-2.

BIFACIALE : Cette forme caractérise surtout certains outils de type Dorset, avec taille raciale généralement plus fine.

FEUILLE-DE-LAURIER : Ces deux outils se rattachent à des gisements de tradition présumée archaïque maritime (EiBg 21-7-A, EIBg 151-8 et 151-9).

VRILLE : Ces deux exemplaires nous sont fournis par le gisement EIBf 208 de l'anse Amour, au Labrador Sud.

3) FORMES SPECIALES POUVANT
ETRE RELIEFS AUX LAMELLES
(figure 3)

Les lamelles impliquent, comme formes spéciales, celles faites d'un dos plat à rebords rabattus, d'une médiane dorsale, d'une médiane plate à rebords rabattus. La première diffère de la dernière par une médiane plate plus large, et couvrant les 4/5 de la pièce. Ces formes ne dépassent pas le niveau de 35 mètres. A ces éléments prédominants s'ajoutent les tabulaires, et les lamelles sur pointe réaménagée. Les lamelles à médiane plus large et rebords rabattus, les tabulaires, celles à médiane dorsale et sur pointe réaménagée, sont des formes typiques reliées aux traditions innuitiennes du niveau inférieur 0-5 mètres. Les deux outils à médiane dorsale du niveau 25-30 mètres proviennent de la sépulture mixte EIBh 21-G-2. Quant à la lame à

médiane plate et rebords rabattus, c'est un élément prédominant pour les gisements Dorsets d'altitude légèrement plus élevée du niveau 5-10 mètres. Enfin, l'unica recueillie au niveau 15-20 mètres provient du site Eibg 119-3 est présumé Dorset par le contexte.

4) FORMES SPECIALES POUVANT
ETRE RELIEES AUX GRATTOIRS
(figure 3)

Les formes découlant du type grattoir sont les suivantes: sur bout de lame, en éventail, en museau, distolatéral, en ogive, semi-circulaire, à double tranchant, en bec, en bec-de-perroquet, sur pointe réaménagée.

Sur bout de lame : La tradition microlitique des niveaux inférieurs fait un fort usage d'éclats dans la confection des outils, ce qui explique les grattoirs sur bout de lame. La pièce unique recueillie au niveau de 30-35 mètres provient du petit village terre-neuvien de Ouest St-Modest, site du poste de traite de Constantin dit Lavalée détruit par les Innuits vers les années 1710 (Eibf 212).

En éventail : Evasé de base et de tranchant, ce genre d'outil, spécifiquement Dorset, s'explique par les gisements esquimoides des niveaux 0-5 mètres et 5-10 mètres.

En museau et distolatéral et en ogive : Nous n'avons pas fait une étude complète des grattoirs, ce à quoi peuvent suppléer les photos.

Nous avons cependant mentionné ces trois caractéristiques pour mieux souligner le caractère particulier des grattoirs du site complexe E1Bg 128.

Semi-circulaire et à double tranchant : Ces deux caractéristiques ont été citées pour souligner les sites intrusifs des plus hauts niveaux (E1Bg 151-8 et 151-9).

Bec-de-perroquet : Nous avons recueilli deux de ces spécimens caractéristiques. Plumet signalait dernièrement l'analogie que présentent ces outils avec d'autres provenant des sites d'Atpatok (communication personnelle).

5) FORMES SPECIALES POUVANT ETRE RELIEES AUX GOUGES, HACHES, HERMINETTES

Les caractéristiques qui découlent directement de ces outils s'énumèrent comme suit: bords convergents rectilignes, convexes ou concaves; talon convexe, pointu, arrondi; à 4 faces; à médiane latérale; à cannelure peu accentuée, complète, incomplète. Tous ces outils ont été trouvés dans les gisements E1Bh 40-1 et 40-2 et 40-4, E1Bi 206 et E1Bi 211.

6) FORMES SPECIALES POUVANT ETRE RELIEES A DES OUTILS DIVERS

Médiane sur les deux faces : il s'agit des deux baionnettes d'ardoise polie des gisements E1Bh 100-1 et E1Bh 21-J.

Polyèdre : Cette caractéristique est reliée aux petits ateliers Dorsets ou Montagnais-Naskapis faisant usage d'industrie microlitique.

Lèvre et panse de vase de stéatite : Il s'agit des pièces incomplètes du site Basque-Innuitt E1Bh 205.

Vrillée : Cette caractéristique s'applique aux deux vrilles du gisement de l'Anse-Amour E1Bf 208.

Plate-forme : Cet item, peu nombreux malgré les ateliers, laisse croire à une taille lamellaire dans les ateliers archaïques maritimes.

Tabulaire ronde : Il s'agit d'une forme reliée à un grain de collier de cuivre, et à quatre perles d'ardoise.

C) BORDS DE POINTE

1) Etude comparée des bords de pointe (figure 4)

Au-dessus du niveau 30-35 mètres, la convexité des bords de pointe domine, occupant cependant le troisième rang au niveau 20-25 mètres où se trouvent les sites E1Bg 128, E1Bh 40-1 et 40-2.

2) Etude individuelle des bords de pointe

Convexe : La convexité des bords de pointe constitue le trait majeur de tout l'outillage.

BORDS DE POINTE

BORDS DE CORPS

Niveaux
marins
(mètres)Convexes
Rectilignes

Un convexe et un concave

Un convexe et un rectiligne

◄◄◄

◉◉◉

◻

-|-|-

Convexes
Rectilignes

Un concave et un convexe

Un convexe et un rectiligne

◄◄◄

◉◉◉

- - - -

————

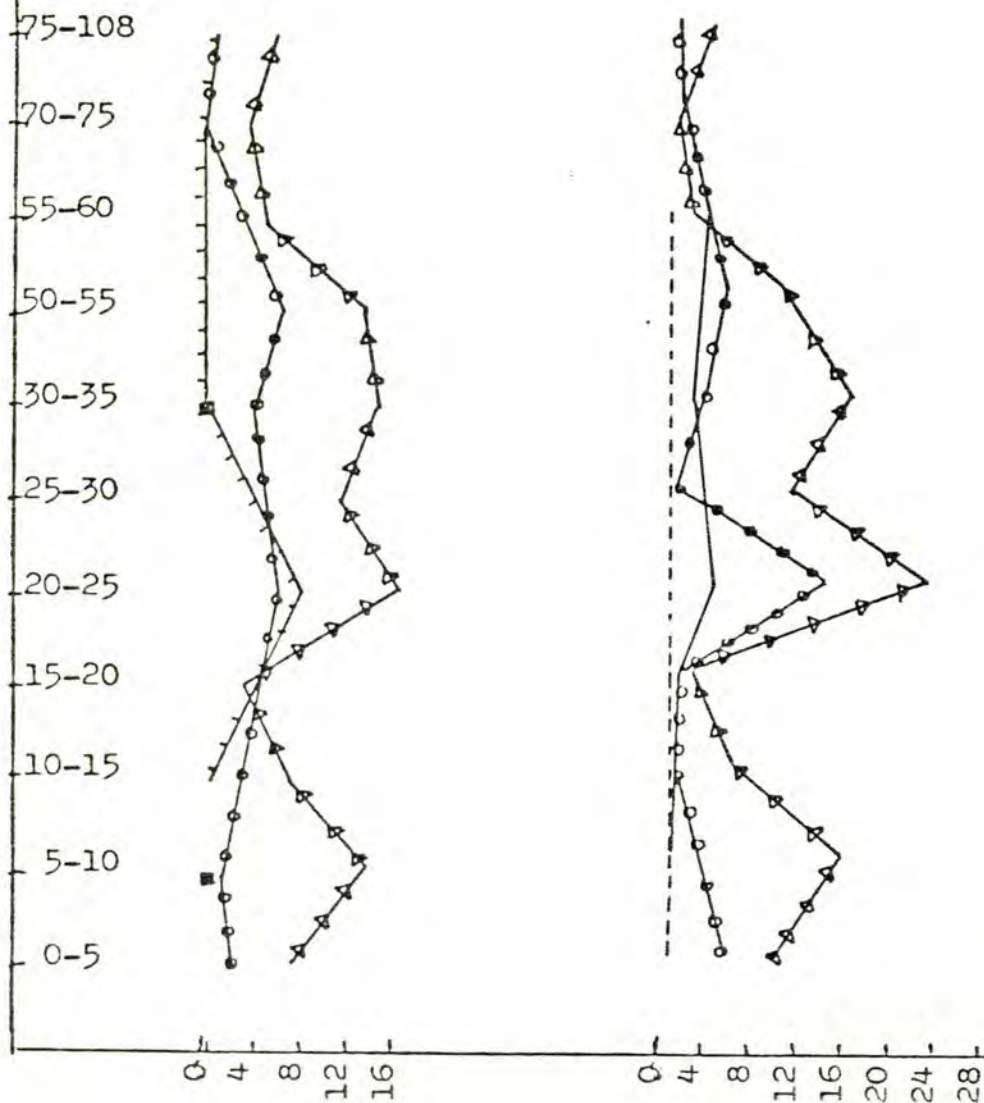


FIGURE 4

Rectiligne : Le bord rectiligne présente une courbe de faible intensité, mais occupe tous les niveaux.

Mixte convexe-rectiligne : Elle prédomine au niveau 20-25 mètres, à cause du site E1Bg 128.

Mixte concave-convexe : Cette forme est rare et sa dispersion ajoute peu d'éléments nouveaux. Il pourrait s'agir d'un accident de fabrication.

D) BORDS DE CORPS

1) Etude comparée des bords de pointe (figure 4)

Au-dessus du niveau 30-35 mètres, la convexité des bords de corps domine à peu d'exception près. Sous le niveau de 30-35 mètres, cette prédominance se poursuit, avec coexistence du bord rectiligne, et mixte convexe-rectiligne aux 25-30 mètres.

2) Etude individuelle des caractéristiques des bords de corps

Convexe : Le bord convexe constitue le trait majeur de l'ensemble des outils pour tous les niveaux.

Rectiligne : La courbe rectiligne a une fourchette moins étendue (1 à 16 outils). A noter cependant la forte proportion au niveau 20-25 mètres, étage du site complexe E1Bg 128.

Mixte convexe-rectiligne : Cette caractéristique ne se manifeste qu'au niveau 20-25 mètres, tout comme pour les rectilignes, à cause du site EiBg 128.

Mixte concave-convexe : Caractéristique très faible qui diminue à mesure que nous atteignons les altitudes supérieures où elle n'apparaît que sporadiquement.

E) BASE SIMPLE

1) Etude comparée des caractéristiques des bases simples (figure 5)

La base concave disparaît aux 20-25 mètres; les convexes et rectilignes ne dépassant pas les 50-55 mètres. Les bases convexes dominent de peu sur les rectilignes.

2) Etude individuelle des caractéristiques des bases simples

Convexe : On note deux extrêmes aux niveaux 20-25 mètres (EiBg 128) et à 5-10 mètres (gisements archaïques du Labrador Sud, gisements esquimoïdes et montagnais de Brador).

Rectiligne : La base rectiligne domine avec la base convexe au niveau de 5-10 mètres, à celui de 20-25 mètres (EiBg 128), à 30-35 mètres (EiBh 200), à 20-25 mètres (EiBn 40-1 et 40-2), à 50-55 mètres (ateliers EiBg 151-1 et 151-2).

Concave : Cette forme se retrouve aussi bien dans les traditions Dorsets que dans celles de l'archaïque supérieur

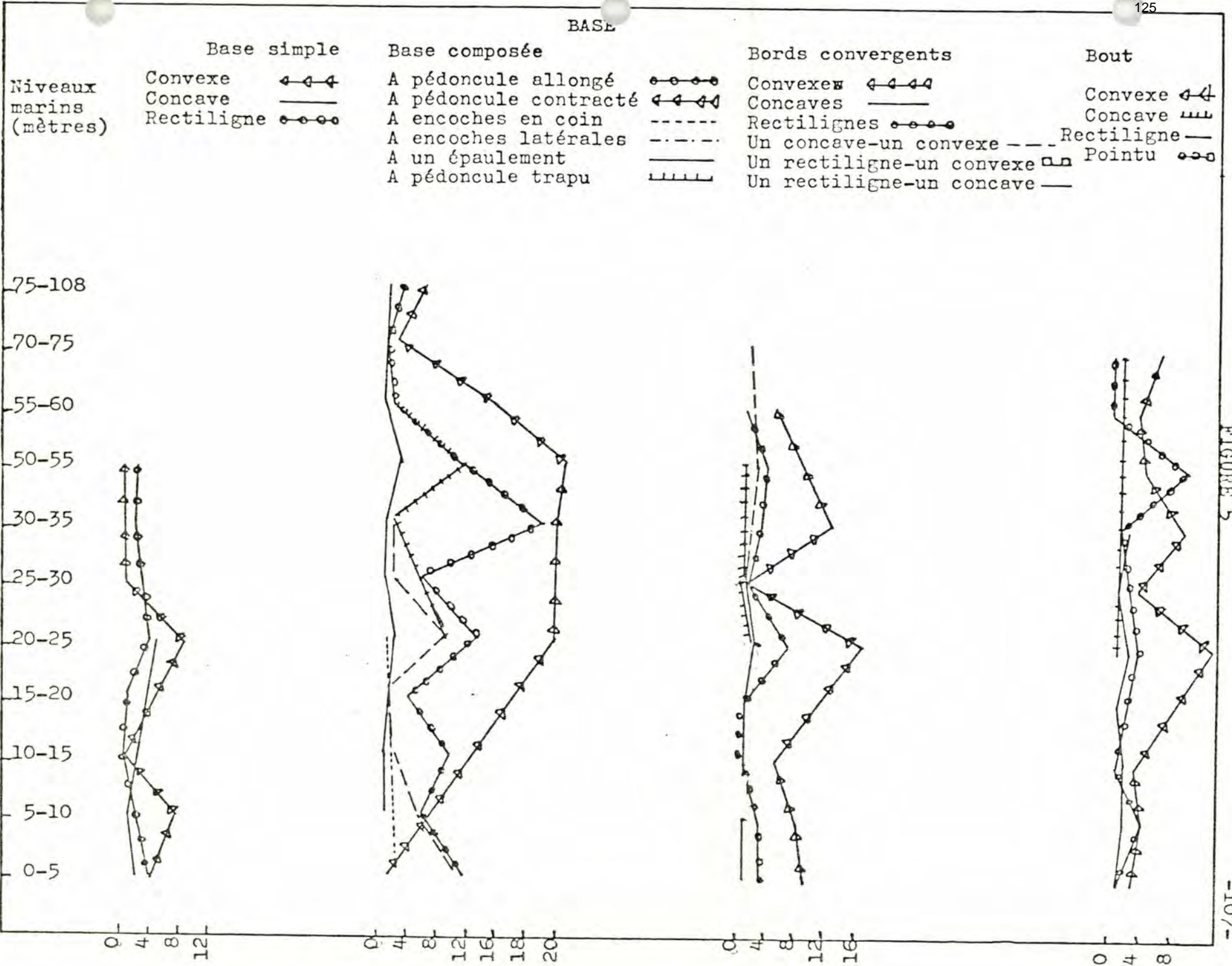


FIGURE 5

d'altitude moyenne. Elle est parfois accentuée dans certains outillages Dorset. Le maximum du 20-25 mètres correspond au site EiBg 128 où prédominent les grattoirs massifs faits sur chert raman.

F) BASE COMPOSÉE

- 1) Etude comparée des caractéristiques des bases composées (figure 5)

Dans l'ensemble, la pointe à pédoncule contracté domine aux niveaux centraux, site des ateliers, suivie de près par celle à pédoncule allongé pour les mêmes raisons. Les pointes à pédoncule trapu ont moins d'extension. Celles à encoches, limitées surtout aux niveaux inférieurs, infèrent l'arrivée de traditions nouvelles.

- 2) Etude individuelle des caractéristiques des bases composées

Pédoncule contracté : Les forts pourcentages entre les niveaux 20-25 et 50-55 mètres, sont attribuables aux ateliers EiBg 21-12, EiBg 151-1 et 151-2.

Pédoncule allongé : Le sommet noté au niveau 20-25 mètres s'explique par l'atelier EiBh 21-12, et celui du niveau 10-15 mètres par les sites du Labrador Sud.

Pédoncule trapu : Ces projectiles se concentrent entre les niveaux 20-25 et 55-60 mètres. Le pic secondaire des 20-25

mètres s'explique par les tumuli E1Bh 40-1 et 40-2; celui de 50-55 mètres par les ateliers E1Bg 151-1 et 151-2. Nul spécimen n'a été recueilli au-dessus de 70 mètres, même si le contexte des outils et des éclats est analogue. Il s'agit donc d'une forme contemporaine des pointes à pédoncule de l'archaïque maritime, mais qui disparaît définitivement au niveau 20-25 mètres.

A un épaulement : Cette caractéristique est faiblement représentée à tous les niveaux, et pourrait impliquer, selon Wright, un accident de taille. On ne la retrouve que dans les traditions de l'archaïque maritime.

Encoche latérale : Ces projectiles occupent tous les niveaux de 0-5 à 30-35 mètres. On note un maximum au niveau 20-25 mètres où se loge la sépulture mixte E1Bh 21-G-2. Cette sépulture présente deux pointes à double encoche latérale. Un autre pic est visible au niveau 0-5 mètres, manifestant la jeunesse des traditions esquimoides et montagnaises. Les deux pièces du niveau 55-60 mètres (E1Bh 203) ayant été trouvées en dehors de tout contexte, on n'en tient pas compte comme élément essentiel.

Encoche en coin : Élément peu nombreux, propre aux traditions archaïques et algonquines supérieures, qui ne dépassent pas les 50 mètres.

G) BORDS CONVERGENTS1) Etude comparée des bords convergents (figure 5)

En général, les bords convergents convexes dominant, à cause des nombreux outils à pédoncule. Suivent les rectilignes, et les mixtes qui sont peu significatifs.

2) Etude individuelle des caractéristiques des bords convergents

Convexes : Ces bords augmentent à mesure que nous montons en altitude, parallèlement aux pédoncules allongés.

Rectilignes : Les bords rectilignes ont une fourchette assez restreinte avec maximum de 8 au niveau 20-25 mètres (EiBg 128). Les rectilignes droits se voient surtout dans les gisements archaïques surpassant le niveau 50-55 mètres, niveau des riches ateliers EiBg 151-1 et 151-2. Les rectilignes obliques occupent surtout le site mixte EiBg 128.

Mixte rectiligne-convexe : Élément peu significatif quantitativement aux 25-30, 30-35 et 50-55 mètres.

Concave : Les bords concaves se terminent au niveau 50-55 mètres, avec peu d'exemplaires.

Mixte concave-concave-convexe, mixte concave droit-rectiligne oblique, en éventail, mixte concave droit-concave rectiligne, mixte rectiligne : Éléments peu significatifs.

H) BOUT

1) Etude comparée des caractéristiques des bouts de pédoncule (figure 5)

Au-dessus de 30-35 mètres, seuls apparaissent les bouts convexes, concaves et pointus. Les bouts convexes prédominent.

Sous le niveau 30-35 mètres, les bouts rectilignes apparaissent et conviennent surtout aux pointes à encoches latérales et à encoches en coin. Les convexes dominent toujours.

2) Etude individuelle des caractéristiques des bouts de pédoncule

Convexe : Les bouts convexes sont assez bien représentés aux niveaux supérieurs, à cause des pointes à pédoncule allongé. Les convexes obliques proviennent du gisement archaïque de Forteau (EiBf 210), Labrador Sud. Les convexes présentent deux maxima: au niveau 30-35 mètres avec EiBi 206, et à celui de 20-25 mètres avec les sites EiBh 21-12, 40-1 et 40-2.

Pointu : Ces traits sont plus nombreux au niveau supérieur 50-55 mètres, à cause des ateliers EiBg 151-1 et 151-2.

Rectiligne : Les bouts rectilignes ne dépassent pas le niveau 30-35 mètres, et leur fourchette est mince. Ils sont

plus abondants aux niveaux inférieurs à cause des outils à encoches.

Concave et rectiligne : Ces deux caractéristiques sont peu significatives aux niveaux 20-25 et 70-75 mètres.

I) ETAT

Nous avons cru bon de joindre à la description des outils l'état dans lequel ceux-ci ont été recueillis, selon leur altération par la nature et le temps. Une étude poussée exigerait une connaissance profonde de la nature du matériau employé, du degré de cacholongage, de la croissance des lichens, des techniques de taille, etc. (figure 6)

Cacholong : Le graphique ne fait que mentionner ce phénomène que nous avons remarqué dans quelques objets provenant d'altitudes diverses, mais qui semble plus ou moins intense selon les divers matériaux lithologiques.

Patine : Les mêmes remarques s'appliquent pour l'altération des outils soumis à l'action éolienne dans les champs de dunes, particulièrement à l'anse Amour et à l'anse aux Dunes.

Lichénisation : Autre caractéristique dont ne fait pas mention, in extenso, le tableau des statistiques. Ces outils incrustés de lichen sont fort nombreux dans les ateliers d'altitude élevée. Elle affecte plus particulièrement les outils de quartzite des ateliers plus longuement exposés aux intempéries.

ÉTAT

Niveaux
marins
(mètres)

LÉGENDE

Fragment distal-mésial	—
Cacholong	- - -
Fragment mésial-proximal	◀◀◀◀
Tronçon	○-○-○-○

LÉGENDE

Fragment distal	—
Fragment proximal	◀◀◀◀
Fragment longitudinal	○-○-○-○

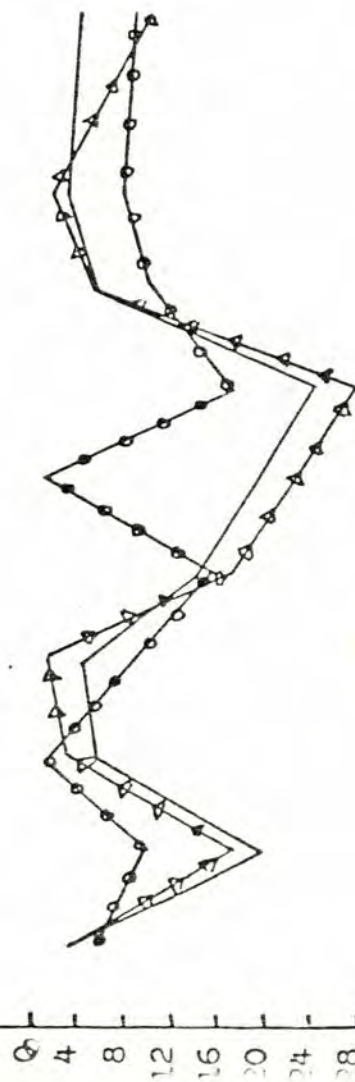
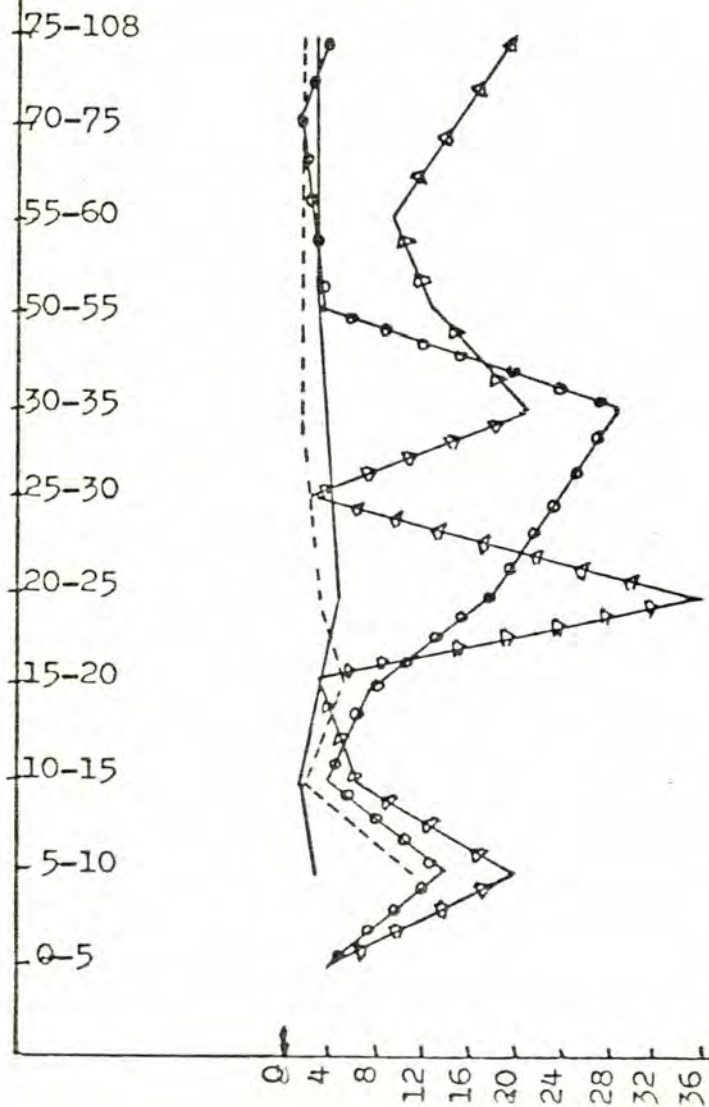


FIGURE 6

Fragment mésial et proximal : On note une légère augmentation aux niveaux supérieurs, attribuable aux importants ateliers de bifaces de quartzite rose.

Fragments distal, proximal, tronçon latéral et proximal:

Ces éléments présentent peu d'intérêt.

J) CCUPE

1) Etude comparée des caractéristiques de la coupe (figure 7)

En ce qui concerne la tradition archaïque maritime, domine la coupe plano-convexe imparfaite, suivie de la parfaite et de la biconvexe. Il semble y avoir évolution vers la plano-convexe parfaite à mesure que nous abordons les niveaux inférieurs.

Au-dessous de 30-35 mètres, la coupe plano-convexe imparfaite domine partout, sauf au niveau 0-5 mètres où elle cède la place à la coupe plano-convexe parfaite et à la coupe concave-convexe, ce qui s'explique par les sites esquimoides.

2) Etude individuelle des caractéristiques de la coupe

Plano-convexe imparfaite : Cette coupe domine surtout aux ateliers EiBh 151-5-6-7-8 du niveau 75-108 mètres, aux ateliers EiBh 151-11 du niveau 30-35 mètres, à l'atelier EiBh 21-12 du niveau 20-25 mètres, et au niveau 5-10 mètres avec

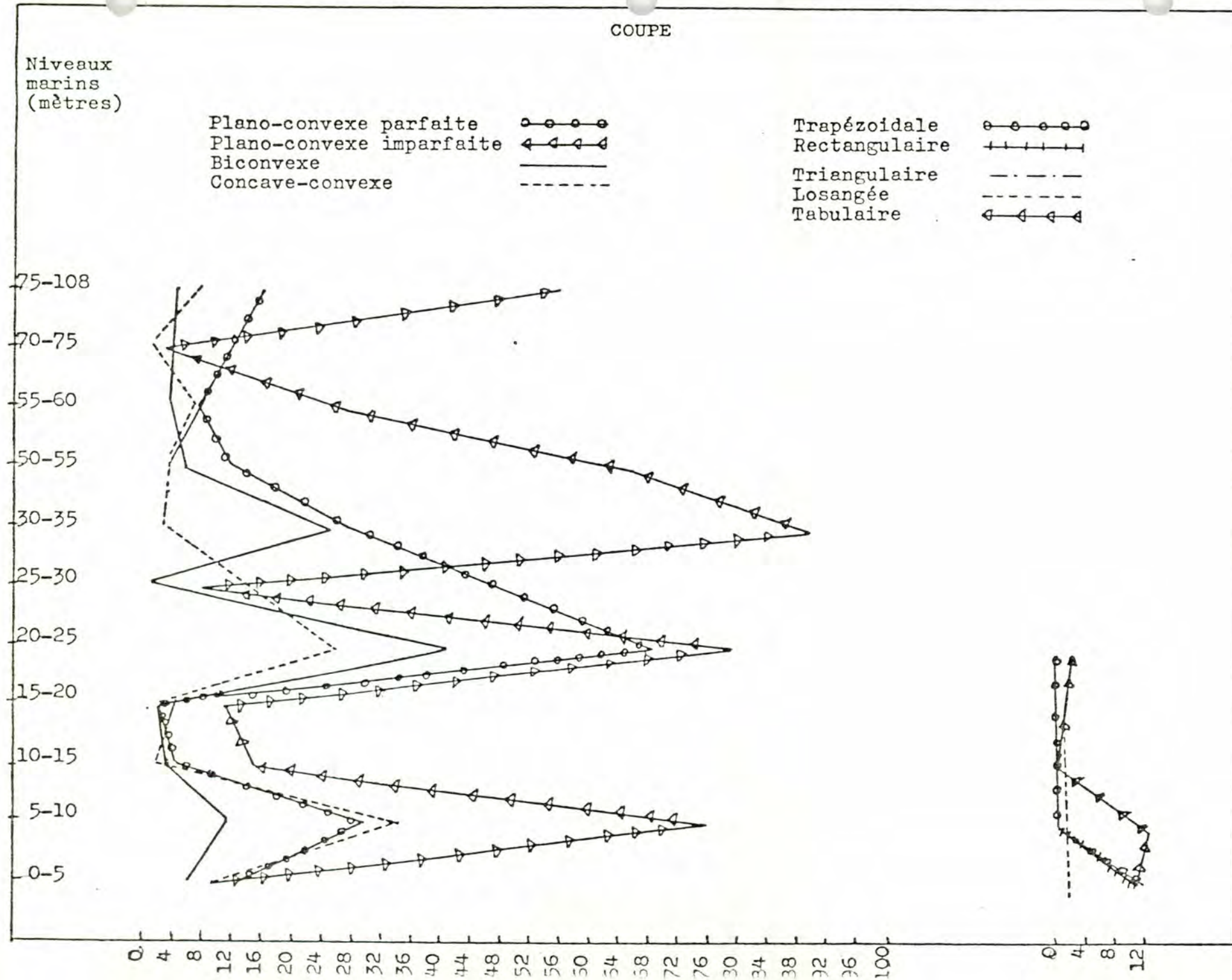


FIGURE 7

les sites du Labrador. Cette prédominance se remarque également au-dessus de 30-35 mètres. Il y a donc augmentation à mesure que nous montons en altitude. Comme nous le faisons remarquer précédemment, cette coupe plano-convexe imparfaite implique des pièces biconvexes, mais dont une des faces présente une convexité moins forte que l'autre. On peut risquer une explication, à partir des débris de taille qui habituellement les accompagnent, plus précisément à partir de galets de quartzite. Dans un premier temps, ce dernier est fendu dans le sens de la longueur par percussion directe. On entame ensuite la partie extérieure convexe par percussion directe ou indirecte, élaborant un dos-de-tortue que l'on amincit de plus en plus. L'aplatissement plus prononcé des objets trouvés à plus basse altitude pourrait peut-être s'expliquer par une évolution dans les traditions qui font un usage plus extensif des grattoirs.

Plano-convexe parfaite : Cette caractéristique domine au-dessus de 30-35 mètres et au niveau 20-25 mètres avec le site E1Bg 128 et ses outils de chert ramah. Il pourrait s'agir d'une évolution du plano-convexe imparfait, comme nous le faisons remarquer ci-dessus.

Biconvexe : Cette coupe domine au niveau 30-35 mètres (atelier E1Bn 151-11; E1B 206), et au niveau 20-25 mètres (E1Bg 128; atelier E1Bn 21-12; tumuli E1Bn 40-1 et 40-2). Elle progresse régulièrement du premier niveau jusqu'à celui

de 30-35 mètres, pour céder ensuite la place à la coupe plano-convexe imparfaite.

Concave-convexe : Elle domine au niveau 20-25 mètres avec le site E1Bg 128, et à celui de 5-10 mètres, avec les industries microlitiques spécialisées en grattoirs sur éclat. En ce qui concerne cette coupe aux niveaux supérieurs à 30-35 mètres, elle pourrait résulter de la taille du galet dans le sens de la longueur.

A ces coupes viennent s'ajouter celles qui expriment l'industrie des lamelles des traditions esquimoides, et l'industrie des gouges.

Triangulaire : Cette coupe lamellaire n'occupe que les niveaux 0-5 mètres à 5-10 mètres, avec un maximum à 0-5 mètres. Elle implique une médiane dorsale.

Rectangulaire : N'occupe que les niveaux 0-5 mètres à 10-15 mètres, avec un maximum à 0-5 mètres. Cette coupe concerne surtout les traverses de traîneau.

Trapézoïdale : Cette caractéristique se note aux niveaux 0-5 et 5-10 mètres, mais domine à ce dernier. Elle implique les lamelles à médiane plate et rebords rabattus.

Losangée : Cette coupe se présente aux niveaux 0-5 et 15-20 mètres. Les baionnettes peuvent y trouver leur coupe.

Tabulaire : Elle se voit à tous les niveaux inférieurs, avec prédominance aux niveaux 5-10 et 10-15 mètres. Elle peut s'appliquer aux grattoirs, aux traverses, aux affutoirs, aux haches, ou aux outils de métal plat.

Triangulaire-concave : Concerne l'unica du site EiB1 206.

En ronde et en U : S'applique aux gouges des sites EiBh 40-1 et 40-2.

Dissymétrique : Élément sans signification.

K) TAILLE MARGINALE

- 1) Etude comparée de la taille marginale, bifaciale, unifaciale, mixte (figure 8)

La taille bifaciale est une caractéristique dominante des traditions de l'archaïque maritime, et tend à céder la place peu à peu à l'unifaciale à mesure que nous abordons les altitudes inférieures.


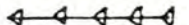

- 1a) Etude individuelle de la taille marginale, bifaciale, unifaciale, mixte

Continue : On décèle deux maxima: l'un au niveau 30-35 mètres avec sites archaïques maritimes; l'autre au niveau 5-10, avec les sites particuliers du Labrador Sud. Cette taille est régulièrement répartie à tous les niveaux. Si l'on considère le nombre d'outils, tout au plus peut-on remarquer une

TAILLE MARGINALE

LÉGENDE

Niveaux marins (mètres)

- CONTINUE 
- BIFACIALE 
- UNIFACIALE 
- UNIFACIALE-BIFACIALE 

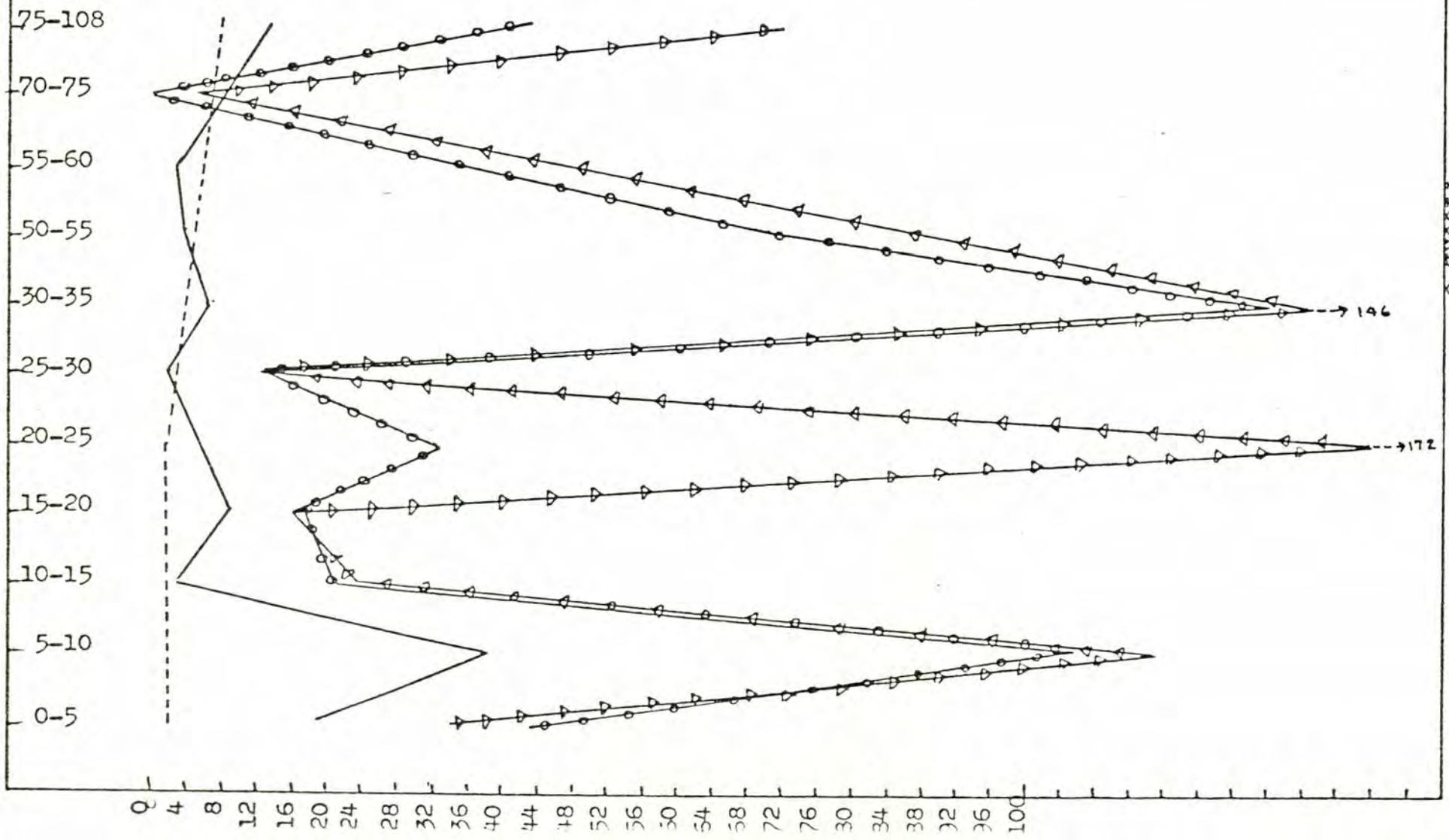


FIGURE 8

légère baisse pour les niveaux dépassant les 55 mètres, avec une seule exception à 70-75 mètres.

Bifaciale : Cette taille atteint ses plus hauts sommets au-dessous de 35 mètres, soit à 30-35 mètres (atelier EiBg 151-11), à 20-25 mètres (atelier EiBh 21-12, tumuli EiBh 40-1 et 40-2; à 5-10 mètres (sites archaïques du Labrador Sud). On remarque une taille bifaciale de plus en plus importante à mesure que nous abordons les niveaux élevés occupés exclusivement par la tradition de l'archaïque maritime.

Unifaciale : Cette taille est plus importante en nombre aux niveaux inférieurs à 30 mètres, avec une importante saillie au 75-108 mètres (EiBg 151-8 et 9) cependant, ainsi qu'au niveau 5-10 mètres (traditions esquimoides, grattoirs sur éclat).

Mixte : Cette taille, peu représentative, est légèrement plus importante au-dessus de 30 mètres.

2) Etude comparée de la taille marginale rasante, oblique, mixte (figure 9)

La taille marginale rasante s'applique surtout aux traditions archaïques maritimes. A mesure que nous descendons en altitude, l'oblique et la mixte augmentent, parallèlement avec les nouvelles traditions.

TAILLE MARGINALE (2)

LÉGENDE

Niveaux marins (mètres)

RASANTE 
 OBLIQUE 
 RASANTE-OBLIQUE 

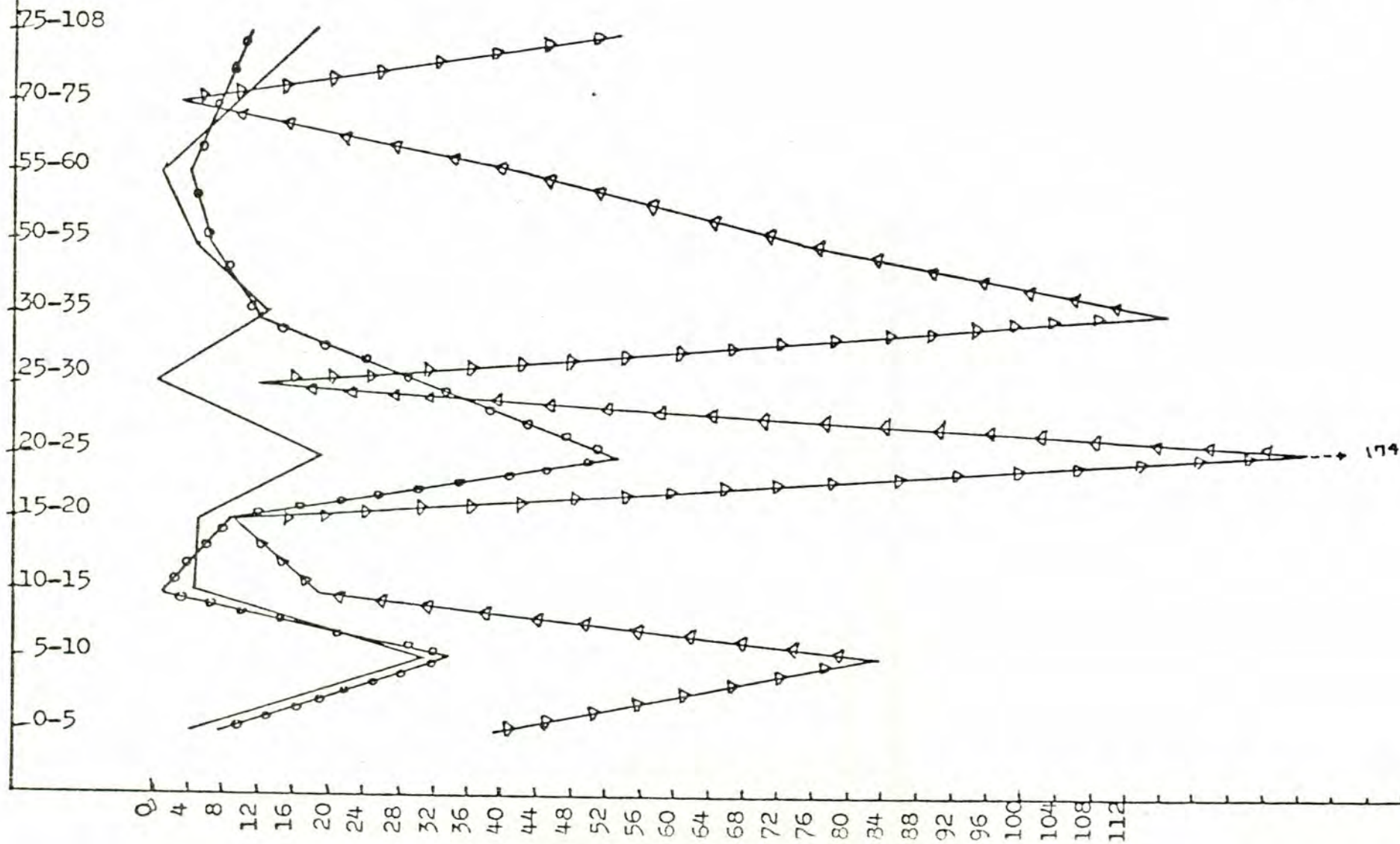


FIGURE 9

2a) Etude individuelle de la taille marginale rasante, oblique, mixte

Rasante : Le maximum noté au niveau 30-35 mètres s'explique par les sites archaïques (ateliers E1Bh 151-11, E1B1 206); celui du 20-25 mètres par les sites archaïques E1Bh 21-12, E1Bh 40-1 et 40-2; celui de 5-10 mètres par les sites du Labrador Sud; celui de 0-5 mètres par les sites esquimoïdes. Cette taille augmente à mesure que nous atteignons les niveaux supérieurs à traditions purement archaïques. Il y a diminution au site E1Bg 128. L'augmentation notée au 75-108 mètres est attribuable au site E1Bh 151-8 et 151-9.

Oblique : Faible en général au-dessus de 30-35 mètres, le maximum de 20-25 mètres s'explique par les gros grattoirs de chert ramah de E1Bg 128, et celui de 5-10 mètres par les sites du Labrador Sud.

Mixte : Cette taille devient plus forte aux niveaux inférieurs à 30-35 mètres. Le maximum noté au 20-25 mètres s'explique par le site E1Bh 128, et celui de 5-10 mètres, par l'abondance et la diversité des sites archaïques et esquimoïdes.

3) Etude comparée de la taille marginale à enlèvement court, carénée, à enlèvement long

Les enlèvements longs ou courts sont directement proportionnels aux tailles rasante ou oblique. Les enlèvements mixtes courts et longs ne se trouvent que dans les

gisements Dorsets du niveau de 5-10 mètres. Les réaffutées denticulées impliquant une taille plus raffinée se voient aux niveaux 0-5 mètres, et 20-25 mètres (EiBg 128). Les autres outils du genre proviennent du lac Carré (EiBn 200), et du tumulus EiBn 40-2. Les objets carénés sont peu significatifs.

4) Etude comparée de la taille marginale, régulière et ir-régulière

La taille régulière implique réaffutage et diminue à mesure que nous progressons en altitude, sauf pour les sites du lac Carré et des tumuli.

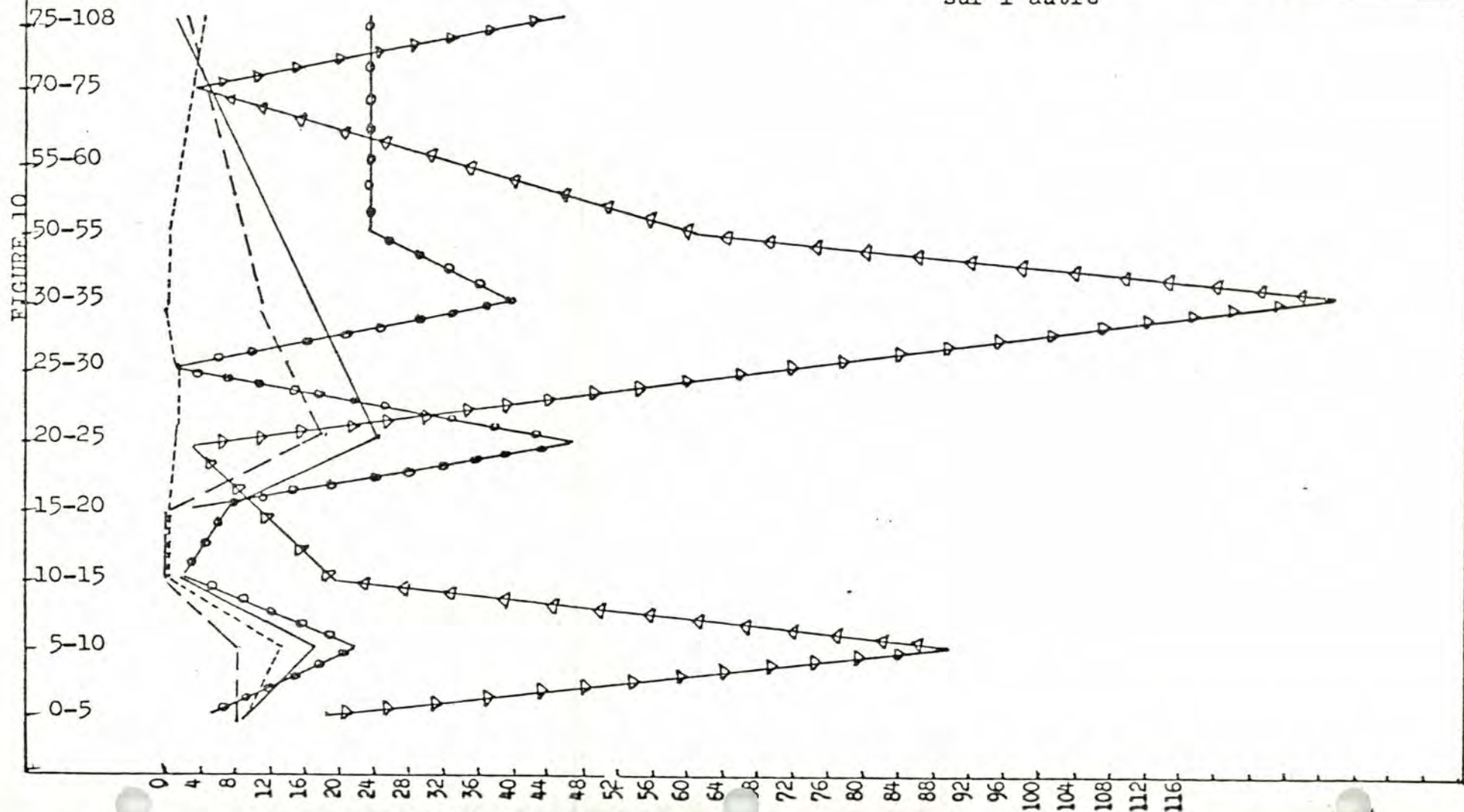
I) TAILLE FACIALE

1) Etude comparée des caractéristiques de la taille faciale (figure 10)

Les traditions archaïques maritimes manifestent un plus grand souci de perfection (c2 = couvrante sur les deux faces); cip1 = couvrante sur une face, partielle sur l'autre); cin1 = couvrante sur une face, nulle sur l'autre, qui diminue peu à peu à mesure que nous descendons; (cini = couvrante sur une face, nulle sur l'autre); pin1 = couvrante sur une face, nulle sur l'autre; n2 = nulle sur les 2 faces. Ce phénomène implique une évolution interne de la tradition sous le choc des nouvelles traditions qui apparaissent dans le paysage.

Niveaux marins (mètres)

- Couvrante sur les deux faces
- Couvrante sur une face, nulle sur l'autre
- Partielle sur les deux faces
- Couvrante sur une face, partielle sur l'autre
- Partielle sur une face, nulle sur l'autre



1a) Etude individuelle
de la taille faciale

Couvrante sur les deux faces : Si l'on considère le pourcentage, cette taille croît assez régulièrement selon les altitudes jusqu'au niveau de 55 mètres où on note une légère diminution, exception faite des 4 outils du site Eibg 203 qui impliquent évolution d'une tradition archaïque maritime sur une longue période.

Couvrante sur une face,
partielle sur l'autre : Elle est plus importante au-dessus de 30-35 mètres. On note un maximum au niveau 30-35 mètres (Eibi 206, Eibn 151-11), et un autre à 20-25 mètres (Eibg 128, Eibn 40-1 et 40-2).

Couvrante sur une face,
nulle sur l'autre : Cette caractéristique est très faible en nombre. Elle est légèrement plus importante aux niveaux esquimoides 0-5 et 5-10 mètres, et à celui de 20-25 mètres (Eibg 128). En pourcentages, on remarque une forte proportion de cette taille aux niveaux inférieurs Dorset, ainsi qu'à celui de 20-25 mètres, site Eibg 128 qui présente une taille sur éclat. A noter l'originalité du pourcentage des sites Eibg 151-8 et 151-9 du niveau 75-108 mètres.

Partielle sur une face,
nulle sur l'autre : On note deux sommets attribuables aux traditions esquimoides aux niveaux 0-5 et 5-10 mètres, et un au site Eibg 128, niveau 20-25 mètres. Cette taille peut s'expliquer par la taille sur éclat.

Partielle sur les deux faces : Elle est plus forte dans les niveaux à traditions esquimoides 0-5 et 5-10 mètres, et à tradition algonquine EiBg 128. On la remarque également dans le niveau 75-108 mètres à cause des sites originaux EiBg 151-8 et 151-9.

Nulle sur les deux faces : Typique des traditions Dorset des niveaux inférieurs.

2) Etude comparée de la taille faciale, caractéristiques de la réserve

Dos-de-tortue : Cette caractéristique se note à tous les niveaux et résulte de la taille sur galet des traditions archaïques maritimes.

Dorsale : Cette réserve dorsale semble plus importante en hauteur et résulterait de la taille en dos-de-tortue.

Proximale, distale et proximale, distale, latérale et proximale : Ces caractéristiques se rattachent surtout aux traditions archaïques maritimes.

Dorsale et proximale, distale et mésiale : Caractéristiques présentant peu d'intérêt.

M) TAILLE SPECIALE

1) Etude comparée des caractéristiques éclat, ébauche (figure 11)

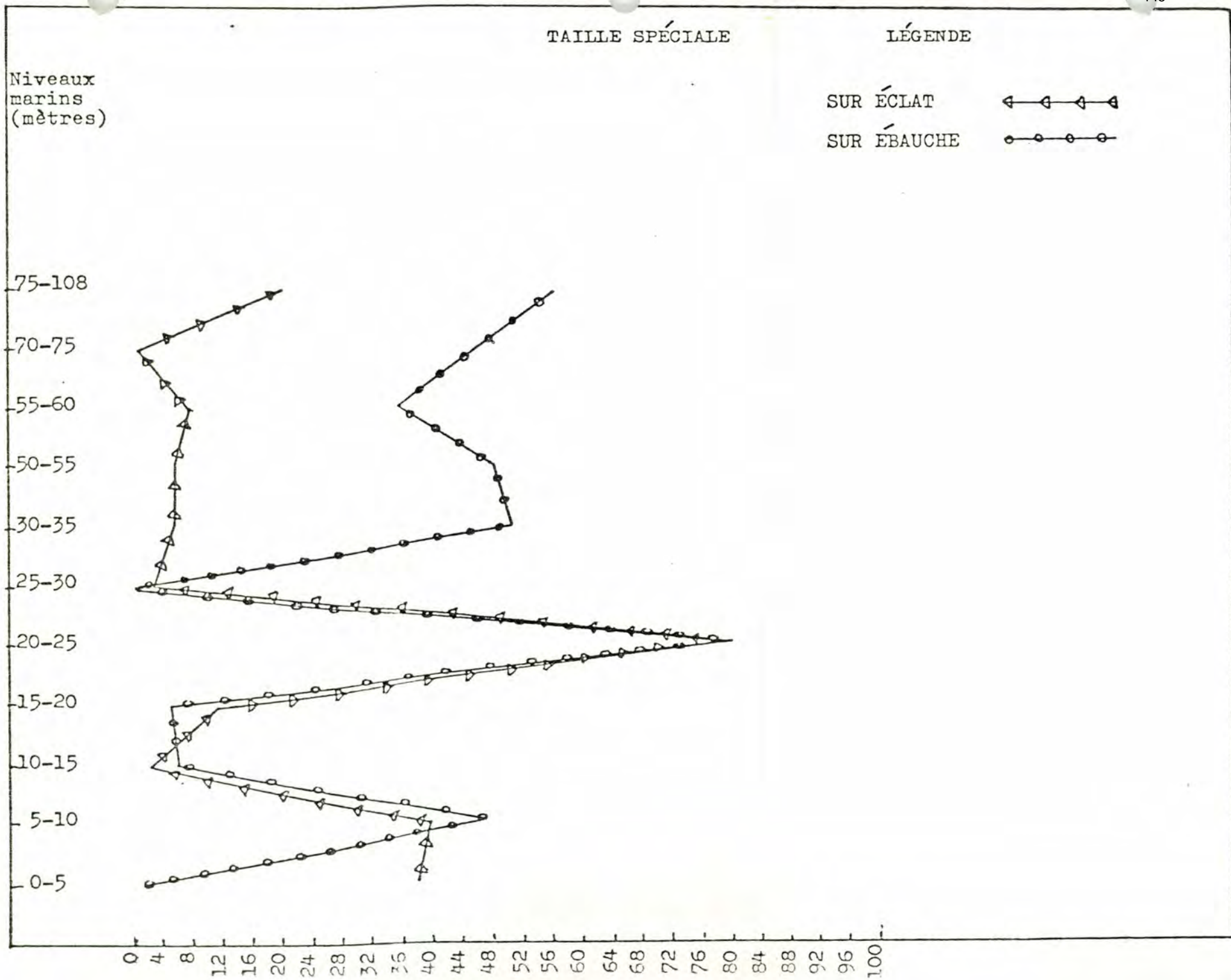


FIGURE 11

En hauteur, les traditions archaïques maritimes excellent quant aux ébauches, phénomène qui peut résulter des ateliers. Elles font moins usage d'éclats, contrairement aux nouvelles traditions des niveaux inférieurs.

1a) Etude individuelle des caractéristiques sur éclat, ébauche

Sur éclat : Cette caractéristique est particulièrement importante dans les gisements Dorset où elle atteint les 50% à 46%. Aux étages supérieurs, ce pourcentage baisse. A noter cependant une légère augmentation au niveau 75-108 mètres.

Ebauche : Cette caractéristique est surtout liée aux traditions archaïques maritimes et archaïques du bouclier. Elle s'impose également dans le gisement mixte E1Bg 128.

Nulle : Cette caractéristique négative peut-être reliée à l'industrie sur lamelles, typique des traditions Dorset du niveau inférieur 0-5 mètres.

2) Etude comparée des caractéristiques de taille spéciale: polissage, esquillage, piquetage

Le polissage est une caractéristique importante au niveau 0-5 mètres, à cause du grand nombre de pipes d'ardoises et de burins de chert. Les gouges (E1Bh 40-4) l'ex-

pliquent aux 5-10 mètres. Le pourcentage noté au 15-20 mètres est attribuable aux gisements E1Bn 20-7-B, 21-J, E1Bn-100-1; celui du niveau 20-30 mètres, aux tumuli (E1Bn 40-1 et 40-2). L'esquillage est une caractéristique qui s'applique aux gouges du site E1Bn 40-4, niveau 5-10 mètres. Enfin, le picotage se retrouve au niveau 5-10 mètres avec les gouges du site E1Bn 40-4, et à celui de 20-25 mètres avec les gouges des tumuli.

Lamellaire : Forme des outils et de certains éclats détachés d'une plate-forme de frappe (E1Bg 151-5).

N) MATERIAU

Le graphique implique un regroupement des caractéristiques les plus importantes: chert, chert ramah, quartzite-cristal-quartz, ardoise.

1) Etude comparée des caractéristiques du matériau (figure 12)

Les vieilles traditions préfèrent l'ensemble quartzite-quartz-cristal, tandis que les plus jeunes l'avorisent les cherts. L'ardoise se limite surtout aux niveaux moyens, sauf pour les pipes montagnaises des 0-5 mètres.

2) Etude individuelle des caractéristiques du matériau

MATÉRIAU

LÉGENDE

Niveaux marins (mètres)

- CHERT RAMAH -----
- ARDOISE _____
- CHERT ○○○○○○
- QUARTZ-QUARTZITE-CRISTAL ◁◁◁◁

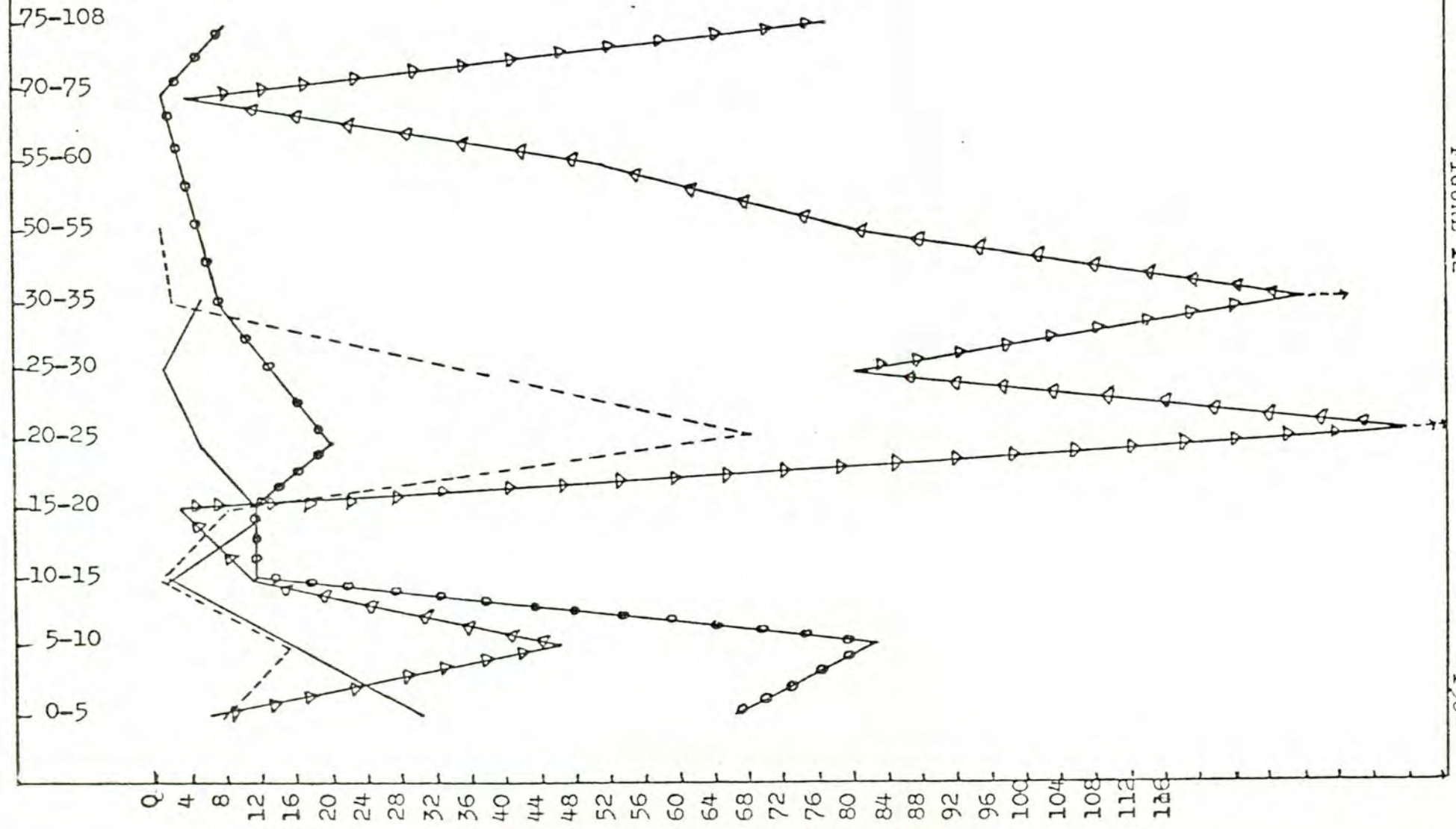


FIGURE 12

Raman chert : Ce matériau ne dépasse pas le niveau 30-35 mètres, mais prédomine au 20-25 mètres, à cause du site Eibg 128. A ce dernier endroit, le chert ramah s'applique aussi bien aux gisements Algonquins et Dorsets qu'aux gisements archaïques. Il tient son nom de la baie de Raman, au Labrador Nord.

Chert : Sa présence en hauteur est faible, et le maximum de 70-108 mètres s'applique au site archaïque maritime particulier Eibg 151-8 et 151-9. Il augmente singulièrement à mesure que nous atteignons les niveaux inférieurs. Le maximum au 20-25 mètres s'explique par le site Eibg 128 et celui des niveaux 5-10 et 10-15 mètres, par les traditions esquimoides et montagnaises.

Quartzite-quartz-cristal : Ce matériau constitue presque exclusivement l'ensemble des traditions de l'archaïque maritime, avec évolution vers d'autres matériaux aux niveaux inférieurs. Le quartzite rose est en nette progression à mesure que nous atteignons les niveaux élevés et les vieilles traditions archaïques. Il apparaît au niveau 0-5 mètres, site Eibg 114-i-i, que l'on présume être une intrusion, ou un gisement logé sur d'anciennes plages soulevées, traversées par l'actuelle Blanc-Sablon. Un autre outil de facture archaïque du bouclier a été recueilli au site mixte Eibg 128. Au niveau de 20-25 mètres, il s'agit d'un quartzite bleuté qui pourrait être aussi du chert ramah. Le

quartzite multicolore, mais à prédominance rose, tiré des formations géologiques locales, ou de baies anciennes ou actuelles, sous forme de galet, constitue l'élément majeur des gisements de l'archaïque maritime. Il en va de même du cristal. Le pourcentage élevé au niveau de 75 mètres s'explique par un atelier et quelques grattoirs présumés micro-lithiques arctiques. (quartz cristallin).

Ardoise : Cet élément ne dépasse pas le niveau de 30-35 mètres. Le maximum noté au niveau 0-5 mètres s'explique par les pipes, celui de 5-10 mètres par le tumulus EIBn 40-4, celui de 15-20 mètres par les sites EIBn 20-7-B, EIBn 21-J, EIBn 100-1; celui de 20-25 mètres par les tumuli EIBh 40-1 et 40-2.

3) Etude individuelle d'autres caractéristiques de matériau

Agate : Matériau lié à la présence de tessons de poterie amérindienne et à quelques projectiles de facture algonquienne supérieure.

Os : Compose les manches d'outil et les traverses de cométiques des populations montagnaises ou innuits. Son absence en hauteur peut s'expliquer par l'acidité du sol.

Ivoire : Conserve les alènes et les peignes d'origine montagnaise.

Métal : Au niveau 0-5 mètres, il s'agit de projectiles de traite. Au niveau 5-10 mètres, on note des harpons et des projectiles de type différent de ceux de la Commanderie. On pourrait les attribuer aux Basques, même si les Inuits contemporains étaient connus comme d'excellents forgerons.

Etain : En forme de pipe Micmac.

Os et métal : Outillage montagnais de la Commanderie, et du site Basque-Inuit.

Grès : Matériau relié aux traditions archaïques (haches des Belles-Amours E1B1 206).

Stéatite : Fragments de vase du site Basque-Inuit.

Verre : Du même endroit, il s'agit d'un grattoir exécuté à partir d'un fragment de vitre.

Matériau crème indéterminé : Élément préponderant des gisements du Labrador (E1Bf 208 et E1Bf 210).

Lave, spilite, spilite-gabbro, gabbro : Matériau des gouges des tumuli E1Bh 40-2.

Cuivre : Perle de collier de l'abri sous rocne E1Bh 28-1.

Schiste, granite, porphyre blanc : Éléments négligeables.

O) DIMENSIONa) LONGUEUR1) Etude comparée des moyennes, médianes,
et écarts-types des longueurs (figure 13)

Les traditions les plus anciennes sont homogènes, les moyennes et médianes étant rapprochées, et l'écart-type faible. Dans les traditions plus récentes, on note une plus grande quantité de petits objets par la médiane plus forte, mais plus grande hétérogénéité par l'écart-type plus prononcé.

a1) Etude individuelle des moyennes, médianes et écarts-types des longueurs

Médiane : Elle est plus importante au-dessus de 30-35 mètres, avec un sommet à 30-35 mètres (EiBg 151-11). A noter la chute au niveau 0-5 mètres attribuable aux sites esquimoides.

Moyenne : Elle est assez semblable aux médianes, sauf une légère diminution aux niveaux 5-10 et 20-30 mètres.

Ecart-type : Sauf l'exception du niveau 75-108 mètres, l'écart-type augmente à mesure que nous descendons en altitude. A noter un autre maximum à 5-10 mètres à cause des gouges, de même qu'une chute analogue aux moyennes et aux médianes, de par la présence des traditions esquimoides.

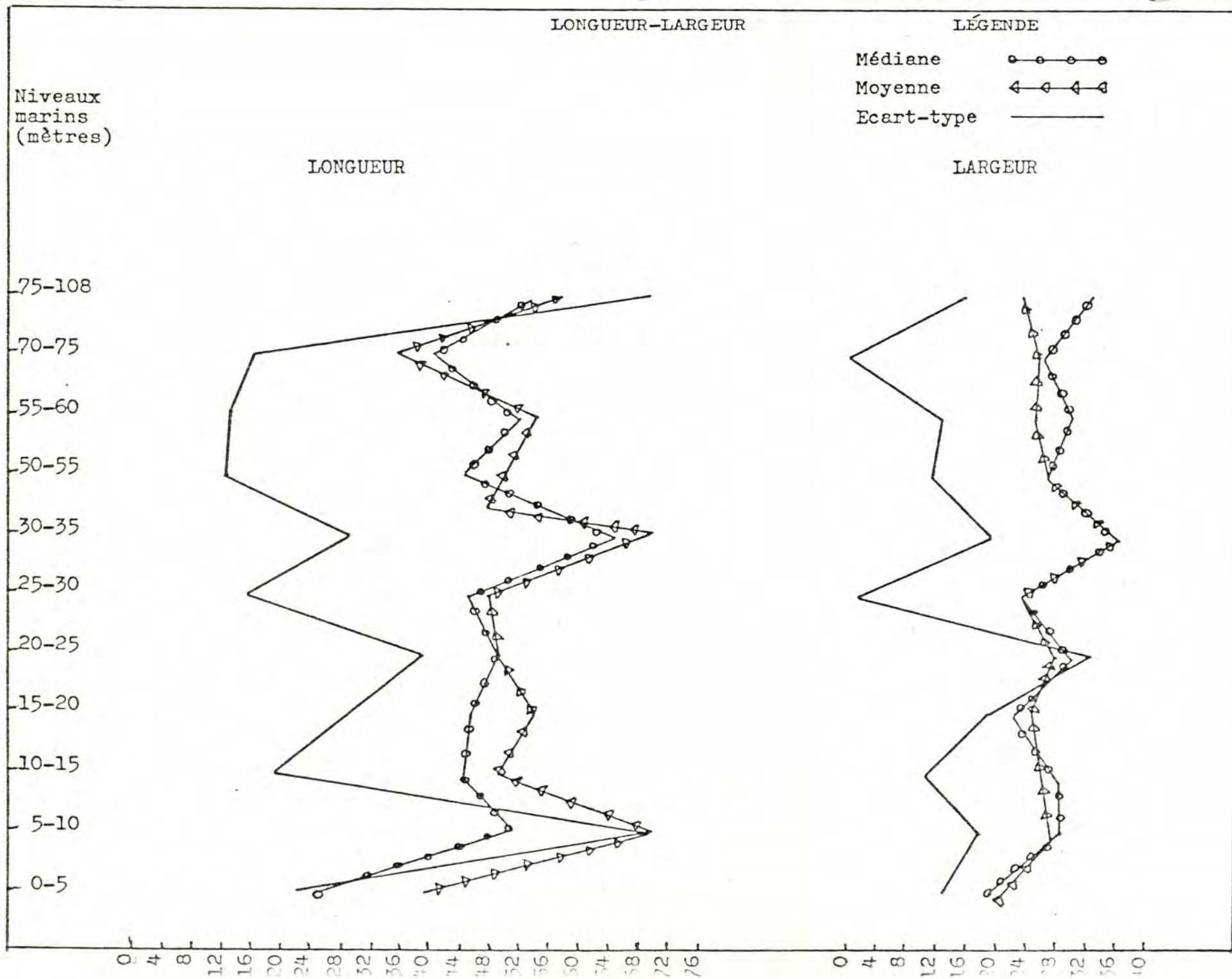


FIGURE 13

B) LARGEUR

- 1) Etude comparée des moyennes, médianes, écarts-types des largeurs (figure 12)

Dans l'archaïque inférieur des hautes altitudes, la moyenne plus petite implique une dominance des gros outils, assez homogènes selon l'écart-type. Par contre les moyennes et les médianes de l'archaïque moyen et supérieur se superposent à l'occasion, le tout joint à une augmentation de l'écart-type, d'où, hétérogénéité des collections recueillies à ces niveaux inférieurs.

- 1a) Etude individuelle des moyennes, médianes, écart-types des largeurs

Médiane : Elle est plus importante au-dessus de 30 mètres, avec maximum aux niveaux 5-10, 10-15, 30-35 et 75-108 mètres.

Moyenne : Elle est régulière à tous les niveaux, avec trois maxima aux niveaux 5-10, 20-25 et 30-35 mètres.

Ecart-type : Il est moins accentué en hauteur, avec maxima aux niveaux 20-25, 30-35 et 75-108 mètres.

C) EPAISSEUR

- 1) Etude comparée des moyennes, médianes, et des écarts-types des épaisseurs (figure 13)

En hauteur, la moyenne faible implique un outillage plus mince, homogène par l'écart-type. Aux altitudes infé-

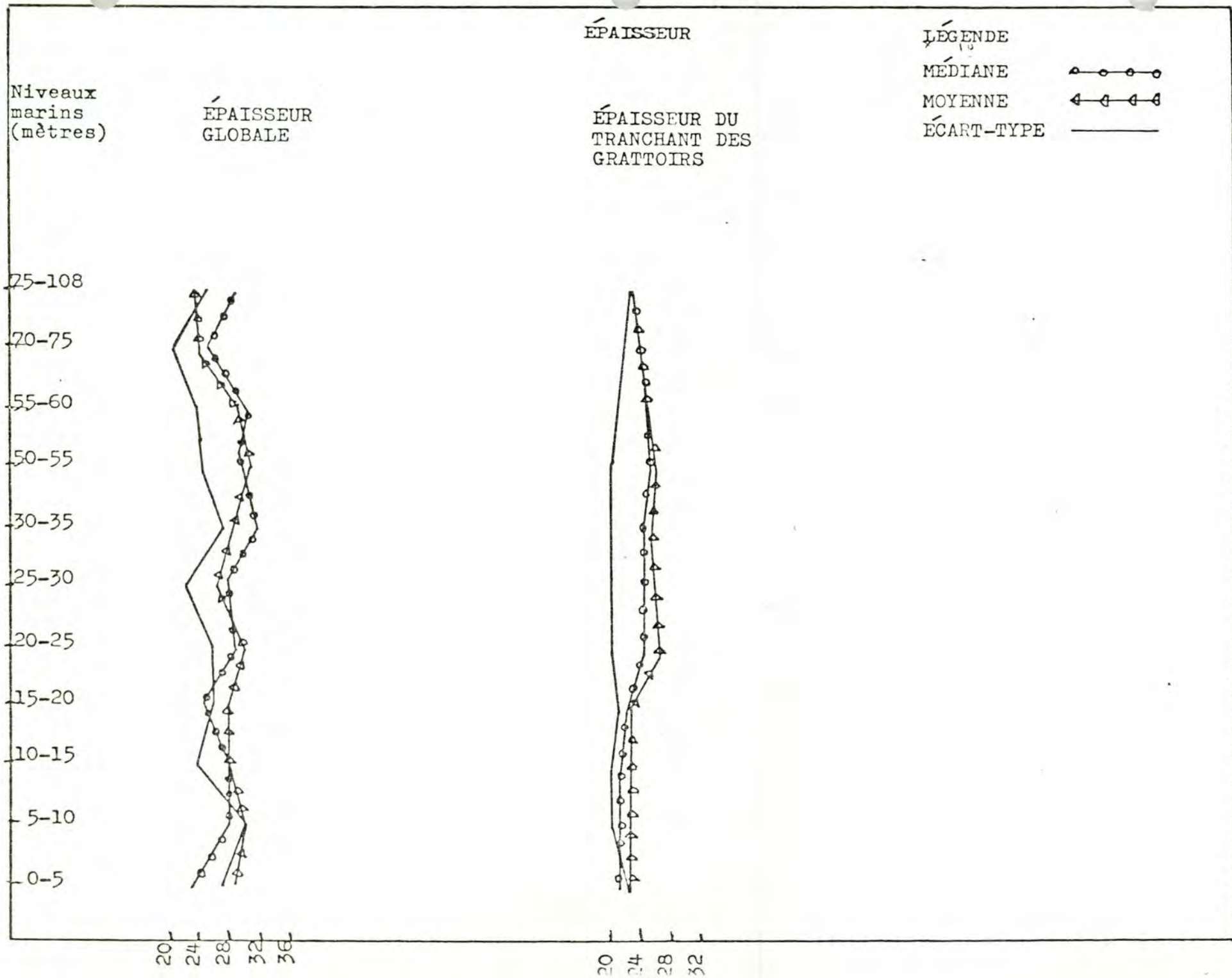


FIGURE 14

rieures, par contre, les types varient de par la rivalité des moyennes et des médianes, et d'un écart-type plus prononcé.

2) Etude individuelles des moyennes, médianes écarts-types des épaisseurs

Médiane : Au-dessus de 30-35 mètres, elle augmente, avec maximum à 30-35 mètres. Au-dessous de 30-35 mètres, elle est faible à 0-5 mètres et forte à 5-10 et 20-25 mètres.

Moyenne : Elle est assez régulière partout, avec maxima aux niveaux 5-10, 20-25 et 50-55 mètres.

Ecart-type : Il présente des maxima aux niveaux 5-10 et 30-35 mètres.

D) EPAISSEUR DES GRATTOIRS

1) Etude comparée des moyennes, médianes, et des écarts-types des épaisseurs des grattoirs.

Les tranchants des grattoirs des vieilles traditions sont visiblement homogènes de par la coïncidence des moyennes et des médianes, et le faible écart-type. Mais plus nous descendons en altitude, une moyenne plus faible implique une plus grande quantité de tranchants plus minces, mais également très variés si l'on s'en tient à l'écart-type.

2) Etude individuelle des caractéristiques

Médiane : Elle est plus importante au-dessus de 20-25 mètres où elle présente un maximum, et un second au 50-55 mètres.

Moyenne : Elle est plus forte aux niveaux 20-25 et 50-55 mètres.

Ecart-type : Il excelle aux niveaux 0-5 et 75-108 mètres.

Conclusions préliminaires

Traditions anciennes:

Ces traditions emploient comme outillage des grattoirs, des bifaces, des nuclei, des projectiles. Les projectiles, de forme, peuvent être bifaciaux, triangulaires, en feuille-de-laurier, ou lancéolés. Par ordre d'importance s'échelonnent les bords de pointe convexes, rectilignes, mixtes convexe-rectiligne. Les bords de corps sont convexes, puis rectilignes, mixtes concave-rectiligne et mixtes concave-convexe. Les bases simples sont convexes ou rectilignes. Les bases composées se listent comme suit par ordre de préséance: à pédoncule contracté, à pédoncule allongé, à pédoncule trapu, à pédoncule à un seul épaulement. Parallèlement, les bords convergents sont surtout convexes, puis rectilignes, mixtes concave-convexe, et mixtes concave-rectiligne. Les bouts de base sont convexes; concaves; et pointus. Les haches sont tabulaires, à bords convergents rectilignes ou convexes, à talon convexe. Les grattoirs sont sur bout de lame, ou bifaciaux. La coupe, toujours par ordre d'importance, est d'abord plano-convexe imparfaite, puis plano-convexe parfaite, biconvexe, concave-convexe. La taille marginale est bifaciale, continue et rasante. La taille faciale est surtout couvrante sur les deux faces; couvrante sur une face, partielle sur l'autre. Les ébauches dominant à cause des ateliers, avec peu de taille sur éclat. Le matériau dominant est constitué en très grande majorité

de la triade quartzite-quartz-cristal-de-roche. Les longueurs, largeurs, épaisseurs des outils et des tranchants de grattoirs expliquent l'homogénéité de l'outillage.

Traditions récentes:

La tradition de l'archaïque maritime ajoute: gouges, baionnettes, herminettes, ulus; les traditions innuïennes présentent des alènes, des burins, des lamelles, des traverses de traîneau, des rames de kayak, des fragments de vase de stéatite; les traditions montagnaises-naskapis offrent des peignes en os, de la céramique, des pipes d'ardoise, et du matériel de traite, auquel se joint celui très varié des Européens (Français, Basques, Anglais). Les bifaces prévalent toujours, mais les grattoirs augmentent singulièrement en nombre, et en variétés (en éventail, en bec, en éperon, en bec-de-perroquet, sur pointe réamenagée). Les gouges ont des bords convergents rectilignes; convexes; des talons convexes ou pointus; parfois une quadruple médiane ou une médiane latérale; une cannelure complète ou incomplète, ou à peine ébauchée. Les projectiles ont des formes triangulaires, en feuille-de-laurier, lancéolées, bifaciales (mitre d'évêque), certaines avec une ébauche de cannelure dans les traditions à plus faible altitude. Les bords de pointe sont convexes, puis rectilignes, et mixtes; les bords de corps convexes dominant toujours, mais avec plus d'exceptions. Les bases simples sont plutôt convexes,

puis rectilignes. Les bases composées sont surtout à pédoncule trapu, puis à encoches en coin. Les bords convergents sont convexes, puis rectilignes, mixtes concave-convexe, mixtes rectiligne-concave. Les bouts sont convexes, puis pointus, rectilignes, concaves. La coupe est toujours plano-convexe imparfaite, mais cède de plus en plus la place à la plano-convexe parfaite, à la biconvexe, à la concave-convexe. La taille marginale devient progressivement unifaciale, de plus en plus oblique et mixte rasante-oblique. La taille faciale conserve toujours une prédominance pour les couvrantes sur les deux faces, et les couvrantes sur une face, partielles sur l'autre, mais cèdent peu à peu la place aux partielles sur une face, nulles sur l'autre; couvrantes sur une face, nulles sur l'autre, nulles sur les deux faces; partielles sur les deux faces. Apparaissent les tailles avec polissage, esquillage et piquetage. Même si la triade quartzite-quartz-cristal-de-roche prime toujours, les matériaux nouveaux arrivent massivement: chert, chert ramah, ardoise. Les courbes des moyennes, des médianes et des écarts-types manifestent l'hétérogénéité de ces traditions récentes.

II-B

A) TYPE D'OUTILSA1) Etude comparée des projectiles, des grattoirs et des bifaces (figure 15)

Les bifaces surtout caractérisent les plus anciennes phases de la tradition archaïque maritime. Le grand nombre de projectiles s'explique par les ateliers. Les grattoirs, peu nombreux aux altitudes élevées, pourraient avoir été remplacés par certains outils dits bifaces; ils sont cependant plus nombreux dans les traditions récentes impliquant évolution.

A2) Caractéristiques inhérentes aux formes de projectiles (figure 16)

L'archaïque maritime inférieur affiche une plus grande variété de bords de pointe: convexes, rectilignes, mixtes (un concave - un rectiligne). L'évolution se remarque aux niveaux inférieurs par l'exclusivité de la mixte (un convexe - un concave). Les bords de corps mixtes (un rectiligne - un convexe), et les rectilignes, caractérisent l'archaïque inférieur, tandis que le supérieur domine dans la convexité des corps. Les bases simples sont peu nombreuses dans la vieille tradition et s'apparentent aux spécimens triangulaires considérés par Tuck et McGhee (1975) comme très anciens et qui, dans nos sites, accompagnent les projectiles à pédoncule trapu. Il y a une évolution des bases convexes vers les concaves ou les rectilignes. Les

OUTILS

BIFACE	○—○—○—○
PROJECTILE	△—△—△—△
GRATTOIR	—————
GOUGE	- - - - -
HACHE	┆┆┆┆┆┆┆
HERMINETTE	- · - · - · - · - · -

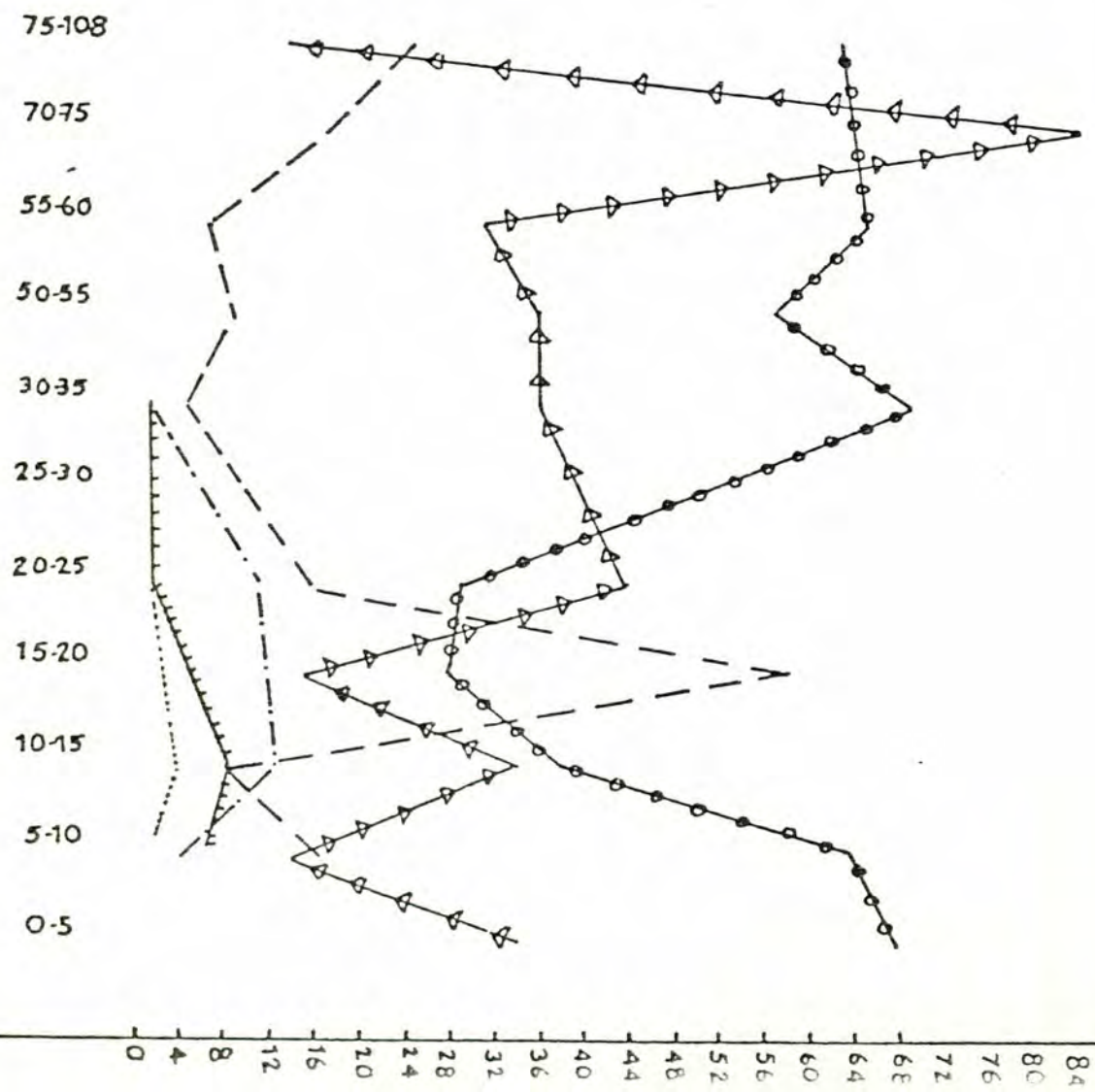


FIGURE 15

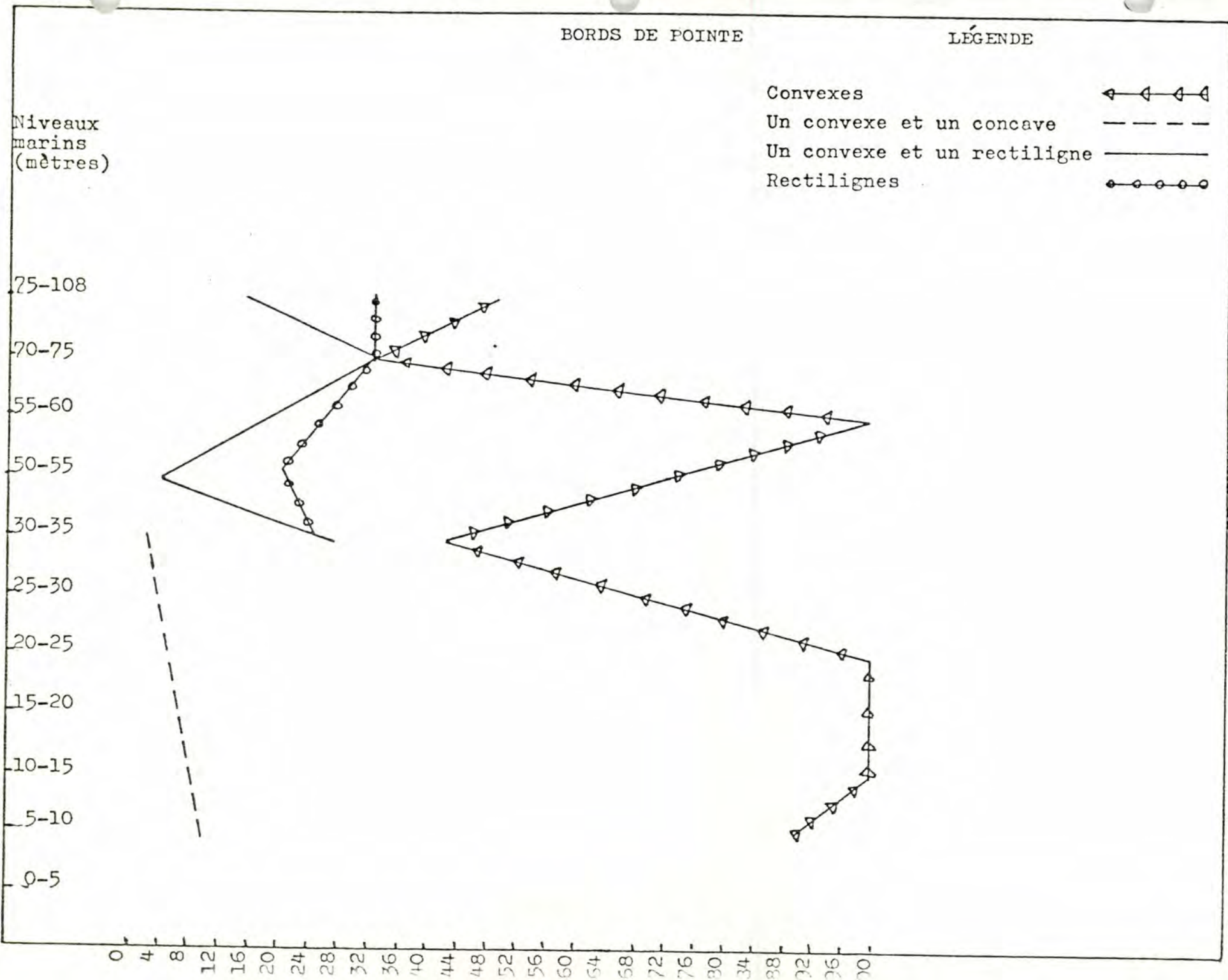


FIGURE 16

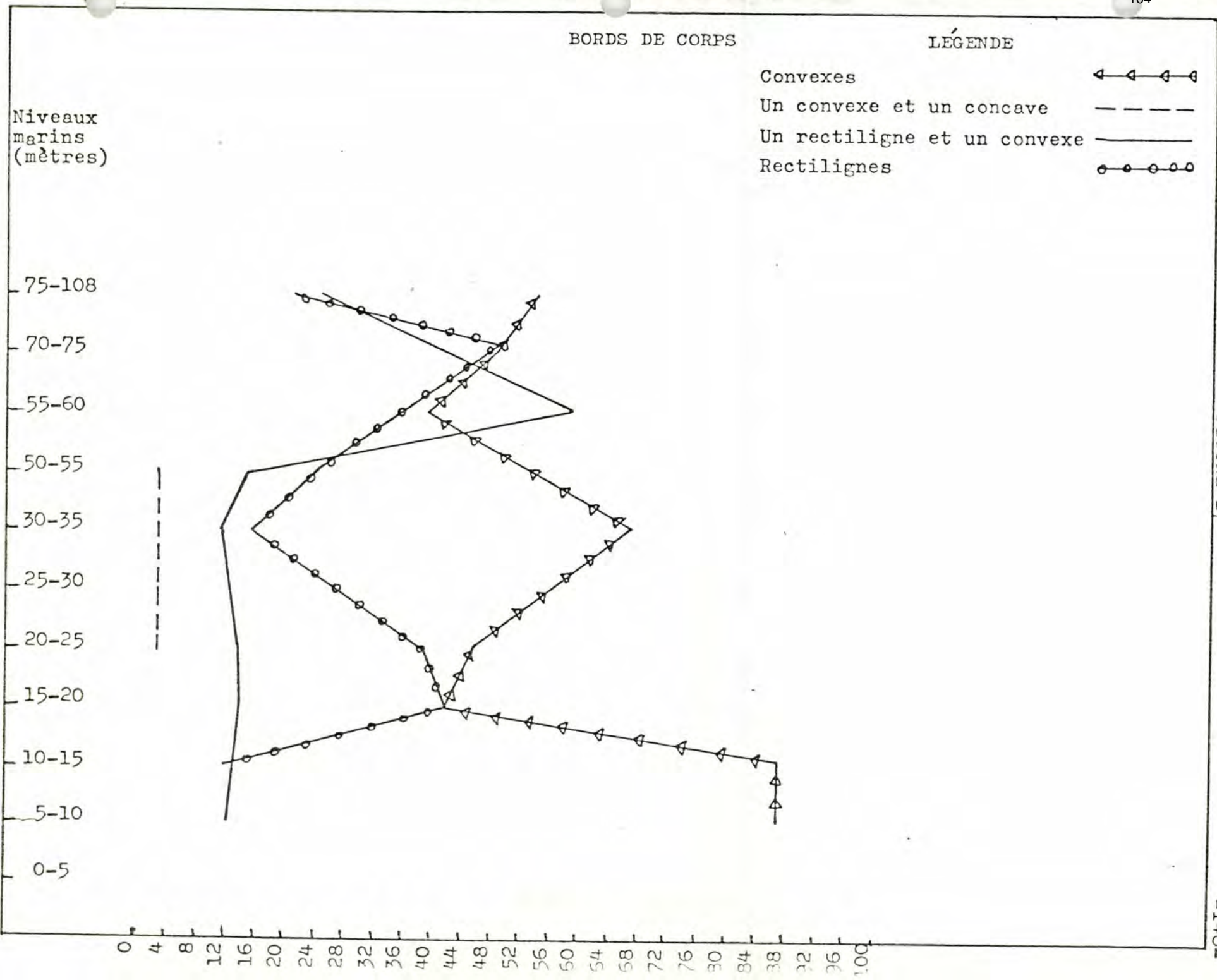


FIGURE 17

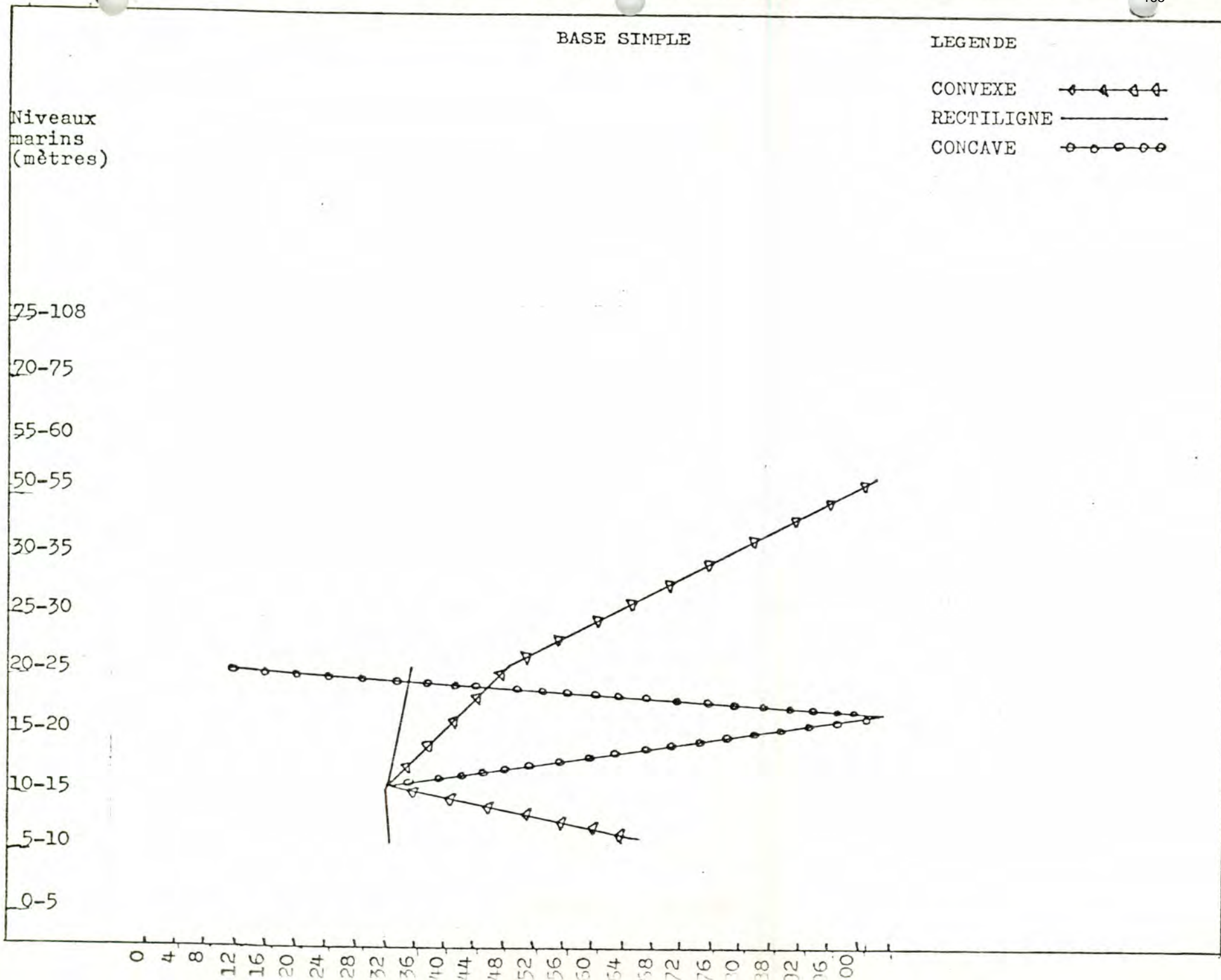


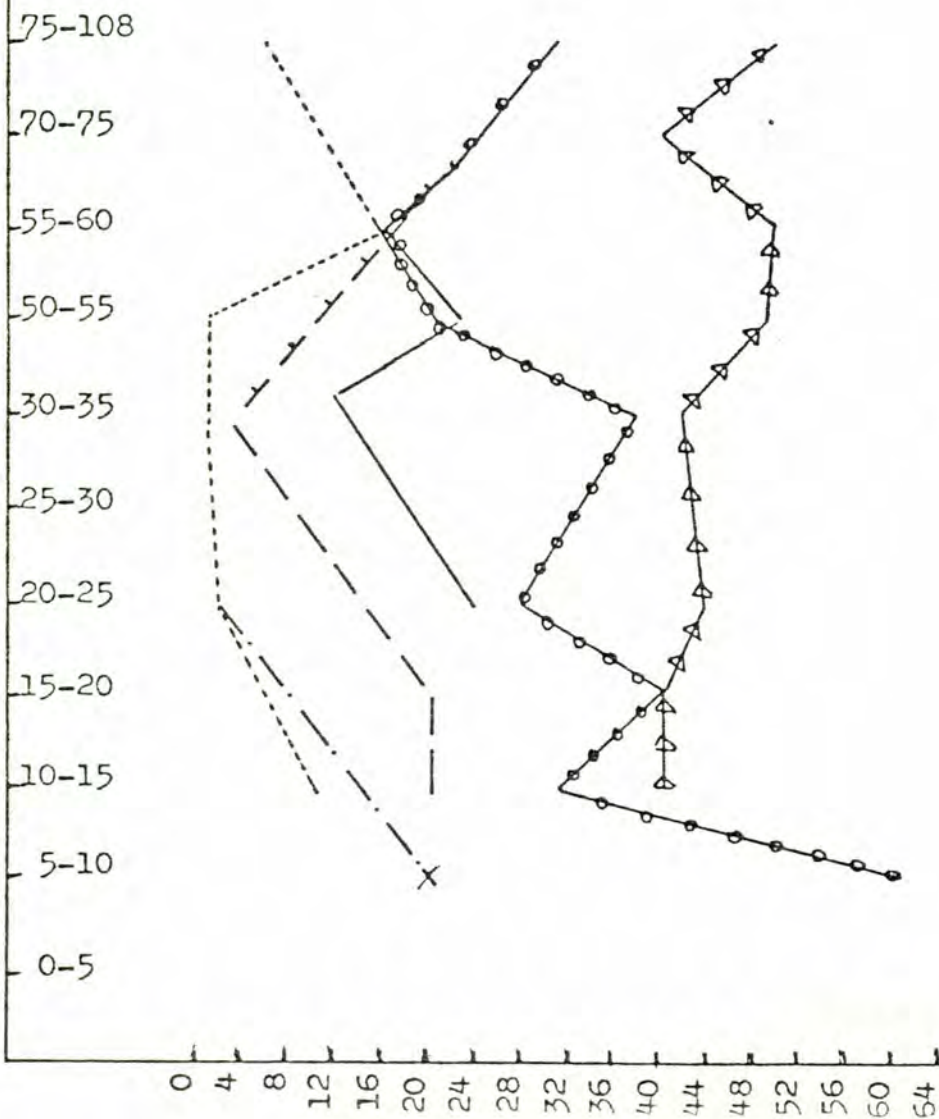
FIGURE 18

BASE COMPOSÉE

LÉGENDE

Niveaux
marins
(mètres)

- | | |
|-----------------------|---------------------|
| A encoche latérale | — — — — — |
| A encoche en coin | - . - . - . - . - . |
| A pédoncule contracté | ◁ ◁ ◁ ◁ ◁ |
| A pédoncule allongé | ○ ○ ○ ○ ○ |
| A un épaulement | |
| A pédoncule trapu | ————— |



BORDS CONVERGENTS

LÉGENDE

Niveaux marins (mètres)

- Convexes
- Rectilignes
- Un concave et un convexe
- Un concave et un rectiligne
- Concaves

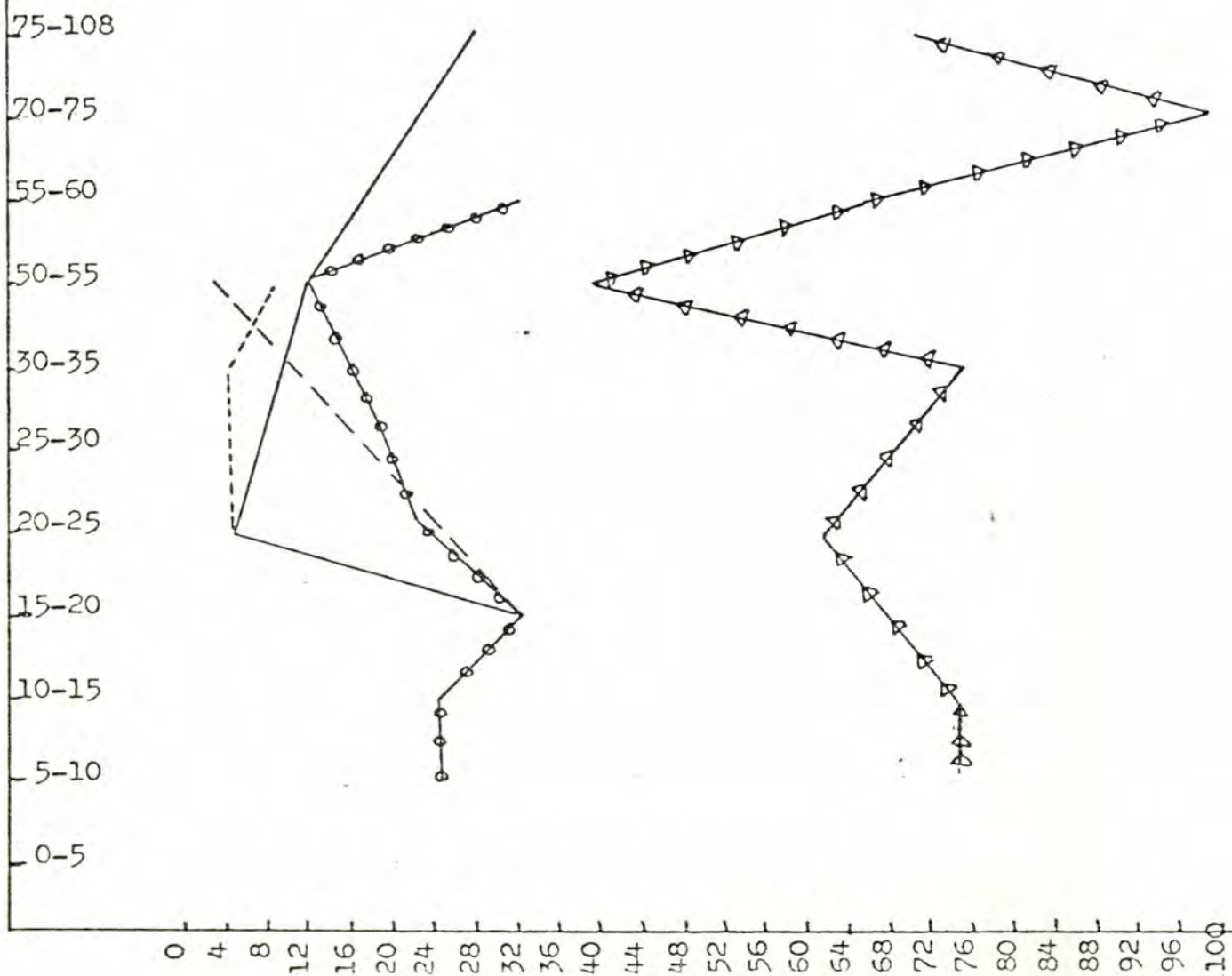


FIGURE 20

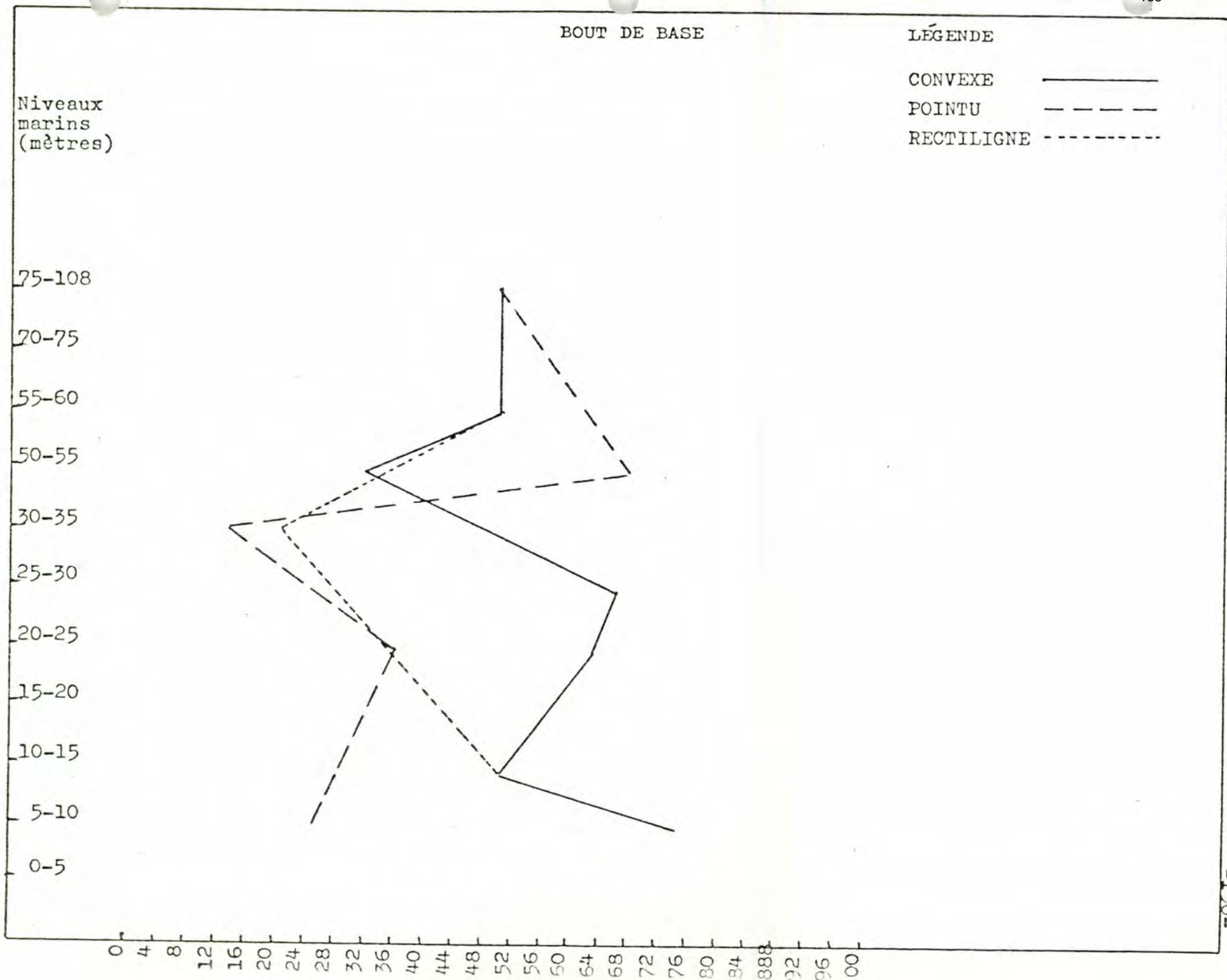


FIGURE 21

bases composées à pédoncule contracté sont régulières à travers les âges, mais disparaissent aux 10 mètres. A partir de l'archaïque inférieur, on note une évolution vers le projectile à pédoncule allongé, à pédoncule trapu, aux outils à encoche latérale et à encoche en coin. La permanence irrégulière du projectile pédonculé à un épaulement ajoute peu de nouveau. Les bords convergents des outils impliquent la prédominance de la convexité qui diminue à mesure que nous atteignons les phases récentes de la tradition. Les phases anciennes impliquent surtout les bords convexes. L'évolution se fait vers les bords rectilignes, mixtes (un concave - un convexe) et (un concave - un rectiligne). L'évolution des bouts de base des projectiles se note par le passage progressif des bouts pointus aux bouts convexes et rectilignes.

A3) Etude comparée des haches, gouges, herminettes, ulus, baionnettes

Les plus anciennes traditions ne connaissent pas la gouge, l'herminette, l'ulu, la baionnette, ces éléments n'apparaissant qu'aux niveaux 30-35 mètres.

A4) Etude individuelle de pièces à faible échantillonnage

Percuteur métallique : Certains percuteurs ont peut-être été façonnés à l'aide d'un matériau à forte teneur métallique, à moins qu'il ne s'agisse de galets métalliques,

comme nous le faisait remarquer notre collègue André Cailleux qui en a examiné quelques uns. Ces outils ne se retrouvent que dans les gisements archaïques des traditions maritimes: tumuli Eibh 40-1 et 40-2; Belles-Amours Eiek 206; Baie-du-Milieu Eibi 214; Anse-Amour Eibf 208. C'est à ce seul dernier site qu'ils sont inférieurs au niveau de 20-25 mètres.

Boule de métal : C'est un élément unique du site Eibh 20-14, niveau 5-10 mètres, pyrite d'usage inconnu si usage il y a.

Mica : Même si le mica se retrouve dans les formations sableuses locales, leur présence est plus intense dans le site archaïque Eibh 20-7-B, niveau 15-20 mètres.

B) FORMES SPECIALES

- B1) Formes spéciales pouvant être reliées
aux projectiles lancéolés, bifaciaux,
triangulaires, feuilles-de-laurier

Ces caractéristiques concernent surtout l'archaïque maritime moyen et supérieur. Il y a évolution graduelle des bifaciales vers les triangulaires, les lancéolées, les feuilles-de-laurier.

- B2) Formes spéciales pouvant être reliées
aux gouges, haches, herminettes,
baionnettes

Les caractéristiques qui découlent directement de ces outils s'énumèrent comme suit: bords convergents rec-

tilignes, convexes ou concaves; talon convexe, pointu ou arrondi; à 4 faces; à médiane latérale; à cannelure peu accentuée, complète, incomplète. Tous ces outils ont été trouvés dans les gisements E1Bh 40-1, 40-2, 40-4, E1Bi 206, 211. Enfin, les formes liées aux balonnettes d'ardoise des sites E1Bh 100-1 et E1Bh 21-J impliquent les médianes sur les deux faces.

C) CCUPE

La coupe plano-convexe imparfaite caractérise la tradition archaïque maritime. Elle tend à diminuer vers les populations récentes parallèlement à une augmentation de la coupe plano-convexe parfaite. Elle évolue également vers les coupes biconvexes, concave-convexe et tabulaires. (figure 22)

D) TAILLE MARGINALE (figure 23-24)

On note, des plus anciennes phases d'occupation aux plus récentes, évolution de la taille faciale vers l'unifaciale, de la continue vers la discontinue, de la régulièrement retouchée vers l'irrégulière, de la rasante vers l'oblique et la mixte rasante-oblique, de la réarfutée parfaite à l'imparfaite. Il semble donc y avoir un plus grand souci de perfection dans la tradition archaïque maritime inférieure pour les objets finis.

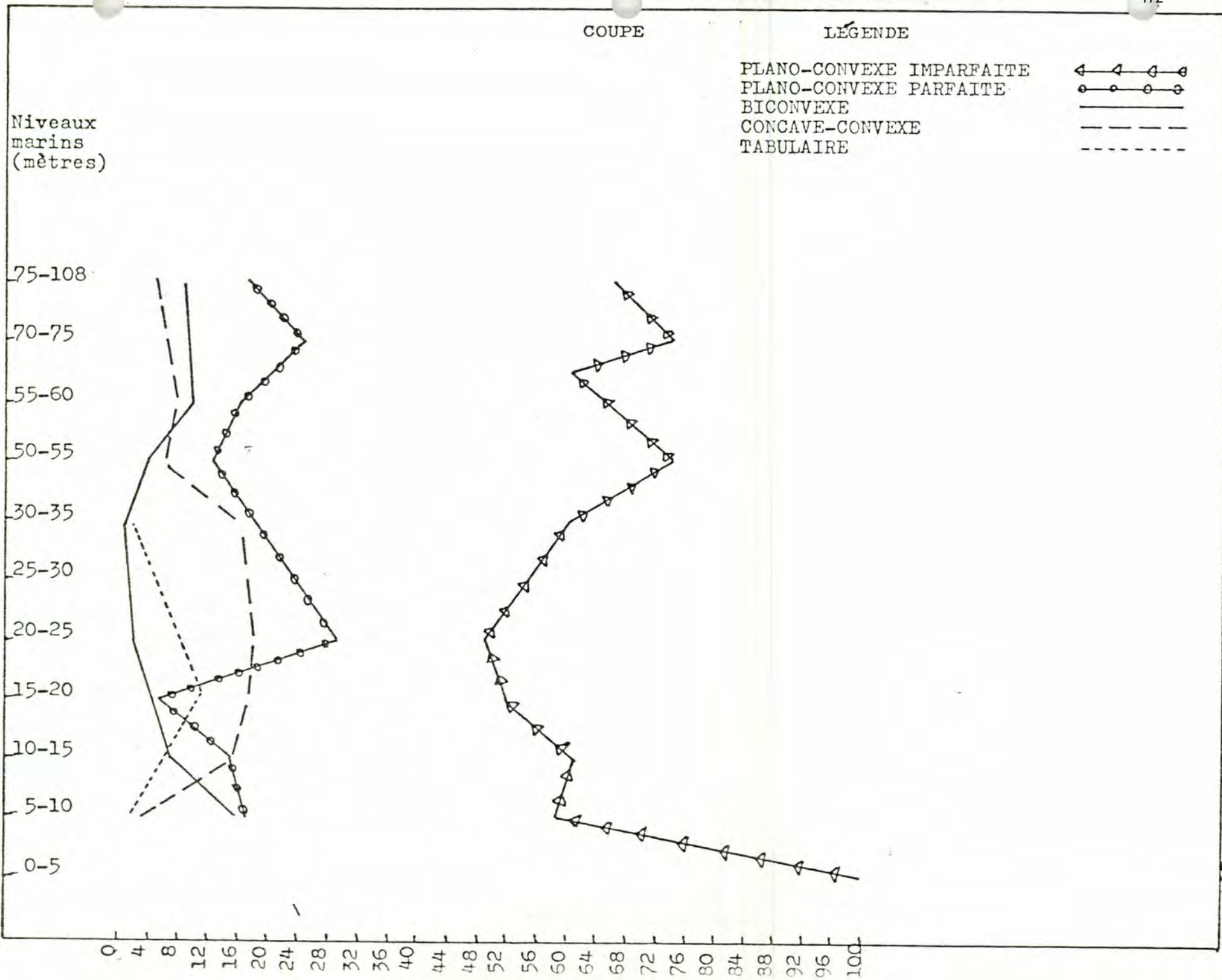


FIGURE 22

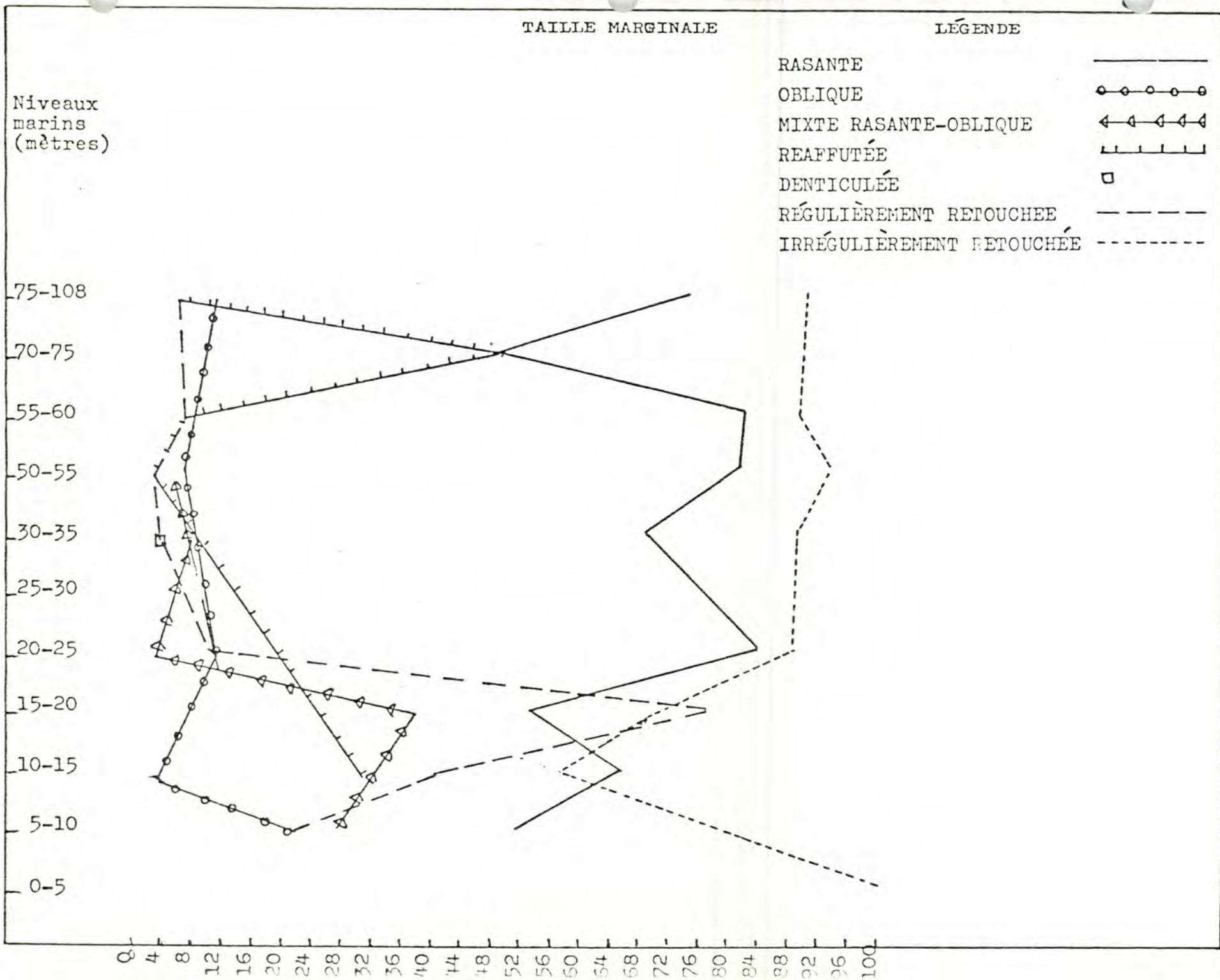


FIGURE 23

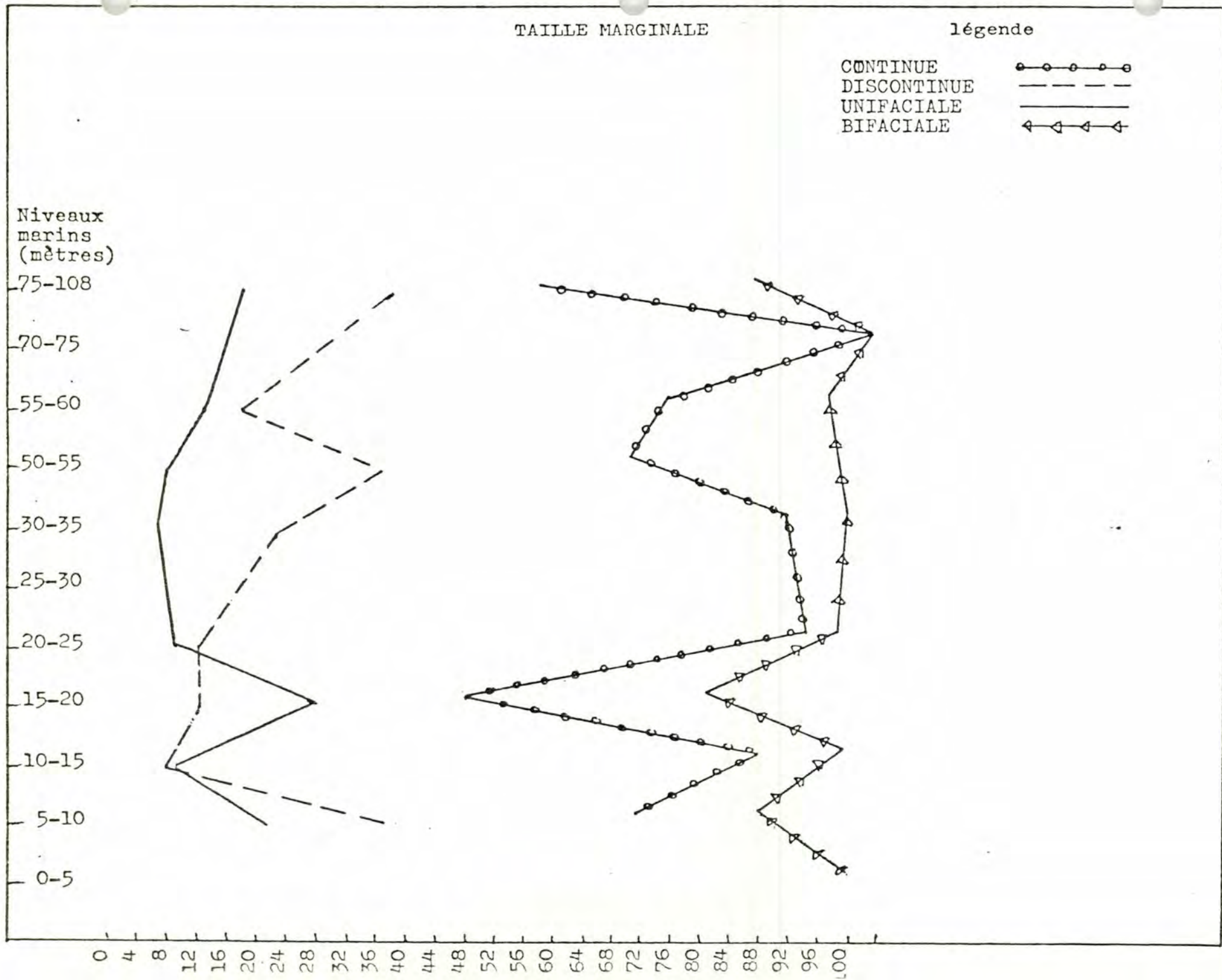


FIGURE 24

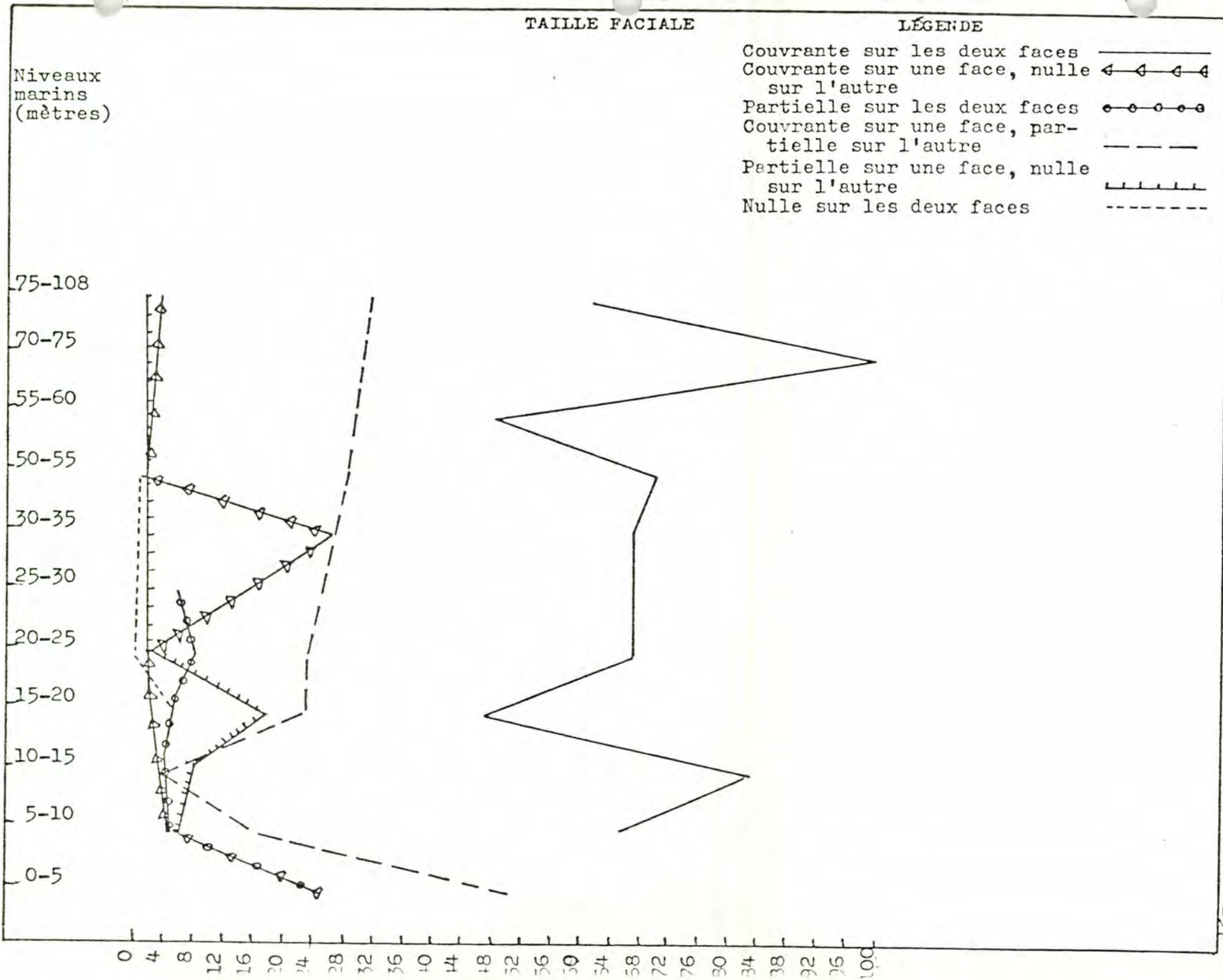


FIGURE 25

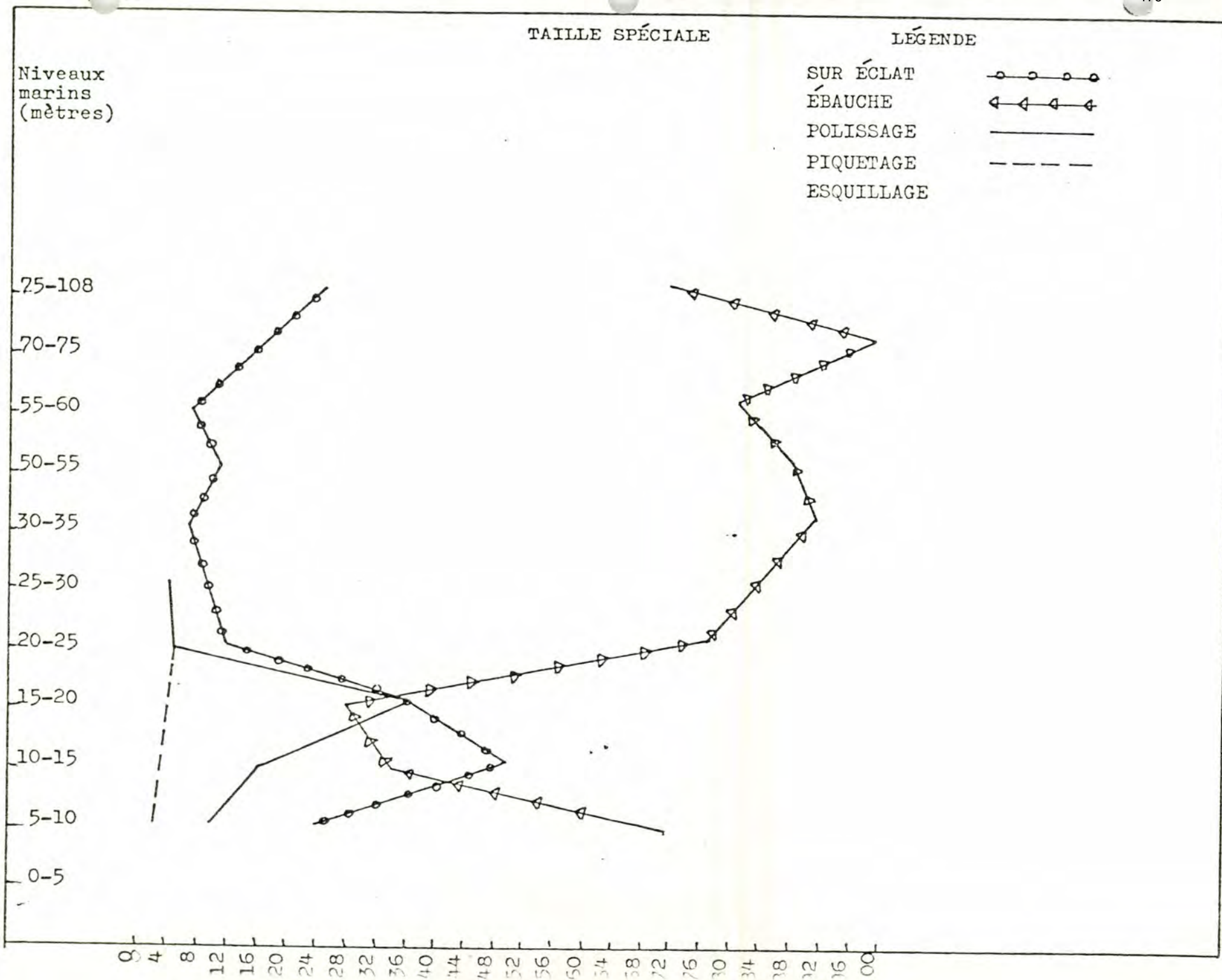


FIGURE 26

E) TAILLE FACIALE
(figure 25)

Ce même souci de fini se note également pour la taille faciale où prédominent les tailles couvrantes sur les deux faces, et les mixtes couvrantes sur une face, partielles sur l'autre. A mesure que nous nous dirigeons vers les phases plus récentes de cette tradition, la perfection s'estompe graduellement pour donner lieu aux tailles couvrantes sur une face, nulles sur l'autre; partielles sur une face, nulles sur l'autre; partielles sur les deux faces; nulles sur les deux faces.

F) TAILLE SPECIALE
(figure 26)

Aux plus hautes altitudes, celles de l'archaïque inférieur, prédomine l'ébauche, à cause des ateliers. Dans la taille elle-même, on discerne une évolution graduelle vers le polissage; le piquetage; et la taille sur éclat plus imposante dans ces phases récentes de l'archaïque maritime au contact de nouvelles traditions.

G) MATERIAU
(figure 27)

L'archaïque maritime inférieure utilise surtout les matériaux bruts tels les quartz et quartzites auxquels se joint le cristal-de-roche. Il y a évolution graduelle vers le chert, le chert ramah, l'ardoise, avec quelques exceptions aux niveaux à traditions innuitiennes.

MATÉRIAU

LÉGENDE

Niveaux marins (mètres)

- QUARTZ-QUARTZITE-CRISTAL ◄◄◄◄
- CHERT ◉◉◉◉
- CHERT RAMAH - - - - -
- ARDOISE _____

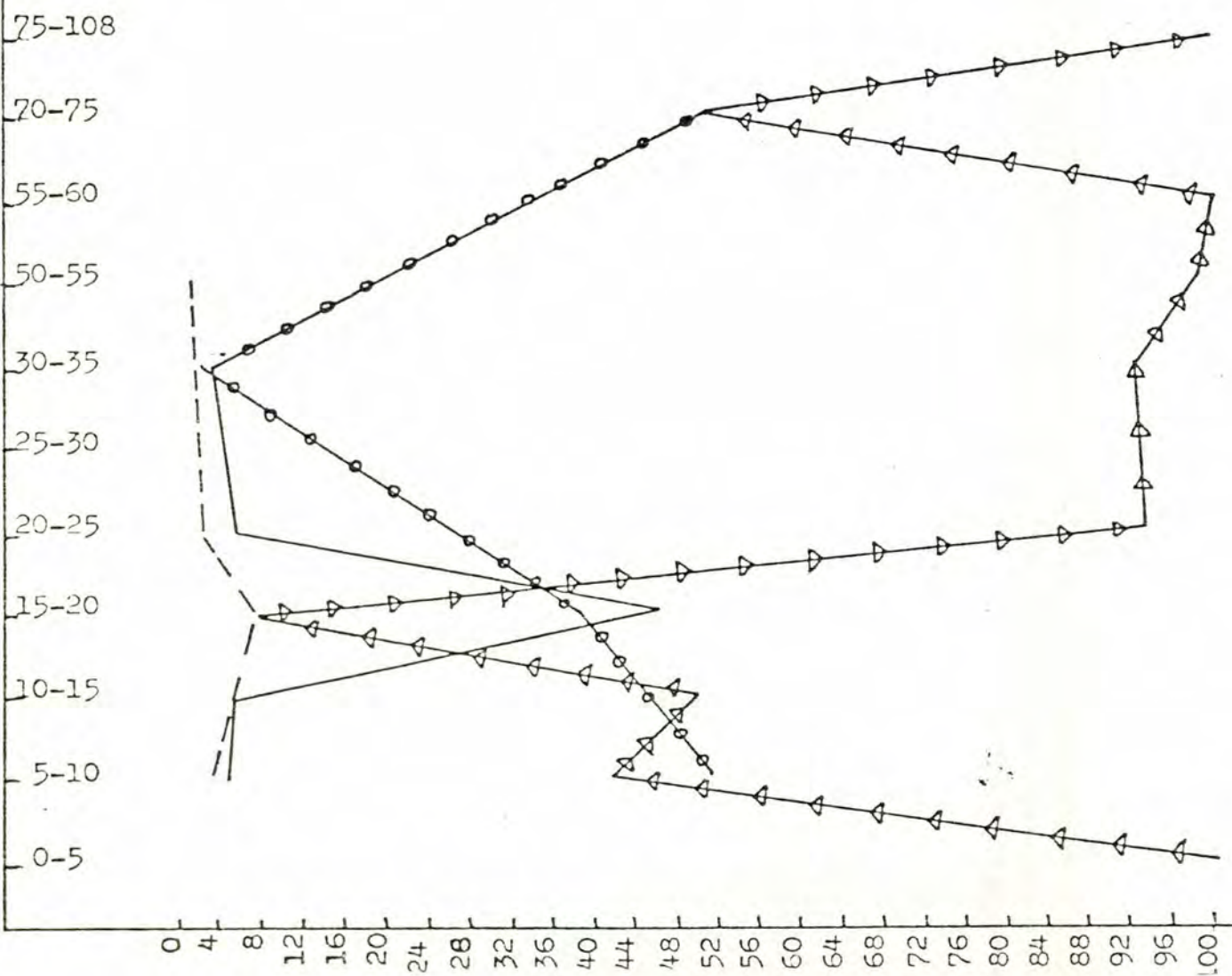


FIGURE 2/

H) DIMENSIONSH1) LONGUEURS
(figure 28)

Pour les anciennes traditions, les longueurs sont homogènes si on observe le rapprochement des médianes et des moyennes, et le faible écart-type. Dans les récentes, par contre, la plus grande moyenne implique un plus grand nombre de petits objets, à caractère hétérogène par l'écart-type varié.

H2) LARGEURS
(figure 29)

Dans les traditions anciennes, les moyennes impliquent des objets plus larges, mais hétérogènes quant à l'écart-type. Pour l'archaïque moyen et supérieur, la moyenne indique que les petites largeurs sont plus nombreuses, mais fort disparates par l'écart-type.

H3) EPAISSEURS GLOBALES
(figure 30)

Aux étages supérieurs, une médiane dominante implique des épaisseurs plus importantes et homogènes par l'écart-type, contrairement à ce qui se produit aux étages inférieurs, site des traditions récentes.

H4) EPAISSEURS DES TRANCHANTS (figure 30)

L'épaisseur des tranchants des grattoirs est, dans les vieilles traditions, plus homogène, si l'on observe les courbes des médianes, des moyennes et des moyennes et des écarts-types.

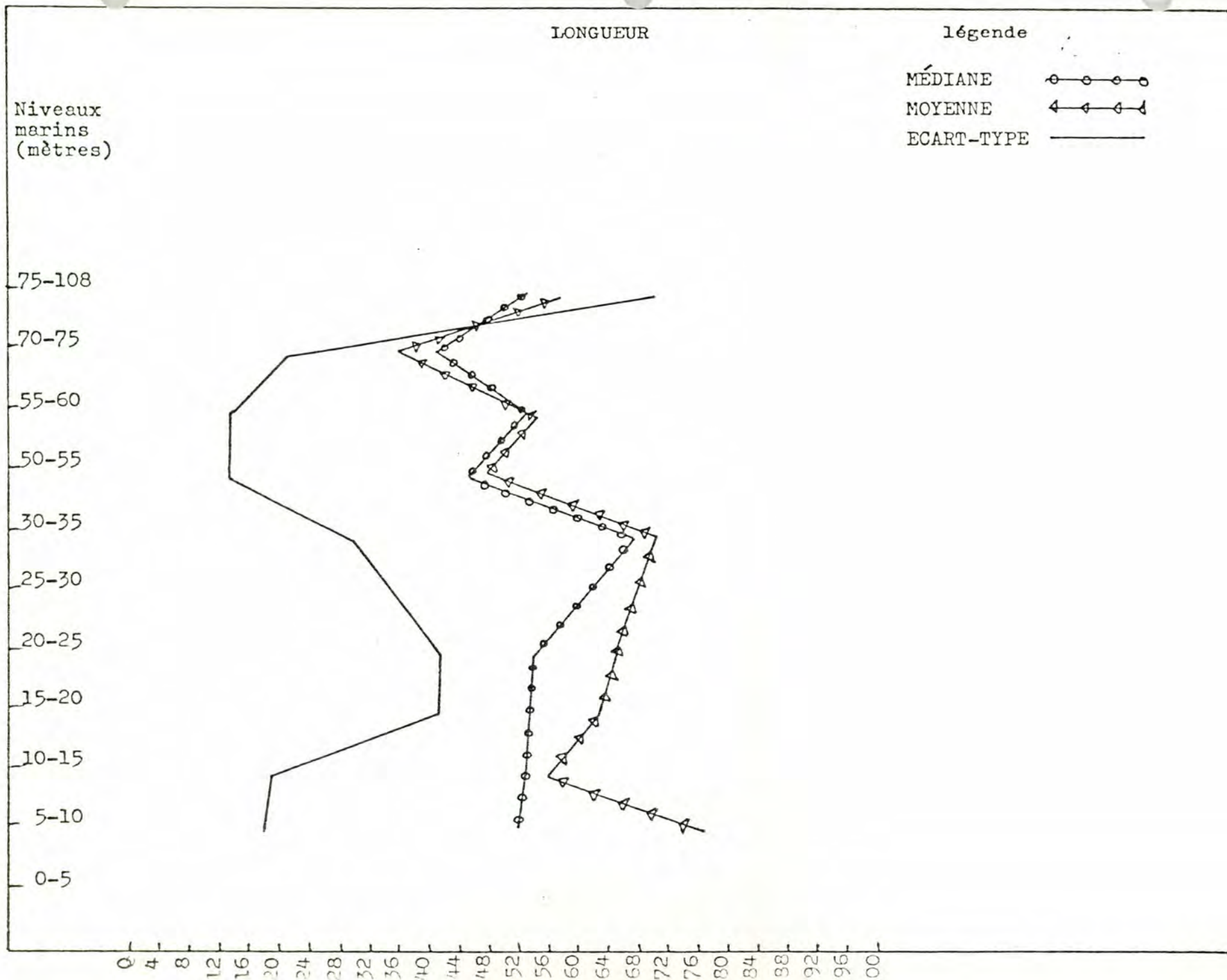


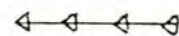
FIGURE 28

MÉDIANE



182

MOYENNE



ÉCART-TYPE

Niveaux
marins
(mètres)

75-108

70-75

55-60

50-55

30-35

25-30

20-25

15-20

10-15



5-10

0-5

0 4 8 12 16 20 24 28 32 36 40 44 48 52 56 60 64 68 72

ÉPAISSEUR

LÉGENDE

MÉDIANE MOYENNE ÉCART-TYPE Niveaux
marins
(mètres)

ÉPAISSEUR

ÉPAISSEUR
DU TRANCHANT

75-108

70-75

55-60

50-55

30-35

25-30

20-25

15-20

10-15

5-10

0-5

0 4 8 12 16

0 4 8 12

CONCLUSIONS PRELIMINAIRESPhases anciennes de la tradition:

Seuls existent à ce niveau les grattoirs, les projectiles, les bifaces, les nuclei et les percuteurs. Les bifaces dominant, suivis des projectiles et des grattoirs. Les bords de pointe et de corps, par ordre d'importance, s'échelonnent comme suit: convexes, rectilignes, mixtes convexe-rectiligne. Les bases simples sont triangulaires de forme, et rectilignes. Les bases composées sont surtout à pédoncule contracté, suivies de celles à pédoncule trapu, et de celle à un épaulement. Les bords convergents sont convexes, puis, rectilignes, mixtes concave-convexe, mixtes rectiligne-convexe. Les bouts des bases sont pointus, convexes, et rectilignes. La coupe plano-convexe imparfaite domine, suivie de la parfaite, de la concave-convexe, de la biconvexe. La taille marginale est bifaciale, continue. La taille faciale est surtout couvrante sur les deux faces; couvrante sur une face, partielle sur l'autre; rasante; et forte en ébauches. Les matériaux sont exclusivement faits de quartzite-quartz-cristal-de-roche. La longueur, la largeur et l'épaisseur des pièces et des tranchants des outils impliquent homogénéité.

Phases récentes de la tradition:

Aux étages inférieurs viennent se greffer les pointes à encoches (latérales ou en coin), les gouges, les

ulus, l'herminette. Les bifaces diminuent de plus en plus en faveur des grattoirs, à cause peut-être de l'évolution "in se" de la tradition, ou au contact des traditions nouvelles Innuitiennes ou Indiennes. Les bords de pointe offrent toujours l'ordre suivant: convexes, rectilignes et mixtes convexe-rectiligne. Les bords de corps suivent sensiblement la même allure, avec cependant apparition de la mixte convexe-concave. Les bases simples sont convexes, concaves, et rectilignes. Les bases composées s'établissent, par ordre, comme suit: projectiles à pedoncule contracté, à pedoncule allongé, trapu, à encoches latérales et en coin. Les bords convergents sont d'abord convexes, puis rectilignes; mixtes concave-convexe; mixtes concave-rectiligne; concaves. La coupe est d'abord plano-convexe imparfaite, allant de plus en plus vers la parfaite, la bi-convexe et la mixte concave-convexe. La taille marginale devient de plus en plus discontinue et unifaciale. La taille faciale se néglige et devient surtout couvrante sur une face, nulle sur l'autre; partielle sur une face, nulle sur l'autre; partielle sur les deux faces. La taille faciale de rasante, devient de plus en plus oblique et mixte rasante-oblique. Au chapitre de la taille spéciale, l'ébauche diminue, mais la taille sur éclat augmente. Apparaissent les tailles avec polissage, piquetage et esquillage. Les matériaux dominants sont la triade quartzite-quartz-cristal-de-roche, mais avec progression accélérée

vers l'ardoise, le chert ramah, et le chert varié. Les longueurs, largeurs, épaisseurs des tranchants impliquent l'hétérogénéité.

CHAPITRE III

Interprétation paléogéographique

A) PHYSIQUE

Introduction

La méthode ayant servi à établir cette interprétation paléontologique, quoiqu'efficace, n'en présente pas moins certains risques dont il importe de faire mention. Un premier, d'ordre archéologique, réside dans le fait de relier des ensembles analogues d'outils à des altitudes différentes. Un deuxième, d'ordre physique, résulte de la diversité des phénomènes inhérents à l'isostatisme et à l'eustatisme, phénomènes sur lesquels s'appuie une grande partie de l'argumentation.

Au point de vue archéologique, comme nous l'avons exposé plus haut, la plupart de nos gisements n'ont livré que des outils de surface, problème dont nous avons tenu compte en multipliant les microsites, visant par coupes et puits de sondage, à relier les débris de taille et les outils à des couches précises d'habitation. Il est en effet difficile d'espérer une datation parfaite de nos gisements par l'unique comparaison avec des outils provenant d'autres gisements datés par la méthode absolue du 14-C, compte-tenu des altitudes relatives. Ainsi, si les outils sont apparentés, on ne peut automatiquement expliquer les dates d'un endroit à l'autre en toute certitude, parce qu'un même outillage peut demeurer sensiblement le même sur une longue période de temps. De plus,

il est osé d'établir des corrélations au moyen d'un ou de deux outils, ces objets pouvant être uniques ou intrusifs. Enfin, certains sites en hauteur, tels les tumuli ou ateliers, ne sont pas nécessairement liés au littoral contigu.

Au point de vue physique, en ce qui concerne les problèmes innérents à l'isostatisme et à l'eustatisme, il peut arriver que deux sites présentant un outillage semblable, occupent de fait des altitudes fort différentes. Ce déphasage en altitude de traditions similaires peut s'expliquer de diverses façons. Ainsi, par exemple, les motifs ayant contribué au choix de tel ou tel site peuvent s'expliquer par les facilités d'abordage, de pentes plus accentuées de certaines terrasses qui impliquent plus grande altitude, de point stratégique d'observation et de défense, d'atelier, de points d'eau, d'abris contre les vents ou les moustiques, etc. Bien plus nombreuses encore peuvent être les causes liées aux phénomènes glacio-eustatiques et isostatiques. Dans un lieu déterminé, il est possible que le relèvement ait été plus intense, ou que la vitesse de ce relèvement ait été plus grande, ce qui, joint aux explications ci-dessus, contribue au déphasage noté entre traditions similaires. Notre meilleure assurance vient du fait que la tradition de l'archaïque maritime présente les mêmes caractéristiques, à une altitude constante, sur de très grandes distances le long du littoral.

1) Relèvement du continent: glacio-
isostasie et eustatisme.

a) Date possible de déglaciation

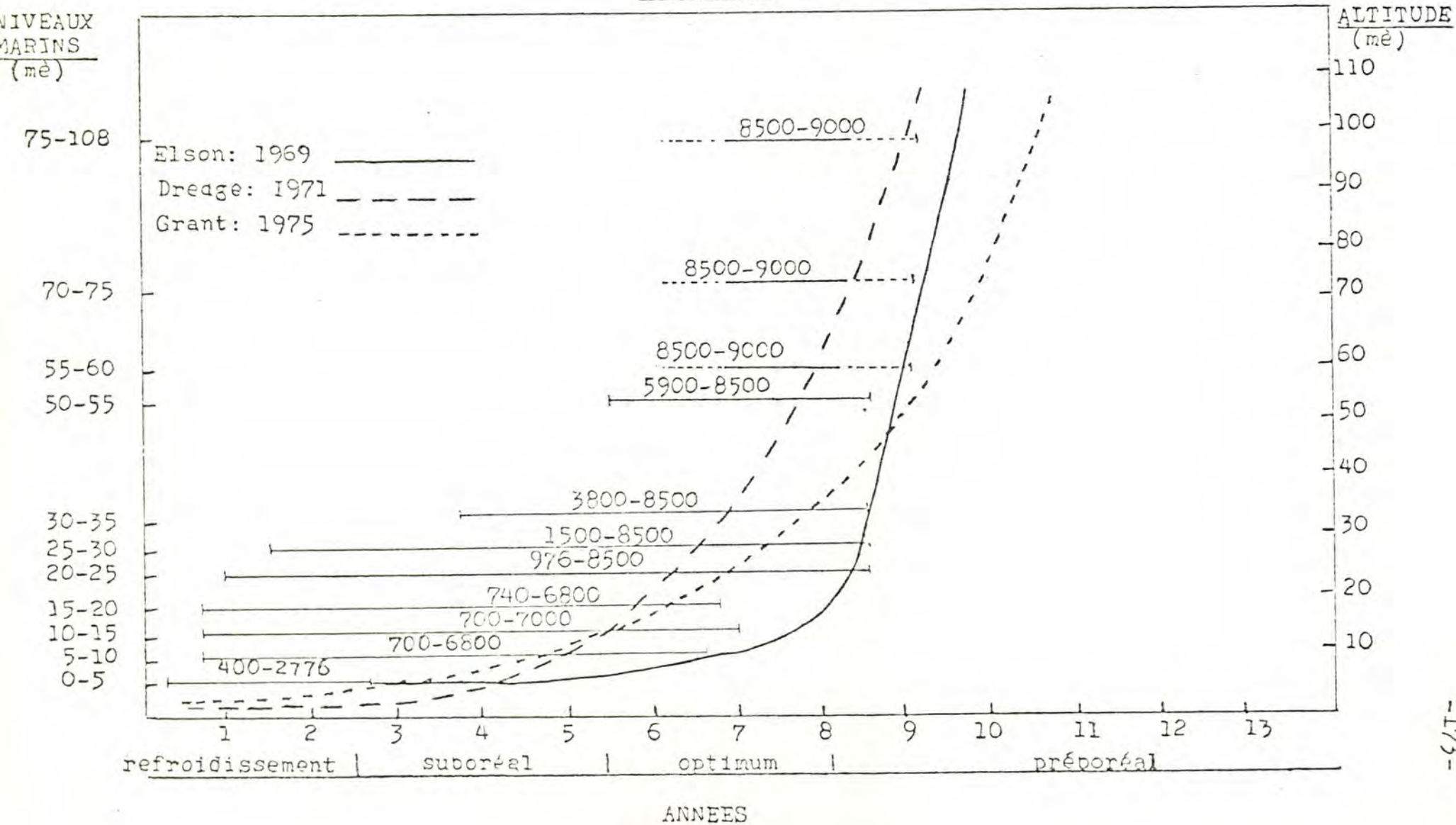
Nous appuyant sur les cartes de la déglaciation du Canada, la date de ce phénomène pour la région de Brador est d'environ 12,000 ans B.P. (Bryson 1969; Prest, 1970-1973). Il existerait un système morainique frontal, celui de Brador, entre la rivière Saint-Paul et les collines de Brador, ayant environ 105 kilomètres de longueur, et qui daterait de 11,000-10900 B.P. Il serait corrélatif à l'épisode Ten Mile Lake, à Terre-Neuve (Grant: 1969; Dionne: 1976). Les datations maximales attribuées à nos gisements s'intègrent facilement à ces données.

b) Les courbes de relèvement de
régions comparables, fig. 30

Comme l'indique le graphique, les courbes de relèvement de Grant, Dredge et Elson sont nullement incompatibles avec les dates estimées de nos gisements. La courbe qui semble le mieux convenir à nos données est celle que dresse Elson pour Montréal. En effet, la date de déglaciation pour cette région se situe dans les 12,000-11,000 ans B.P., fait confirmé par la moraine de St-Narcisse. Cette courbe est également plus conforme si l'on considère l'allure du relèvement qui se fait en deux temps, soit un relèvement rapide suivi d'un relève-

COURBES DE RELEVEMENT
DE REGIONS COMPARABLES

Figure 30b



12 C		11000	10000	9000	8000	7000	6000	5000	4000	3000	2000	1000	C	
I b	I c	II	III	IV	V	VI	VII a (2)	VII b (1)	VIII		Zones			
ALLARD		PREBOREAL		BOREAL		ATLANTIQUE		SUBBOREAL		SUBATLANTIQUE			Godwin	
Frais		Frais et Humide		Chaud		Tempere humide		Tempere sec		plus humide		Humide et Frais		Climats
														Industries
														Baltique
														Nordique
														Hollande
														Fairbridge

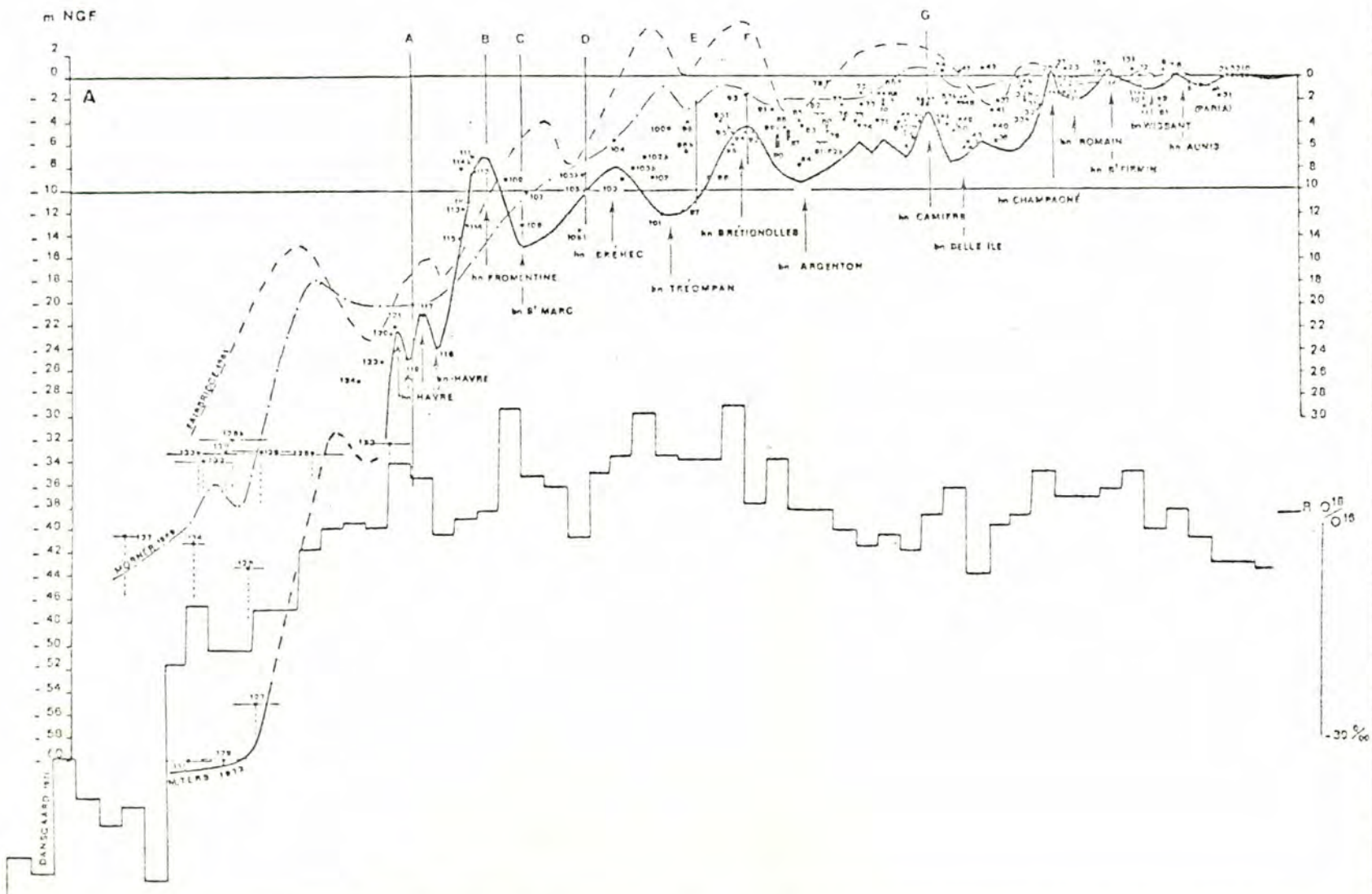


Figure 31

ment plus lent. Autre élément de concordance: la cassure vers les 7000-8000 B.P. qui correspond bien au ralentissement du relèvement du niveau marin (cf. courbe de Ters 1973), parallèlement au ralentissement de la fonte générale des glaces. Les courbes de Drape (1971) et de Grant (1975) sont moins satisfaisantes par suite de leur tracé plus graduel.

c) Le relèvement eustatique

Comme les signes de transgressions marines sont évidents dans le secteur de Brador, nous essaierons de dater nos gisements par déduction à partir d'une série de 14-C fournis par Germain Tremblay, Jean-Marie Dubois et Jean-Claude Dionne (cf. 1976), et du tableau de Ters (cf. 1973).

Une étude sommaire de ces données montre la concordance qu'elles présentent avec nos propres datations. Ainsi, pour les niveaux de 5-10 mètres, on obtient 7220 et 7060 B.P.; pour les niveaux 10-15 mètres, 6700-6750-6710 B.P.; pour les niveaux 40-55 mètres, les dates 7670-7930-8180 B.P. Ces mêmes données suggèrent donc qu'après 7000 ans B.P., le relèvement du sol s'est ralenti de manière que les effets du relèvement glacio-eustatique deviennent importants, impliquant une possibilité de transgressions légères. Effectivement, les sites entre 0 et 15 mètres sont occupés par les diverses

Tableau des 14-C

Côte-Nord du Saint-Laurent

<u>Localité</u>	<u>Série</u>	<u>Coordonnées</u>	<u>Altitude</u>	<u>Are absolu</u>	<u>Type de dépôt</u>	<u>Matériel daté</u>
Rivière Moisie	GSC-1522	66°01'50" 59°16'15"	8 m	7060±190	Site argileux marin	<u>Nya</u>
Baie-du-Milieu	1-8365	57°29'53" 51°28'00"	9 "	7270±120	----	
Sept-Iles	QU-192	66°17'30" 50°16'25"	14 "	6710±140	Sable fin stratifié (delta)	Fragment de bois
Sept-Iles	QU-211	66°17'30" 50°16'25"	14 "	6750±240	Sable très fin limoneux stratifié sous sable deltaïque	Fragment de bois à mi-versant, rivièrè Moisie
Sept-Iles	QU-210	66°01'40" 50°16'25"	15 "	6700±170	Sable très fin	Coquillages à base d'un ravin
Rivière-Pigou	GIP-3769	65°40'12" 50°16'25"	42.5 "	7670±140	Sable limoneux	Coquillages
Clarke City	QU-205	66°30'00" 50°09'00"	50 "	8180±230	Sable moyen argileux et gravier stratifié (plages)	<u>Nya truncata</u>
Clarke City	QU-203	66°30'00" 50°09'00"	50 "	7930±230	" " "	Coquillage à 1 mètre de profondeur
Baie-St-Paul	QU-73	70°30'00" 47°30'00"	60 "	10000±170	-----	Coquillages

traditions qui se sont succédées sur les mêmes lieux. Toujours au chapitre de ces transgressions, nous essaierons maintenant d'établir la date approximative de quelques gisements ayant subi ce phénomène, nous appuyant surtout sur le tableau de Tors (1973) figure 31. Dans cet essai, il faut cependant souligner le danger d'associer nos transgressions à celles de l'Europe, à cause des phénomènes isostatiques auxquels notre secteur a été soumis. Il serait, dans les circonstances, plus sage d'établir cette corrélation d'après la courbe de Mörner (1969), lequel a tenu compte, dans son secteur nordique, de ce phénomène.

Si l'on considère le site E1Bh 21-7-B, situé au niveau de 15.4 mètres, la transgression pourrait coïncider avec 3200 ans B.P., ce qui nous place au Flandrien supérieur (entre Calais IV et Dunkerque pour la Hollande d'une part, et entre Young Peron et Crane Bay, d'autre part, pour Fairbridge). Mais il y a une autre possibilité plus plausible, la transgression notée entre 5000 et 5500 ans, entre Calais II et Calais I, Older Peron, date que nous serions portés à conserver, puisque les sites entre 14 et 15 mètres impliquent des dates supérieures à 6700 et 6790 B.P. Quant au gisement E1Bh 27-3, situé à 6.4 mètres, il pourrait correspondre à une transgression datant d'approximativement 2500 ans B.P., nous plaçant ainsi dans le Flandrien Supérieur II,

Dunkerque 1, Peltown Bay. Enfin, les gisements E1Bn 151, à 55 mètres d'altitude, où les signes de transgression sont évidents, surtout dans le gisement 151-7-B, pourraient se rapporter à une des transgressions du boréal ou du préboréal.

d) Conclusions

L'allure de nos propres niveaux ressemble bien à la courbe d'Elson qui enveloppe de façon nette les datations obtenues à partir des outillages. Ceci est renforcé par la récente étude de Tuck (1976) qui donne à certains de nos outils recueillis à 25-30 mètres et 50-55 mètres, une date de 9000 ans B.P.

2) Modifications post-glaciaires du climat

Nous plaçons ici, pour éviter des répétitions, la description de la reconstitution paléoclimatique du postglaciaire basée sur les études de Hare et de Fitzhugh au Labrador. Les divergences avec la chronologie européenne peuvent être dues à des décalages explicables par les particularités climatologiques du Nord-Est du continent américain.

Reconstitution paléoclimatique

<u>DATIS</u>	<u>HABE</u>	<u>FITZROUGH</u>	<u>FURCIE</u>
14000 B.A.-10000 B.P.	Tardi-glaciaire Toundra		12000 B.P.: frais, puis froid 11000 B.P.: temp. très frais 10000 B.P.: froid
10000 B.P.-8200 B.P.	1) <u>Préboréal</u> , aulnaies 2) <u>Boréal</u> , climat chaud, forêt pins-épi- nettes au Labra- dor		Préboréal: froid et humide Boréal: se réchauffant
8200 B.P.-5500 B.P.	<u>Atlantique</u> Optimum climatique <u>6000-3000 B.P.</u> forêt épinettes- sapins	8000 B.P.-5000 B.P. climat froid qui se réchauffe, passage de la toundra aux aulnaies <u>6000 B. . .</u> : épisode frais <u>5500 B.P.-5000 B.P.</u> optimum climatique et plusieurs épiso- des froids <u>5000 B.P.-3500 B.P.</u> climat chaud et sec, et progression de la forêt au-delà de la limite nordique	<u>Atlantique</u> tempère humide

<u>DATES</u>	<u>HARE</u>	<u>PITTSBURGH</u>	<u>EUROPE</u>
5500 B.P.-2500 B.P.	<u>Suboréal</u> chaud et sec	<u>3500 B.P.:</u> climat généralement plus frais et certainement plus humide, avec retrait de la forêt vers le Sud <u>3000 B.P.-2500 B.P.</u> période stable, plutôt chaude qui va se refroidissant	<u>Suboréal</u> tempéré sec, sèche croissante <u>Sub-atlantique</u> plus humide
2500 B.P.-0 B.P.	<u>Sub-atlantique</u> climat froid et humide, avec retrait de la forêt vers le Sud	<u>2500 B.P.:</u> période froide et humide <u>2000 B.P.:</u> période plus chaude et sèche, avec progression de la forêt vers le Nord <u>1500 B.P.:</u> crise froide, puis réchauffement graduel <u>800 B.P.-500 B.P.:</u> fluctuations du chaud au froid <u>500 B.P.:</u> augmentation du froid <u>400 B.P.-300 B.P.:</u> micro-ère glaciaire	<u>Sub-atlantique</u> humide et frais

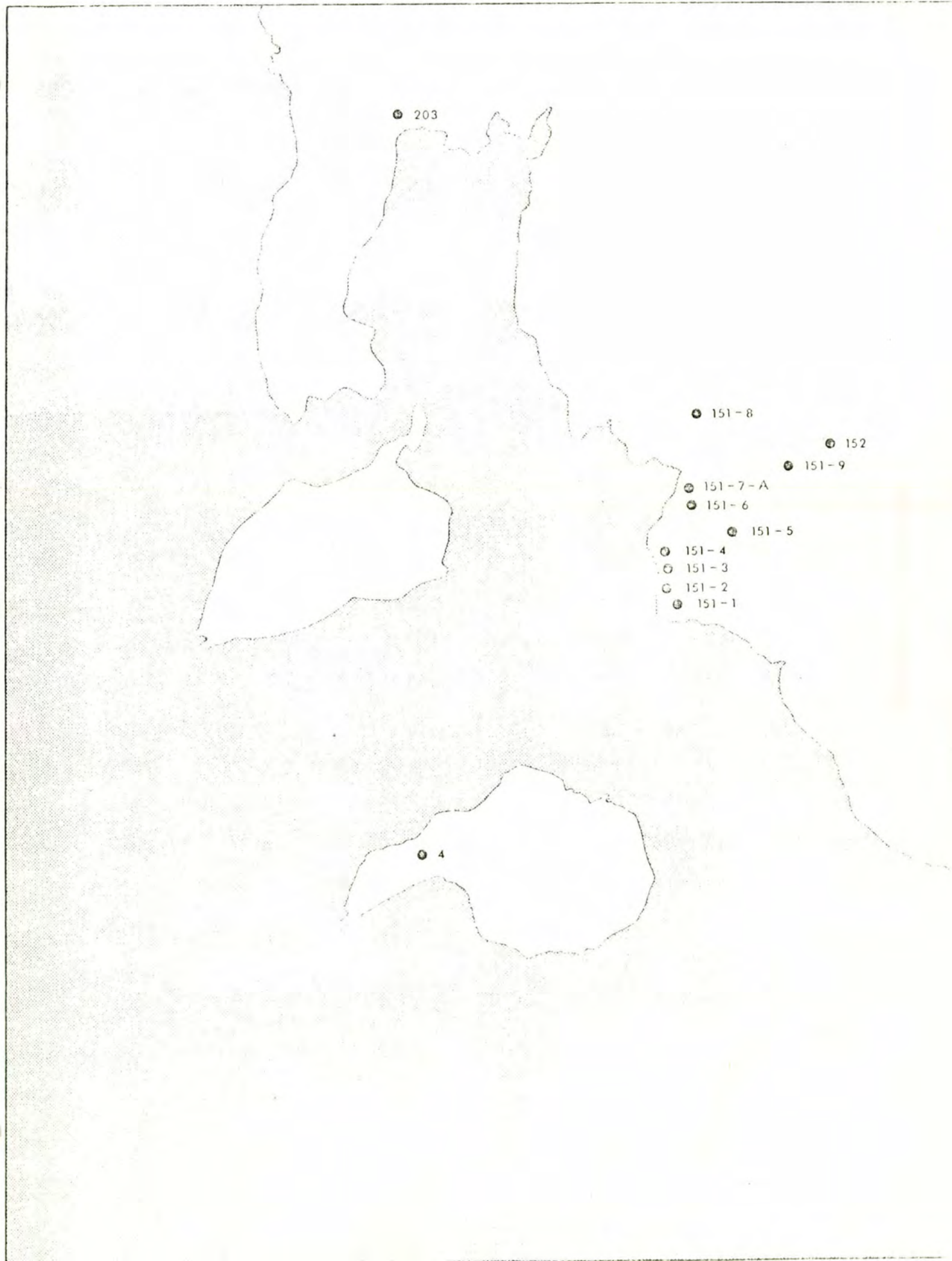
Malgré quelques variations mineures, les données de l'Europe et de l'Amérique concordent assez bien dans l'ensemble. La période la plus favorable aux établissements humains est donc située entre 5000 B.P. et 2500 B.P. Le refroidissement accompagné du recul de la forêt pourrait être une des causes de la disparition de l'Archaïque maritime constatée dans la région.

3) Les paléocadres

a) Paléo-cadre de 50 mètres et plus

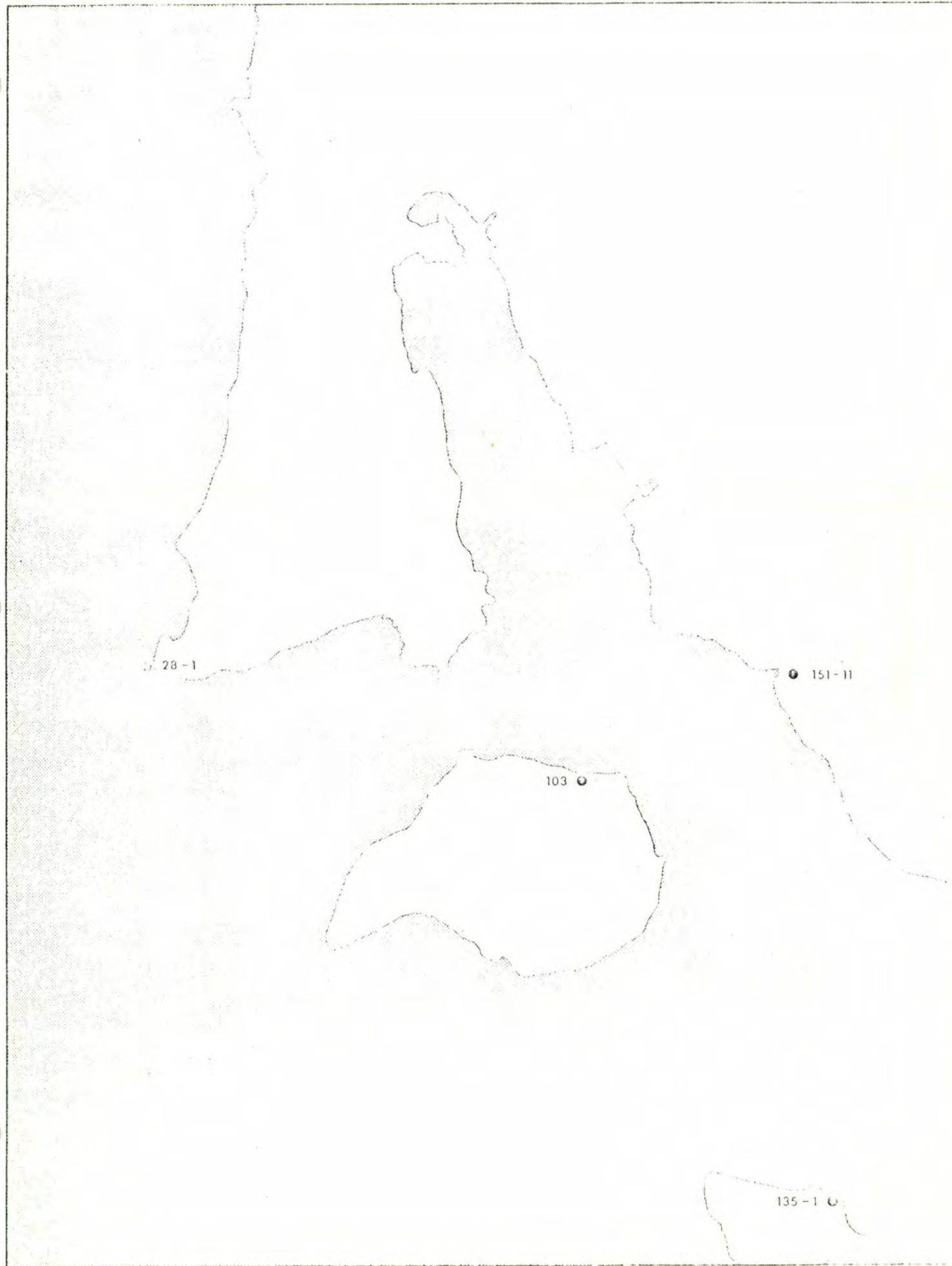
Ce cadre aurait pu être occupé avant une date située entre 9000 et 7500 ans B.P. selon les diverses courbes de relèvement du continent (figure 30). Ceci est compatible avec les datations autorisées par les outillages.

Quant à la description du cadre, la carte laisse voir, à l'Ouest, le littoral de Brador qui esquisse une presqu'île longue et étroite, au bout de laquelle se détachent sous formes d'îles, les promontoires actuels de l'anse à la Barque, de Lourdes et de Blanc-Sablon. Ce barrage de terre et d'îles assure au versant Est du lit majeur de la Blanc-Sablon un havre naturel très bien protégé, entraînant une occupation intense des sites E1Bq 151, et une autre moins importante au fond de la baie allongée (E1Bn 205). Quant au rive-



EiBn 4, il ne contient qu'un outil, et a subi des destructions par suite de l'implantation d'une gravière; il n'en sera donc pas tenu compte. Au-dessus de 50 mètres, les plates-formes d'abrasion, qui représentent 65% du littoral, ne possèdent aucun site; les celtas représentant 22% de l'ensemble, abritent 40% des sites, et les terrasses marines, avec 13% de possibilité, comportent 60% des sites. Il s'agit donc d'une occupation littorale qui sait profiter des conditions locales avantageuses aux établissements humains. Qu'il suffise de mentionner, à part les facilités inhérentes au navre (accostage des pirogues, abri contre les vents dominants, champ de vision stratégique), d'autres avantages tels les dépôts sableux qui assurent des abris secs, les dunes qui protègent du vent, les nombreuses sources et résurgences qui sillonnent les pentes, et les importantes plages de galets dont certaines formes rondes peuvent servir d'abri de chasse, d'habitation et de sépulture, les galets mêmes pouvant servir à la construction de tumuli (EiBn 151-7). Il faut enfin ajouter la présence de galets de quartzite qui fournissent le matériau propre à la taille d'outils.

On note, dans ce cadre de haute altitude, huit gisements de tradition archaïque maritime; le neuvième, présumé archaïque, mais déphasé dans le temps par rapport aux autres, n'est pas contemporain du rivage 75-108 mètres. Afin de mieux décrire ces gisements, nous allons

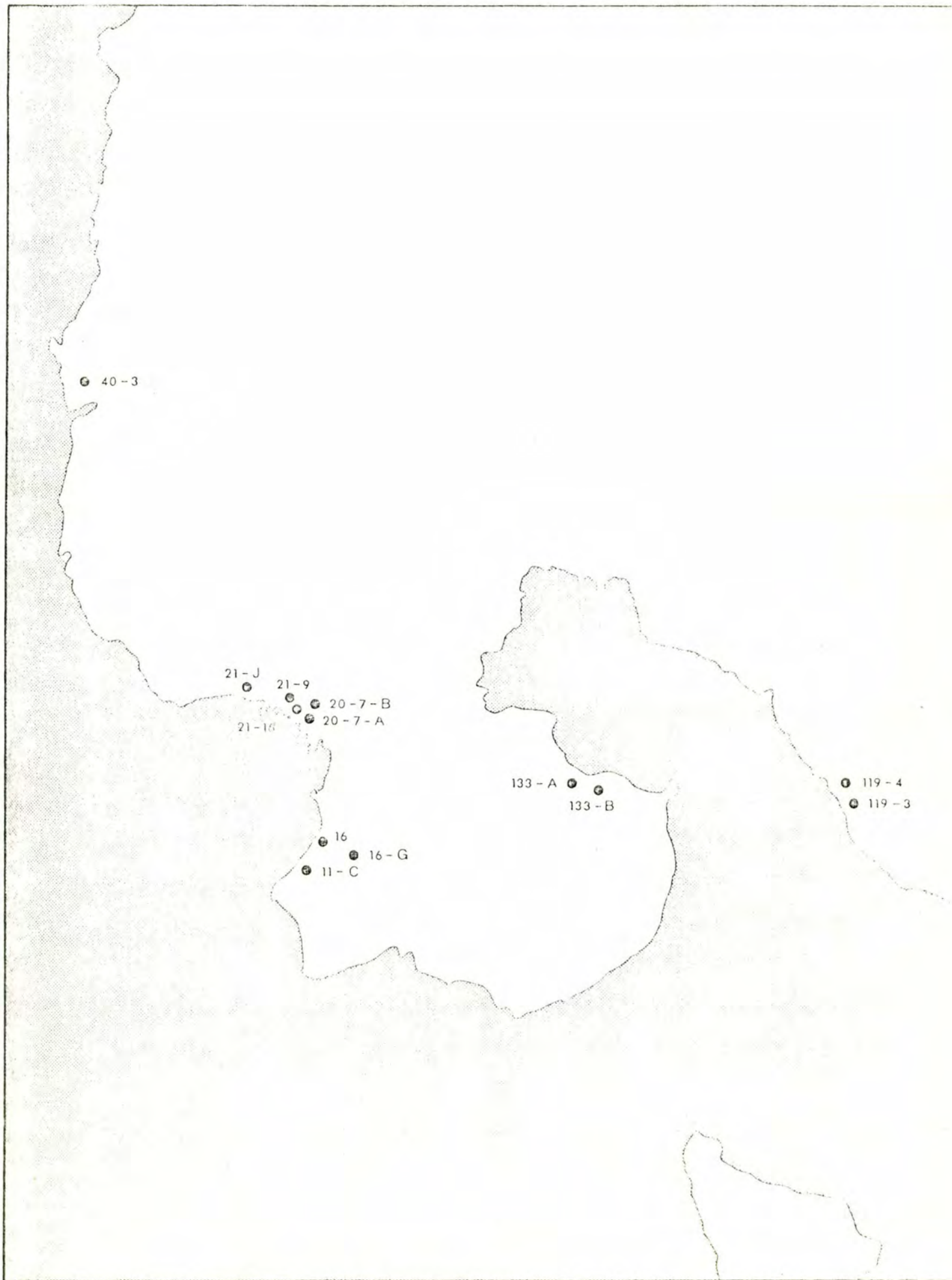


les relier, par corrélations typologiques, avec certains autres relevés par Tuck et McGhee (1975), Fitzhugh (1972), Wright (1972) et Levesque (1971). Ainsi, les sites de ce cadre se relient à la phase Battersight (Fitzhugh: 1972); aux sites Modeste I, Finware III, FBI et FB3, Anse-à-Loup (Harp: 1953-1964); aux composantes regroupées de Finware Hill, Cowpath, Arrowhead Lines et Fowler (Tuck et McGhee: 1975).

Paléo-cadre de 33 mètres et plus

L'altitude de 33 mètres implique, pour nos sites, une fourchette qui va de 3000 à 8500 ans. Les courbes de relèvement du continent permettent de restreindre cette fourchette à 6800-8500 ans B.P.

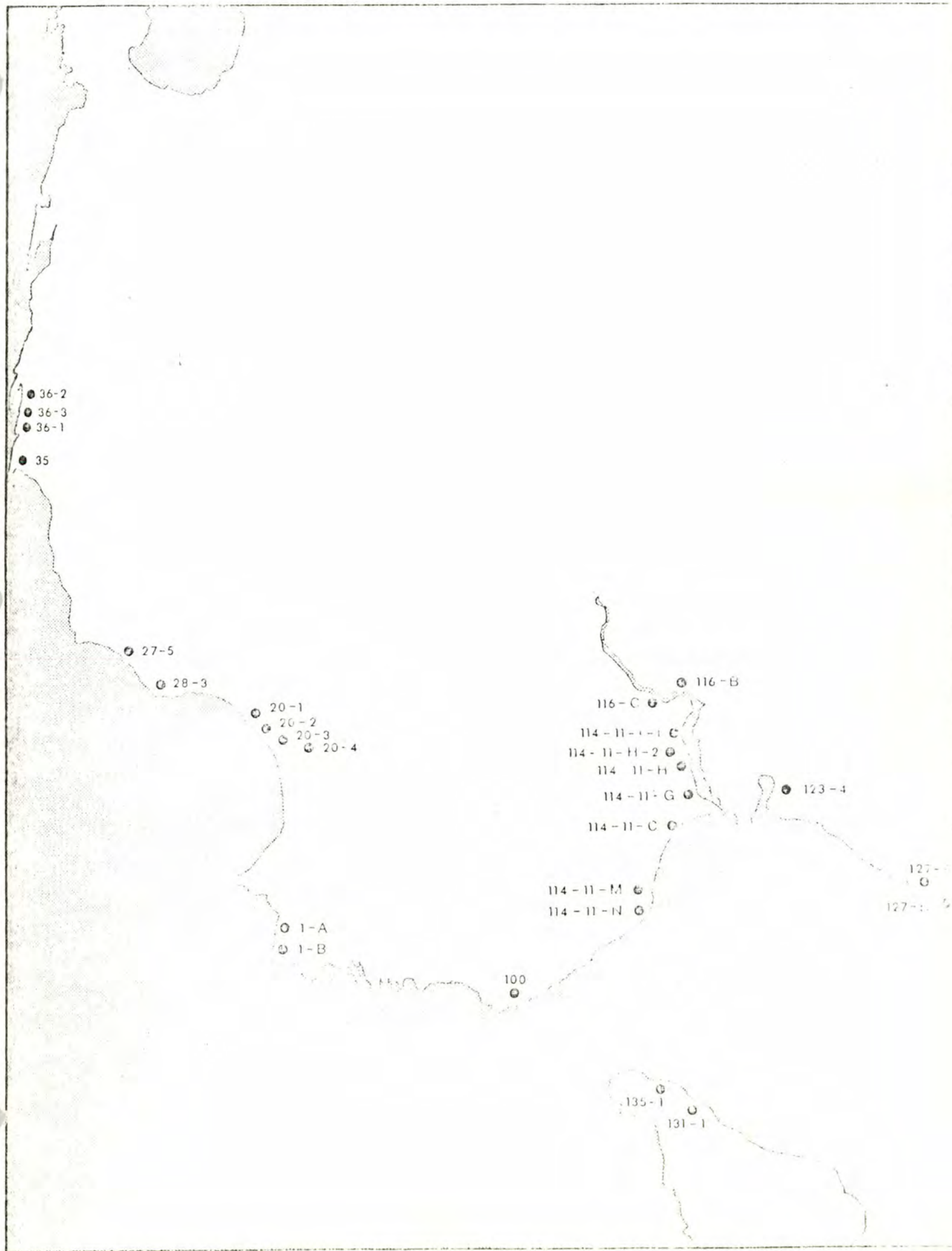
A cette altitude de 33 mètres, on s'aperçoit que le promontoire de l'anse à la Barque se soude à la péninsule de Brador, et qu'un tombolo se dessine entre ce dernier et l'île du promontoire de Lourdes. Trois gisements seulement viennent s'ajouter aux précédents, ce qui laisse croire à une même tradition archaïque maritime, soit un abri sous roche (EiBh 28-1), deux campements sur une terrasse marine (EiBh 103 et EiBh 135-1) et un atelier de taille sur une terrasse marine (EiBg 151-11). Le littoral est composé de plates-formes d'abrasion sur 43.5% de son étendue, pour 27.5% de terrasses marines et 29% de deltas; seules les terrasses



sont occupées. Les mêmes avantages des sites notés dans le cadre supérieur s'appliquent au gisement E1Bq 151-11, auxquels s'ajoutent un important cours d'eau, et la proximité de blocs et de structures rondes. Les sites des îles sont exposés au Nord, pour profiter de l'abri contre les vents dominants du Sud-Ouest, du sable, du champ de vision, etc. Le site E1Bh 28-1 est un abri sous roche. Enfin, les sites de ce niveau se relient à la phase de Rattiers 31st (Fitzhugh: 1972), et aux composantes Pinware Hill, Cowpath et Arrowhead Mines (Tuck et McGhee: 1975).

Paléo-cadre de 15 à 33 mètres

Nous avons, dans ce cadre, des outillages dont les dates s'échelonnent de 700 ans à 7000 ans. Selon les diverses courbes déjà utilisées précédemment, le niveau de 15 mètres serait daté entre 5500 à 7800 B.P. Quel paysage présente maintenant ce cadre? Nous voyons qu'il est sensiblement le même qu'aujourd'hui. Déjà la jonction s'est faite entre le promontoire de Lourdes et celui de l'anse à la Barque, donnant lieu à un imposant tombolo. A l'Est, le navre naturel du lit majeur de l'actuelle Blanc-Sablon, se rétrécit, et l'île-à-Bois atteint une ébauche assez semblable à sa forme actuelle. Les plates-formes marines constituent 30.7% de tout le terrain, et les terrasses marines 69.3%. Ces dernières abritent 100% des sites. Les sites E1Bq 119-3 et E1Bq



199-4 profitent des mêmes avantages que ceux des sites 151, soit: terrasses, abris contre les vents dominants, accostage facile, champ de vision stratégique, points d'eau. Les sites E1Bn 21-J, E1Bn 21-9, E1Bn 20-7-B, E1Bn 20-7-A, profitent du tombolo cumulant les avantages de sol sec, d'abordage facile, de cours d'eau voisins, de plages de galets peu éloignées, de site facile à défendre. Les sites E1Bn 133-A et 133-B prennent avantage des terrasses à l'abri du vent, et des galets de quartzite qui expliquent l'atelier s'y blotissant. Un ruisseau s'y trouve contigu. Le site E1Bn 40-3 est dans un champ de dunes protégé par un cran rocheux littoral, avec un point d'eau peu éloigné. Il peut également avoir bénéficié de la colline en arrière, site de la carrière utilisée pour la construction des tumuli. Dans ce cadre, on note les traditions suivantes: archaïque maritime (14), Dorset-Algonquine(1), Archaïque du Bouclier (1), Dorset (3), Thulé (1), Montagnaise-naskapi (1), Algonquine inférieure (1), imprécise (?).

Paléo-cadre de 0 à 15 mètres

On a vu que les niveaux intérieurs à 15 mètres s'échelonnent en âge à compter d'une date située probablement entre 5500 et 7800 B.P. Le cadre ne devait pas tellement différer de l'actuel. A cette remarque s'ajoute le fait que tous les sites sont près du littoral. Le milieu actuel offre une possibilité de 2.00

en rîche littorale, impliquant 22.0% des sites, une de 49% pour les terrasses fluviales de la Blanc-Deblon avec 11.0% des sites, une de 31.0% en terrasses marines abritant 58.0% des sites, et une de 16.0% en cran rocheux contenant 7.0% des sites. La majeure partie des gisements se concentrent surtout dans le secteur immédiat de la rivière Blanc-Deblon. Plusieurs avantages s'y notent: abris contre le vent, dunes, pierres, pêche en eau douce, aborde facile, points d'eau. Quelques sites profitent des avantages propres aux tombolos ci-haut mentionnés. On note à Brador une intense occupation esquimaude à cause de la protection contre le vent qu'offre le cran rocheux linéaire, les dunes, les points d'eau, les ruisseaux et les rivières, l'île de Brador, les couches d'ocre, etc. Enfin, les gisements du cadre se relient aux complexes et phases de Point Revene, Groswater Phase, Sandy Cove, Rattlers Bight (Fitzhugh: 1972), aux gisements Graveyard et Forteau, Iceberg, Fowler, Anse-Amour (Tuck et McGhee: 1975); aux sites FBI et FB5, Pinware W-5, Port-au-Choix 2 et 7, BS4, BSI (Harp: 1961-1964); aux sites de Mingan l'île, Mingan poterie, Echourie (Ievesque: 1972).

B) MODES DE VIE

Il nous reste maintenant à décrire le mode de vie de ces populations aborigènes à l'aide des corrélatifs synthétisés à partir de l'annexe I et du chapitre II. Il est important de noter qu'il s'agit d'une comparaison strictement culturelle; les altitudes des sites comparés de McInee, Tuck et Fitzhugh étant déphasées en altitude avec les nôtres.

<u>Paléo-cadres</u>	<u>Tuck-McInee</u>	<u>Fitzhugh</u>
50-108 mètres	Cowpath 27 m Fowler 15-17 m Juniper 15-27 m Pinware Hill 27 m Arrowhead Mines 20-25 m	Rattlers Bight 6.7 m
33-50 mètres	Pinware Hill 27 m Arrowhead Mines 20-25 m	Rattlers Bight 6.7 m
15-33 mètres	Barneay 20-25 m Cowpath 27 m Fowler 15-17 m Pinware 27 m Arrowhead Mines 20-25 m English Point 10 m	Rattlers Bight 6.7 m Point Revenge 2.7 m Sandy Cove 13.7 m
0-15 mètres	Fowler 15-17 m Iceberg 7-10 m	Rattlers Bight 6.7 m Point Revenge 2.7 m Sandy Cove 13.7 m

Le tableau révèle une discordance majeure dans l'ordre qu'occupent chronologiquement la phase de

Rattlers Bight, et le complexe de Sandy Cove dont elle est présumée originer. Faisons d'abord une première rectification. La mention dans le plus haut cadre (50 mètres) de la corrélation de Rattlers Bight semble aberrante puisqu'il s'agit, à Brador, d'un site sis à cette altitude de 50 mètres, et que les matériaux et les objets ne correspondaient nullement à l'outillage recueilli là. Comment expliquer ces faits? Il se peut que le complexe de Sandy Cove existe plus haut, mais qu'il n'a pas été découvert. On pourrait présumer également que ce complexe soit précédé par la phase de Rattlers Bight. Fitzhugh (1972) reconnaît cependant que sa conception peut donner lieu à des changements, étant donné le peu de sites sur lesquels elle s'appuie.

Cette distinction ayant été faite, et le tableau réajusté en conséquence, les cultures peuvent être décrites selon deux périodes bien déterminées: Traditions anciennes (8500 ans B.P. à 5200 B.P.); traditions plus récentes (3200 ans B.P. à 376 P.P.)

1) Traditions anciennes

Par ordre d'ancienneté, les plus vieilles traditions de Brador sont celles de l'archaïque maritime. Elles auraient vécu dans ce cadre de 8500 ans B.P. à 5200 ans B.P.[†] Ces populations, constituées de petits

[†] Dans une récente étude, Tuck (1976) donne comme fourchette 9000-3000 B.P.

groupes nomades de quelques familles, auraient occupé sporadiquement les mêmes lieux, parallèlement au relèvement isostatique, durant 5000 ans et 6000 ans. C'est une occupation essentiellement littorale durant les saisons chaudes, et dans l'arrière pays en river, fait visible par l'analyse des débris de cuisine. Traditions isolées durant cette longue période, elles ne devaient aborder d'autres groupes culturels qu'à l'arrivée dans le paysane du caert raman, pour donner lieu à une évolution typologique interne et à une phase de progrès accéléré qui débute aux altitudes moyennes et qui s'accroît à mesure que nous atteignons les plus basses. Ce phénomène se manifeste par une forte diversification des traditions et des types d'outils. L'outillage de Brador implique une industrie plutôt tournée vers l'intérieur du pays que vers le littoral, et une spécialisation dans la taille du bois (gouges, herminettes, nanches). Les outils sont fabriqués à partir de matériaux bruts de dureté assez importante. Ils ont un rôle multifonctionnel pour les quelques rares fonctions qu'ils sont en mesure de remplir. Ils sont surtout constitués de biface, de grattoirs bifaciaux, de pointes à peduncule trapu, allongé, allongé à un épaulement, de pointes triangulaires. Ils ont une coupe plano-convexe imparfaite, une taille marginale continue et bifaciale, une taille faciale très poussée. Quant à la place qu'occupent dans l'échelle chronologique les pointes,

nos constatations corroborent les données fournies par Tuck et McGhee. Apparaissent en premier lieu les triangulaires, celles finement denticulées occupant le deuxième rang. Suivent les pédonculées trapues typiques de nos sites 151, suivies des pédonculées étroites à bords convergents rectilignes ou légèrement contractés, formes plus récentes qui continuent dans le temps, mais avec changement de matériau. A ce stade, Tuck et McGhee reconnaissent la complexité d'identification positive.

Toujours dans ces traditions anciennes, mais aux niveaux inférieurs en altitude (complexe Sandy Cove), l'évolution explique les pédonculées contractées de ranah, les petites pointes à tranchant rolié et à large pédoncule, souvent faites sur éclat, et les bifaces roliés à pédoncule. On note une pratique assez importante d'esquillage et de polissage. Les gouges en sont absentes, mais susceptibles d'y être repérées. Elles serviraient à la fabrication des pirogues, selon Tuck et McGhee. Dans la phase présumée plus récente (Settlers Right), on voit apparaître les pédonculées bifaciales ou unifaciales, les pièces sur éclat (couteaux, grattoirs, l'industrie microlitique). On remarque un pourcentage plus important de l'esquillage et du polissage, l'esquillage étant réservé au chert ranah, qui remplace le quartz et le quartzite. L'ardoise se limite aux outils à pédoncule et aux éclats réaménagés. Enfin, l'ocre

sert à l'abrasion. Tuck et McGhee rajoutent dans l'ordre de l'évolution des pointes (Graveyard, Porteau, Leeborn): les pointes pédonculées ou à anches, de nombreux bifaces sur éclat, des haches, des gouges partiellement cannelées, des raclottes. Sont absents les grattoirs sur bout de bois, les villos esquillées, les racloirs et les vrilles. Le chert rognon et le chert pur dominent; peu de quartz et de quartzite.

Quant aux habitudes de chasse de ces populations, celle aux loups-marins est pratiquée très tôt. Il faut ajouter, à partir des débris de cuisine, l'ours, le canard, l'outarde et le caribou. Bref, ces populations nomades vivent de chasse, de pêche et de cueillette. Constituées de petits groupes, elles occupent sporadiquement, selon les saisons, les littoraux ou l'arrière-pays.

2) Traditions plus récentes

Vers 3000 ans B.P. apparaissent sur les lieux, deux nouvelles traditions: du Nord, des populations esquimoides (phase de Groswater Dorset); du Sud, des groupes indiens (complexe de Point Revenge). Certains auteurs semblent relier cette immigration à la disparition des traditions de l'archaïque maritime; d'autres attribuent cette disparition à la régression de la forêt. Tuck et McGhee placent une période vide d'occupants de 2500 B.P. à 1470 ans B.P.

Le complexe indien de Point Revenge serait la dernière phase préhistorique (Fitzhugh: 1972). Même si ces populations sont toutes récentes sur la côte, elles y sont déjà très bien adaptées. Fait intéressant à noter et qui semble se confirmer par nos découvertes; de cette tradition peuvent originer les Montagnais-Naskapi, rejoignant ainsi la période historique. Ces populations semblent fréquenter le littoral en été, se retirant à l'intérieur des terres à l'automne. Leur outillage implique des petites pointes à encoche en coin et à base convexe, des pointes à encoche en coin asymétriques, des grattoirs et des couteaux sur éclat, de longues lances à encoches en coin et à base rectiligne droite. Leur industrie se caractérise par les outils unifaciaux et bifaciaux, faisant surtout usage de chert ravan et d'un peu de quartzite rose. L'économie principale de ces populations consiste à chasser les mammifères marins, les ours noirs, et à pêcher les produits de la côte. On note sur les emplacements de camps des cercles de tente. Enfin, il serait bon de mentionner le lien qu'établit notre site Eibg 128 entre Terre-Neuve, Forteau, Mingan, Sept-Iles, Pointe-aux-Outardes, Baie-neuve, Escoumins, Ste-Rose sur le Saguenay, Lac Albanel.

La phase de Groswater implique les Dorset. Ce sont des populations issues du microlithique arctique (5000 B.P.) arrivées dans la région de Brador vers les

2700-2100 B.P.⁺ Fréquentant le littoral surtout l'été, on note, parmi leurs outils dominants, le microlithique en général, les bifaces, les pierres-à-polir, les pointes plano-convexes à encoche latérale, les lances à rebord convexe, les couteaux à encoche en coin, à peçoncule bifacial, à une encoche latérale; les nucléi, les grattoirs sur bout de lame avec éperon, deux sortes de burins plus finement travaillés que les pointes, et quelques outils d'ardoise. Leur économie consiste à chasser le loup-marin, le caribou, la cueillette des oeufs, etc.

Par chronologie descendante se présente ensuite la tradition de l'archaïque du Bouclier. Ces populations ont été définies par Jim Wright (1972) qui les fait originer de la forêt boréale canadienne intérieure. Partant des territoires du Nord-Ouest, elles se seraient propagées par la Baie d'Hudson, l'Ontario central, le Québec, pour aboutir enfin au Labrador et dans les Maritimes. Ces neuplades, qui font usage de bifaces brutes, de lancéolées, de pointes à encoches, de couteaux asymétriques et de grattoirs, en majorité de quartzite, sont faibles de densité, occupant des petits sites, sur une courte période de temps, et pratiquant une chasse intensive à l'intérieur du pays. Elles peuvent se rattacher aux traditions plano-supérieures des territoires du Nord-Ouest et du Nord des plaines intérieures cana-

+ Tuck (1976) mentionne une tradition paléo-esquimaude vers 4000 B.P. pour le Labrador Centre et Nord (Thalia Point, Sarick, Okak, Kapatok, Nopedale).

diennes, et au complexe important Pattawa (Frank Kidley). Elles occupent une fourchette chronologique se situant entre 1100 et 1150 ans B.P. selon une datation absolue des sites B31 et B34 de Blanc-Sablon, mais qui pourrait reculer plus loin dans le temps si l'on considère d'autres sites analogues plus élevés en altitude, comme le gisement K18g 128, par exemple.

Enfin, les dernières traditions de arador apparaissent vers les 450 ans B. ., presque à l'arrivée des Blancs. Il s'agit des Thuléés, originaires de l'Alaska Nord et de la mer de Bering, émigrés dans l'Arctique Est et le Groenland (W.S. Taylor: 1963). Elles font montre d'une très grande habilité à chasser les baleines (K18h 205).

L'occupation du cadre de arador suit à ses bien les séquences établies par les archéologues du Labrador Sud (Tuck et McShee: 1975) (Harp: 1961-1964).

On ne peut décrire les diverses traditions sans traiter des structures rondes très abondantes dans le cadre restreint et élargi de nos activités. Comme ces phénomènes ont été utilisés ou construits par toutes les traditions culturelles que l'on vient de décrire, il serait difficile, sans une fouille plus poussée, d'en attribuer l'origine avec certitude à telle ou telle de ces traditions. Aussi avons-nous cru bon de joindre aux

modes de vie quelques considérations inhérentes à ces phénomènes naturels ou anthropiques. Ces formes particulières devaient attirer notre attention à chacune de nos expéditions plus particulièrement en 1970 où nous y avons consacré une saison entière par l'exécution d'une vingtaine d'entre elles. Suite à ces recherches, nous les avons classées en trois catégories: structures naturelles vierges, structures naturelles réaménagées, structures construites.

Structures naturelles vierges

Faites de blocs de diverses dimensions et rondes de forme, ces structures occupent des terrasses soit isolément, soit contiguës à une autre, parfois à deux esquissant ainsi la forme d'un trèfle. Elles possèdent toutes un encorbellement plus ou moins prononcé. Plusieurs causes pourraient les expliquer. Les paléoa-actions marines en seraient, pour la majeure partie, responsables. Elles résulteraient en effet des mouvements rotatifs des paléo-remous. Les marées en expliqueraient quelques unes, disposant les dalles les unes sur les autres comme les cartes d'un jeu étalées, dans le sens ou non des aiguilles d'une montre, mais dont l'encorbellement est moins prononcé que pour les précédentes structures. Le pergélisol et le périglaciaire auraient également un rôle à jouer dans leur formation,

disposant les blocs sous formes géométriques variées, parfois sur toute l'étendue d'une terrasse comme celle abritant le site Eihh 21-J par exemple, et laissant les murs en saillie. Enfin, les paléo-icebergs auraient créé, ici et là, des chaos arrondis, et des formes rondes à encorbellement qui seraient explicables par le pivotement dans les blocs de la tige sous-marine des icebergs. (Communication personnelle d'André Cailleux)

Ces phénomènes n'ont certes pas échappé à l'attention des premiers occupants y trouvant, pratiquement toutes faites, des habitations, des sépultures, des caches et des abris de chasse. Comme ils comptent pour plusieurs milliers dans le cadre élargi du mémoire, comment distinguer celles qui ont pu servir à l'homme? C'est à la suite de plusieurs excavations que nous croyons pouvoir fournir aux chercheurs une méthode assez sûre pour distinguer le naturel du réaménagé. Appuyés sur le fait que les remous expliquent la majeure partie des phénomènes ronds, nous devons nous rendre compte que les structures intactes sont constituées de blocs solidement coincés et cimentés de cailloutis. Aussi, est-ce en examinant le fond de ces encorbellements que devait surgir la solution. Si ces derniers présentent un bombement convexe fait de pierres lâches, la fouille sera positive, souvent confirmée par l'apparition de vestiges sous la première rangée de pierres.

Structures naturelles réaménagées ou occupées

Quelques unes des structures sont converties en abris temporaires par l'addition de pierres aux murs constituant l'encorbaillement, blocs tirés du fond de l'encorbaillement ou de l'extérieur. Ces ensembles se voient particulièrement aux Belles-Amours, à l'anse aux Dunes, au morne Parent. Certaines peuvent avoir été occupées sans réaménagement, plus particulièrement à des altitudes dépassant les 55 mètres; dans ce cas, seule les vestiges permettent de l'affirmer.

Parfois, les structures rondes assurent un endroit idéal pour les sépultures. Qu'il suffise de mentionner les crémations des Belles-Amours, de l'anse aux Dunes. Dans ce dernier secteur, rappelons la sépulture d'un enfant dans un panier d'écorce, et les quelques crânes découverts par les citoyens de Lourdes en quête de blocs pour une construction. Rappelons aussi l'importante sépulture mixte E1Bn 21-G. Enfin, il faut mentionner la trentaine de crânes recueillis dans de semblables structures, directement derrière le quai de Blanc-Sablon, alors que l'on cherchait des blocs pour l'érection de réservoirs à essence.

Un autre usage intéressant pour ces phénomènes: les abris de chasse. Pour les rendre aptes à cet usage, on enlève quelques blocs du mur arrière pour les disposer sur celui de face, créant ainsi une forme en

fer-à-cheval ouverte vers l'intérieur des terres. Il y a certes permanence, à travers les âges, de cette manière de faire, à cause des diverses altitudes où ces abris ont été repérés. Dans le secteur de Cinq-Lieues, nous en avons repérés à plus de 35 mètres d'altitude, et le long de l'actuel niveau marin. Centre quelques structures rondes, enfin, se greffent des petits cercles de pierre qui laissent croire à des caches.

Formes construites

Abordons en premier lieu les formes construites servant d'habitation. Au-dessus du niveau de 30-35 mètres, deux formes particulières sont visibles sur une ancienne terrasse de l'île à Bois. Présignées de tradition archaïque maritime par Wright, tant par leur forme que par l'altitude, elles sont rectangulaires, un peu oblongues, avec coins arrondis, et limitées par une seule rangée de pierres qui pointent à travers le lichen. Il faut aussi ajouter quelques cercles de tente de faible diamètre, délimités par une seule épaisseur de blocs (Libn 20-14). Au-dessous de 30-35 mètres, les formes sont plus variées, comme aux Belles-Amours par exemple. À cet endroit, on voit des cercles de tente dont les murs sont constitués de plusieurs rangées de blocs, des maisons en ruche d'abeille, des habitations rectangulaires avec plates-formes de couchage,

une maison rectangulaire à coins arrondis et poteau central, etc. On distingue également des cercles de tente avec entrée principale, phénomènes présumés truqués par leur faible altitude (Mina 16 et Gang-lieues).

Les sépultures construites de toutes pièces sont irrégulières. Nous sommes enclins à croire qu'elles ont été inspirées des structures rondes naturelles et construites pour souligner la sépulture d'un personnage important devant un emplacement privilégié où, comme pour Brador, ces structures n'existent pas, mais où abondent les matériaux aptes à les édifier. De semblables sépultures élaborées ont été relevées, en plus de Brador, le long du versant Est de la Blanc-Hablon, gisement 1137 151, et à l'Anse-Amour, au Labrador Sud. Les conclusions d'une fouille pratiquée dans le tumulus de l'Anse-Amour par nos collègues de Terre-Neuve, monument localisé par nous en 1968, sont exceptionnelles et méritent d'être citées, ne fût-ce que pour illustrer la richesse de la tradition la plus continue dans le cadre du mémoire, celle de l'Archaïque maritime:

"L'ancienne coutume d'élever des tumuli au-dessus de sépultures importantes est connue par des exemples visibles dans l'ancien et le nouveau monde. Considération faite de la richesse du mobilier funéraire de plusieurs tumuli, et du nombre d'heures humaines nécessaires pour élever un tumulus, même modeste, les préhistoriens considèrent généralement les sépultures à tumuli comme indiquant une organisation sociale stable, une importante population, et une économie

basée sur l'agriculture et l'élevage. Aussi est-ce avec surprise de prendre conscience, comme il nous est arrivé de de le faire avec nos collègues, récemment, que les tumuli les plus anciens connus, partout dans le monde, aient été construits il y a plus de 7000 ans, non par des populations bien nées, mais par des bandes d'Indiens archaïques chasseurs et cueilleurs, dont la patrie était la moins accueillante du subarctique canadien... Les deux premiers ont été découverts par l'archéologue de Québec, René Lévesque, près de Brador, dans l'Est québécois... Le fait que, à l'occasion, et pour quelque motivation que ce soit (ces reu- ples) faisaient un investissement ra- geur de l'énergie communautaire pour un rite funéraire est quelque chose que personne soupçonnait, jusqu'au jour où les tumuli du détroit de Belle-Ile ont été découverts." (Scientific Ame- ricain, Tuck et McGhee: 1976)

Conclusions

L'aspect le plus positif et encourageant de notre approche est le grand nombre d'applications pratiques qui peuvent en résulter, non seulement pour l'archéologie, mais pour d'autres sciences. Plusieurs questions nouvelles sont soulevées et plusieurs éclaircies. Par exemple, les données confirment, d'une part, l'évolution de la tradition de l'archaïque du Bouclier vers les traditions proto-algonquines (site E138 128) et précisent d'autre part les relations entre populations algonquines récentes (Montagnais-Naskapis), et celles des Beothuks de Terre-Neuve. Elles apportent de nouveaux faits concernant l'ordre que doivent occuper dans la séquence chronologique, complexe et phase de Sandy Cove et de Rattlers Sight, et l'évolution de cette tradition archaïque maritime. La cohabitation du littoral par les traditions Dorsetienne et Algonquines est indiquée par l'outillage, fait noté surtout dans la sépulture mixte E138 21-G où des pointes triangulaires, et d'autres à double encoche impliquent une tradition Dorset, et quelques pointes à pedoncule soulignent la présence algonquine. Elles soulèvent le problème fascinant des affinités qui pourraient exister entre les peuplades dites Thulées, et les Esquimaux à la peau blanche, mentionnés et décrits par de nombreux explorateurs, par les commandeurs de Bredor, et présument,

par l'auteur lui-même on attribue le texte suivant:

"Les Esquimaux sont plus de trente mille, à ce que l'on dit. Ils n'ont aucune communication avec les Européens ni avec les autres sauvages dont ils sont tous différents avant de la carte et avant d'être blancs, bien faits et fort adroits (sic). Ils sont habillés très proprement de peaux de loup-merin, avec des vestes et des culottes; ils ne se salissent point, ils fient des carots et des narques dont la construction est admirable; ils sont bons ferronniers, ce qui fait croire qu'ils tirent leur origine des Islandais ou des Norvégiens, ou bien de la colonie que les Danois avaient au Groenland il y a environ 300 ans, laquelle on ne sait ce qu'elle est devenue. Je crois que cette colonie ne recevant ni vaisseaux ni secours du Danemark dont elle ne pouvait se passer dans un pays aussi mauvais que le Groenland n'osa de repasser l'océan et s'en vint en Nouvelle-France se mêler aux barques et chaloupes qui, par le tempête et les courants furent jettés sur les côtes du Labrador. Toutes les manières des Esquimaux, le bon air et la propreté de leurs habits prouvent cette vérité. Il y a aussi parmi eux selon toutes les apparences des pêcheurs basques qui ont fait naufrage sur ses côtes, sans doute que leur langue on trouvera des mots des langues des Européens dont ils tirent leur origine. Il est facile de s'en éclaircir par le témoignage de quelques Basques, Islandais, Norvégiens et Danois. (In the Matter of the Boundary between the Dominion of Canada and the Colony of Newfoundland in the Labrador Peninsula, volume VII, pages 3695 et 3696)!"

Du côté de l'outillage, les résultats confirment certains faits et en introduisent de nouveaux aptes à mieux situer les traditions culturelles. Certains problèmes demandent à être étudiés plus profondément

Ainsi, serait-il bon de comparer les techniques de taille sur galet de Brador (lames, dos-de-tortue, nucléi, éclats) avec les techniques de taille européennes. Il importerait de mieux situer dans le temps les pointes à pedoncule traqué par une fouille plus poussée des sites MISE 151, étude entreprise par notre collègue Roger LEROIS au cours de l'été 1975. Il serait opportun de comparer les pièces d'ardoise de Brador, de l'Anse et de Lotbinière, afin de voir si elles ne résultent pas d'une industrie européenne. Il serait intéressant d'étudier l'absence presque généralisée de roterie dans la région: est-elle due aux mauvaises qualités de l'argile locale, ou à la présence d'autres formes de récipients plus pratiques dans le contexte? Il faudrait se pencher également sur l'utilisation, par les plus anciennes traditions, des galets métalliques (nématite) également présente dans les tumuli. En ce qui concerne les routes de migrations, l'existence des tumuli complexes de Brador et de l'Anse Amour soulève un intérêt marqué. Suscite également l'attention le réseau de communication impliqué par les types d'outils, et qui relie les gisements et sites de Brador à ceux de Terre-Neuve, Blanc-Sablon, Forteau, Baie-Comeau, Rasueneau, Escoumins, Saguenay, Albanel, etc.

A la lumière de tous ces faits, la méthode est positive et mérite d'être employée pour dater les sites, non seulement par corrélations d'outillages auxquels

peuvent se greffer des 14-C, mais aussi par l'étude des phénomènes de l'eustatisme et de l'isostasie. La Côte-Nord se prête admirablement bien à ce genre d'étude. Il ne manque que des équipes multidisciplinaires munies de budgets adéquats qui pourraient compléter la méthode explorée par nous avec des datations absolues.

BIBLIOGRAPHIE

- Borden, Charles A Uniform Site Designation Scheme For Canada. *Antiquity* in British Columbia, Number 3: 44-47, 1952
- Breton, Yvan La Culture matérielle des Blanc-Subloannais
Presses de l'Université Laval, Québec
- Bryson, R.A. W.M. Wendland, J.D. Yves and J.F. Andrews
Radio-carbon isochrones on the Designation of the Laurentide Ice Sheet. *Arctic and Alpine Research*, Vol. 1, No. 1; ppé 1-13
- Bussières, Paul Aspect de la Géographie de la Côte-Nord et de son arrière-pays
Thèse présentée à l'Université Laval, Québec 1952; ppé 156
- Cailleux, André Biogéographie mondiale (Que sais-je?)
Presses universitaires de France, 100, boulevard Saint-Germain, Paris 1969; pp. 126
- Dionne, J.C. La mer de Goldthwait au Québec.
Environnement Canada. 1976
- Dredge, I.A. Surficial Geology, Sent-Illes, Cap-Chat
Thèse de Ph. D., Université de Waterloo
- Dubois, J.M.H. Géomorphologie quaternaire et évolution littorale de la Côte-Nord de l'Estuaire maritime du Saint-Laurent
Projet de thèse de doctorat, département de Géographie et d'Aménagement régional. Université d'Ottawa. Janvier 1975.
- Dumont, Benoit Les Sols de la Côte-Nord
Ministère de l'Agriculture, septembre 1972; pp. 8

- Elson, J.A. Late Quaternary Marine Submergence of Upeac
Revue de Géographie, Montréal, XVIII, 3, pp. 247-258, 1969
- Fairbridge, R.W. Eustatic Changes in Sea Level, Vol 4: 98-105, in L.H. Larsen, et al. Editors, Physics and Chemistry of the Earth. New York: Pergamon Press
- Fitznugh, W. Environmental Archeology and Cultural Systems in Hamilton Inlet, Labrador
Smithsonian Contributions to Anthropology, Number 16
Smithsonian Institution Press, Washington 1972; pp. 299
- Grant, D.P. Superficial geology reconnaissance Island of Newfoundland 1975
Post-Glacial Emergence of Northern Newfoundland Geological Survey of Canada Paper 72-1, pp. 101-102, 1972
- Hare, R.K. Some notes on Post-Glacial Climatic Changes in Eastern Canada
Roy. Inst. Soc., Can. Ser., II, 7, pp. 8-18. 1951
- Harp, E.Jr. Evidence of Dorset Archaic culture in Southern Labrador and Newfoundland (Paper No. 5)
National Museum of Canada
Bulletin 193. Contributions to Anthropology, 1961-1962.
P. 7. 1 Ottawa, December 1963; pp. 184-261
- The Cultural Affinities of the Newfoundland and Dorset Archaic
National Museum of Canada, Bulletin 200. Canada 1964; pp. 183
- Laming-Emperaire, A. L'Archeologie préhistorique
Les Editions du Seuil 1966; pp. 185
- Leroi-Gourhan, A. La Préhistoire
Collection Nouvelle Clio. Presses universitaires de France, 108, boulevard Saint-Germain, Paris 1966; pp. 365

- Levesque, P. La Géographie des Îles et des États de l'Atlantique
Les Éditions Leméac, 1971; pp. 232
- La Géographie de Terra-Forma de l'Atlantique
(manuscrit)
- Les Vieux Cartes de l'Atlantique
(manuscrit)
- McShee, H.
Tuck, J.A. An Invasive Recession from the Strait of Belle Isle, Labrador
Musée national de l'Homme, collection Mercure, Commission archéologique du Canada, dossier No. 34, Ottawa 1975; pp. 254
- Prest, V.K. Quaternary geology of Canada
Geological geology of Canada
Department of Energy, Mines and Resources, Ottawa 1970; pp. 676-764
- Recul du dernier inlandsis, in: Atlas National du Canada
Ministère Énergie, Mines et Ressources, planche 31-32, 1973
- Privy Council In the Matter of the Boundary between the Dominion of Canada and the Colony of Newfoundland in the Labrador Peninsula
Volume VII; pp. 3119-3726
In the Privy Council...
- Scholl, D.W.
Craigshead,
Stuiver, H. Florida Submergence Curve Revised: its Relations to Coastal Sedimentation Rates. Science 163; 560-564
- Schubert, Dunbar Stratigraphy of Eastern Newfoundland
G.S.A. Memoir 1, 1954; pp. 33
- Tanner, V. Outlines of the Geography, Life and Customs of Newfoundland - Labrador
Acta Geogr, VIII, 1, pp. 77-73; 1974
- Taylor, W.B. La Préhistoire de la Péninsule du Labrador
Études Anthropologiques No. 7
Musée national du Canada 1964; pp. 33
- Ters, H. Les variations du niveau marin depuis 10,000 ans le long du littoral atlantique français
9e congrès de l'ITHUA, Christchurch, N.Z., 1973

Tremblay, G.

Région de Sent-Illes, Clarke City,
Comté de Launoy
in: Travaux sur le terrain, 1974.
Dir. de la Géologie, Ministère des
Richesses naturelles du Québec.
Rapp. S-159, pp. 105-106

Tuck, James L.

Newfoundland and Labrador Provinces
Musée national de l'Homme, Ottawa 71,
p. 127

Wright, J.V.

The Hopedale Archæic
Musée national de l'Homme
Publication d'archéologie no. 5
Ottawa 1972; p. 157

BIBLIOGRAPHIE COMPLEMENTAIRE

- Belanger, René Les Basques dans l'estuaire du Saint-Laurent
Les Presses de l'Université de Québec, C.R. 210, Station 10.
Montréal 129
- Charost, Paul Histoire, géographie et archéologies des premières civilisations précolombiennes de la basse Côte-ord (1820-1900) Revue d'anthropologie de l'Université Laval; pp. 143
- Le Peuplement néo-antérieur de la basse Côte-ord du Saint-Laurent 1820-1900
Recherches Sociologiques (extrait), Vol XI, numéro 1-2, janvier-août 1970
Les Presses de l'Université Laval; pp. 89
- Cormier, Jocelyne Mémoire de Licence, Université Laval
- Derruan, M. Précis de Géomorphologie
Masson et Cie, éditeurs
120, Boulevard Saint-Germain
Paris VIe 1965; pp. 415
- Frédéric, L. Manuel Pratique d'Archéologie
Robert Laffont, 1967
6, Place Saint-Sulpice, 6
Paris VIe; pp. 450
- Harelin, L.E.
Cook, F.A. Le Périglaciaire par l'Image No. 4
Presses de l'Université Laval;
pp. 237
- Lee, Thomas Archéologie: Lac Tayne, Péninsule d'Uncava 1964
C.R., Université Laval No. 27; pp. 79
- Martin, Rogers
Levesque Mistassini-Albanet
Contribution to the Prehistory of Quebec
C.R., travaux divers no. 25
Université Laval, 1969; pp. 439

Fary Boussolette, G. Reconnaissance géologique dans
la région de Pont-Audain
CER, Université Laval, no. 21;
pp. 81

Korot, L. Précis de Géologie
Lasson et Cie, Éditeurs
170, boulevard Saint-Germain,
Paris VIIe, 1962; pp. 678

FIN DU DOCUMENT

GROISON, Dominique

617

1980c Route 138, Brador
Blanc-Sablon, inventaire
archéologique, 1980

14326-
GROISON, DOMINIQUE - 1980-C

617

ROUTE 138, BRADOR / BLANC-SABLON - RECH. ARCH.

008196 Centre de documentation en archéologie

401B

4730-01-69
Code

SUJET

GROISON, D. - 1980-C - BRADOR/BLANC-SABL
ON - ROUTE 138 - REC. ARCH.

Unité:

SERVICE DU PATRIMOINE E SERVICE DES DOSSIERS

SECTEUR: RP

Unité: PATRIMOINE - SERVICE DES DOSSIERS

ROUTE 138 BRADOR-BIANC-SABLON

INVENTAIRE ARCHEOLOGIQUE

1980

DOMINIQUE GROISON

TABLE DES MATIERES

1.0	TERMES DE REFERENCE	1
1.1	Description du projet	1
1.2	Localisation des aires d'inventaire archéologique	3
2.0	NATURE DE L'INTERVENTION ARCHEOLOGIQUE	3
3.0	PRESENTATION DES RESULTATS	4
3.1	Banc d'emprunt.C.	6
3.1.1	Données archéologiques connues	6
3.1.2	Données archéologiques recueillies	6
3.1.3	Remarques et recommandations	6
3.1.4	Site EiBh-50	9
	Catalogue de collection	13
	Site EiBh-49	17
	Catalogue de collection	22
3.2	Aire 1: Elargissement de la route	25
3.2.1	Données archéologiques connues	25
3.2.2	Données archéologiques recueillies	25
3.2.3	Remarques et recommandations	25
3.2.4	Sites archéologiques EiBg-1,3,5 et 43	27
3.3	Aire 2: Elargissement de la route	36
3.3.1	Données archéologiques connues	36
3.3.2	Données archéologiques recueillies	36
3.3.3	Remarques et recommandations	36
3.4	Banc d'emprunt.B.	38
3.4.1	Données archéologiques connues	38
3.4.2	Données archéologiques recueillies	38
3.4.3	Remarques et recommandations	38
3.5	Banc d'emprunt.E.	41
3.5.1	Données archéologiques connues	41
3.5.2	Données archéologiques recueillies	41
3.5.3	Remarques et recommandations	41

3.6 Banc d'emprunt.A.	44
3.6.1 Données archéologiques connues	44
3.6.2 Données archéologiques recueillies	44
3.6.3 Remarques et recommandations	44
3.7 Banc d'emprunt.D.	46
3.7.1 Données archéologiques connues	46
3.7.2 Données archéologiques recueillies	46
3.7.3 Remarques et recommandations	46
3.8 Aire 3: Elargissement de la route à l'Anse des Dunes	51
3.8.1 Données archéologiques connues	51
3.8.2 Données archéologiques recueillies	51
3.8.3 Remarques et recommandations	51
3.9 Aire 7: Elargissement de la route de l'aéroport	54
3.9.1 Données archéologiques connues	54
3.9.2 Données archéologiques recueillies	54
3.9.3 Remarques et recommandations	54
3.10 Aire 4: Redressement de tracé Pointe à la Barque	56
3.10.1 Données archéologiques connues	56
3.10.2 Données archéologiques recueillies	56
3.10.3 Remarques et recommandations	56
3.11 Aire 5: Contournement Pointe à la Barque	59
3.11.1 Données archéologiques connues	59
3.11.2 Données archéologiques recueillies	59
3.11.3 Remarques et recommandations	59
3.12 Aire 6: Elargissement de la route à Brador	61
3.12.1 Données archéologiques connues	61
3.12.2 Données archéologiques recueillies	61
3.12.3 Remarques et recommandations	61
3.12.4 Site EiBh-34	62
3.12.5 EiBh-36	65
3.13 Aire 8: Elargissement de la route du quai	68
3.13.1 Données archéologiques connues	68
3.13.2 Données archéologiques recueillies	68
3.13.3 Remarques et recommandations	68

3.14 Aire 9: Rue domiciliaire à Blanc Sablon	70
3.14.1 Données archéologiques connues	70
3.14.2 Données archéologiques recueillies	70
3.14.3 Remarques et recommandations	70

ROUTE 138 BRADOR-BLANC-SABLON

INVENTAIRE ARCHEOLOGIQUE

INTRODUCTION

Le Ministère des transports entreprend des travaux de réfection de la route 138 dans le secteur de Brador et de Blanc-Sablon. Cette région est très riche en sites archéologiques (environ 70 de connus dans la région comprise entre Brador et Blanc-Sablon), aussi devenait-il nécessaire d'entreprendre un inventaire archéologique sur les aires affectées par ces travaux afin d'en évaluer l'impact et d'établir des mesures de protection ou un sauvetage des sites menacés.

Au mois de Juin 1980 le Service de l'Environnement du Ministère des Transports nous confiait le mandat d'effectuer l'expertise archéologique sur les aires affectées.

I. TERMES DE REFERENCE

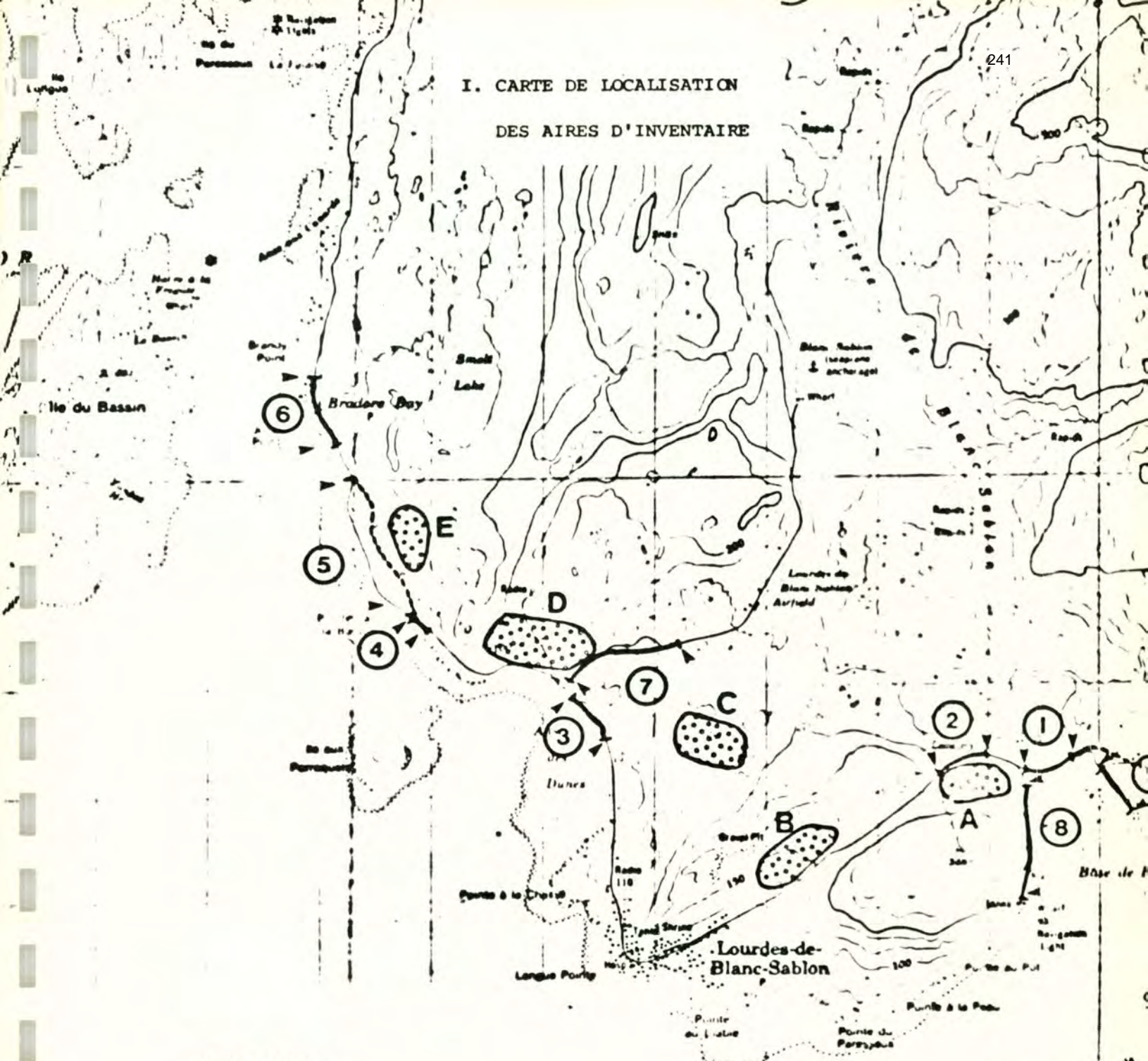
1.1 description du projet

Les travaux de réfection de la route 138 nécessitent l'élargissement du tracé actuel, le redressement du tracé sur certains tronçons et l'exploitation de bancs d'emprunts.

1.1.1 élargissement du tracé





Ces travaux visent à élargir la route d'environ 12.5m ce qui implique d'étendre l'emprise de la route actuelle à environ 3m de chaque côté. Ces travaux s'exercent sur environ

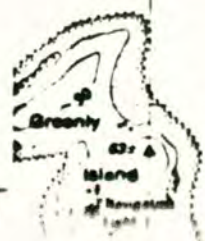
I. CARTE DE LOCALISATION DES AIRES D'INVENTAIRE



Carte 12P/6

1:50 000

-  banc d'emprunt
-  aire à inventoriés sur:  élargissement
-  redressement



16km entre Brador et Blanc-Sablon et sur une section de la route de l'aéroport, de la route du quai de Blanc-Sablon et d'une rue domiciliaire à Blanc-Sablon.

1.1.2 redressement de la route (carte I)

Les redressements de la route, ou changements du tracé actuel, impliquent une distance d'environ 2km situés dans le secteur de Pointe à la Barque (1.7km) et sur la rive est de la rivière Blanc-Sablon (0.3km).

1.1.3 bancs d'emprunt (carte I)

Les travaux d'élargissement et de redressement de la route nécessitent l'exploitation de bancs d'emprunt de sables et graviers, ces matériaux pouvant être extraits de cinq aires potentielles.

1.2 localisation des aires d'inventaire archéologique

D.Roy, archéologue de Ministère des Transports, avait identifié 9 aires archéologiques menacées par les travaux d'élargissement et de redressement de la route; notre inventaire devait donc porter sur ces aires et sur les 5 bancs d'emprunts potentiels.

2. NATURE DE L'INTERVENTION ARCHEOLOGIQUE

Suite à une entente avec le Ministère des Transports et en fonction du permis de recherche archéologique que nous avons demandé, nous avons convenu d'effectuer les travaux archéologiques suivants:

- inventaire archéologique par sondages et inspection de

surface, avec récolte de surface contrôlée si besoin, afin de délimiter les sites archéologiques affectés par l'emprise des bancs d'emprunts, le redressement et l'élargissement de la route

- évaluation de l'importance des sites et formulation de recommandations en vue de la protection ou du sauvetage de ces sites

- l'ordre d'intervention sur les aires devait être spécifié par le ministère des transports

- la période d'intervention sur le terrain étant limitée nous ne pouvions nous engager à couvrir la totalité des aires, de plus étant donné l'importance et la spécificité des sites archéologiques historiques et de contacts de la région, nous avons convenu de ne pas étendre nos travaux sur ces sites.

3. PRESENTATION DES RESULTATS

Les résultats de l'inventaire archéologique sur les zones déterminées par les termes de référence seront présentés selon l'ordre d'intervention sur le terrain. Nous présenteront sommairement pour chaque zone: 1-les données archéologiques connues avant l'inventaire, 2-les données archéologiques recueillies, 3- les remarques et recommandations pour la zone.

Lorsque des sites ont été localisés lors de l'inventaire nous présentons leur localisation sur photographie aérienne ou sur plan et lorsque des vestiges archéologiques ont été récoltés, les données pertinentes sont fournies.

Chaque fois que possible nous présentons les documents photographiques des sites localisés ou expertisés.

3.1 Banc d'emprunt C

3.1 Banc d'emprunt .C.

3.1.1 données archéologiques connues

Plusieurs sites archéologiques sont connus à proximité de cette zone; bien qu'aucun site n'ait été enregistré sur cette aire, D.Roy (juin 1980. Service de l'Environnement. M.T.Q.) y mentionne la présence de structures de pierres circulaires ainsi que quelques éclats de débitage lithique.

3.1.2 données archéologiques recueillies

L'inventaire archéologique a révélé quelques vestiges éparpillés en surface sur des zones perturbées par l'exploitation de sablières et de gravières pour la construction de la piste de l'aéroport. La récolte de surface fut effectuée sur ce site (Ei Bh-50). Les structures circulaires et les éclats lithiques signalés se sont avérés être d'origine récente (emplacements de poteaux d'une ancienne ligne de télégraphe et éclatement d'un bloc de quartz par pression mécanique d'origine anthropique récente).

Nous avons localisé un site archéologique sur le tracé approximatif du chemin d'accès au banc d'emprunt; la récolte de surface exhaustive fut effectuée.

3.1.3 remarques et recommandations

Les sondages n'ayant rien révélé à proximité des sites EiBh-49 et EiBh-50 ni sur l'aire du banc d'emprunt; nous estimons que l'exploitation du banc d'emprunt n'affectera pas de site archéologique.



Banc d'emprunt "C"
direction ouest



Banc d'emprunt "C"
direction sud-ouest



Banc d'emprunt "C"
direction sud



Banc d'emprunt "C"
direction nord-est



→ EiBh-49

→ EiBh-50-1

→ EiBh-50-2

→ EiBh-50-3

--- chemin d'accès

==== banc d'emprunt

3.1.4 site EiBh-50

Ce site se situe à la limite du banc d'emprunt sur une zone remaniée par l'exploitation d'une gravière pour la piste de l'aéroport. De nombreux éclats de quartzite blanc étaient éparpillés en surface près d'un remblai (EiBh-50.3); deux autres aires de vestiges (EiBh-50.1,50.2) furent localisées dans la zone de marnage du lac (cf.plan).

Le petit nombre de vestiges sur les aires 1 et 2, et leur éparpillement ne justifiait pas une récolte contrôlée. L'aire 50.3 contenant de nombreux vestiges fut récoltée par unité de lmxlm avec localisation par unité.

Le matériel archéologique de ce site, essentiellement du quartzite blanc, le distingue de la majorité des sites de la région (du quartzite local rose); cependant l'état de destruction du site et le peu de vestiges récoltés ne permettent pas d'analyse adéquate.

recommandation pour le site: aucune

SITE: EiBh-50LIEU: Lourdes de Blanc-Sablon, sud de la piste d'avionLOCALISATIONVERTICALE:

* altitude au-dessus de la mer: 15m

* altitude au-dessus du plan d'eau: 0.5 à 3m

HORIZONTALE:

* carte: 12 P/6

* U.T.M.: 486400^e5697550ⁿEMPLACEMENT GEOGRAPHIQUE Lourdes de Blanc Sablon, près des lacs en arrière de l'anse des DunesSITUATION PAR RAPPORT AU PLAN D'EAUETAT DU SITE site de surface partiellement détruit par l'exploitation d'une gravièreMETHODE DE LOCALISATION DES ARTEFACTS ET DES FORMES D'AMENAGEMENT

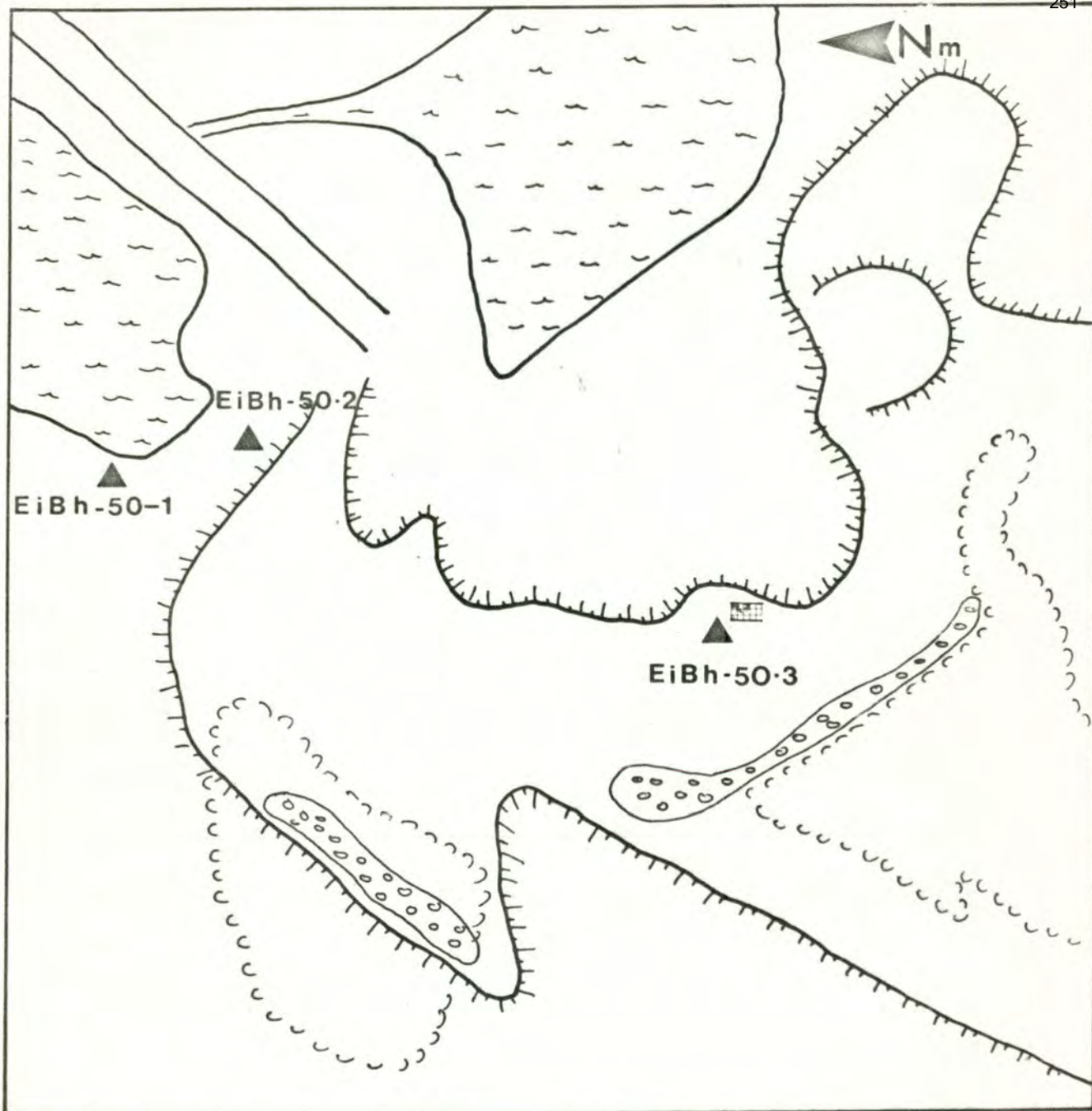
3 aires contenaient des vestiges, l'une à fait l'objet d'une récolte contrôlée, les deux autres ne consistant qu'en vestiges isolés n'ont été localisés que sur plan

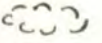
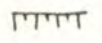
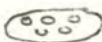
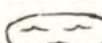

OUTILS ET OBJETS FACONNES 7 outilsECLATS DE TAILLE ET AUTRES ARTEFACTS 1 nucleus, 127 éclats de quartziteFORMES D'AMENAGEMENT nilREMARQUES ET RECOMMANDATIONS aucune recommandationREFERENCES

* titres:

* photographie aérienne: M.T.Q. 7807-59

date de découverte du site:



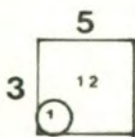
- 1: 2000
-  végétation
 -  talus
 -  remblai
 -  eau
 -  zone archéologique

EiBh-50.3 récolte de surface

	10	9	8	7	6	5	4	3	2	1
1				5						
2		1	4	6	30	2				
3					9	12				
4		1				7			7	
5						1	1		8	2
6									14	
7										



1 m



5.3:12 éclats
1 outils

catalogue de collection

- EiBh-50-1 récolte de surface
1 fragment de nucleus de quartzite
18 éclats de quartzite
EiBh-50.1.1 outil bifacial, quartzite
EiBh-50.1.2 pointe de projectile, chert
- EiBh-50.2 récolte de surface
8 éclats de quartzite
EiBh-50.2.1 fragment d'ébauche
EiBh-50.2.2 fragment d'ébauche
- EiBh-50.3 récolte de surface
106 éclats quartzite
EiBh-50.3.1 fragment mésial, biface (unité 5.3)
EiBh-50.3.2 fragment bord d'outil (unité 2.5)
EiBh-50.3.3 fragment distal pointe (unité 6.2)



Banc d'emprunt "C"
EiBh-50-1
direction est



Banc d'emprunt "C"
EiBh-50-1
direction nord



Banc d'emprunt "C"
EiEh-50-1
direction ouest



Banc d'emprunt "C"
EiBh-50-2
direction est



Banc d'emprunt "C"
EiBh-50-2
direction ouest



Banc d'emprunt "C"
EiBh.50-3
direction ouest



Banc d'emprunt "C"
EiBh-50-3
direction sud



Banc d'emprunt "C"
EiBh-50-3
direction est

site EIBh-49

Ce site se situe à l'est de la route de l'aéroport sur l'emplacement d'un chemin d'accès potentiel au banc d'emprunt, près d'une sablière abandonnée. De nombreux vestiges étaient éparpillés en surface sur une pente soumise à l'érosion éolienne et aux eaux de ruissellement.

Etant donné la quantité de vestiges exposés, nous avons décidé d'en effectuer la récolte contrôlée; pour ce faire nous avons établi un quadrillage de 1m x 1m. Le sable fut remué à la truelle et tamisé afin de récolter les vestiges recouverts par l'action éolienne; les localisations ont été faites par unités de récolte.

La présence de blocs de quartzite dans les dépôts fluvio-glaciaires environnants, la quantité et la nature des vestiges récoltés nous font penser que ce site devait être une station de taille. La récolte des vestiges de ce site ayant été exhaustive, une étude détaillée du débitage permettrait de connaître les techniques de taille sur galets pour cette région du Québec. Car un bref examen de la collection indique que les éclats corticaux sont présents de même que les différentes classes d'éclats généralement associés à ce type de taille, ainsi que les ébauches abandonnées en cours de fabrication.

Recommandation pour le site: aucune mesure de protection n'est nécessaire. Une analyse de la collection est indispensable.

SITE: EiBh-49LIEU: Lourdes de Blanc SablonLOCALISATIONVERTICALE:

* altitude au-dessus de la mer: 17m

* altitude au-dessus du plan d'eau:

HORIZONTALE:

* carte: 12P/6

* U.T.M.: 486100 e

5698500 n

EMPLACEMENT GEOGRAPHIQUE

A l'est de la route de l'aéroport, dans un champ de dunes

SITUATION PAR RAPPORT AU PLAN D'EAUETAT DU SITE

site de surface dégagé par l'action éolienne et perturbé par les mouvements de gravité et les eaux de ruissellement

METHODE DE LOCALISATION DES ARTEFACTS ET DES FORMES D'AMENAGEMENT

récolte de surface par unités de 1mx1m et localisation par unités

OUTILS ET OBJETS FACONNES

39 outils et fragments, quartzite brun-rose

ECLATS DE TAILLE ET AUTRES ARTEFACTS

7776 éclats, quartzite brun rose

FORMES D'AMENAGEMENT

ancien foyer

REMARQUES ET RECOMMANDATIONS

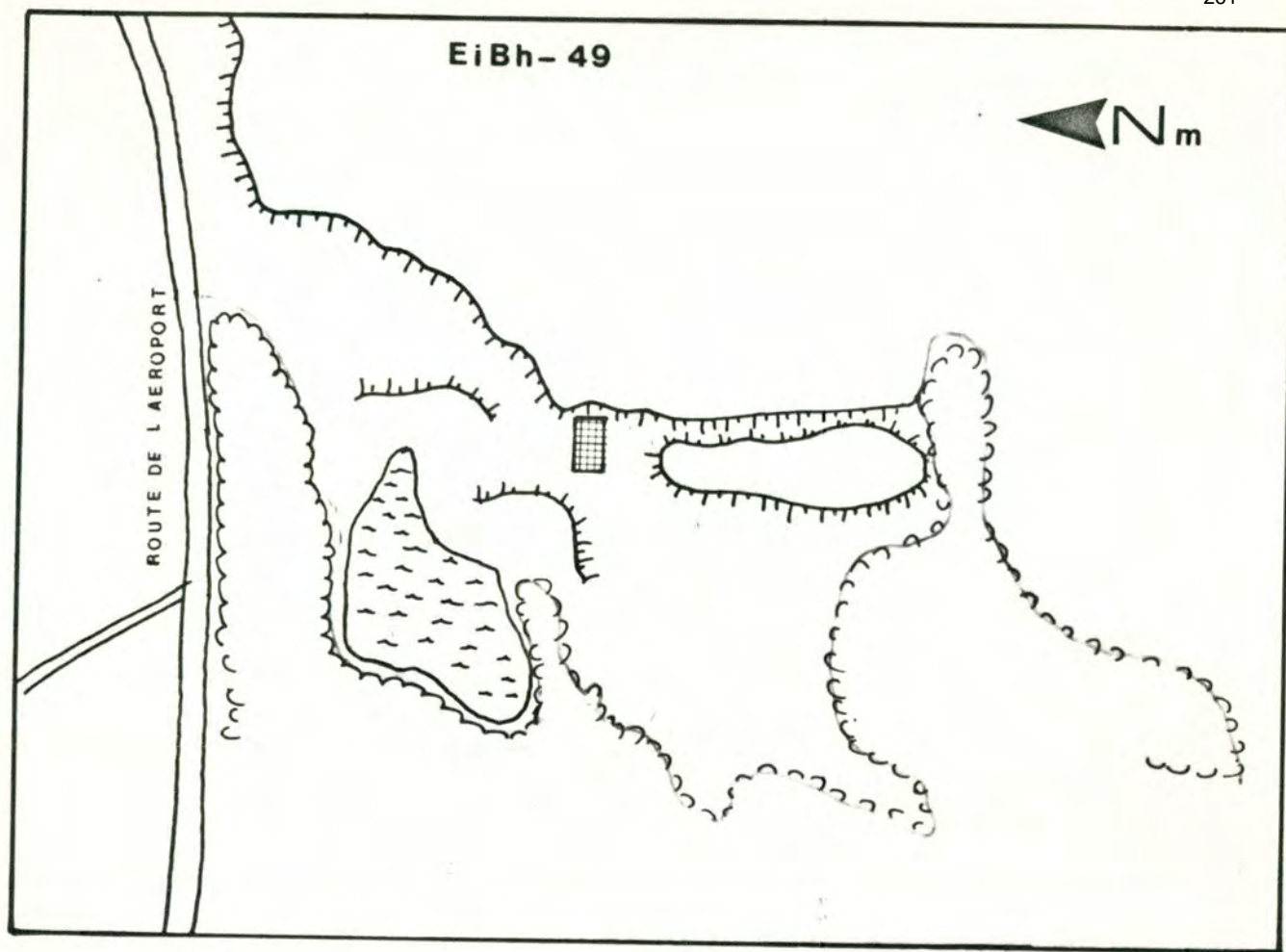
ce site est une station de taille mis à nu par l'action éolienne. La récolte exhaustive a été effectuée. Une analyse de la collection est essentielle

REFERENCES

* titres:

* photographie aérienne: M.T.Q. 7807-59

date de découverte du site:



1:2 000

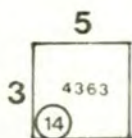
- l.l.l.l.l limite de talus
- ☁ limite de végétation
- ⊖ eau
- ▣ quadrillage du site

EiBh-49 récolte de surface

	8	7	6	5	4	3	2	1
1								
2								1
3			649	4363 (14)	409	62		
4				15	248 (8)	403 (3)	133	47
5		4	12	85 (2)	65 (4)	87	139	89
6	1	1	2	15 (1)	7	21	41	21
7				442 (4)	27	30	21	5
8			3	67 (2)	100 (1)	36	26	4
9				40	40	19	11	3
10								
11								
12					1	1		



1 m



aire 5.3: 4363 éclats
14 outils

Site: EiBh-49

Récolte de surface

21

No: 5.3
263

Puits de sondage

Localisation

Dimensions

$\frac{lm}{Lo.} \times \frac{lm}{La.} \times \frac{Prof.}{Prof.}$

Point de référence: coin nord-ouest de l'unité

Plan de référence: surface

Traces d'établissement: foyer

Echantillons

No. 1 Nature charbon Loc. No. Nature Loc.

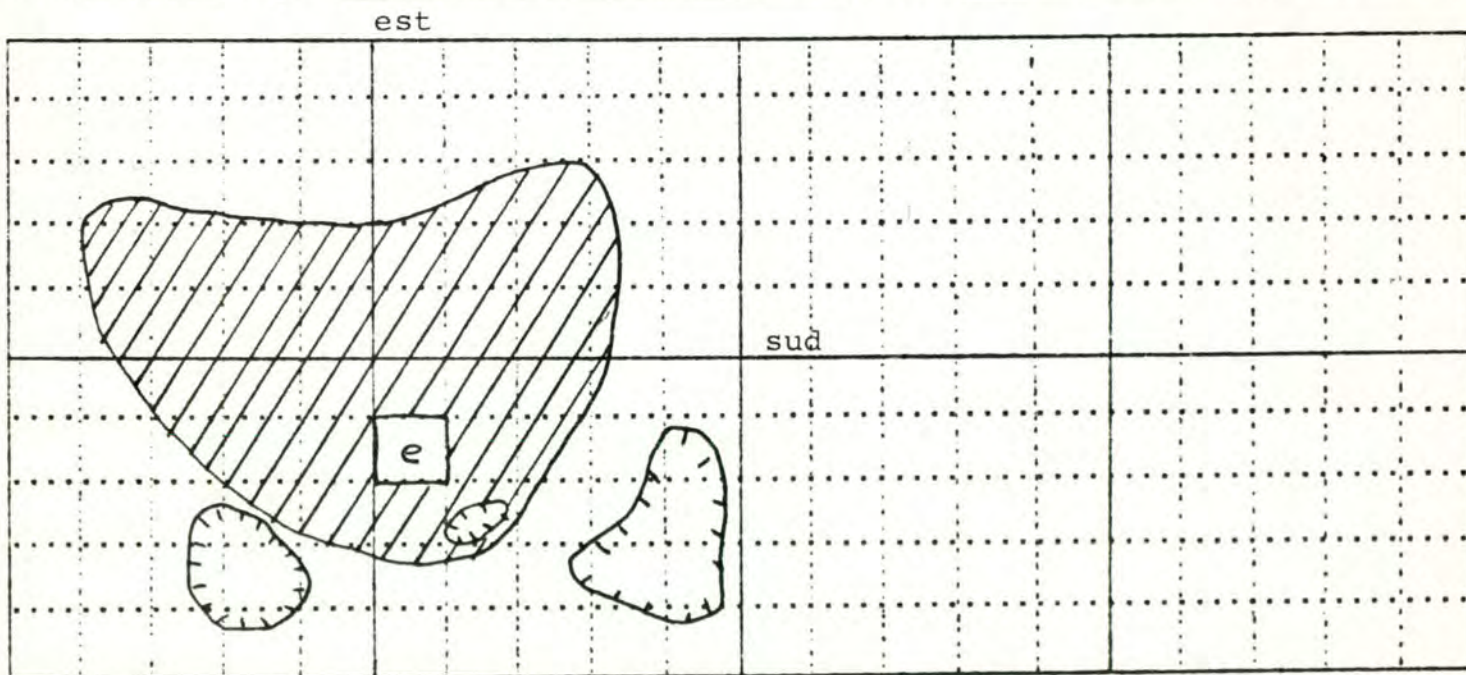
No. Nature Loc. No. Nature Loc.

Photos

No. Sujet Film Nég.

No. Sujet Film Nég.

No. Sujet Film Nég.



Stratigraphie ouest

1 cm

pierre

charbon de bois

échantillon

catalogue de collection

EiBh-49 surface

7776 éclats quartzite

EiBh-49.1 pointe à pédoncule, quartzite (unité 5.3)

EiBh-49.2 percuteur (unité 5.3)

EiBh-49.3 fragment ébauche bifaciale, quartzite (unité 5.3)

EiBh-49.4 " " " " "

EiBh-49.5 " " " " "

EiBh-49.6 " " " " "

EiBh-49.7 " " " " "

EiBh-49.8 " " " " "

EiBh-49.9 " " " " "

EiBh-49.10 " " " " "

EiBh-49.11 " " " " "

EiBh-49.12 " " " " "

EiBh-49.13 " " " " "

EiBh-49.14 " " " " "

EiBh-49.15 " " " " (unité 4.5)

EiBh-49.16 " " " " "

EiBh-49.17 " " " " "

EiBh-49.18 " " " " "

EiBh-49.19 " " " " (unité 5.5)

EiBh-49.20 " " " " "

EiBh-49.21 " " " " (unité 3.4)

EiBh-49.22 " " " " "

EiBh-49.23 " " " " "

EiBh-49.24 " " " " (unité 5.7)

EiBh-49.25 " " " " "

EiBh-49.26 " " " " "

EiBh-49.27 " " " " "

EiBh-49.28 " " " " (unité 4.4)

EiBh-49.29 " " " " "

EiBh-49.30 " " " " "

EiBh-49.31 " " " " "

EiBh-49.32 " " " " "

EiBh-49.33 " " " " "

EiBh-49.34 " " " " "

EiBh-49.35 " " " " "

EiBh-49.36 " " " " (unité 5.8)

EiBh-49.37 " " " " "

EiBh-49.38 " " " " (unité 4.8)

EiBh-49.39 " " " " (unité 5.6)



Banc d'emprunt "C"
chemin d'accès
EiBh-49
direction est



Banc d'emprunt "C"
chemin d'accès
EiBh-49
direction est



Banc d'emprunt "c"
chemin d'accès
EiBh-49
artefacts en surface



Banc d'emprunt "C"
 chemin d'accès
 EiBh-49
 quadrillage vers l'est



Banc d'emprunt "C"
 chemin d'accès
 EiBh-49 puits 5#3
 foyer direction nord

3.2 Aire 1: élargissement de la route

3.2 Aire 1: élargissement de la route

3.2.1 données archéologiques connues

Cette aire, comprise entre la route du quai de Blanc-Sablon et la rive ouest de la rivière Blanc-Sablon, contient de nombreux vestiges archéologiques déjà perturbés par le tracé de la route 138 (EiBg-1,3,5 et 7).

3.2.2 données archéologiques recueillies

L'inventaire de cette aire a permis de localiser de nombreux vestiges d'occupation préhistorique de part et d'autre du tracé actuel de la route. Ces vestiges sont exposés en surface par l'action éolienne, le ruissellement, le remaniement du sol dû à la construction de la route et à son entretien.

3.2.3 remarques et recommandations

Bien que de nombreux vestiges aient été localisés sur cette aire, nous n'avons pas effectué de récolte de surface ni vérifié leur répartition par sondages car ils se situent à l'extérieur de l'emprise prévue pour l'élargissement de la route.

L'élargissement de la route sur cette aire n'aura pas d'impact direct négatif sur ces vestiges à condition qu'aucune activité ne s'exerce à l'extérieur de l'emprise délimitée par les piquets d'arpentage.



zone 1
vue d'ensemble
direction ouest



zone 1
vue d'ensemble
direction est



zone 1
EiBg-1 aire 1
concentration
d'éclats



zone 1
EiBg-1 aire 1
foyer

3.2.4 sites archéologiques EiBg-1,3,5 et 43

Ces sites se situent de part et d'autre de la route 138, à l'ouest de la rivière Blanc-Sablon. De nombreux vestiges archéologiques sont exposés en surface dans des zones mises à nues par l'entretien de la route, le ruissellement et les cuvettes de déflation.

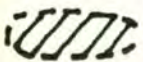
Ces vestiges se situant à l'extérieur de l'emprise de l'élargissement de la route, il ne nous appartenait pas d'en effectuer les récoltes de surface ni de les expertiser par sondages aussi nous sommes nous contenter de les localiser sur plan et d'en faire un relevé photographique. De façon à respecter les codifications existantes pour les vestiges connus de cette région, nous avons rattaché les aires localisées aux sites EiBg-5, EiBg-3 et EiBg-1 et codifié un ensemble de ces aires EiBg-43

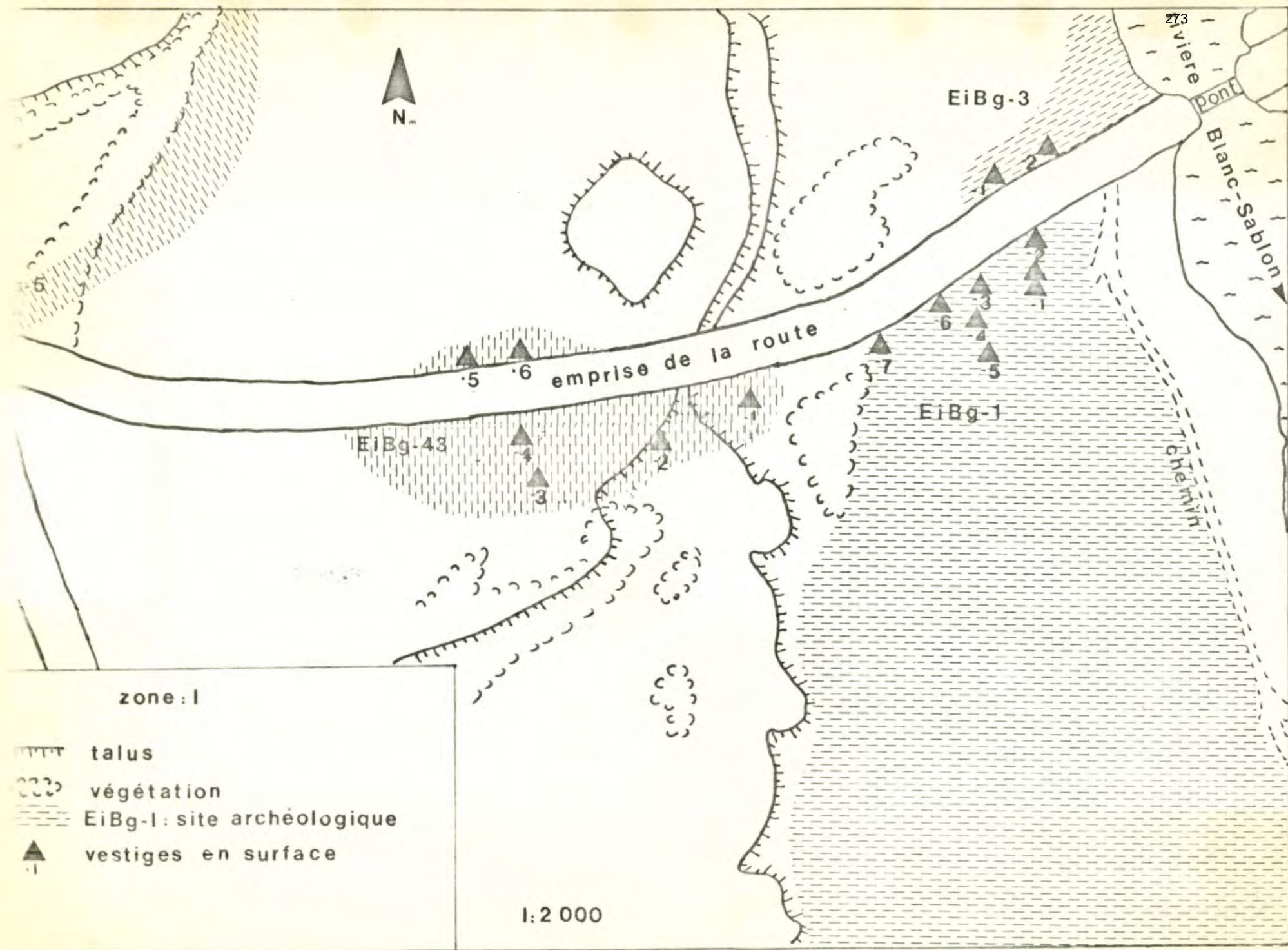
Remarques et recommandations pour les sites:

Bien que le système de codification des vestiges et leur découverte au cours des ans aient conduit à la dénomination de plusieurs sites, nous pensons que ces vestiges sont rattachés à un même ensemble. Cet ensemble de par son étendue, sa quantité de vestiges, l'état de conservation des structures et des ossements constitue l'un des sites archéologiques les plus importants du Québec. Cependant le degré de destruction de cet ensemble s'accroît d'année en année aussi serait il urgent que le Ministère des Affaires Culturelles entreprenne le plus vite possible une expertise et un sauvetage de cet ensemble.



 site connu

 extension de site





zone 1
EiBg-1 aire 2



zone 1
EiBg-1 aire 3



zone 1

EiBg-1 aire 4



zone 1

EiBg-1 aire 5



zone 1
EiBg-1 aire 6



zone 1
EiBg-1 aire 7



zone 1
EiBg-43 aire 1



zone 1
EiBg-43 aire 2



zone 1
EiBg-43 aire 3



zone 1
EiBg-43 aire 4



zone 1

EiBg-43 aire 4



zone 1

EiBg-43 aire5



zone 1
EiBg-43 aire 6



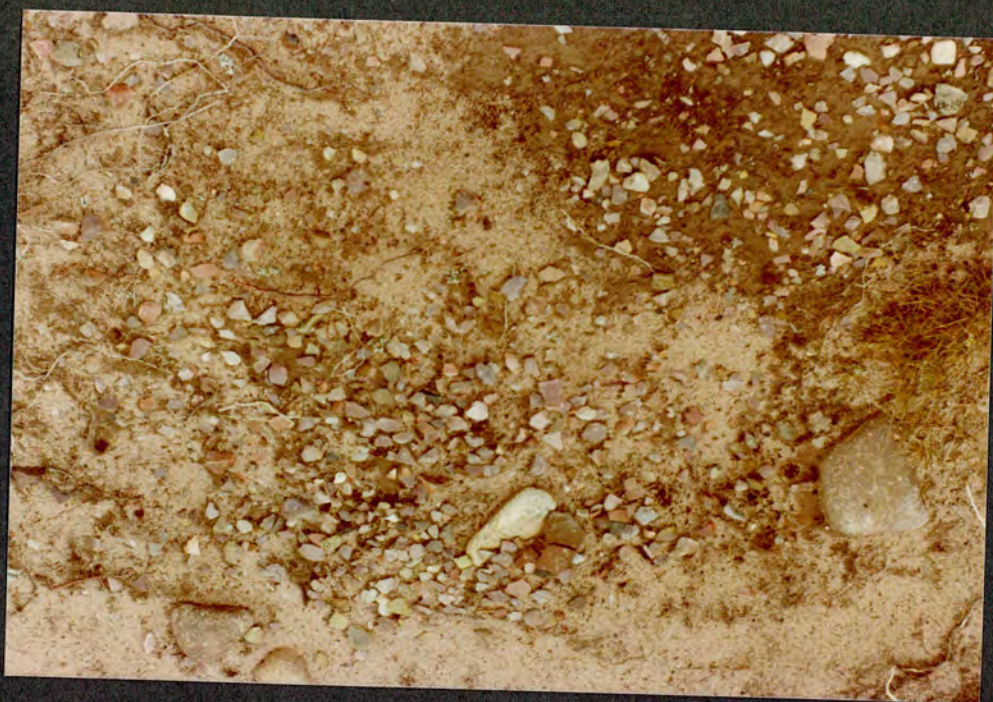
zone 1
EiBg-5



zone 1
EiBg-3 aire 1



zone 1
EiBg-3 aire 2



zone 1

~~EiBg-3 aire 2~~



zone 1

EiBg-3

vue d'ensemble.N.O

3.3 Aire 2: élargissement de la route

3.3 Aire 2: Elargissement de la route

3.3.1 Données archéologiques connues

Un site archéologique (EiBh-1) est connu à proximité de cette zone.

3.3.2 Données archéologiques recueillies

Aucun vestige archéologique n'a été localisé sur cette zone lors de l'inventaire.

3.3.3 Remarques et Recommandations

L'emprise prévue pour l'élargissement se situant à l'intérieur de la zone remaniée par la construction de la route et des activités d'entretien et le site EiBh-1 étant détruit, aucune mesure de protection ne s'avère nécessaire si les activités s'exercent à l'intérieur de l'emprise prévue.

3.4 Banc d'emprunt B.

3.4 Banc d'emprunt B.

3.4.1 Données archéologiques connues

Aucun site archéologique n'est connu sur cette aire

3.4.2 Données archéologiques recueillies

Aucun vestige archéologique n'a pu être recueilli lors de la prospection.

3.4.3 Remarques et Recommendations

Cette aire est déjà exploitée comme banc d'emprunt depuis plusieurs années, et l'extension prévue de ce banc ne semble pas menacer de vestiges archéologiques, aucune mesure de protection archéologique ne s'avère nécessaire.

Banc d'emprunt - B -



3.5 Banc d'emprunt E.

3.5 Banc d'emprunt E.

3.5.1 Données archéologiques connues

Aucun site archéologique n'est connu sur cette zone, ni à proximité.

3.5.2 Données archéologiques recueillies

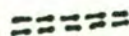
La prospection archéologique de cette aire n'a révélé aucun vestige archéologique.

3.5.3 Remarques et Recommendations

Aucune mesure de protection archéologique ne s'avère nécessaire sur cette aire.



banc d'emprunt



route



3.6 Banc d'emprunt A

3.6 Banc d'emprunt A.

3.6.1 Données archéologique connues

Aucun vestige archéologique n'était connu sur cette aire.

3.6.2 Données archéologiques recueillies

Aucun indice de site archéologique n'a été recueilli sur cette aire lors de la prospection.

3.6.3 Remarques et Recommendations

Aucune mesure de protection archéologique ne s'avère nécessaire sur cette aire.

3.7 Banc d'emprunt D.

3.7 Banc d'emprunt D.

3.7.1 Données archéologiques connues

Plusieurs sites archéologiques sont connus sur cette aire à proximité (EiBh. 19-20-21).




3.7.2 Données archéologiques recueillies

L'inspection de surface sur cette aire nous a permis de confirmer la présence des sites connues, en plus de localiser une aire archéologique comprise entre la route 138 et le chemin de la tour radio. Ce site EiBh 51. se situe en surface sur une sablière désaffectée et contient de nombreux vestiges lithiques, quelques ossements de baleine et d'anciennes traces de foyer. Aucune récolte de surface ni localisation systématique de ces vestiges ne fut effectuées (cf. 3-7-3).

3.7.3 Remarques et Recommandations

Le banc d'emprunt D. ne doit pas être exploité puisqu'il n'était prévu que comme alternative à l'exploitation du banc C., aussi était-il inutile dans le cadre de notre inventaire d'étendre les travaux archéologiques sur cette aire. Nous devons toutefois insister sur le fait qu'aucune exploitation de ce banc d'emprunt ne doit se faire sans un sauvetage archéologique préalable.



-  banc d'emprunt
-  aire archéologique
-  cercle de pierres

1:17





EiBh-51
vue d'ensemble
direction nord

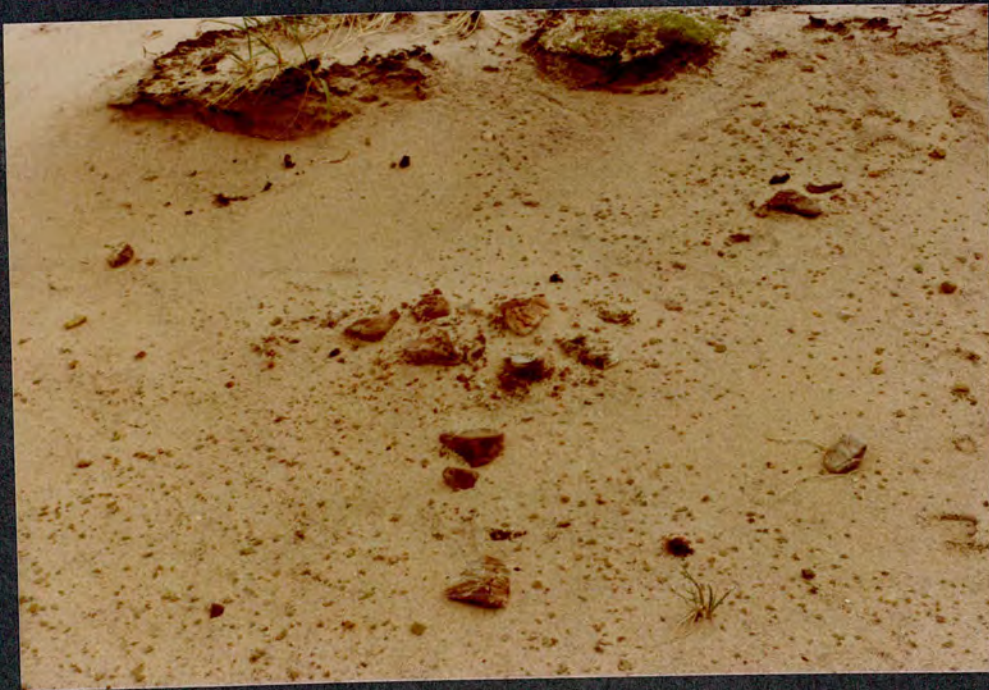


EiBh-51
vue d'ensemble
direction est



EiBh-51

foyer



EiBh-51

foyer déstructuré



EiBh-51

os de baleine



EiBh-51

foyer déstructuré

3.8 Aire 3: Elargissement de la route à l'Anse des Dunes

3.8 Aire 3: Elargissement de la route à l'Anse des Dunes

3.8.1 Données archéologiques connues

De nombreux sites archéologiques étaient connus au nord-est de la route. (EiBh. 9, 2, 10, 11), et l'inspection visuelle de D.Roy confirmait la présence de vestiges archéologiques visibles en surface.

3.8.2 Données archéologiques recueillies

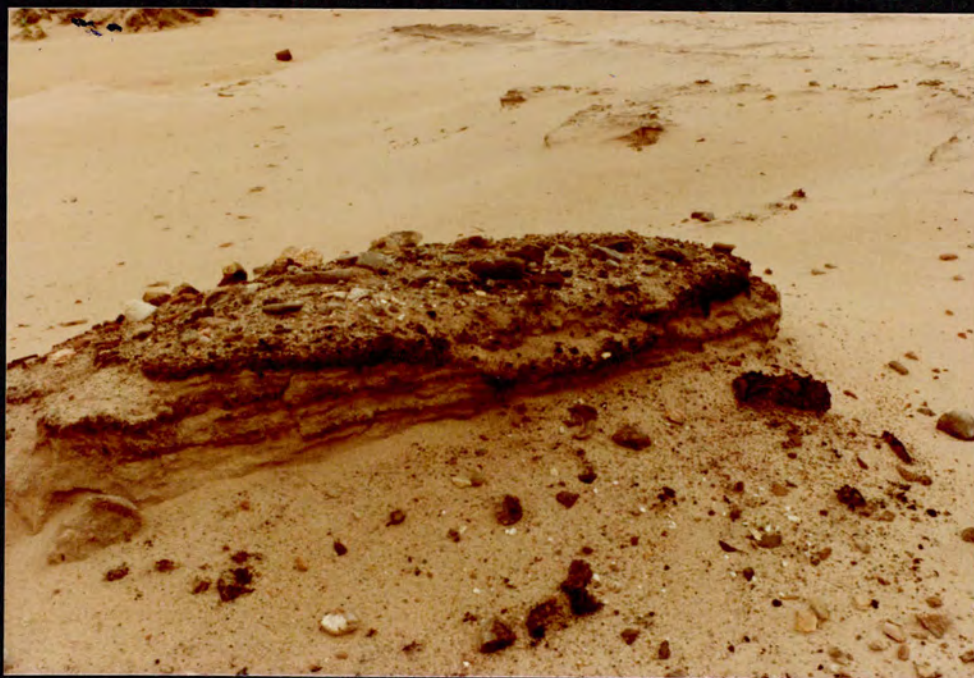
L'inspection visuelle nous a permis de retrouver les vestiges archéologiques exposés en surface. Toutefois, tous ces vestiges se situent à l'extérieur de l'emprise des travaux.

3.8.3 Remarques et Recommandations

L'emprise prévue pour l'élargissement de la route se situe à l'intérieur d'une zone complètement remaniée par la construction et l'entretien de la route 138. Aucune mesure de protection archéologique ne s'avère nécessaire pour cette aire à condition que les impacts des travaux ne débordent pas de l'emprise.



EiBh-9
vue d'ensemble
direction est



EiBh-9
foyer

3.9 Aire 7: Elargissement de la route de l'aéroport

3.9 Aire 7: Elargissement de la route de l'aéroport

3.9.1 Données archéologiques connues

Quelques sites archéologiques étaient connues à proximité immédiate de cette aire , les sites(EiBh. 9, 21 et 22).

3.9.2 Données archéologiques recueillies

Quelques vestiges archéologiques de surface étaient visibles à l'extérieur de l'emprise prévue pour l'élargissement de la route.

3.9.3 Remarques et Recommendations

L'emprise de l'élargissement de la route de l'aéroport se situe à l'intérieur d'une aire complètement remaniée par la construction de la route et son entretien. Aucun vestige n'y ayant été décelé, aucune mesure de protection archéologique ne s'avère nécessaire pour cette aire.

3.10 Aire 4: Redressement du tracé Pointe à la Barque

3.10 Aire 4: Redressement du tracé Pointe à la Barque

3.10.1 Données archéologiques connues

De nombreux sites archéologiques historiques et préhistoriques sont connues dans le secteur de Pointe à la Barque

3.10.2 Données archéologiques recueillies

L'inventaire archéologique de cette zone a révélé des vestiges en surface sur le remblai de la route actuel (près du chaînage 11 140m, 11 160m, 11 480m et 11 800m), l'échéance de notre inventaire archéologique nous a fait choisir de ne pas étendre la prospection sur cette aire à fort potentiel dans le cadre de notre mandat.

3.10.3 Remarques et Recommendations

La forte probabilité de la présence de sites archéologiques intacts sur cette aire nous a conduit à recommander de compléter l'inventaire archéologique par une prospection systématique par sondage sur la section du redressement du Km 11 au Km 12.

==== route

● EiBh-27

▲▲ zone à inventorier



8000

MTQ 7807

41



3.11 Aire 5: Contournement Pointe à la Barque

3.11 Aire 5: Contournement Pointe à la Barque

3.11.1 Données archéologiques connues

Aucun site archéologique n'est connu sur cette aire

3.11.2 Données archéologiques recueillies

L'inventaire archéologique de cette aire n'a révélé aucun vestige archéologique.

3.11.3 Remarques et Recommendations

Aucune mesure de protection ne s'avère nécessaire sur cette aire

3.12. Aire 6: Elargissement de la route à Brador

3.12 Aire 6: Elargissement de la route à Brador

3.12.1 Données archéologiques connues

D'importants sites archéologiques historiques et préhistoriques sont connus sur cette aire (EiBh. 30, 34, 37, 38)

3.12.2 Données archéologiques recueillies

L'inspection de surface a révélé quelques vestiges éparpillés le long de l'emprise, bien que l'emprise se situe majoritairement dans une zone déjà remaniée, des sondages effectués sur des aires non altérées ont révélés quelques vestiges en stratigraphie. L'échéancier de notre inventaire ne nous a pas permis de poursuivre la prospection par sondage sur cette aire.

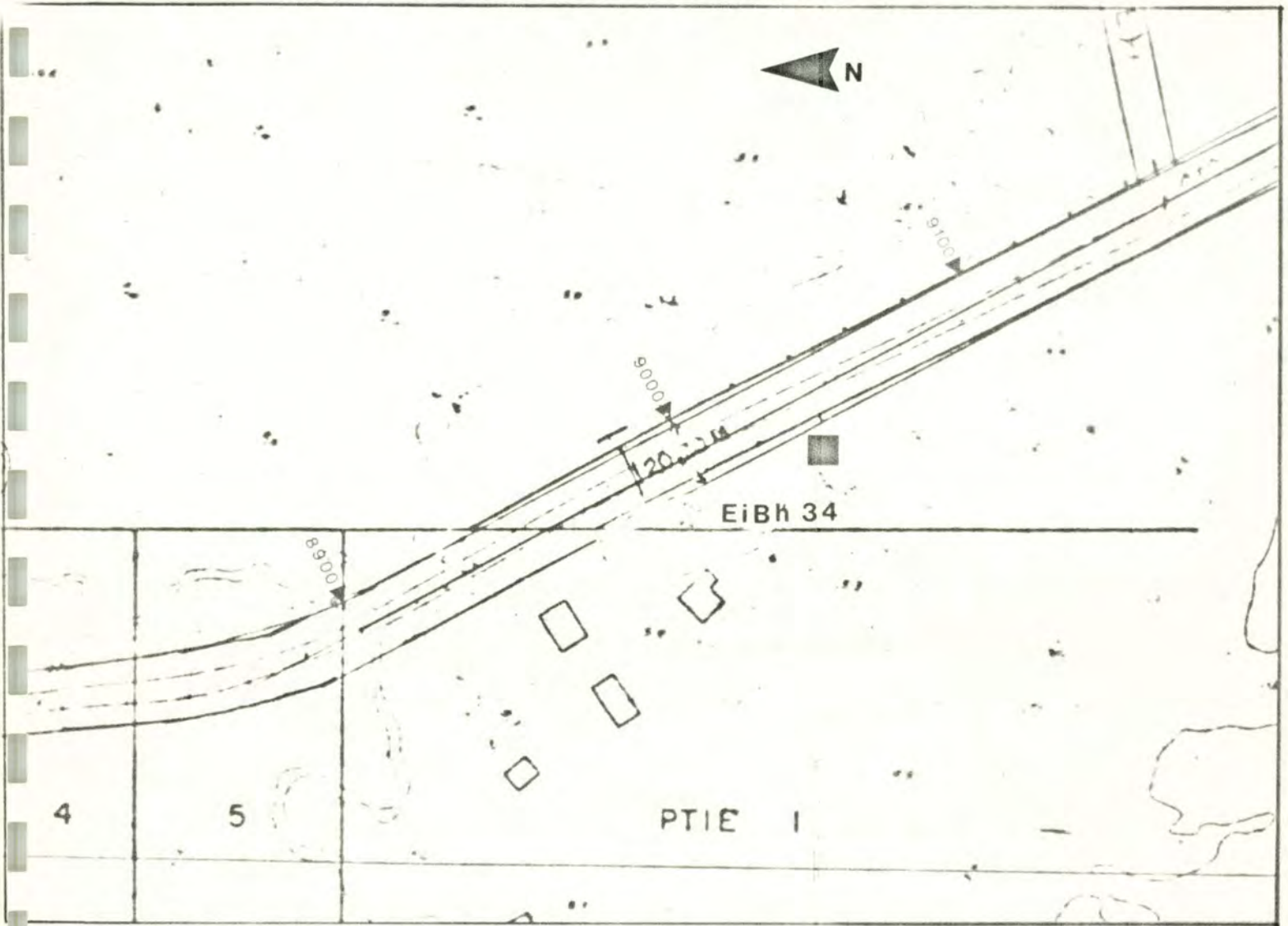
3.12.3 Remarques et Recommendations

La présence de vestiges archéologiques à l'intérieur de l'emprise nécessite une prospection par sondages systématiques du Km 0 au Km 9.5 ainsi qu'un sauvetage archéologique s'il y a lieu.

3.12.4 Site Eibh-34

Eibh-34. Ce site déjà connu comme étant complexe (occupation préhistorique, commanderie de Courtemanche, cabanons de pêche) est coupé par l'actuel route 138. Cependant, l'emprise de l'élargissement de la route semblait affecter du côté ouest une zone peu remaniée où devait se poursuivre le site. Quelques sondages furent entrepris afin de vérifier si cette zone était intacte et contenait des vestiges archéologiques. Le quatrième sondage effectué révéla à la base de l'humus (17 cm sous la surface) des fragments de poterie et un bouton d'uniforme.

Tel que convenu dans les termes de référence et dans le permis de fouille, nous n'avons pas approfondi le sondage, ni étendu les travaux sur ce site, car les données connues sur la région et la présence de vestiges justifient de recommander qu'une équipe revienne sur les lieux pour expertiser le site et en faire le sauvetage.

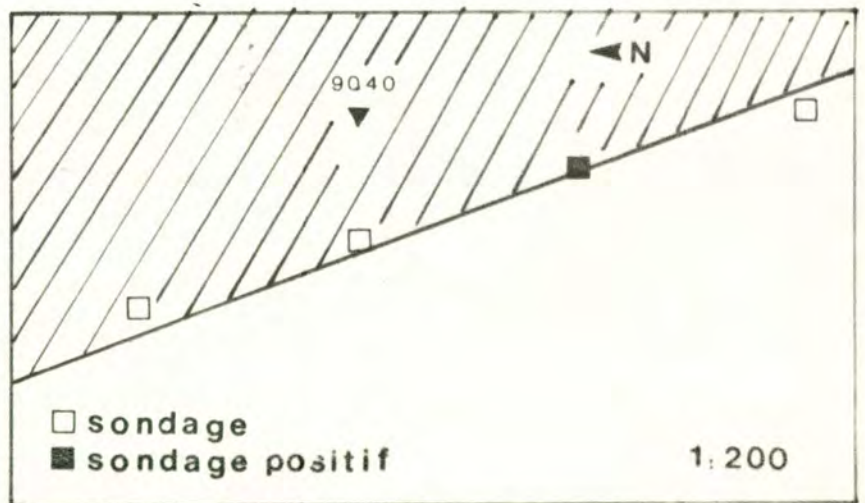


1: 2 000

■ site archéologique

▼ chaînage MTQ

localisation des sondages



□ sondage
■ sondage positif

1: 200

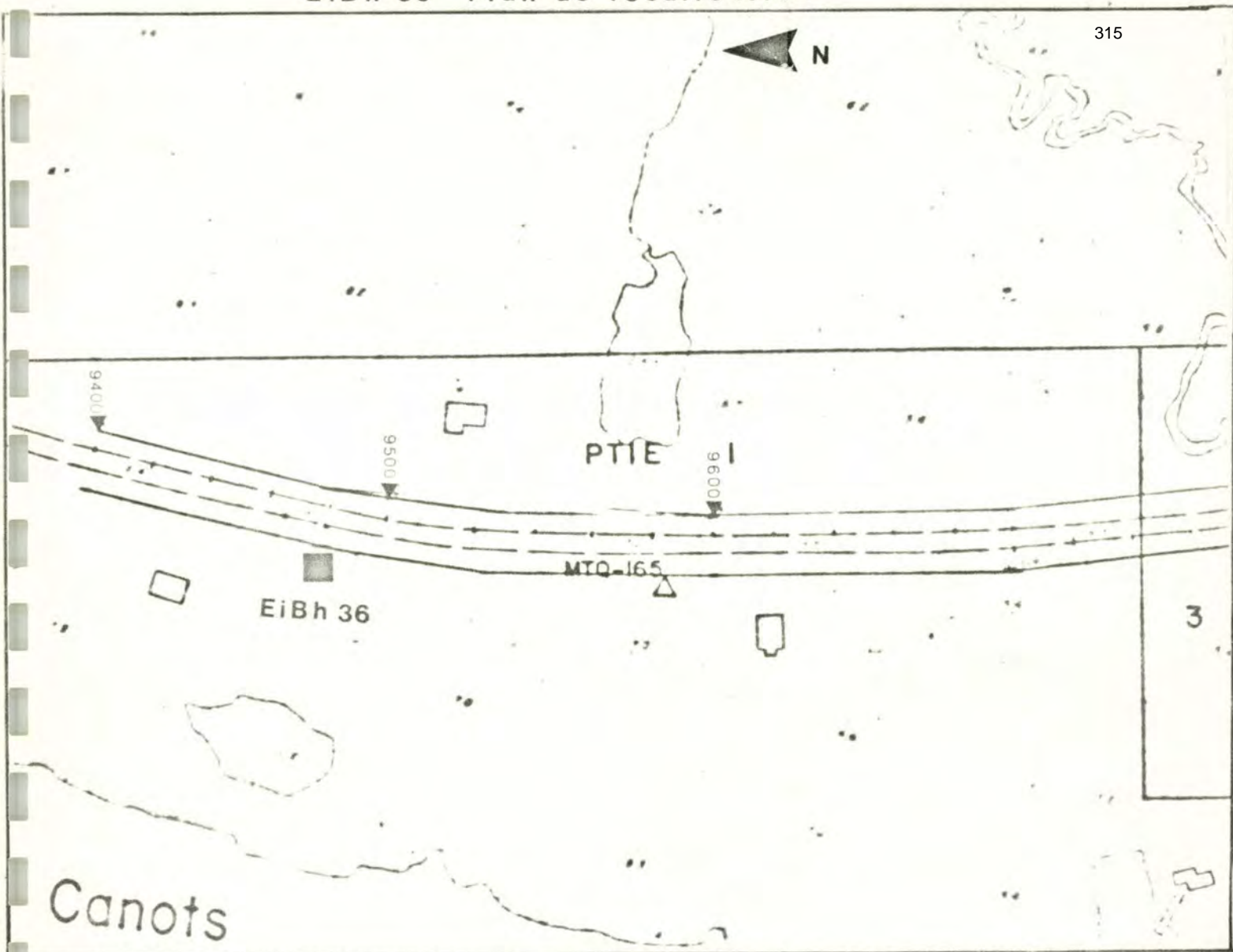
3.12.5 EIBh-36

Une inspection visuelle de ce site sur une zone remaniée a révélé quelques vestiges en surface à l'ouest de l'emprise de l'élargissement de la route; quelques sondages furent entrepris afin de vérifier l'état du site et pour voir s'il se poursuivait dans l'emprise de la route. Un sondage positif nous confirma la probabilité de la présence de vestiges dans l'emprise de la route. Conformément à notre mandat et à notre permis de recherche archéologique nous avons arrêté les travaux sur ce site et formulé les recommandations pour son inventaire systématique et son sauvetage éventuel.

Contenu: EIBh-36 80-1 fragment de grattoir en surface
EIBh-36 80-2 fragment de mésial de pointe en surface

Sondage: (Eclats chert vert) à la base de l'humus (17 cm sous la surface)

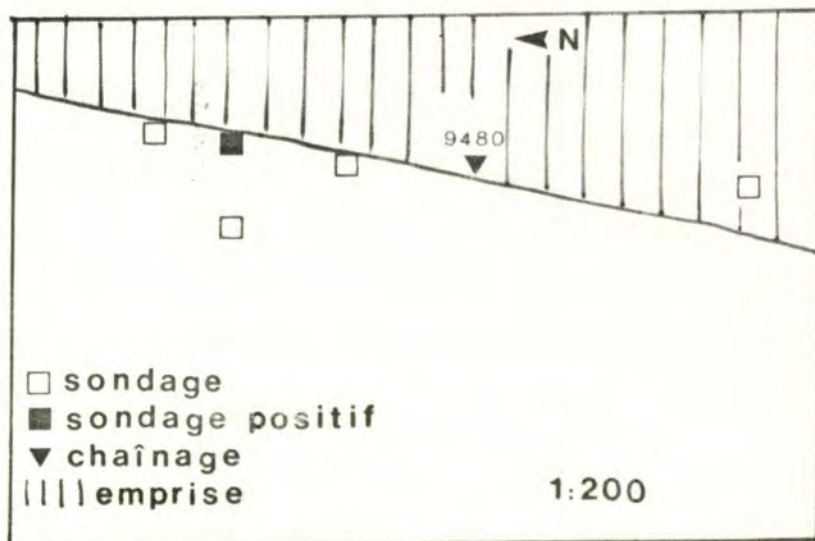
Note: Le sondage n'a pas été complété.



1:2 000

- site archéologique
- ▼ chaînage MTQ

localisation des sondages



1:200

3.13 Aire 8: Elargissement de la route du quai

3.13 Aire 8: Elargissement de la route du quai

3.13.1 Données archéologiques connues

Bien que des sites archéologiques soient connus à proximité de cette zone, un inventaire archéologique effectué par l'Hydro-Québec en 1979, le long de la route du quai, n'a révélé que quelques vestiges de surface à l'embranchement avec la route 138.

3.13.2 Données archéologiques recueillies

L'inventaire de cette zone n'a révélé aucun vestige archéologique sur l'emprise de l'élargissement.

3.13.3 Remarques et Recommandations

L'emprise prévue se situe dans l'aire remaniée. Aucune recommandation.

3.14 Aire 9: Rue domiciliaire à Blanc Sablon

3.14 Aire 9: Rue domiciliaire à Blanc Sablon

3.14.1 Données archéologiques connues

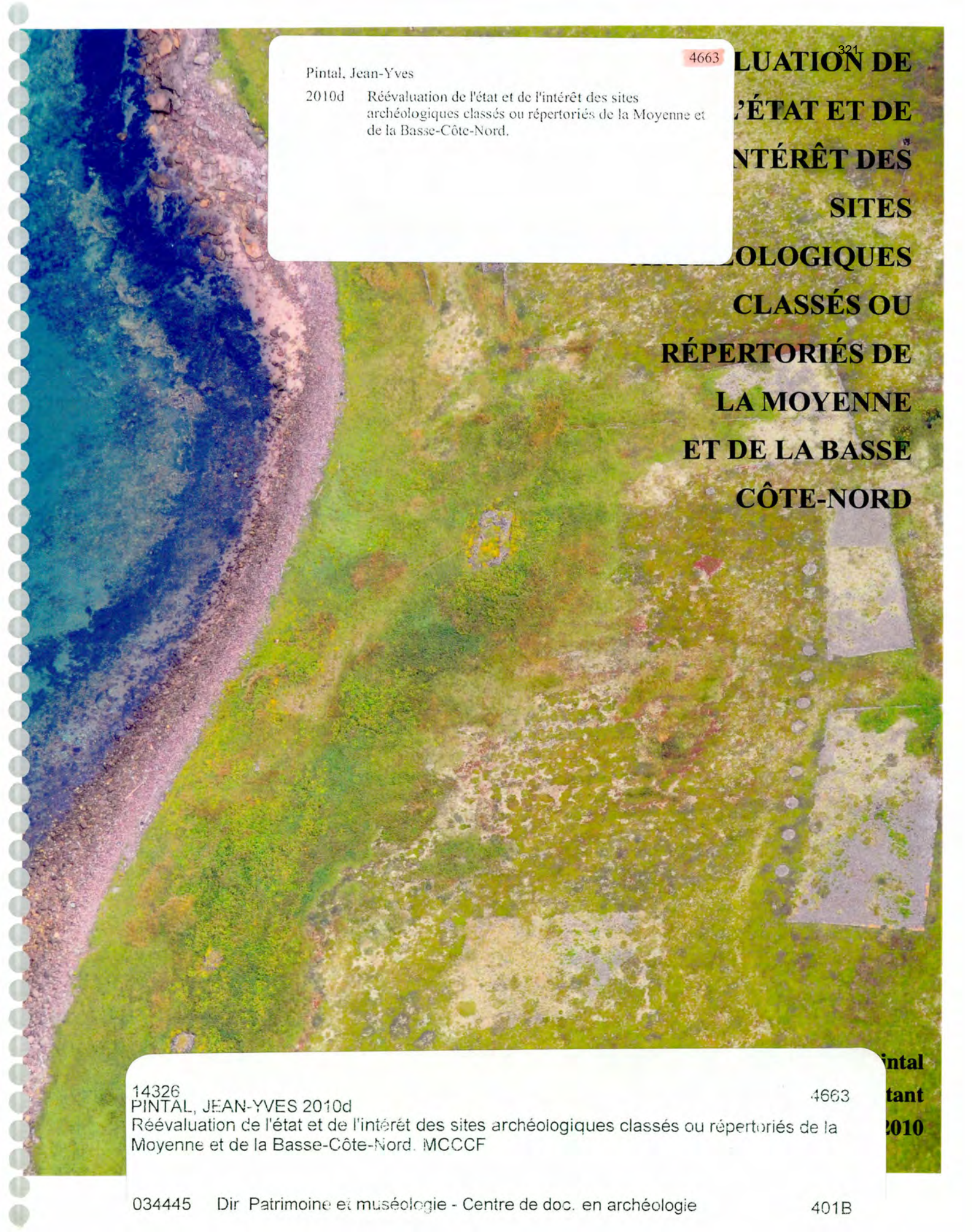
Deux sites archéologiques sont connus sur cette aire.

3.14.2 Données archéologiques recueillies

L'inventaire de cette aire n'a pas permis de localiser des vestiges archéologiques.

3.14.3 Remarques et Recommandations

Bien que l'arpentage de l'emprise de l'élargissement n'était pas effectué sur cette aire, l'étendue de la zone remaniée de part et d'autre de la rue et l'absence de vestiges nous fait penser que ces travaux n'auront aucun impact sur les sites archéologiques.



4663

Pintal, Jean-Yves

2010d Réévaluation de l'état et de l'intérêt des sites archéologiques classés ou répertoriés de la Moyenne et de la Basse-Côte-Nord.

321
**ÉVALUATION DE
L'ÉTAT ET DE
L'INTÉRÊT DES
SITES
ARCHÉOLOGIQUES
CLASSÉS OU
RÉPERTORIÉS DE
LA MOYENNE
ET DE LA BASSE
CÔTE-NORD**

14326

PINTAL, JEAN-YVES 2010d

Réévaluation de l'état et de l'intérêt des sites archéologiques classés ou répertoriés de la Moyenne et de la Basse-Côte-Nord. MCCCCF

4663

Les sites DhCr. a et
EbDa. d n'ont pas été
retenus à l'inventaire des
sites archéologiques de
Québec et deviennent des
ZIA.

Résumé

Les Moyenne et Basse Côte-Nord sont riches d'un patrimoine archéologique qui témoigne de la présence de cinq cultures sur leur territoire : l'amérindienne, l'inuit, la basque, la française et l'anglaise. Des Amérindiens y vivent depuis près de 9000 ans, tandis que des Paléoesquimaux ont commencé à fréquenter ce territoire il y a près de 3000 ans. Quand Cartier arrive à Blanc-Sablon en 1534, cette terre est déjà exploitée par des pêcheurs européens depuis des décennies. Aux Bretons et aux Normands succéderont les pêcheurs de baleine basques. À partir du XIX^e siècle, d'imposantes compagnies morutières s'installeront dans la région modifiant à tout jamais le paysage régional, tant au niveau de sa démographie que de sa géographie.

Même si bien des recherches ont été effectuées, on ne connaît pas encore toutes les subtilités de ces millénaires d'occupation. Après tout, les Moyenne et Basse Côte-Nord sont aussi riches de près de 900 sites archéologiques qui chacun à sa manière évoque la diversité culturelle qui s'est exprimée sur ce territoire pendant 9000 ans de présence humaine.

La présente étude passe en revue l'état des connaissances et l'intégrité de tous ces sites archéologiques, en commençant par les sites classés, les sites dits d'intérêt et les secteurs archéologiques. Les prémisses d'un plan de gestion sont exposées et la problématique de l'érosion des berges est abordée. Deux courtes synthèses sont proposées à la fin, une explicite le cadre chronologique, tandis que l'autre s'attarde à la distribution des sites le long du littoral des trois MRC de la région.

Photo de la page couverture : Le site classé de l'Île-au-Bois (Pierre Lahoud, 2009)

Table des matières

Introduction	1
1.0 Mandat	4
2.0 Méthodes et techniques	10
3.0 Prémisses d'un plan de gestion.....	14
3.1 Propositions	15
4.0 Les résultats de l'étude	24
5.0 Réévaluation de l'état et de l'intérêt des sites archéologiques classés et d'intérêts de la Moyenne et de la Basse-Côte-Nord	38
5.1 Les sites classés	38
5.1.1 Poste de pêche de Nétagamiou	38
5.1.2 Île-au-Bois	42
5.1.3 Room's Point	45
5.1.4 Rive-ouest-de-la-Blanc-Sablon.....	48
5.2 Les sites d'importance	51
5.2.1 Le Grand Portage	53
5.2.2 Vieux-Poste de traite (Sept-Îles).....	53
5.2.3 Usine baleinière de Sept-Îles	54
5.2.4 Vieilles forges de Moisie-Est.....	55
5.2.5 Établissement de pêche de Pigou, Établissement de la Baie du Renard, Établissement de pêche de l'Île Kennedy, Établissement de pêche de Chécatica, Établissement de pêche de Rivière-Saint-Paul-est.....	55
5.2.6 Rivière-au-Bouleau	58
5.2.7 Île à la Chasse	59
5.2.8 Rivière Kegaska	59
5.2.9 Poste de traite et mission de Musquaro	60
5.2.10 Petit-Mécatina 1	60
5.2.11 Établissement de pêche de Petit-Mécatina 3.....	60
5.2.12 Lac Plamondon	61

5.2.13	Middle Bay	61
5.2.14	Pointe du Paresseux	61
5.2.15	Établissement de pêche de Brador	62
5.3	Les secteurs archéologiques	64
5.3.1	Le secteur Matamec	65
5.3.2	Le secteur Mingan	66
5.3.3	Les secteurs île aux Esquimaux, île de la Demoiselle, baie au Saumon, havre des Belles-Amours et pointe Rocheuse	68
5.3.4	Le secteur anse des Dunes	74
5.3.5	Le secteur Blanc-Sablon	77
5.3.6	Le secteur de l'île Verte	81
6.0	Les sites archéologiques des Moyenne et Basse-Côte-Nord et la problématique de l'érosion du littoral	83
7.0	Historique du peuplement amérindien des Moyenne et Basse-Côte-Nord.....	85
7.1	La période Archaïque	85
7.2	La période post-Archaïque	89
7.3	La période de contact.....	92
8.0	Analyse de la distribution des sites préhistoriques en Moyenne et en Basse-Côte-Nord	94
8.1	La MRC des Sept-Rivières.....	94
8.2	La MRC de Minganie.....	98
8.3	La MRC de la Basse-Côte-Nord.....	101
	Conclusion et recommandations.....	108
	Ouvrages de référence	110
ANNEXE 1		
	La base des données des sites archéologiques des Moyenne et Basse-Côte-Nord.....	116
ANNEXE 2		
	Cartes : Bilan des connaissances archéologiques en Moyenne et en Basse-Côte-Nord.....	117

Liste des figures

Figure 1	Localisation générale du secteur à l'étude.....	2
Figure 2	Localisation générale des sites archéologiques connus dans le secteur à l'étude	3
Figure 3	Localisation générale des zones ayant fait l'objet d'un inventaire archéologique à ce jour.....	25
Figure 4	Localisation générale des sites archéologiques connus dans le secteur à l'étude en fonction des limites des bassins versants.....	26
Figure 5	Localisation générale des sites archéologiques en fonction des écosystèmes côtiers.....	28
Figure 6	Typologie d'érosion des segments côtiers.....	29
Figure 7	Légende pour interpréter les cartes « Bilan des connaissances archéologiques en Moyenne et en Basse-Côte-Nord ».....	37
Figure 8	Limite du site classé de Nantagamiou	39
Figure 9	Plan du poste de Nantagamiou	40
Figure 10	Carte de localisation des établissements d'Itamamiou et de Nantagamiou	41
Figure 11	Limite du site classé de l'île-au-Bois.....	43
Figure 12	Plan d'une partie des vestiges archéologiques du site classé de l'île-au-Bois..	44
Figure 13	Limite du site classé de Room's Point.....	46
Figure 14	Plan de l'établissement de Room's Point.....	47
Figure 15	Limite du site classé de la Rive-Ouest-de-la-Blanc-Sablon.....	49
Figure 16	Plan de l'établissement de Brador.....	63
Figure 17	Secteur archéologique Matamec	66
Figure 18	Secteur archéologique Mingan.....	67
Figure 19	Secteur archéologique Île aux Esquimaux	69
Figure 20	Secteurs archéologiques île de la Demoiselle et baie au Saumon.....	70
Figure 21	Secteurs archéologiques havre des Belles-Amours et pointe Rocheuse	71
Figure 22	Secteur archéologique anse aux Dunes	75
Figure 23	Secteur archéologique Blanc-Sablon	78
Figure 24	Secteur archéologique île Verte	82

Figure 25	Localisation des sites archéologiques connus dans la MRC des Sept-Rivières.....	95
Figure 26	Distribution des sites de la MRC des Sept-Rivières en rapport avec leur altitude.....	97
Figure 27	Localisation des sites archéologiques connus dans la MRC de Minganie.....	99
Figure 28	Distribution des sites de la MRC de Minganie en rapport avec leur altitude .	101
Figure 29	Localisation des sites archéologiques connus dans la MRC de la Basse-Côte-Nord.....	102
Figure 30	Distribution des sites de la MRC de la Basse-Côte-Nord en rapport avec leur altitude	104

Liste des tableaux

Tableau 1	Les sites archéologiques nord-côtiers classés ou à l'étude	5
Tableau 2	Liste des sites archéologiques localisés dans le secteur de la Rive-ouest-de-Blanc-Sablon	6
Tableau 3	Les sites archéologiques d'intérêts proposés pour les Moyenne et Basse-Côte-Nord	8
Tableau 4	Identité culturelle des sites archéologiques connus de Rivière-Pentecote à Blanc-Sablon	30
Tableau 5	Identité culturelle des sites archéologiques connus dans les MRC des Sept-Rivières, de la Minganie et de la Basse-Côte-Nord.....	30
Tableau 6	Identité culturelle détaillée des sites archéologiques connus dans les MRC des Sept-Rivières, de la Minganie et de la Basse-Côte-Nord.....	31
Tableau 7	Portion résiduelle des sites des MRC à l'étude en fonction de leur identité culturelle.....	34
Tableau 8	Superficie résiduelle des sites archéologiques connus dans les MRC à l'étude	36
Tableau 9	Les sites archéologiques des Moyenne et Basse-Côte-Nord classés.....	38
Tableau 10	Les sites archéologiques d'intérêts proposés par Dubreuil pour les Moyenne et Basse-Côte-Nord	52
Tableau 11	Les sites archéologiques associés au secteur Matamec.....	65
Tableau 12	Les sites archéologiques associés au secteur Mingan	68
Tableau 13	Les sites archéologiques associés au secteur île aux Esquimaux.....	72
Tableau 14	Les sites archéologiques associés au secteur île de la Demoiselle.....	72
Tableau 15	Les sites archéologiques associés au secteur baie au Saumon	72
Tableau 16	Les sites archéologiques associés au secteur havre des Belles-Amours	72
Tableau 17	Les sites archéologiques associés au secteur Pointe Rocheuse.....	73
Tableau 18	Les sites archéologiques associés au secteur anse des Dunes.....	76
Tableau 19	Les sites archéologiques associés au secteur Blanc-Sablon.....	79
Tableau 20	Les sites archéologiques associés au secteur île Verte.....	82

Liste des photos

Photo 1	Vue aérienne du site classé de Nantagamiou	41
Photo 2	Vue aérienne du site classé de l'île-au-bois	43
Photo 3	Vue aérienne du site classé de Room's Point	46
Photo 6	Vue aérienne du site Établissement de pêche de Rivière-Saint-Paul est.....	56
Photo 7	Vue aérienne de l'île de Bonne-Espérance	58
Photo 8	Vue aérienne de l'établissement de pêche de Brador.....	62

Équipe de réalisation

Ministère de la Culture, des Communications et de la Condition féminine du Québec

Direction de la Côte-Nord

Julie Samuel Conseillère en développement culturel

Direction générale des interventions régionales

Frank Rochefort Archéologue

Direction du patrimoine et de la muséologie

Claudine Giroux Archéologue, responsable des sites et des collections
archéologiques du Québec

Stéphanie Simard Responsable de la numérisation des zones d'inventaire

Consultants

Jean-Yves Pintal Archéologue, chargé de projet, recherche, cartographie et
rédaction

Françoise Niellon Archéologue, historienne, rédaction

Laura-Lee Bolger Cartographe

Anne-Marie Faucher Archéologue, technicienne de recherche

Pierre Lahoud Photographe

Stéphane Noël Archéologue, technicien de recherche

Marie-Anick Prévost Archéologue, technicienne de recherche

Introduction

La Direction régionale de la Côte-Nord du ministère de la Culture, des Communications et de la Condition féminine du Québec a été interpellée par la Conférence régionale des élus de la Côte-Nord (CRÉ) et par le Musée régional de la Côte-Nord (MRCN) quant à diverses contingences relatives à la gestion des sites archéologiques classés ou répertoriés sur l'ensemble de son territoire (MRCN et CRÉ 2008).

Ces questionnements font références à divers phénomènes. On a fait état des dangers que représente l'érosion des berges sur la conservation du patrimoine archéologique, ainsi que du pillage de certains lieux. D'autres problématiques peuvent également être soulevées, notamment celles qui concernent la mise en valeur de ce riche héritage qui se compose entre autres de neuf sites classés par le gouvernement du Québec.

En 2006, le ministère de la Culture, des Communications et de la Condition féminine a demandé à M. Steve Dubreuil, conservateur au Musée régional de la Côte-Nord, de produire une étude caractérisant le patrimoine archéologique de cette région. On y trouve une série de recommandations axées sur la protection d'un certain nombre de sites dits d'intérêt particulier. On y fait également mention de la nécessité de planifier des travaux de sauvetage des lieux menacés (Dubreuil 2007).

Le présent rapport s'insère en continuité avec la démarche précédente. Il s'en distingue parce qu'il consiste d'abord et avant tout en une réévaluation de la localisation des sites, de leur état de conservation et de leur superficie. Il se penche également sur la possibilité que certains d'entre eux puissent être menacés de destruction à plus ou moins court terme, principalement en raison de l'érosion des berges ou des activités humaines. Finalement, il passe rapidement en revue certains sites d'intérêt qui pourraient témoigner de l'importance du patrimoine archéologique nord-côtier dans une perspective de recherche et de mise en valeur.

Cette étude porte sur le territoire des Moyenne et Basse-Côte-Nord (figure 1), là où quelque 900 sites ont été découverts à ce jour (figure 2).

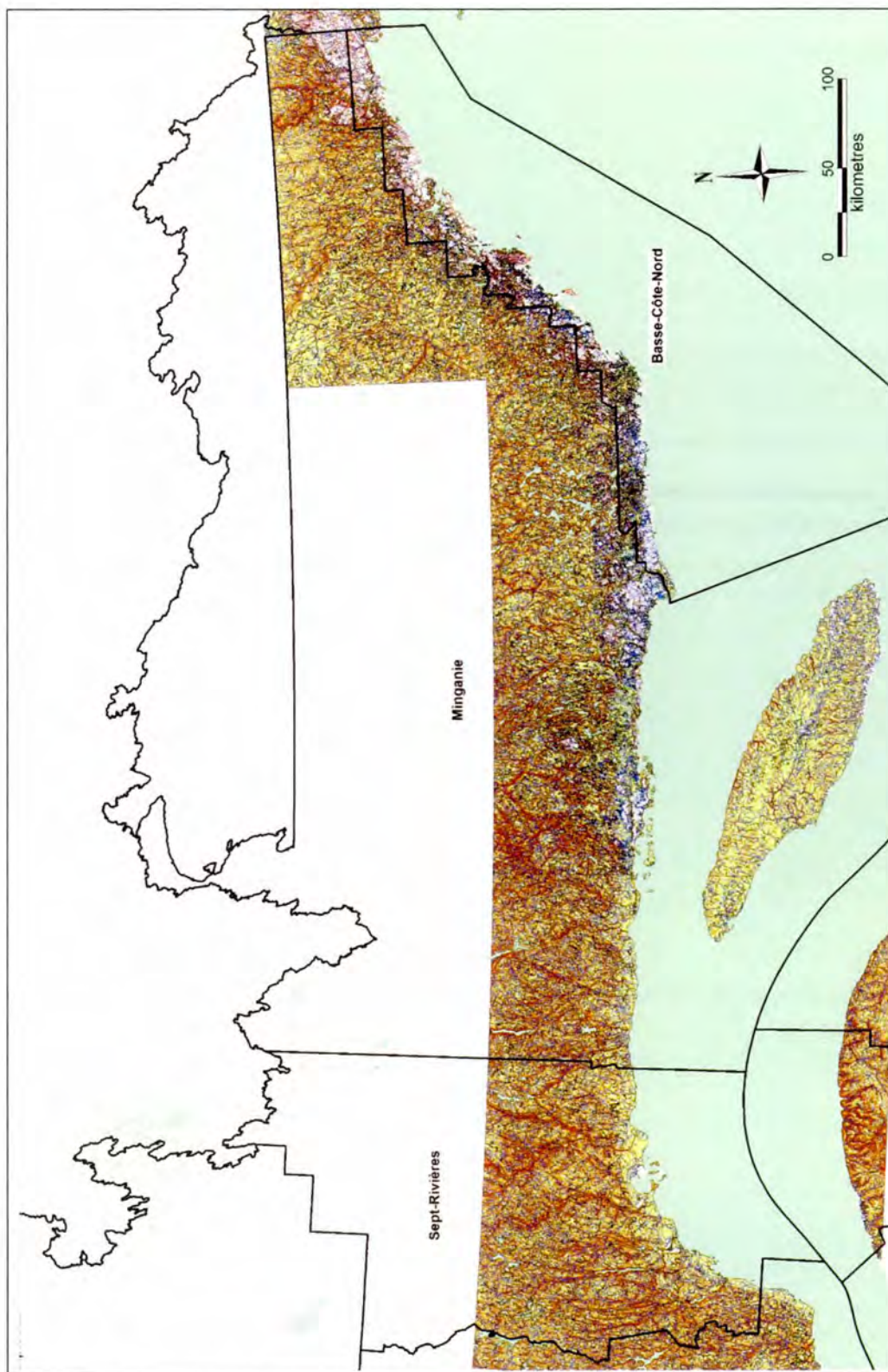


Figure 1 Localisation générale du secteur à l'étude (fonds de carte Ressources naturelles Canada 1 : 250 000, source : Ressources naturelles et Faune Québec)

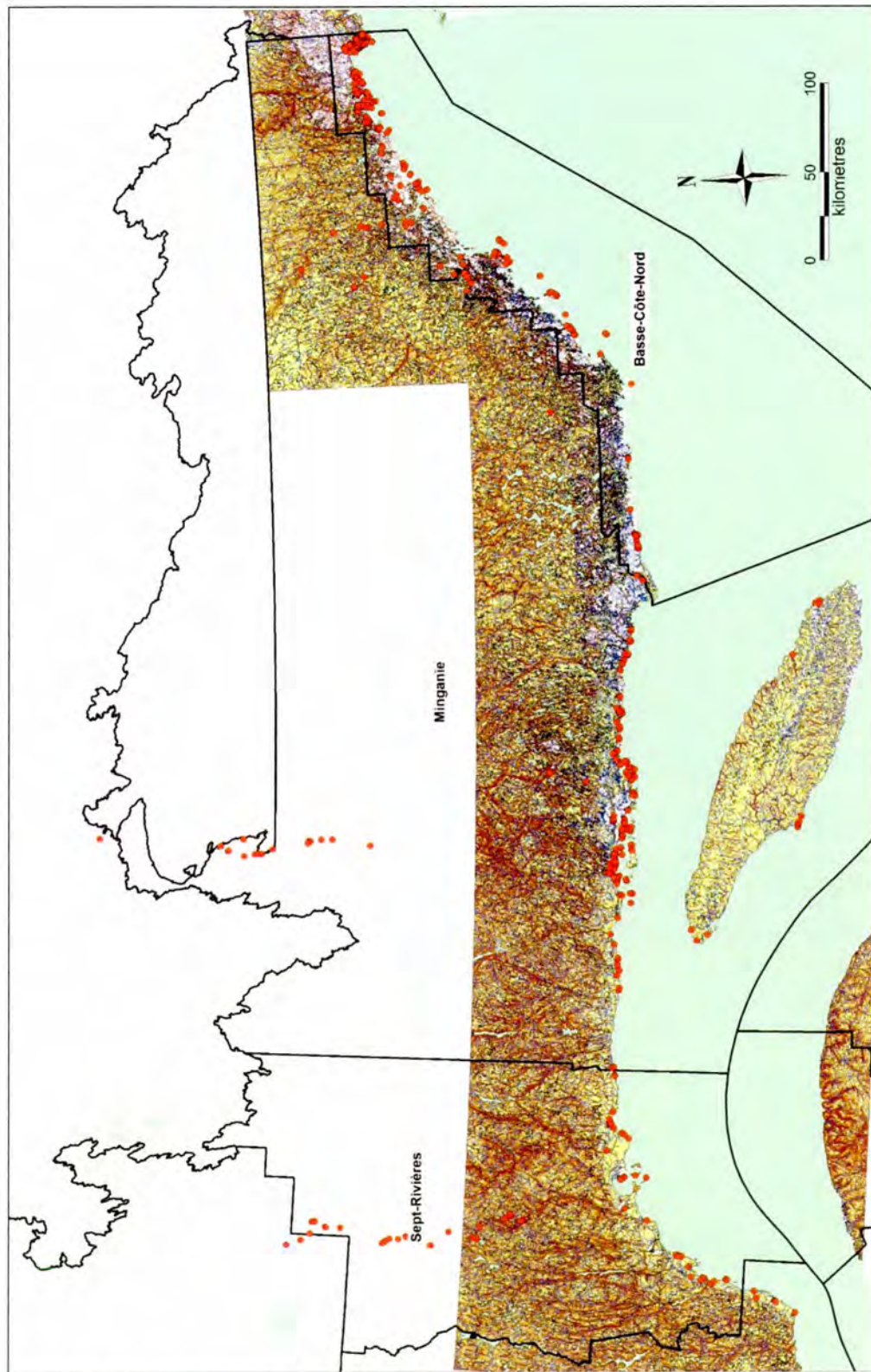


Figure 2 Localisation générale des sites archéologiques connus dans le secteur à l'étude (fonds de carte Ressources naturelles Canada 1 : 250 000, sources : Ressources naturelles et Faune Québec, ISAQ 2009)

1.0 Mandat

Tel que définit dans le contrat de services professionnels et dans le devis « étude archéologique – réévaluation de certains sites de la Basse-Côte-Nord », le mandat de cette étude consistait à :

- Effectuer une réévaluation de l'état et de l'intérêt de l'ensemble des sites archéologiques classés ou répertoriés de la Moyenne et de la Basse-Côte-Nord, et ce, en regard du devis proposé.

Le territoire visé est :

Les quatre sites archéologiques classés sur le territoire de la Basse-Côte-Nord;

L'ensemble des sites de la Moyenne et de la Basse-Côte-Nord identifiés sur la banque de données ISAQ. En portant une attention particulière aux sites d'importance identifiés sur le territoire de la Moyenne et de la Basse-Côte-Nord dans le cadre des travaux de recherche de M. Steve Dubreuil intitulé : « Étude sur les sites archéologiques préhistoriques et historiques caractéristiques de la région de la Côte-Nord » (2007);

Les secteurs archéologiques tels qu'identifiés dans l'annexe B.

- Élaborer une stratégie d'intervention afin d'assurer une gestion adéquate des sites, et ce, en regard du devis proposé.

Les objectifs de l'étude

L'étude consiste à :

- Faire un bilan de l'état de conservation de chacun des sites archéologiques selon les données actuellement connues.
- Effectuer une intervention sur le terrain qui permettra :
 - d'évaluer l'intégrité physique du site (perturbations naturelles ou anthropiques diverses : érosion, constructions, décapage sur le site, etc.);
 - d'analyser l'évolution du site par rapport à son dernier constat sur le terrain;

d'évaluer la conservation des vestiges anthropiques (détérioration, destruction, pillage, etc.);

de localiser précisément les sites archéologiques et déterminer leur périmètre;

de dégager des hypothèses de recherche qui pourraient guider d'éventuelles interventions.

- Émettre des recommandations quant aux priorités d'interventions et à leur nature, si nécessaire, en tenant compte des impacts prévisibles.
- Émettre des recommandations sur le plan de la conservation et de la mise en valeur.

Mentionnons ici qu'à la suite de rencontres préparatoires, il a été convenu que cette étude se baserait uniquement sur la littérature existante. L'idée de retourner sur le terrain afin de délimiter chacun des sites a été écartée compte tenu du budget alloué, de la quantité de ceux localisés à ce jour et de l'immensité du territoire à couvrir.

Par ailleurs, comme nos directives exigeaient plus spécifiquement une revue des sites classés et d'intérêt proposés dans l'étude de M. Dubreuil, la liste soumise par ce dernier a été examinée et nous nous sommes permis d'y apporter certaines précisions (tableaux 1 à 3).

Tableau 1 Les sites archéologiques nord-côtiers classés ou à l'étude (modifié de Dubreuil 2007)

Sous-région	Code Borden	Générique	Fonction	Statut	Notes
Moyenne-Côte-Nord	DeEh-001	Pépechipissinagan	Peinture rupestre	Classé 2001	Ce site se trouve en fait en Haute-Côte-Nord
Moyenne-Côte-Nord	DiDt-008	Épave du Élizabeth & Mary	Naval et portuaire/naufage	Classé 1999	Subaquatique*
Basse-Côte-Nord	EcBv-002	Poste de pêche de Nétagamiou	Domestique; pêche; commerce	Classé 1974	
Basse-Côte-Nord	EiBg-044	Île-à-Bois	Pêche	Classé 1989	Ce site classé inclut également les sites EiBg-29 (Paléoesquimau du Groswater) et EiBg-48

					(Eurocanadien)
Basse-Côte-Nord	EiBg-016	Room's Point	Pêche; commerce	Classé 1989	Site historique
Basse-Côte-Nord	EiBg-001 à 009 et 082 à 108	Rive-ouest-de-la-Blanc-Sablon	Amérindiens préhistoriques, Paléoesquimaux, Européens, Eurocanadiens.	Classé 1989	Voir tableau 2

*Notre mandat n'incluait pas les sites subaquatiques

Tableau 2 Liste des sites archéologiques localisés dans le secteur de la Rive-ouest-de-la-Blanc-Sablon

Code Borden	Altitude	Période
EiBg-7, A, B, C, D	25-20	Archaïque ancien
EiBg-7E-1	20	Archaïque ancien
EiBg-7E-2	20	Archaïque ancien
EiBg-7E-3	20	Archaïque ancien
EiBg-103	20	Archaïque ancien
EiBg-124	20	Archaïque ancien
EiBg-5	13	Archaïque moyen
EiBg-5A	18	Archaïque moyen
EiBg-5B	13	Archaïque moyen
EiBg-94	19	Archaïque moyen
EiBg-99	15	Archaïque moyen
EiBg-100	7,5	Archaïque moyen
EiBg-104	13,5	Archaïque moyen
EiBg-114	13	Archaïque moyen
EiBg-115	11,5	Archaïque moyen
EiBg-132	13	Archaïque moyen
EiBg-95	13	Archaïque récent
EiBg-105	12	Archaïque récent
EiBg-111	10	Archaïque récent
EiBg-130	14	Archaïque récent
EiBg-8	15	Post-Archaïque ancien
EiBg-43-A	10	Post-Archaïque ancien
EiBg-43-B	10	Post-Archaïque ancien
EiBg-43-C	10	Post-Archaïque ancien
EiBg-49	7	Post-Archaïque ancien
EiBg-90	5	Post-Archaïque ancien
EiBg-96	8	Post-Archaïque ancien
EiBg-047	8	Post-Archaïque ancien

EiBg-098	8	Post-Archaïque ancien
EiBg-102	7	Post-Archaïque ancien
EiBg-43A	8	Prédorsétien (Groswater)
EiBg-1D	5	Post-Archaïque moyen
EiBg-3	5,5	Post-Archaïque moyen
EiBg-4	6	Post-Archaïque moyen
EiBg-45	5,5	Post-Archaïque moyen
EiBg-82	5,5	Post-Archaïque moyen
EiBg-83	5,5	Post-Archaïque moyen
EiBg-84	5,5	Post-Archaïque moyen
EiBg-85	7	Post-Archaïque moyen
EiBg-86	6	Post-Archaïque moyen
EiBg-87	8	Post-Archaïque moyen
EiBg-88A, B	5	Post-Archaïque moyen
EiBg-91	5	Post-Archaïque moyen
EiBg-92	5	Post-Archaïque moyen
EiBg-97	8	Post-Archaïque moyen
EiBg-101	7,5	Post-Archaïque moyen
EiBg-106	8	Post-Archaïque moyen
EiBg-107	8	Post-Archaïque moyen
EiBg-108	8	Post-Archaïque moyen
EiBg-109	5	Post-Archaïque moyen
EiBg-112	5,5	Post-Archaïque moyen
EiBg-113	5,5	Post-Archaïque moyen
EiBg-118	4,5	Post-Archaïque moyen
EiBg-122	5	Post-Archaïque moyen
EiBg-131A	5	Post-Archaïque moyen
EiBg-131B	5	Post-Archaïque moyen
EiBg-154	4,5	Post-Archaïque moyen
EiBg-1	5	Post-Archaïque moyen
EiBg-1	4	Post-Archaïque moyen, Dorsétien moyen
EiBg-1A	5	Post-Archaïque récent
EiBg-1B-B	4	Post-Archaïque récent
EiBg-1B-C	4	Post-Archaïque récent
EiBg-1B-D	4	Post-Archaïque récent
EiBg-1B-E	4	Post-Archaïque récent
EiBg-1B-F	4	Post-Archaïque récent
EiBg-1C	4,5	Post-Archaïque récent
EiBg-46	5,5	Post-Archaïque récent
EiBg-93	3	Post-Archaïque récent
EiBg-123	3	Post-Archaïque récent/historique ancien
EiBg-1B-A	4	Post-Archaïque récent/historique ancien
EiBg-9	3	Post-Archaïque récent/historique ancien

EiBg-116	5,5	Post-Archaïque récent/historique ancien
EiBg-117	4,5	Post-Archaïque récent/historique ancien
EiBg-119	2,5	Historique eurocanadien
EiBg-155	3,5	Historique eurocanadien

Tableau 3 Les sites archéologiques d'intérêts proposés pour les Moyenne et Basse-Côte-Nord (modifié de Dubreuil 2007)

Sous-région	Code Borden	Nom	Fonction	Notes
Moyenne-Côte-Nord	DkDs-003	Naufrage de la flotte Walker 1711	Naval et portuaire/naufrage	Subaquatique
Moyenne-Côte-Nord	EeDq-001	Le Grand Portage	Archaïque; Amérindien préhistorique récent; Amérindien historique du contact à 1900; Innus de 1900-50	Presque totalement fouillé/intérieur des terres
Moyenne-Côte-Nord	EkDr-001	Rivière Jean-Pierre	Amérindien préhistorique	Intérieur des terres
Moyenne-Côte-Nord	EbDo-001	Vieux-Poste de traite	Amérindien historique du contact à 1900; Commercial 1 et 2; Religieux	
Moyenne-Côte-Nord	EaDo-B	Usine baleinière de Sept-Îles	Industrie : baleine	
Moyenne-Côte-Nord	EbDm-004	Vieilles forges de Moisie-Est	Domestique; Technologie : forge	
Moyenne-Côte-Nord	EbDj-005	Établissement de pêche de Pigou	Pêche et trappe	
Moyenne-Côte-Nord	EbDj-002	Rivière-au-Bouleau	Archaïque; Sylvicole moyen	
Moyenne-Côte-Nord	EbDa-006	Fours de l'île Nue de Mingan	Chasse : baleine; Amérindien préhistorique	Fédéral
Moyenne-Côte-Nord	EbCs-010	Île à la Chasse	Point Revenge; Sylvicole supérieur	Fédéral
Moyenne-Côte-Nord	DhCk-001	Établissement de la Baie du Renard	Domestique; Technologie : conserverie; Cimetière	
Basse-Côte-Nord	EbCi-001	Rivière Kegaska	Sylvicole moyen et supérieur; Amérindien historique 1900-50	
Basse-Côte-Nord	EbCg-001	Poste de traite et mission de Musquaro	Religieux; Commercial 1 et 2	
Basse-Côte-Nord	EgBo-001	Établissement de pêche de	Pêche et trappe	

Nord		l'Île Kennedy		
Basse-Côte-Nord	EdBt-001	Petit-Mécatina 1	Archaïque maritime	
Basse-Côte-Nord	EdBt-003	Établissement de pêche de Petit-Mécatina 3	Pêche	
Basse-Côte-Nord	EhBn-001	Établissement de pêche de Chécatica	Pêche et trappe; Domestique	
Basse-Côte-Nord	EhBo-001	Habitations de rivière Coxipi 1	Pêche et trappe; Commercial 1 et 2	
Basse-Côte-Nord	EiBk-49	Établissement de pêche de Rivière-Saint-Paul est	Domestique; Pêche et trappe	
Basse-Côte-Nord	EfBs-005	Lac Plamondon	Archaïque; Sylvicole; Amérindien historique	Inondé
Basse-Côte-Nord	EiBi-010	Middle Bay	Chasse : baleine	
Basse-Côte-Nord	EiBh-47	Pointe du Paresseux	Archaïque maritime; amérindien préhistorique récent; Inuit paléoesquimau; Inuit néoesquimau thuléen; Euro-québécois 1543-1607	
Basse-Côte-Nord	EiBh-34	Établissement de pêche de Brador	Amérindien historique contact à 1900; Inuit XVIIIe siècle; Euro-québécois 1608-1899. Commercial; Pêche et trappe; Domestique.	
Basse-Côte-Nord	EiBh-43A	Rivière Blanc-Sablon	Inuit paléoesquimau (Groswater)	Erreur d'appellation et de localisation. EiBg-43A fait partie du site classé de la Rive-ouest-de-la-Blanc-Sablon

2.0 Méthodes et techniques

Dans le devis : étude archéologique – réévaluation de certains sites de la Basse-Côte-Nord, la démarche suivante était proposée :

- Consultation des rapports d'activités antérieurs afin de connaître l'état initial des sites à l'étude.
- Consultation des cartes de l'ISAQ afin de connaître la localisation connue des sites archéologiques.
- Consultation des photographies aériennes anciennes et récentes afin de déterminer l'évolution physique du site (perturbations naturelles et perturbations anthropiques).
- Positionnement global (GPS) de chacun des sites et de leur périmètre.
- Dans les cas où l'archéologue devra faire un inventaire sur le terrain, celui-ci devra faire usage de la méthodologie appropriée (intervention selon le système Tikal sur les sites de nature historique).
- Relevé technique selon les standards en archéologie.
- Relevé photographique de tous les éléments archéologiques pertinents (vestiges architecturaux, éléments de surface, etc.)
- Effectuer un plan général du site.
- Effectuer la collecte de tout artéfact en surface et localiser leur position sur le plan du site

Comme aucun travail de terrain n'a été effectué, les six derniers éléments de cette démarche n'ont pas été appliqués. Par contre, une attention particulière a été accordée aux trois premiers points.

Voici les principes de base qui ont été adoptés afin d'atteindre les divers objectifs du mandat :

D'abord, étant donné que cette étude concerne la relocalisation des sites archéologiques, leur état de conservation et les menaces éventuelles qui pourraient peser sur eux, il a été décidé que l'outil de travail principal reposerait sur une cartographie numérique (MapInfo). Ainsi, un fonds cartographique vectoriel au

1 : 250 000 (localisation générale) et au 1 : 50 000 (localisation précise) couvrant tout le territoire à l'étude a été téléchargé à partir du site <http://geogratis.cgdi.gc.ca/geogratis/fr/download/index.html>.

Si l'on veut avoir une idée de la valeur archéologique d'un territoire, il importe de préciser quelle portion de ce territoire est connue. Ainsi, les zones d'inventaire archéologique, tel qu'enregistrées dans l'ISAQ (2009), ont été projetées sur les fonds de carte décrits précédemment.

Par la suite, il importait de s'assurer que les coordonnées des sites connus, tels qu'enregistrés dans l'ISAQ, étaient relativement conformes avec les localisations apparaissant dans les rapports d'intervention. Ainsi, les coordonnées en LAT-LONG (NAD 83) ont été obtenues de l'ISAQ (2009) et elles ont été projetées sur les fonds de carte décrits précédemment. Par la suite, ces localisations ont été vérifiées en comparant le positionnement des sites sur les cartes numériques avec celui des cartes papier du MCCCC/ISAQ. Puis, toutes ces localisations ont été revues en se référant aux emplacements présentés dans les divers rapports d'intervention (sur carte ou sur photo aérienne). Les nombreux ajustements nécessaires ont été apportés. Si ce travail a permis de corriger les erreurs les plus grossières, il est évident, spécialement pour certaines régions où les sites sont particulièrement abondants, qu'une relocalisation au GPS permettrait de préciser encore davantage leur localisation respective.

Une base de données sous forme Excel a été construite à partir des informations inscrites dans l'ISAQ pour tous les sites archéologiques connus en Moyenne et en Basse-Côte-Nord¹. Tous les rapports relatifs à ces sites ont été relus et les données de l'ISAQ ont été corrigées en conséquence lorsque cela était possible.

Pour ce qui est des altitudes au-dessus du niveau actuel de la mer, lorsque cette information était manquante elle a été estimée en se référant à la courbe de niveau la plus rapprochée.

En ce qui concerne l'entrée « portion résiduelle », les informations disponibles dans les rapports ne permettent pas toujours d'évaluer précisément cet aspect.

¹ N'apparaissent pas dans cette base de données les sites subaquatiques et ceux dits de préinventaires. Il a été aussi convenu que cette étude se limiterait à la bande littorale. On trouvera à l'annexe 1, ce fichier en format Excel et FileMaker Pro.

Lorsque cette réévaluation était impossible, il a été décidé de considérer qu'au moins une partie du site était intact (1/4 (site dont il reste le 1/4 en place)).

Il en va de même pour l'entrée « superficie ». Parfois, les seules données disponibles réfèrent au fait que le site est « petit » ou « gros ». Dans la mesure du possible, nous avons tenté d'évaluer cette superficie. Lorsque cela était impossible, une superficie minimale de 25 m² a été accordée au site « petit » et une superficie maximale de 100 m² a été retenue pour les « gros ».

Comme on peut le constater, une part d'incertitude demeure. L'approche préconisée repose sur le principe qu'« en cas de doute, doutez ». Ainsi, et en conservant à l'esprit qu'un des objectifs de cette étude consiste à *élaborer une stratégie d'intervention afin d'assurer une gestion adéquate des sites*, il vaut mieux considérer qu'au moins une portion du site demeure intacte, ce qui oblige les gestionnaires et les promoteurs à considérer la probabilité que des vestiges puissent être présents dans les zones appelées à être développées.

Des recommandations ont été émises pour chaque site (voir base de données Excel et Filemaker Pro en annexe). Ces recommandations sont de trois types :

Aucune	Le site est considéré comme détruit, il ne devrait plus contenir d'informations susceptibles d'en modifier son interprétation;
Surveillance/ inspection visuelle	Le site est presque entièrement détruit, mais il est susceptible de contenir des données à même d'en modifier son interprétation;
Inventaire/fouille	Le site est intact ou presque, et il est susceptible de contenir des données à même de modifier son interprétation.

Par ailleurs, le problème des sites à polygone se pose d'une manière particulièrement aiguë en Moyenne et en Basse-Côte-Nord, notamment parce que l'on y trouve de vastes sites de pêche, de nombreux hameaux et que plusieurs sites préhistoriques ont été réoccupés à maintes reprises. Ce fait est important puisqu'il y a une très grande différence entre un site qui occupe un mètre carré et un autre dont la superficie dépasse les 10 000 mètres carrés. Malheureusement, le MCCCCF ne s'est pas

beaucoup attardé à la Côte-Nord de ce point de vue et, à cet égard, un très gros travail de rattrapage a dû être effectué.

Tous les plans des sites connus à ce jour en Moyenne et en Basse-Côte-Nord ont été consultés. Dans le cadre de cette étude, les sites archéologiques n'ont pas été considérés comme si leur étendue ne correspondait qu'à des coordonnées, ils ont été considérés comme des espaces occupés. Ainsi, tous les sites sont devenus des sites à polygone. Lorsque des polygones avaient été relevés, ils ont été cartographiés sur le fond de carte numérique. Lorsqu'il n'y avait aucune référence à un polygone, il a alors été considéré que ces sites occupaient des surfaces circulaires. Leur pourtour a alors été dessiné en tenant compte d'un rayon susceptible de correspondre à la surface estimée du site. Ainsi, le rayon d'un cercle de 300 m² équivaut à 10 m, celui d'un site de 100 m² est égal à 6 m, et ainsi de suite. Afin que les sites soient toujours visibles sur les cartes au 1 : 50 000, un rayon minimal de 3 mètres a été considéré pour les sites de 25 m² et moins.

Afin de tenir compte des prescriptions du Registre de l'État, un rayon de protection de 100 m a été produit pour chacun des sites connus.

Finalement, à des fins de gestion les limites des sites archéologiques classées, ainsi que celles des secteurs archéologiques ont également été projetées sur le fonds de carte².

Pour ce qui est des menaces d'érosion potentielle susceptibles d'affecter l'intégrité des sites, il en a été tenu compte en projetant la typologie des segments côtiers tel que défini dans le rapport d'évaluation du risque d'érosion du littoral de la Côte-Nord du Saint-Laurent pour la période 1996-2003 (MRN 2004).

Ceci étant dit, si aucun travail de terrain n'a été fait, il y a quand même eu une inspection visuelle des sites classés et de quelques autres dits d'importance du haut des airs. Ainsi, le photographe Pierre Lahoud a pris une série de photographies aériennes à basse altitude des sites de Nantagamiou, de Brador, de l'Île-au-Bois, de Room's Point et de la Rive-ouest-de-la-Blanc-Sablon. Ces photos nous ont permis d'évaluer l'état actuel des sites.

² À cet égard, aucune limite n'a été fournie par le MCCCCF en ce qui concerne le site de Room's Point et les limites du site Rive-ouest-de-la-Blanc-Sablon se sont avérées inexactes; les correctifs nécessaires ont été apportés. Toutefois, les limites fournies dans cette étude n'ont pas de valeur légale.

3.0 Prémisses d'un plan de gestion

L'archéologie est la science de la culture matérielle. Les archéologues interviennent dans les cas où des objets et des vestiges, enfouis ou non, sont susceptibles de fournir des informations inédites sur des occupations humaines plus ou moins anciennes. L'apport de l'archéologie aux sciences sociales est important puisqu'elle permet d'étudier des modes de vie souvent peu documentés. Elle est ainsi à même de faire ressortir une partie de la diversité culturelle qui s'est exprimée sur un territoire. En effet, un de ses présupposés de base veut que la structure sociale des groupes qui évoluent en dehors des cadres d'un État moderne, tel que celui que nos sociétés contemporaines se sont donné, repose sur un usage plus étroit des ressources naturelles disponibles, d'où la possibilité d'étudier toute la diversité culturelle qui s'est exprimée à même les multiples possibilités qu'offre tout territoire, tant dans le temps que dans l'espace. Ce faisant, il devient possible de faire ressortir certains traits originaux qui constituent la signature d'une région ou, plus précisément, la signature des peuples qui ont fréquenté ce territoire.

Un plan de gestion des ressources archéologiques doit s'appuyer sur les valeurs intrinsèques des sites et des territoires étudiés. Dans un premier temps, il importe de positionner chaque site dans son contexte historique et géographique local. L'échelle de référence doit être réduite, elle ne doit pas être basée sur de vastes divisions (Archaïque maritime, Côte-Nord, etc.) qui diluent la signification historique et géographique d'un site.

Par ailleurs, un plan de gestion archéologique peut viser deux objectifs qui, jusqu'à un certain point, peuvent apparaître contradictoires. D'une part, les gestionnaires du MCCCCF doivent assurer la protection de la ressource. Les critères de gestion, extrinsèques, reposent alors sur une bonne connaissance de la localisation du site, sur son état et sur les menaces éventuelles qui le menacent, nonobstant son « importance scientifique ». À ce moment-là, les actions du MCCCCF se rapprochent davantage des contingences liées à l'aménagement du territoire.

D'autre part, les gestionnaires peuvent souhaiter développer cette ressource, on voudra alors la mettre en valeur. Les critères de gestion, intrinsèques, prendront alors en considération son intérêt scientifique et sa représentativité à des fins de commémoration ou l'importance « esthétique » de sa collection à des fins de mise en valeur. À ce moment-là, les actions du MCCCCF se rapprochent davantage des contingences liées au développement éducationnel et touristique.

Les deux approches peuvent être contradictoires puisque la seconde, qui peut consister à dresser des balises de référence sur le territoire (les sites classés), peut limiter et même empêcher le développement de ces portions de territoire. Ceci étant dit, même si l'on a reconnu l'importance de quelques sites en Côte-Nord, l'approche privilégiée jusqu'à présent consiste à « détruire archéologiquement », par sa fouille, les sites découverts afin d'éliminer cette contrainte.

3.1 Propositions

Il est relativement facile de proposer des avenues de recherche archéologique pour la Côte-Nord. Toutefois, une telle démarche n'a aucun mérite si, parallèlement à ces activités, on laisse tomber tous les sites qui ne cadrent pas parfaitement avec les thèmes étudiés ou si elle ne tient pas compte de ceux qui restent à mettre au jour.

Les archéologues ont démontré qu'ils peuvent caractériser un territoire à des coûts raisonnables, mais ils se sont aussi aperçus qu'avec le temps, qu'avec l'avancement des connaissances, des sites qui ne présentaient qu'un intérêt mitigé auparavant deviennent soudainement importants à la suite de nouvelles découvertes ou encore avec le recours à des problématiques jusque-là inédites. Il s'agit là d'une question délicate que seule la poursuite des recherches permet de mieux encadrer, même si cette difficulté ne sera jamais résolue.

Il serait bon que la Côte-Nord se dote d'outils de gestion, liés à l'affectation du territoire, qui prennent en considération le potentiel d'occupation et qui prévoient des programmes d'inventaire. Ainsi, cette gestion pourrait devenir proactive et peut-être parviendrait-elle alors à limiter les destructions fortuites de site. Par ailleurs, une présence archéologique accrue sur le territoire a souvent pour effet de diminuer les cas de pillage, la population régionale était mise au fait de l'importance d'appliquer des techniques modernes.

Parallèlement subsiste un autre obstacle, celui de la protection des sites connus, qu'ils soient classés ou non. Nombreux sont ceux qui ont été annihilés à la suite de leur découverte parce que les mécanismes de suivi, incluant les montants nécessaires, étaient absents ou parce qu'ils n'ont pas pu être appliqués pour diverses raisons. Peut-être faudra-t-il un jour se résoudre à détruire archéologiquement, par sa fouille, un établissement qui vient d'être localisé plutôt que d'émettre des recommandations de fouille ou de protection

qui, de toute façon, sont susceptibles de rester lettres mortes. La question se pose aussi pour les sites dits d'intérêt.

Avant de classer de nouveaux sites, il importe de s'assurer que les ressources humaines et les sommes d'argent indispensables à leur conservation et à leur mise en valeur sont disponibles. Il en va de la crédibilité de l'archéologie en région. Des organismes régionaux devraient avoir pour mandat d'assurer un suivi des sites connus et, éventuellement, de préparer les cahiers de charge pour les sites ou les secteurs pour lesquels on envisage un statut particulier. ArchéoTopo peut jouer ce rôle en Haute-Côte-Nord, le musée régional de la Côte-Nord en Moyenne-Côte-Nord, et, compte tenu de sa très bonne connaissance du territoire et de ses acteurs, la Fondation Québec-Labrador pourrait officier en Basse-Côte-Nord.

La Côte-Nord est riche d'un patrimoine archéologique qui fait l'envie de bien des régions, provinces ou territoires. Toutefois, cette richesse plutôt que d'être perçue comme un atout est souvent vue au mieux comme un objet d'interprétation, au pire comme une nuisance au développement. Pourtant, il ne devrait pas y avoir de différence entre la gestion de l'archéologie et celle des espèces menacées, des quotas de poissons ou encore des possibilités forestières. Il en va de l'archéologie comme de l'ensemble des autres ressources, la gestion de ce patrimoine interpelle directement son identité régionale, c'est-à-dire quelle image la Côte-Nord ou plutôt les Côte-Nord, de Tadoussac à Baie-Trinité, de Rivière-Pentecôte à Natashquan, de Kegaska à Blanc-Sablon, veut-elle véhiculée auprès de ses citoyens et du public visiteur et comment elle voit son avenir.

Un plan de gestion s'élabore d'abord et avant tout sur une déclaration d'intention : les sites archéologiques sont porteurs d'identité et la mise en valeur de cette identité, basée sur les modalités d'adaptation aux paramètres environnementaux locaux, permet tant à la population locale qu'au public visiteur de s'approprier la dynamique de l'histoire régionale à laquelle il participe.

L'histoire de la Côte-Nord est une histoire de civilisations. Cinq cultures bien distinctes ont profité, chacune à leur manière, de la générosité de son littoral. Ce fait de civilisation est unique au Québec et constitue une signature spécifique à la Côte-Nord. L'histoire de ces peuples peut se conjuguer au passé et au présent. Elle peut être traitée chronologiquement, fonctionnellement et de bien d'autres façons encore.

Les interventions archéologiques, qu'elles impliquent un travail de terrain ou qu'elles se fassent en laboratoire, devraient permettre de documenter, dans toute sa diversité, l'importance et les modalités d'usage de la Côte-Nord par les Amérindiens, les Inuit (Paléoesquimaux), les Basques (Espagnols), les Français et les Anglais. Trois de ces cultures sont toujours présentes en Moyenne et en Basse-Côte-Nord et les vestiges des deux autres témoignent amplement de leur passage.

Si un thème général se dégage de l'histoire des Moyenne et Basse-Côte-Nord, des problématiques plus spécifiques peuvent être définies pour chacune des périodes ou pour chacun des groupes. À cet égard, l'évolution des questionnements appliqués à la Côte-Nord est remplie d'enseignements.

Des travaux archéologiques s'effectuent en Côte-Nord dès la fin du XIX^e siècle. Au commencement, les prospections étaient surtout menées par des chercheurs américains et leurs problématiques se limitaient souvent à la cueillette d'artefacts afin de démontrer l'ancienneté de l'occupation sur ce territoire lointain. C'était la grande époque des explorateurs, une tradition qui remonte au XIX^e siècle et qui consistait à atteindre les contrées les plus reculées à la recherche de curiosités. Cet élan romanesque s'est prolongé en Côte-Nord et au Labrador jusque dans les années 1920.

À compter des années 1920-1930, des archéologues américains et canadiens se sont succédé en Côte-Nord, cette fois afin de dresser un portrait des sociétés préhistoriques canadiennes. C'est au cours de cette période que les premières problématiques axées sur les présences iroquoienne et paléoesquimaude ont fait leur apparition. Rappelons qu'à cette époque on pensait que les Amérindiens avaient évolué à partir des cultures esquimaudes.

À la fin des années 1940 et au début des années 1950, les premières oeuvres basées sur les principes scientifiques propres à l'archéologie moderne ont lieu en Côte-Nord, notamment à Blanc-Sablon (inventaire par sondages, relevés stratigraphiques, relation entre l'âge des sites et leur altitude, évolution des cultures à travers la forme des pointes et les types de matériaux utilisés, datations radiométriques, etc.). Les résultats obtenus, en particulier ceux relatifs à l'ancienneté des établissements mis au jour, ont sidéré jusqu'à un certain point la communauté scientifique. Cette étape marquera l'origine des grands chantiers dans

le détroit de Belle-Isle qui, à partir des années 1960, sera surtout le fait des chercheurs associés à l'Université Mémorial de Terre-Neuve.

À cette époque, du côté québécois, les principaux travaux sont menés par René Levesque. Sa contribution majeure aura été de démontrer la richesse archéologique de la Côte-Nord. Malheureusement, monsieur Levesque s'est davantage attardé à l'aspect richesse de ce patrimoine, ramassant des artefacts tous azimuts, au détriment du recours à des méthodes d'intervention au diapason des techniques modernes. Cela a jeté un net discrédit sur ces découvertes, importantes malgré tout, ce qui a fait en sorte que la Côte-Nord a pris un certain retard par rapport à l'avancement des connaissances qui, du côté terre-neuvien, progressait à une vitesse fulgurante.

À partir des années 1970, une nouvelle génération de chercheurs fraîchement sortie des universités parcourt à nouveau la Côte-Nord, de Tadoussac à Blanc-Sablon. Dans la plupart des cas, ces interventions sont effectuées dans le cadre d'études d'impact sur l'environnement, même si ce vocable n'existait pas encore. En fait, à cette époque ce type d'approche rimait avec acquisition de connaissances et chacune de ces entreprises apportait son lot de découvertes qui venaient confirmer l'important potentiel du littoral de la Côte-Nord. Au cours de cette période, les principales problématiques gravitaient autour des questions relatives à l'adaptation environnementale, notamment maritime, à l'unicité du peuplement préhistorique, aux postes de traite et à la présence française.

À partir de ce moment, un certain malaise s'est installé dans la communauté archéologique oeuvrant en Moyenne, mais surtout en Basse-Côte-Nord. En effet, afin d'interpréter les découvertes, les chercheurs étaient souvent obligés de comparer leurs résultats à ceux obtenus au Labrador ou dans le sud du Québec. C'est un peu comme si les sites préhistoriques de la Côte-Nord ne constituaient que des établissements satellites de sièges sociaux établis en dehors de ses frontières, comme si les êtres humains qui ont vécu en Côte-Nord ne s'étaient pas adaptés aux conditions environnementales locales.

À cette époque, et parfois encore de nos jours, il était considéré qu'un site était représentatif d'une culture, prise ici dans le sens très vaste que lui confère habituellement l'archéologie. Les recherches des dernières années ont pourtant démontré qu'un site est d'abord et avant tout représentatif de lui-même, ce court

espace de temps où une famille a vécu en un endroit et y a laissé plus ou moins de vestiges étant donné les contingences qui ont encadré sa présence en ces lieux et en ces moments. On sait maintenant que pour comprendre quelques aspects d'une culture, il faut fouiller un nombre considérable de sites répartis en divers endroits.

C'est afin de corriger cette situation que des projets d'acquisition de connaissances ont été mis sur pied en Basse-Côte-Nord. L'idée maîtresse qui gouvernait ces programmes était de faire ressortir toute l'originalité des établissements existants en y proposant un modèle spécifique d'adaptation. Les interventions de Niellon³ ont permis de jeter un nouveau regard sur toute la présence européenne et eurocanadienne, tandis que ceux de Pintal ont permis de redéfinir le cadre chronologique et occupationnel amérindien. Par rapport aux années 1970-1980, la tendance a été inversée, les chercheurs terre-neuviens se réfèrent maintenant aux informations de la Côte-Nord afin d'expliquer leurs résultats.

Pendant ce temps, d'importants travaux étaient effectués en Moyenne-Côte-Nord, principalement dans la région de Mingan (voir les travaux de Somcynski). Un nombre imposant de sites archéologiques y a été mis au jour. Toutefois, même si des centaines de mètres carrés ont été ouverts, même si des milliers d'artefacts ont été recueillis, ces données sont restées quasi muettes parce que non analysées. Il serait important qu'une synthèse des connaissances sur la grande région de Mingan soit produite. À partir de cette base, il serait beaucoup plus facile de comprendre les modalités d'usage de la Moyenne-Côte-Nord.

De nos jours, les problématiques gravitent autour de la spécificité nord-côtière des systèmes d'établissement et d'exploitation, que ce soit pour l'une ou l'autre des cinq cultures qui se sont établies en Côte-Nord. La présence de ces différents groupes, et surtout la nature de leurs interactions mutuelles⁴, pourraient constituer l'assise d'un vaste programme de recherche, un programme qui permettrait d'inclure un bon nombre des sites classés, de ceux dits d'intérêt et, jusqu'à un certain point, la plupart des autres.

Thème 1

En raison de son ancienneté et de par la quantité des sites préhistoriques connus, il est certain qu'une emphase particulière doit être mise sur l'occupation amérindienne. Les

³ Pour les références, voir le fichier FileMaker fourni en pochette.

⁴ Français et Amérindiens, Basques-Amérindiens-Inuit, Anglais-Français-Amérindiens-Inuit, etc.

interventions archéologiques⁵ devraient permettre de documenter les modes d'établissement et de fréquentation du littoral, notamment l'exploitation des mammifères marins, de l'Archaïque ancien à la période de contact. Des efforts spécifiques devraient être investis dans le but de mettre sur pied des bases de données communes (entre autres pour les matériaux lithiques) afin que l'on puisse bien comparer les sites qu'il soit à Rivière-Pentecote ou à Blanc-Sablon. Il est recommandé de faire référence à un cadre chronoculturel local et non pas à un cadre développé pour des territoires limitrophes (Labrador ou États du Nord-Est américain).

L'ancienneté du peuplement de la Côte-Nord et le fait que ses deux extrémités aient pu être colonisées par des groupes différents méritent une attention particulière. Il en va de même pour l'autre bout du prisme chronologique, celle de la période de contact initiale (XVI^e siècle), époque où les Amérindiens, dont l'assise technologique repose toujours sur la taille de la pierre, entrent en relation avec des pêcheurs et des explorateurs peut-être très riches d'enseignements sur cette partie de l'histoire du Canada qui demeure encore peu documentée archéologiquement.

Au-delà de ces thèmes spécifiques, on peut interpréter la présence amérindienne en Côte-Nord de bien des façons, notamment en regard de l'adaptation aux conditions locales du littoral. La mer est omniprésente en Côte-Nord et les ressources archéologiques amérindiennes suggèrent que les modes d'exploitation de ce littoral sont anciens, variés et fondamentaux à la compréhension de la dynamique culturelle régionale.

Par ailleurs, la Côte-Nord se présente comme un terrain idéal pour développer l'archéologie historique amérindienne. C'est pourquoi ce thème est inclus dans les propositions suivantes.

Thème 2⁶

Les interventions archéologiques devraient permettre de documenter les principales phases de l'exploration et de l'exploitation de la Côte-Nord par les pêcheurs

⁵ Ici nous ne faisons pas de différences entre travail de terrain, travail de laboratoire, intégration des données existantes, etc.

⁶ Il est possible ici d'insérer les thèmes de recherche proposés par Niellon dans son étude de 1984 et par Dubreuil en 2007. Rappelons que dans ce dernier cas l'approche proposée repose davantage sur les fondamentaux de l'anthropologie économique que sur une approche chronologique. Quoiqu'il en soit, il est possible d'intégrer les deux.

européens (période des armateurs européens), incluant la question des premiers contacts entre Autochtones et Européens.

Thème 3

Les interventions archéologiques devraient permettre de documenter les modalités d'usage de la Côte-Nord à l'époque du Régime français, incluant les répercussions de cette présence sur les sociétés amérindiennes et inuits (période des concessionnaires canadiens).

Thème 4

Les interventions archéologiques devraient permettre de documenter l'évolution du développement des pêcheries en Moyenne et en Basse-Côte-Nord, avec comme sous-thèmes celui du peuplement initial et de la transhumance, qui, rappelons-le est unique à cette dernière région en Occident (période des postes opérés par diverses Compagnies et par des pêcheurs individuels).

Thème 5

Les interventions archéologiques devraient permettre de documenter la période de transformation industrielle qu'a vécu la Côte-Nord à partir de la fin du XIXe siècle (époque des grandes industries : forestière, minière, hydroélectrique, élevage, etc.).

Il importe de rappeler qu'il n'est pas nécessaire de fouiller tous les sites de la Côte-Nord pour réaliser les objectifs de cet ambitieux plan. De plus, il est utile de dire que si les impératifs de la recherche ne cadrent pas toujours avec ceux des études d'impact, il n'y a aucune raison pour que les résultats de ces dernières ne puissent être interprétés à l'aune des thèmes présentés ici.

Finalement, certaines périodes et certains lieux pourraient être documentés plus efficacement par le moyen des données historiques et ethnographiques. Il est utile de rappeler ici que d'abondants travaux de recherche historique et anthropologique sont disponibles pour les Moyenne et Basse-Côte-Nord. À cet égard, l'étude de M. Dubreuil a le mérite de faire ressortir plusieurs lieux d'établissement de premier plan pour l'histoire de la Côte-Nord. Toutefois, il importe de s'interroger si certains de ces sites, tous qualifiés d'archéologiques, n'auraient pas plutôt droit à une reconnaissance patrimoniale ou historique. Par ailleurs, si certains de ces sites ne se qualifient pas nécessairement pour une

reconnaissance nationale, il est toujours possible d'agir au niveau des municipalités ou des MRC concernées qui pourraient, elles, souhaitées accorder un statut à des sites d'importance sur leur territoire.

S'il est relativement facile de développer un tel programme de recherche, il faut s'assurer, dès le départ, que les résultats de ce dernier seront mis en valeur. La première mise en valeur doit être archéologique. C'est-à-dire que l'on doit mettre à la disposition des chercheurs les moyens nécessaires pour diffuser à la communauté scientifique les résultats de leurs travaux. Parallèlement, ces moyens devraient permettre la production de fascicules vulgarisés détaillant toute l'originalité des cultures présentes en Côte-Nord. Finalement, il faut s'assurer que des lieux d'interprétation accueilleront des expositions axées sur les principaux thèmes d'étude retenus⁷.

Rappelons ici que l'histoire de la recherche archéologique en Côte-Nord est ancienne, qu'elle date de plus d'un siècle et que des efforts financiers et humains importants y ont été investis. Si cela a été effectivement le cas dans les années 1980, à partir des années 1990 la donne a changé, il fallait mettre en valeur. Ce faisant, il était considéré que l'archéologie serait mieux connue, que la population serait plus sensibilisée et, par conséquent, qu'il serait plus facile d'obtenir des fonds afin de préserver les sites.

Ceci étant dit, et ce rapport et celui de M. Dubreuil en témoignent, après presque deux décennies d'effort en mise en valeur (ArchéoTopo et Musée régional), les sites sont toujours menacés et les montants disponibles pour en assurer une saine gestion ne sont pas en croissance, bien au contraire. Ainsi, le modèle mis de l'avant dans les années 1990 (diffusion = sensibilisation = accroissement des investissements en archéologie) n'a pas fonctionné. Pendant ce temps, la recherche a avancé à grands pas et la portée de ses résultats scientifiques s'est étendue au-delà de la seule Côte-Nord pour irradier dans tout le Nord-Est américain. Il s'agit là d'un acquis capital, un trait pourtant qui ne ressort ni des bilans antérieurs, ni des expositions présentées dans les divers centres d'interprétation ou musées régionaux.

⁷ Cette question a été abordée en Haute-Côte-Nord (Centre ArchéoTopo) et en Moyenne-Côte-Nord (Musée régional de la Côte-Nord, Vieux-Poste, Shaputuan). Paradoxalement, plusieurs tentatives en ce sens ont échouées en Basse-Côte-Nord au cours des dernières décennies, bien que plusieurs des sites classés par le Gouvernement du Québec et qu'un Lieu historique national du Canada s'y retrouvent.

Il est un autre aspect qu'il importe de préciser. Au Québec, on attend de l'archéologie un rendement quasi immédiat, comme si un trésor volubile pouvait surgir de terre presque à tout coup. C'est l'insistance sur la mise en valeur qui a détourné de son but l'objectif initial du travail archéologique, ce dernier étant l'étude du phénomène humain à travers sa culture matérielle. De prime abord, on ne demande pas à un ingénieur de prévoir la mise en valeur du pont qu'il est à construire. Pourtant, on attend des archéologues qu'il diffuse immédiatement les résultats de leurs travaux, alors qu'ils en sont encore à amasser les matériaux nécessaires aux interprétations à venir!

Avant de pouvoir tenir un discours détaillé bien ancré dans la réalité régionale, cela prend du temps et de la réflexion. Il ne faut pas croire que les sites de la Grèce, de l'Égypte, du Mexique ou du Pérou sont devenus célèbres du jour au lendemain sans un apport monétaire majeur. C'est tout le contraire que nous enseigne leur histoire. Les divers gouvernements y ont investi et y contribuent toujours des sommes importantes dans la recherche et la gestion afin d'en assurer la pérennité. La province de Terre-Neuve et du Labrador a fait de même en s'engageant à fond dans son patrimoine archéologique afin d'en faire un produit d'appel international et elle profite aujourd'hui d'un bon retour sur son investissement. Est-il nécessaire de préciser ici que le patrimoine archéologique de la Côte-Nord n'a rien à envier à celui de Terre-Neuve et Labrador, que dans la seule région de Brador/Blanc-Sablon on y trouve pratiquement autant de sites d'intérêts que dans toute cette province voisine?

4.0 Les résultats de l'étude

Comme il en a déjà été fait mention, cette étude porte sur les sites archéologiques connus en Moyenne et en Basse-Côte-Nord, incluant Anticosti (figure 1). Ce territoire est immense puisqu'il concerne plus des $\frac{3}{4}$ de la superficie de toute la région administrative de la Côte-Nord. Qui plus est, près des $\frac{3}{4}$ des sites archéologiques connus s'y trouvent (figure 2).

Cette situation découle du fait que le littoral des Moyenne et Basse-Côte-Nord a fait l'objet de très nombreux inventaires, soit dans le cadre de projets d'acquisition de connaissances, soit dans le cadre d'études d'impact (figure 3). L'idée ici n'est pas de dire que l'archéologie de cette région est parfaitement connue, de nombreux sites, sûrement plus abondants que ceux enregistrés jusqu'à présent, restent à découvrir. Toutefois, on en connaît maintenant suffisamment pour cesser de parler de potentiel et pour commencer à en envisager la gestion.

Premier constat, le littoral de la Minganie et de la Basse-Côte-Nord a fait l'objet de nombreux inventaires et il est à espérer que bien d'autres sont à venir. Ceci étant dit, le littoral de la MRC des Sept-Rivières apparaît aujourd'hui moins bien connu. Il est recommandé que le MCCCCF y planifie quelques campagnes de prospection afin de mieux caractériser le potentiel et les modalités d'occupation de cette région⁸. Ces recherches pourraient prendre en considération les zones à risque d'érosion, nombreuses dans la région et les zones promises au développement. Elles pourraient également s'appuyer sur la présence du secteur archéologique Matamec.

En se basant sur les données de l'ISAQ, 878 sites ont été compilés dans le cadre de cette étude. Comme certains d'entre eux ont été occupés par des groupes culturels distincts au cours des siècles ou des millénaires passés, ce sont 994 unités d'occupation spécifiques qui ont été répertoriées à ce jour en Moyenne et en Basse-Côte-Nord⁹.

Tel que convenu, cette étude ne tient pas compte des sites subaquatiques et des sites dits de l'intérieur. En ce qui concerne ces derniers, et tel que le démontre leur localisation par rapport aux bassins versants de la Côte-Nord, la plupart ont été trouvés dans le cadre de travaux effectués pour la société Hydro-Québec, ils sont soit ennoyés ou encore ils le seront dans les années à venir (figure 4). Il n'y a donc pas lieu de s'interroger sur les

⁸ On verra plus loin que deux secteurs en particulier sont ciblés dans cette étude, mais il ne s'agit là que de propositions préliminaires.

⁹ Ces chiffres peuvent changer selon que l'on tienne compte ou non des sites du préinventaire. Dans le cadre de cette étude n'ont été retenus que les sites qui disposaient d'une localisation en lat-long.

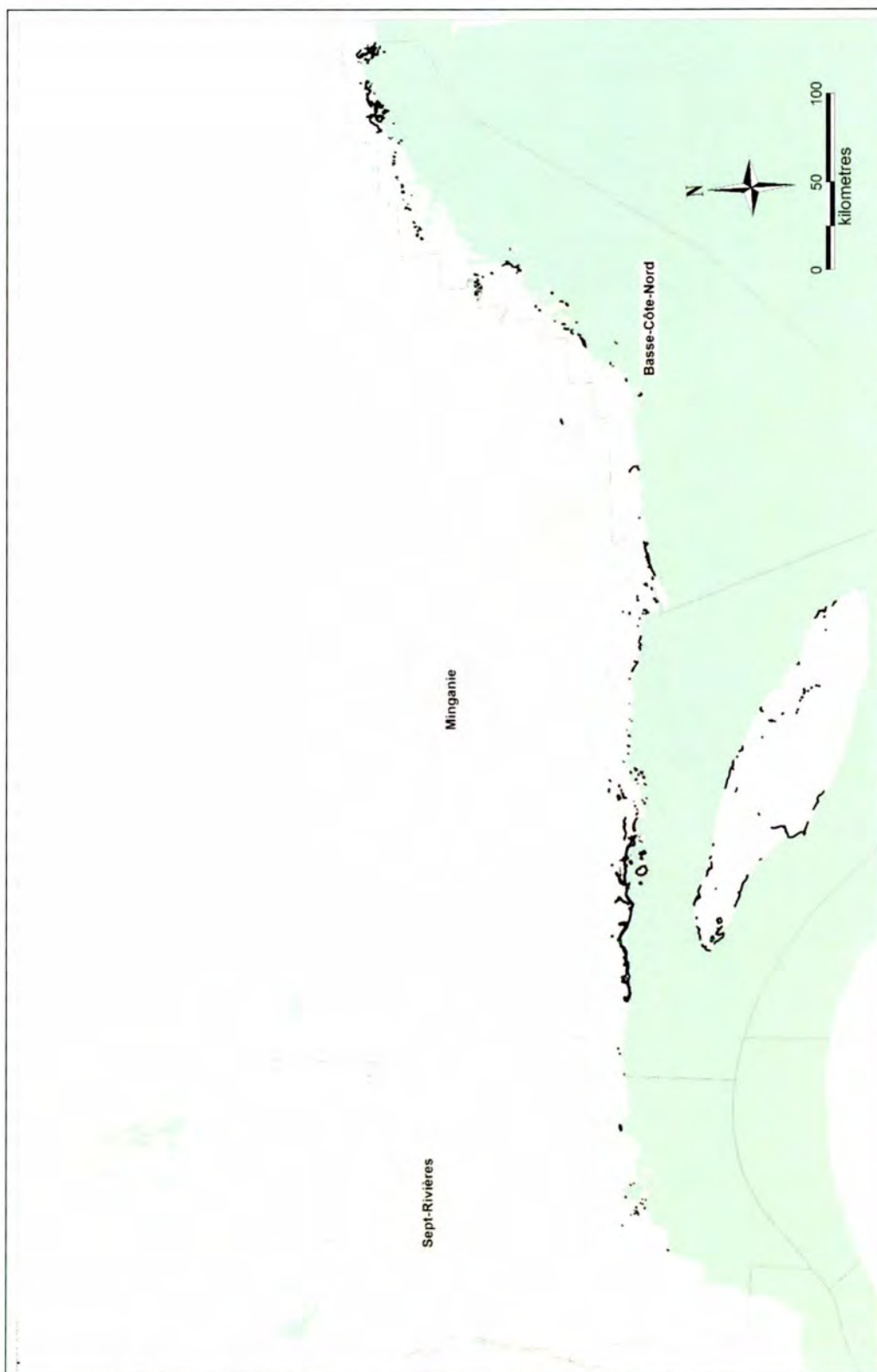


Figure 3 Localisation générale des zones ayant fait l'objet d'un inventaire archéologique à ce jour (fonds de carte Ressources naturelles Canada 1 : 250 000, sources : Ressources naturelles et Faune Québec, ISAQ 2009)

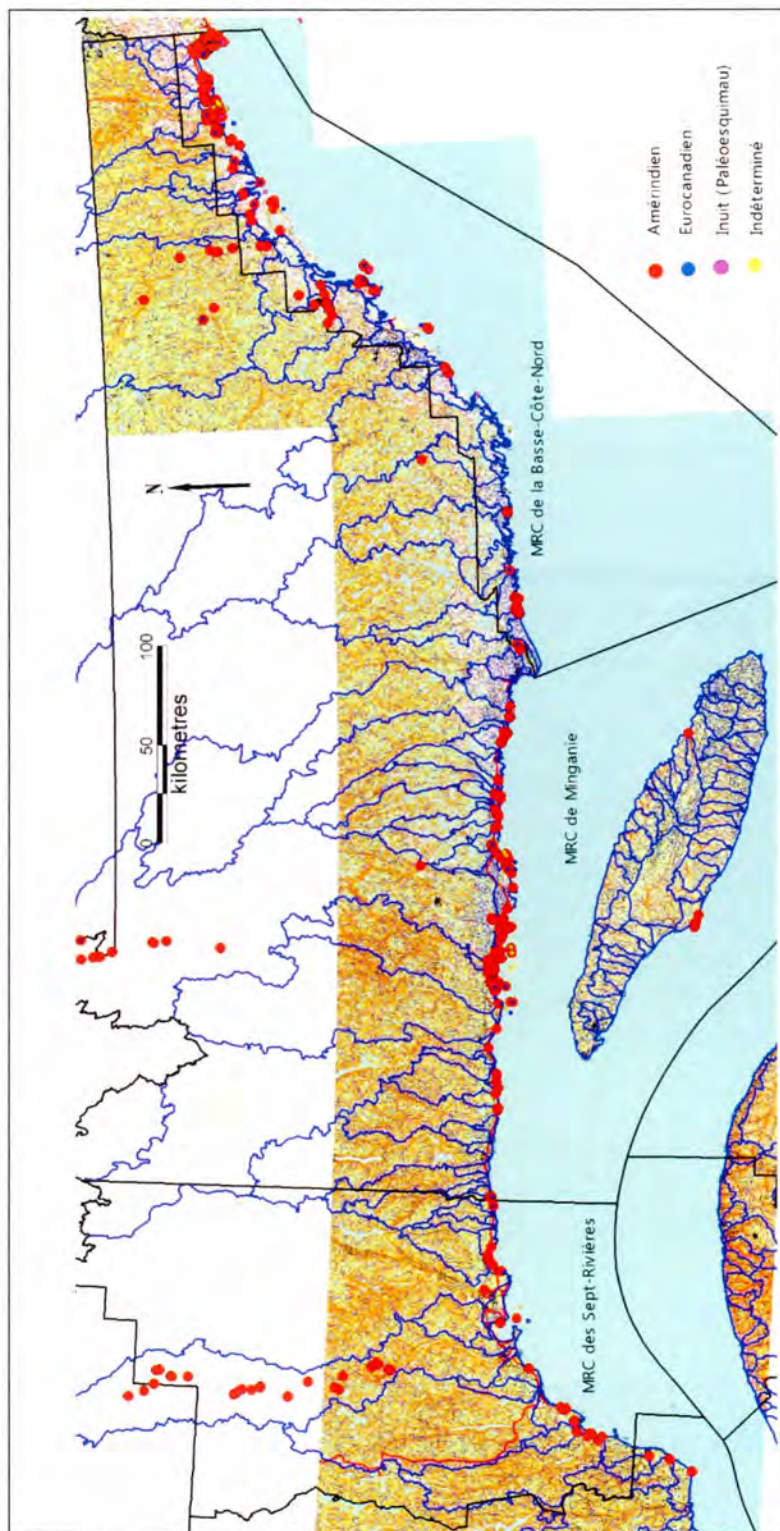


Figure 4 Localisation générale des sites archéologiques connus dans le secteur à l'étude en fonction des limites des bassins versants (fonds de carte Ressources naturelles Canada 1 : 250 000, sources : Ressources naturelles et Faune Québec 2009, ISAQ 2009)

menaces qui pèsent sur ces sites puisqu'ils sont ou seront à peu près tous détruits à plus ou moins court terme.

L'idée ici n'est pas de chercher à diminuer l'importance des sites de l'hinterland, bien au contraire. Les travaux archéologiques effectués à l'intérieur des terres, plus spécifiquement ceux menés autour des grands lacs, ont démontré que cette portion de la Côte-Nord était riche en vestiges archéologiques. Ceci étant dit, et là on peut se fier aux résultats des nombreux travaux réalisés au Labrador et au centre du Québec, on constate que le peuplement du littoral est toujours plus vieux de plusieurs millénaires. Les recherches réalisées à l'intérieur des terres reposent sur des problématiques et des méthodes bien différentes de celles soulevées le long du littoral et ces sites méritent une attention spécifique.

Ceci étant dit, les menaces qui pèsent sur les sites archéologiques sont très aiguës le long du littoral, principalement à cause des activités humaines et de l'érosion naturelle. Encore faut-il définir les limites du littoral! C'est ce que nous avons fait en nous fiant aux limites écologiques proposées par Environnement Canada (figure 5). Quant aux risques d'érosion, ils ont été évalués en se fiant aux résultats présentés dans le « Rapport d'évaluation du risque d'érosion du littoral de la Côte-Nord du St-Laurent pour la période 1996-2003 » (figure 6).

Mentionnons que si l'érosion des berges sévit partout en Côte-Nord, ses conséquences sont plus apparentes là où se trouvent des habitations. Par conséquent, il est recommandé au ministère de mener ou de s'assurer que des interventions archéologiques sont menées préalablement aux travaux de consolidation des berges (voir le point 6).

Si l'on écarte les sites de l'intérieur et les sites subaquatiques, 906 sites ou unités d'occupation distinctes demeurent inscrits dans la base de données des sites archéologiques des Moyenne et Basse-Côte-Nord (annexe 1).

Les sites amérindiens représentent près des 3/4 des sites archéologiques (tableau 4). Si l'on ne tient compte que des sites amérindiens localisés à proximité du trait de côte actuel, alors environ 670 sites ont été trouvés le long de cette bande littorale qui mesure approximativement 800 km de long, soit presque une occupation amérindienne par kilomètre linéaire. Lorsque l'on prend en considération le fait que le littoral nord-côtier est loin d'avoir été inventorié systématiquement et que plusieurs campements ont été détruits au cours des siècles et des millénaires écoulés, force est de constater que ce littoral a été

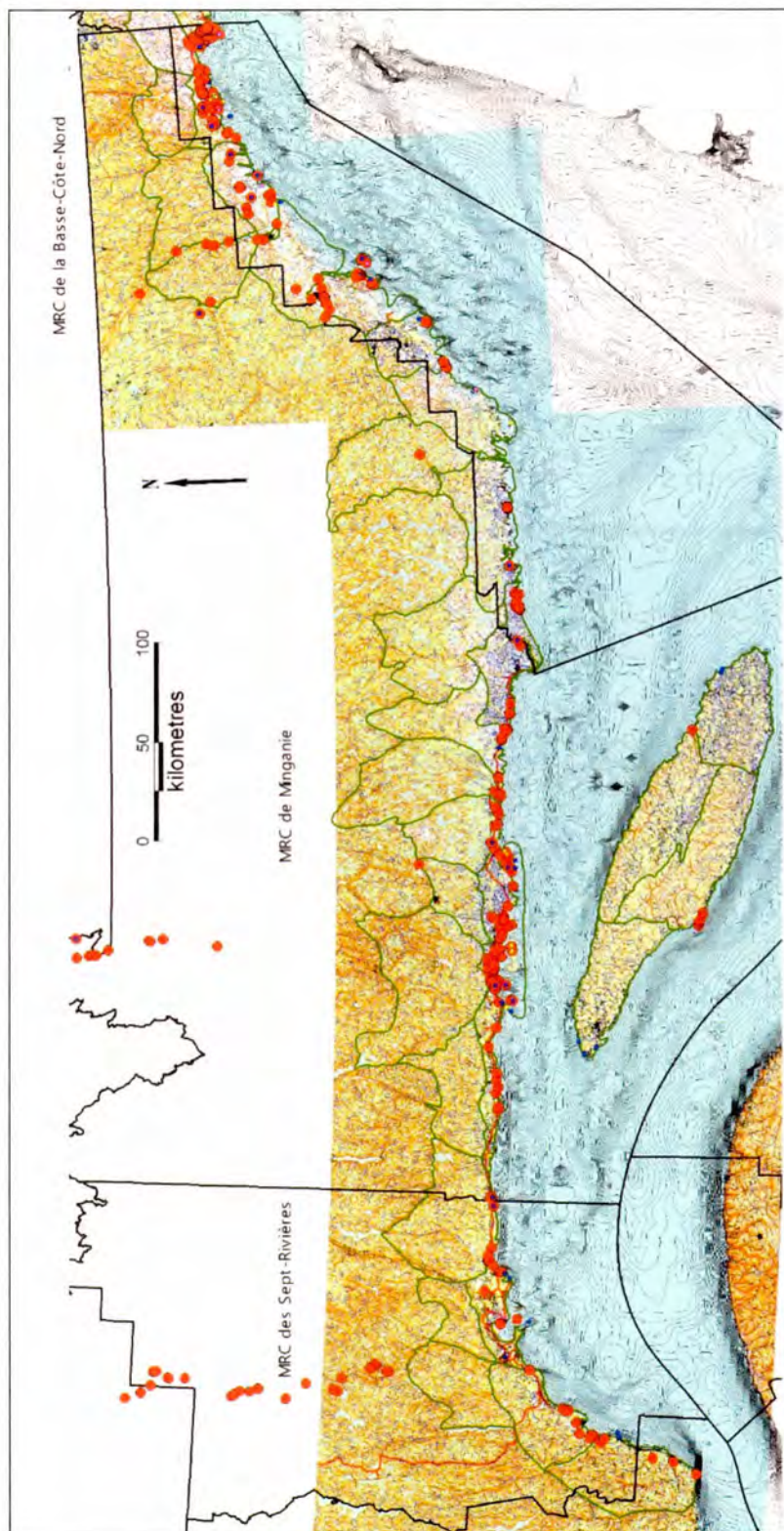


Figure 5 Localisation générale des sites archéologiques en fonction des écosystèmes côtiers, terrestre et maritime (fonds de carte Ressources naturelles Canada 1 : 250 000, sources : Ressources naturelles et Faune Québec 2009, ISAQ 2009)

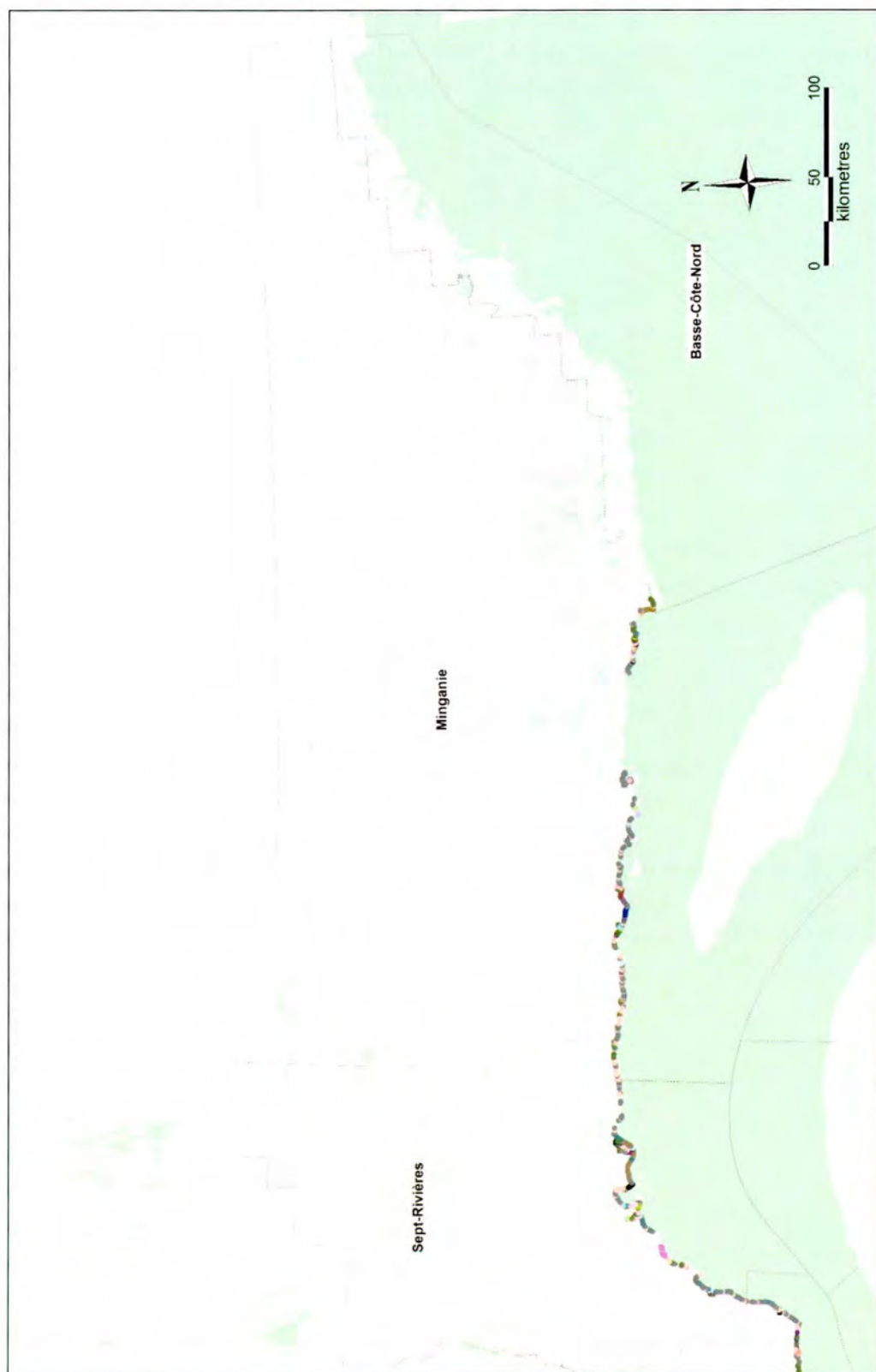


Figure 6 Typologie d'érosion des segments côtiers (fonds de carte Ressources naturelles Canada 1 : 250 000, source : MRN 2004)

très utilisé par les Amérindiens. Lorsque l'on prend en considération l'ensemble des sites archéologiques, on trouve plus d'un site par kilomètre linéaire en Moyenne et en Basse-Côte-Nord.

Tableau 4 Identité culturelle des sites archéologiques connus de Rivière-Pentecote à Blanc-Sablon

	N	%
Amérindien	671	74,06
Eurocanadien	176	19,42
Inuit	34	3,75
Indéterminé ¹⁰	25	2,75
Total	906	100

Un décompte par MRC indique que ces chiffres demeurent sensiblement les mêmes. Le pourcentage de sites amérindiens fluctuant toujours autour des 70 % à 75 % (tableaux 5 et 6). Par contre, la densité des sites varie considérablement, passant à moins de 0,4 par kilomètre linéaire dans la MRC des Sept-Rivières, à 0,6 en Minganie, pour atteindre pratiquement une moyenne de 2 en Basse-Côte-Nord¹¹.

Tableau 5 Identité culturelle des sites archéologiques connus dans les MRC des Sept-Rivières, de la Minganie et de la Basse-Côte-Nord

	Sept-Rivières		Minganie		Basse-Côte-Nord	
	N	%	N	%	N	%
Amérindien	42	68,9	136	71,6	493	75,3
Eurocanadien	19	31,1	47	24,7	110	16,8
Inuit					34	5,2
Indéterminé			7	3,7	18	2,7
Total	61	100	190	100	655	100

¹⁰ Dans la plupart des cas, il s'agit de structures de pierres que l'on trouve en abondance dans les cordons littoraux, principalement en Basse-Côte-Nord. Ils ne recèlent habituellement que peu ou pas d'artefacts ce qui limite les interprétations relatives à leur ascendance culturelle. Ils ont pu être utilisés par les Amérindiens, par les Inuit ou par les Eurocanadiens, soit à titre d'habitation, de cache pour la nourriture, d'abri pour la chasse, etc.

¹¹ La Basse-Côte-Nord n'est pas officiellement une MRC. Toutefois, elle sera considérée comme telle afin de simplifier la présentation des données.

Tableau 6 Identité culturelle détaillée des sites archéologiques connus dans les MRC des Sept-Rivières, de la Minganie et de la Basse-Côte-Nord

		Sept-Rivières		Minganie		Basse-Côte-Nord	
		N	%	N	%	N	%
Amérindien préhistorique	archaïque ancien (9 500 à 7 000 AA)					11	1,7
	archaïque moyen (7 000 à 5 500 AA)			1	0,5	30	4,6
	archaïque récent (5 500 à 3 000 AA)	2	3,3			6	0,9
	archaïque indéterminé (9 500 à 3 000 AA)	1	1,6	2	1,1	151	23,1
	post-archaïque ancien (3 500 à 2 500 AA)					12	1,8
	post-archaïque moyen (2 500 à 1 100 AA)	2	3,3	1	0,5	40	6,1
	post-archaïque récent (1 100 à 450 AA)			2	1,1	29	4,4
Amérindien historique	post-archaïque indéterminé (3500 à 450 AA)			5	2,6	12	1,8
	indéterminé (12 000 à 450 AA)	36	59,0	110	57,9	173	26,4
	ancien 1500 à 1899	1	1,6	6	3,2	12	1,8
	moderne 1900 à 1950			5	2,6	12	1,8
Eurocanadien	indéterminé 1500 à 1950			5	2,6	4	0,6
	1000-1533					4	0,6
	1534-1607			1	0,5	6	0,9
	1608-1759	1	1,6	3	1,6	8	1,2
	1760-1799	1	1,6	1	0,5	12	1,8
	1800-1899	9	14,8	20	10,5	40	6,1
	1900-1950	8	13,1	13	6,8	25	3,8
Indéterminé			8	4,2	16	2,4	
Inuit	Paléoesquimau (3800 à 1 000 AA)					6	0,9

Paléoesquimau récent (Dorset) (2000 à 1000 AA)				24	3,7	
Néoesquimau historique (contact à 1899)				4	0,6	
Indéterminé			7	3,7	18	2,7
Total	61	100	190	100	655	100

La superficie moyenne de ces sites est de 500 m². Toutefois, l'ampleur de l'écart type, plus de 2000 m², indique que des sites très divers sont présents, les plus petits couvrant à peine 1 m² alors que d'autres s'étendent sur plusieurs hectares.

L'analyse de la répartition spatiale des sites fait ressortir un point important, une lapalissade jusqu'à un certain point, ils se superposent souvent aux emprises des infrastructures publiques (lignes de transport de l'électricité, des routes, etc.). La plupart du temps, là où des prospections un tant soit peu intensives ont été faites et là où les paramètres environnementaux favorisaient l'habitabilité du territoire, des sites ont été découverts.

Afin de bien comprendre la nature des données archéologiques disponibles en Moyenne et en Basse-Côte-Nord, il importe de prendre en considération le fait que la localisation des zones inventoriées a souvent été imposée. La plupart du temps, les archéologues ne prospectent pas les zones qui présentent un potentiel d'occupation, ils reconnaissent celles qui, dans le cadre d'études d'impact, sont susceptibles de receler des artefacts. C'est ainsi que de vastes sections du littoral demeurent inconnues, ce qui diminue d'autant notre capacité à bien comprendre les modalités d'usage des différents milieux qui composent la mosaïque côtière. Le portrait qui se dégage actuellement de l'occupation amérindienne en Moyenne et Basse-Côte-Nord est un peu biaisé par la concentration des interventions à l'embouchure des principales rivières, là où les infrastructures publiques sont importantes (villes et villages).

En archéologie, tout comme pour les sondages d'opinion publique, on doit disposer d'un échantillon minimum si l'on veut s'assurer que nos prédictions seront justes. Si les sondages d'opinion publique disposent des données de recensement afin d'assurer la représentativité de leur échantillonnage, nous n'avons pas cette chance en archéologie. Au départ, on ne connaît pas le potentiel d'un territoire, on peut l'évaluer de façon théorique

par l'étude de potentiel archéologique, mais ce dernier demeure théorique¹². Pour le démontrer, il faut le vérifier au terrain.

Il est considéré qu'au moins 10 % d'un territoire doit être inventorié si l'on veut être à même de saisir un tant soit peu la variabilité des modes d'usage d'un territoire. Si très localement ce chiffre est atteint en divers endroits de la Côte-Nord, à peu près seul le district de Brador-Blanc-Sablon a fait l'objet d'un inventaire systématique afin d'y caractériser les modes d'occupation du territoire. Les résultats sont éloquentes, non seulement parce que les sites y sont nombreux, mais parce qu'il a été démontré que les Amérindiens ont occupé un vaste registre de la variabilité des habitats présents. De plus, l'analyse de la répartition des sites dans ces unités de paysage permet de mieux comprendre l'importance variable de cette région pour chacun des groupes qui l'a occupé.

Malgré cela, on constate que la quantité des sites connus dans la MRC des Sept-Rivières, 6 %, est similaire au ratio de la longueur de son trait de côte (6 %) par rapport aux autres MRC. Les différences les plus notables ressortent lorsque l'on compare le ratio des MRC de la Minganie (33 % de la longueur du trait de côte pour 21 % des sites) avec celui de la Basse-Côte-Nord (53 % du trait de côte pour 73 % des sites).

En ce qui concerne l'intégrité des sites, on constate qu'en général les établissements eurocanadiens sont un peu mieux conservés que les campements amérindiens. Déjà, selon les données disponibles, plus du tiers d'eux sont considérés comme détruits et pour plus de la moitié d'entre eux il n'en subsiste qu'un quart. C'est le cas plus particulièrement de la MRC des Sept-Rivières où près de 90 % des sites amérindiens sont aujourd'hui considérés comme détruits (tableau 7).

Au niveau de la gestion, cela implique que les sites amérindiens méritent une attention particulière puisqu'ils sont plus à même d'être détruits. Cela vient probablement du fait qu'ils sont souvent enfouis et qu'ils ne se composent la plupart du temps que de déchets de taille de la pierre qui, pour être reconnus, exigent souvent un œil d'expert.

¹² La situation diffère en ce qui concerne l'archéologie eurocanadienne et l'archéologie amérindienne. Pour la première, le fait de disposer d'archives permet, à l'occasion, de disposer d'éléments permettant de localiser assez précisément les sites sur un territoire, alors que du côté amérindien nous sommes face à un territoire susceptible d'avoir été utilisé sans données précises sur la nature de cette occupation.

Tableau 7 Portion résiduelle des sites des MRC à l'étude en fonction de leur identité culturelle

	Portion résiduelle	Amérindien		Eurocanadien		Inuit		Indéterminé	
		N	%	N	%	N	%	N	%
Sept-Rivières	0	23	54,8	3	15,8				
	1/4	15	35,7	11	57,9				
	1/2	1	2,4	0	0,0				
	3/4	3	7,1	1	5,3				
	4/4	0	0,0	4	21,1				
Total		42	100,0	19	100,0				
Minganie	0	45	33,1	1	2,1			1	14,3
	1/4	25	18,4	4	8,5				
	1/2	24	17,6	14	29,8				
	3/4	7	5,1	11	23,4				
	4/4	35	25,7	17	36,2			6	85,7
Total		136	100,0	47	100,0			7	100,0
BCN	0	158	32,0	9	8,2	8	23,5		
	1/4	141	28,6	25	22,7	11	32,4	3	16,7
	1/2	90	18,3	35	31,8	10	29,4	7	38,9
	3/4	38	7,7	22	20,0	3	8,8	1	5,6
	4/4	66	13,4	19	17,3	2	5,9	7	38,9
Total		493	100,0	110	100,0	34	100,0	18	100,0

En ce qui concerne les superficies encore intactes. Cette question est délicate parce qu'elle n'est pas toujours abordée spécifiquement dans l'ISAQ. À cet égard, quelques remarques s'imposent :

D'abord, quand il est dit qu'un site archéologique est détruit (0 (bouleversé à 100 %, + artefacts épars)), cela ne veut pas dire qu'aucun artefact ne subsiste, ceux-ci peuvent être épars, comme il est mentionné, comme il peut en rester 5 à 10 % intact. Il est certain que ces sites sont moins susceptibles de soulever de l'intérêt pour un programme de recherche, mais on ne peut les négliger pour autant dans le cadre des études d'impact.

Il en va probablement de même pour les sites dont il ne reste qu'un quart 1/4 (site dont il reste le 1/4 en place). Toutefois, dans leur cas, il importe de prendre en considération la superficie du site, le quart d'un site de 25 m² est loin d'être aussi significatif que le quart d'un site de 1000 m².

Par ailleurs, en ce qui concerne la superficie des établissements, l'ISAQ ne différencie pas toujours, par exemple, la superficie de la couche d'occupation amérindienne de celle de l'eurocanadienne. Ainsi, un établissement européen qui s'étend sur plus de 50 000 m² peut receler les vestiges d'un campement amérindien de 50 m² sans que cela soit enregistré dans l'ISAQ. C'est pourquoi chaque site est un cas d'espèce qu'il faut traiter en se référant aux rapports d'intervention.

La plupart du temps, les sites eurocanadiens sont beaucoup plus vastes que les campements amérindiens. C'est un peu normal puisque dans leur cas, ils correspondent souvent aux vestiges de maisons ou même de hameaux. Quoi qu'il en soit, même si bien des sites archéologiques sont détruits en Moyenne et en Basse-Côte-Nord, des dizaines de milliers sinon des centaines de milliers de mètres carrés subsistent en position intacte, d'où la nécessité de prévoir des mécanismes de sauvegarde (tableau 8).

Le résultat final de ce premier traitement des données de l'ISAQ résulte en une cartographie au 1 : 50 000 qui illustre l'ensemble des données archéologiques dont il a été fait mention jusqu'à présent. Ainsi, sur ces cartes, fournies en annexe, on trouve les zones d'inventaire, les secteurs archéologiques, les sites classés et les sites archéologiques repositionnés. Outre le rayon de protection de 100 m prescrit par le Registre de l'État, deux thématiques ont été appliquées à ces derniers afin de tenir compte des dernières discussions : une relative à l'identité culturelle, tandis que l'autre se rapporte à l'état de conservation.

Ce faisant, il devient possible, lors de la consultation de ces cartes, de visualiser : l'étendue du site, son identité culturelle et son état de conservation. Par exemple, en se référant à la légende apparaissant sur les cartes (figure 7), on pourra constater sur les cartes qu'un site amérindien (cercle) demeure intact à 50 % (1/2) (jaune).

	Portion résiduelle	Amérindien			Eurocanadien			Inuit			Indéterminé	
		N	Superficie	Superficie restante	N	Superficie	Superficie restante	N	Superficie	Superficie restante	N	Superficie restante
Sept-Rivières	0	23			3	600000	150000					
	1/4	15	7000	1750	11							
	1/2	1	400	200	1	200	150					
	3/4	3	5000	3750	4	65000	65000					
Minaanie	0	45			1							
	1/4	25	40000	10000	4	1200	300					
	1/2	24	20000	10000	13	10500	5250					
	3/4	7	1500	1125	11	27000	20250					
BCN	0	35	10000	10000	17	40000	4000					
	1/4	158			9			8				
	1/2	141	75000	18750	25	30000	7500	1	3000	750	1	1000
	3/4	90	100000	50000	35	20000	10000	10	4000	2000	7	10000
	3/4	38	12000	9000	22	75000	56250	3	1000	750	1	1800
	4/4	66	10000	1000	19	25000	2500	2	70	70	7	500

Tableau 8 Superficie résiduelle des sites archéologiques connus dans les MRC à l'étude

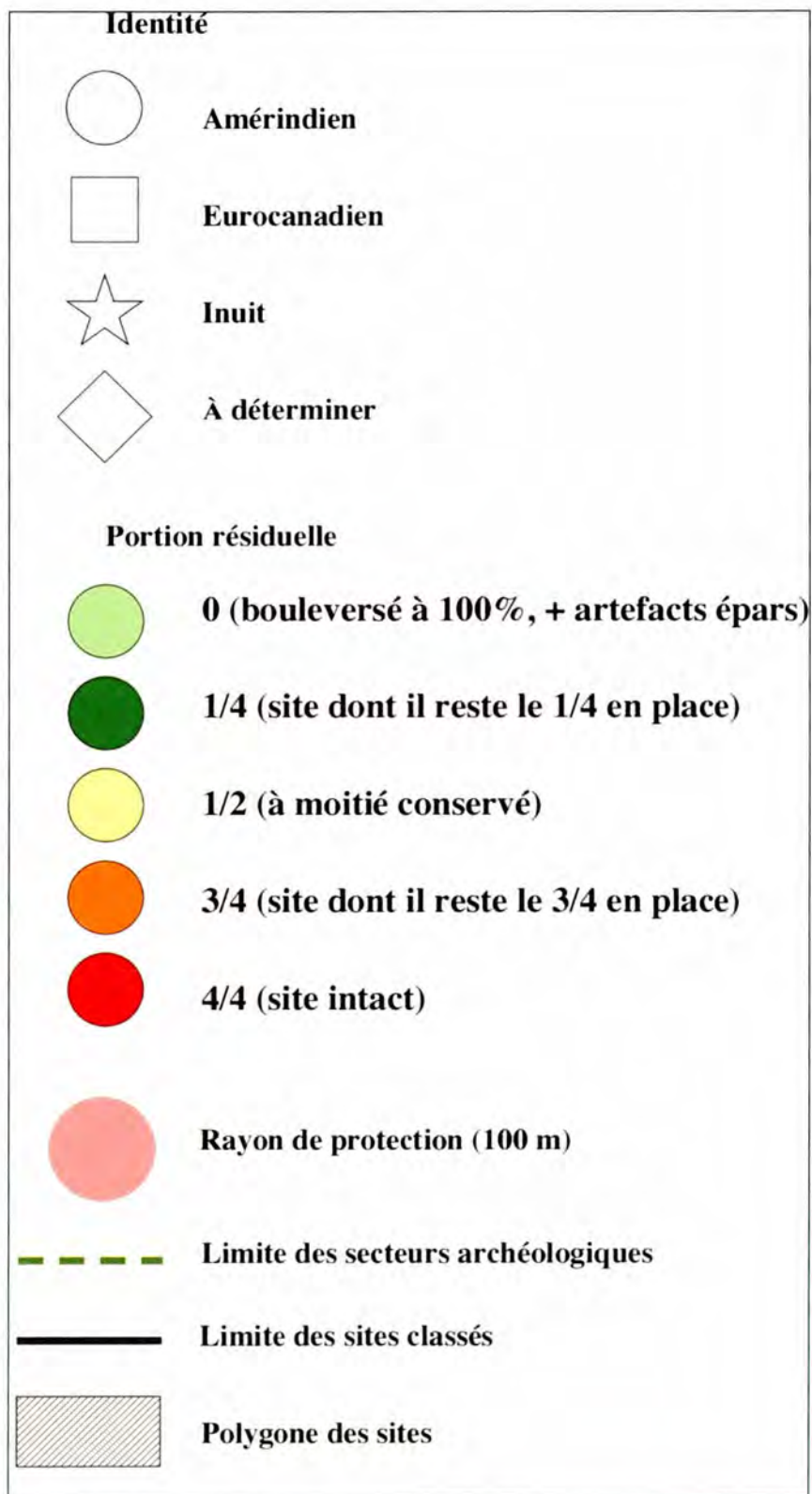


Figure 7 Légende pour interpréter les cartes « Bilan des connaissances archéologiques en Moyenne et en Basse-Côte-Nord » fournies en annexe

5.0 Réévaluation de l'état et de l'intérêt des sites archéologiques classés et d'intérêts de la Moyenne et de la Basse-Côte-Nord

Outre le repositionnement et la réévaluation de l'état de conservation des sites archéologiques connus en Moyenne et en Basse-Côte-Nord, notre mandat impliquait une réévaluation de l'état et de l'intérêt des sites archéologiques classés et de ceux dits d'intérêts tels que présentés dans l'étude de Dubreuil 2007 et dont il a été fait mention au point 2.

Pour ce faire, nous nous sommes basés sur les rapports d'intervention, sur la littérature existante et sur les photos aériennes prises en 2009. Nous ne chercherons pas à réécrire l'histoire de chacun de ces sites puisque M. Dubreuil en discute amplement dans son étude.

5.1 Les sites classés

Compte tenu des précisions qui ont été apportées au point 2, voici la liste des sites classés qui font l'objet de la présente réévaluation (tableau 9).

Tableau 9 Les sites archéologiques des Moyenne et Basse-Côte-Nord classés (modifié de Dubreuil 2007)

Sous-région	Code Borden	Générique	Fonction	Statut	Notes
Basse-Côte-Nord	EcBv-002	Poste de pêche de Nétagamou	Domestique; Pêche; commerce	Classé 1974	
Basse-Côte-Nord	EiBg-044	Île-à-Bois	Pêche	Classé 1989	
Basse-Côte-Nord	EiBg-016	Room's Point	Pêche	Classé 1989	
Basse-Côte-Nord	EiBg-001 à 009 et 082 à 108	Rive-ouest-de-la-Blanc-Sablon	Amérindiens préhistoriques, Paléoesquimaux, Européens, Eurocanadiens.	Classé 1989	Voir tableau 2

5.1.1 Poste de pêche de Nantagamiou

Aucun doute ne subsiste quant à l'importance de ce site (figure 8). Occupé dès la première moitié du XVIII^e siècle, ce poste de pêche au loup-marin continuera à l'être jusqu'au début

du XX^e (Niellon 1990). C'est probablement là que les techniques propres à la pêche au loup-marin automnale ont été inventées et c'est à partir de cet établissement que cette

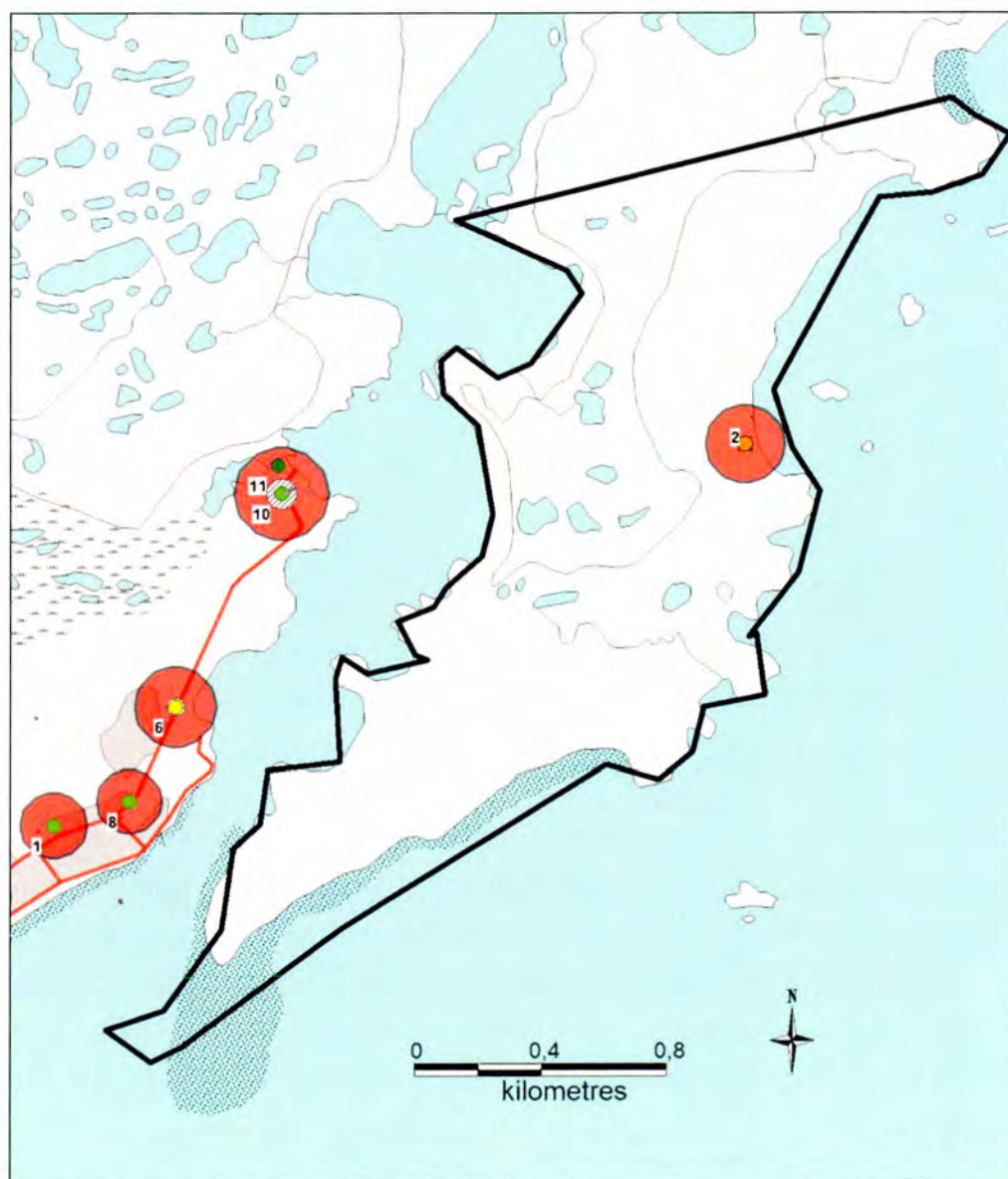


Figure 8 Limite du site classé de Nantagamou (code Borden EcBv-2)

pratique s'est répandue le long de la Côte-Nord, au Labrador et à Terre-Neuve. Il s'agit donc là d'un site exceptionnel puisqu'il est susceptible de révéler un mode d'adaptation originale unique en Nouvelle-France. Un plan relativement détaillé de cet établissement est disponible (figure 9) et l'analyse de la documentation archivistique a aussi fait ressortir l'importance de ce site dans la traite avec les Amérindiens au XVIII^e siècle (Niellon 1984, 1990).

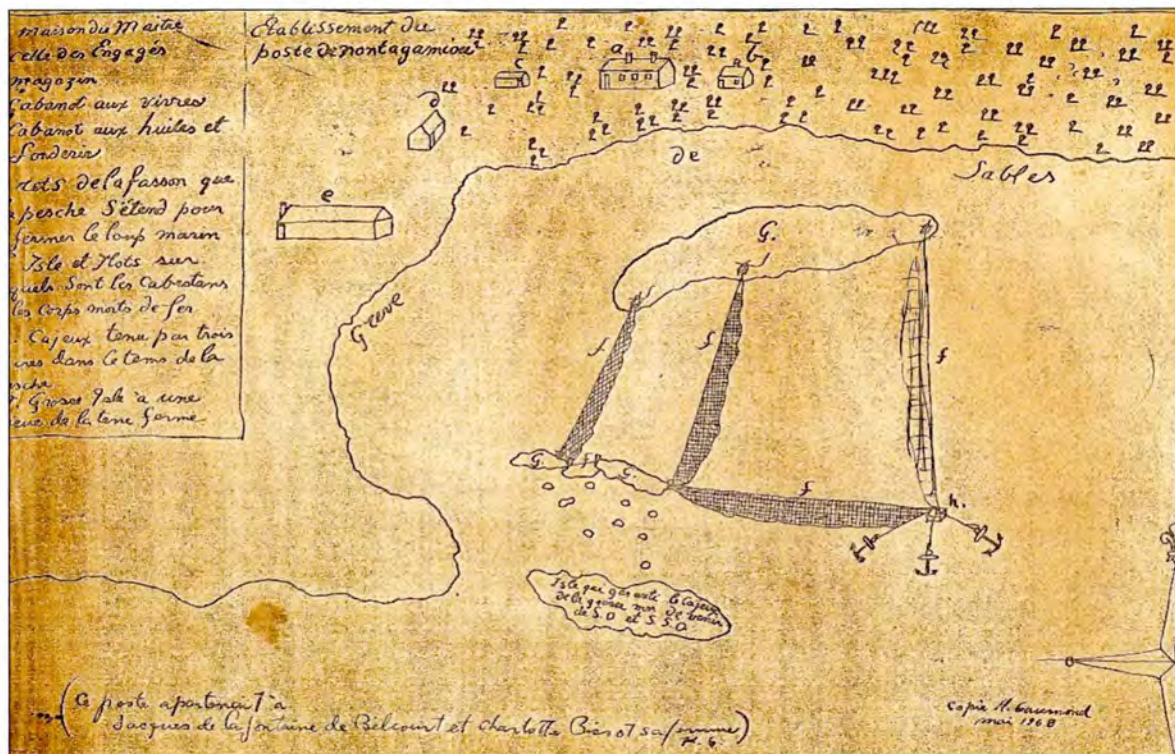


Figure 9 Plan du poste de Nantagamiou (Gaumont 1974)

Malgré l'importance historique de ce poste dans l'histoire de la Côte-Nord, malgré le fait que ce site ait été classé en 1974, on n'en connaît à peu près rien puisque seuls quelques sondages y ont été faits (Gaumont 1974). Une décennie plus tard, ce site a fait l'objet d'une inspection visuelle afin d'en constater l'état de conservation (Niellon et Jones 1984). Jusque-là, tout allait bien. Toutefois, les photos aériennes prises au cours de l'été 2009 indiquent qu'à l'heure actuelle des résidences ont été construites à l'intérieur des limites du site classé (photo 1)!

Pour l'instant, étant donné le peu de connaissances disponibles pour ce site, nous ne savons pas jusqu'à quel point ces constructions ont affecté son intégrité. C'est pourquoi il est recommandé que des responsables du ministère de la Culture, des Communications et de la Condition féminine entrent en contact avec les autorités de la municipalité de Chevery afin de discuter de la question de la présence de bâtiments sur le site classé de Nantagamiou.



Photo 1 Vue aérienne du site classé de Nantagamiou

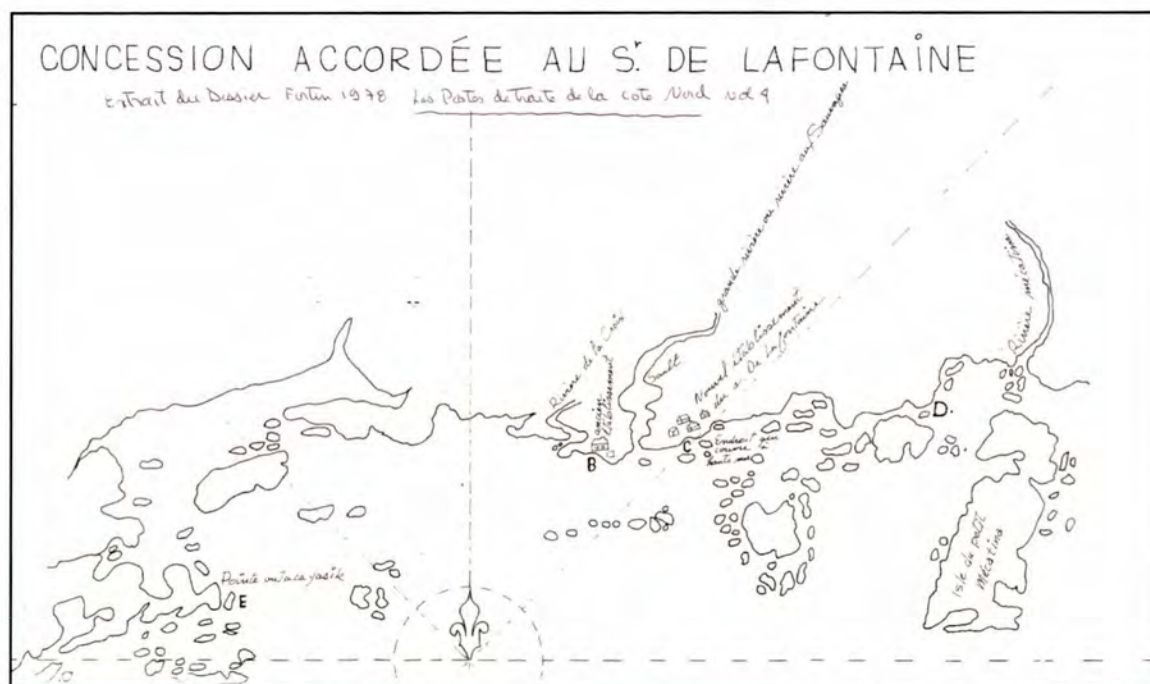


Figure 10 Carte de localisation des établissements d'Itamamiou et de Nantagamiou (Gaumond 1974)

Le ministère devrait également procéder au plus tôt à un inventaire complet du lot classé pour le site EcBv-002 afin de bien circonscrire toutes les concentrations d'artefacts et, éventuellement, de localiser la présence de bâtiments anciens. Les résultats de cet inventaire pourraient avoir des incidences sur la question de la présence de résidences à l'intérieur des limites de ce site classé.

Par ailleurs, et tel que recommandé par Niellon en 1984, on pourrait, par la même occasion, examiner le potentiel d'Itamamiou, un établissement contemporain présent à l'intérieur des limites de l'actuel village de Chevery (figure 10).

Tel que proposé au point 2, ces travaux pourraient s'inscrire dans un vaste projet de recherche qui aurait pour thème la Côte-Nord au cours du Régime français et les relations entre pêcheurs-traiteurs et Amérindiens. En effet, même si cette période a été relativement bien documentée dans le sud du Québec, la contribution de la Côte-Nord à cette période formatrice dans l'histoire de la province demeure négligeable dans l'esprit du grand public. Se présente là une opportunité, celle de préserver un site classé tout en faisant ressortir toute l'originalité mise de l'avant par les Eurocanadiens, l'invention de la chasse automnale au phoque, afin de s'adapter aux conditions humaines et environnementales propres à la Côte-Nord.

5.1.2 Île-au-Bois

Le site de l'Île-au-Bois a été classé en 1989 afin de protéger un ensemble de vestiges exceptionnels associés à diverses installations de pêche datant des XVIII^e et XIX^e siècles, notamment française et jerseyaise (figure 11, photo 2, figure 12). Des travaux archéologiques d'importance y ont été menés ce qui fait que les principales caractéristiques de ce site sont maintenant bien connues.

Si ce lieu était encore en usage dans les années 1970-1980 par les gens de Blanc-Sablon qui y entretenaient un petit troupeau de bestiaux, il est aujourd'hui à peu près délaissé. Aucun quai ne permettant d'y débarquer, l'accostage est relativement difficile. Cette situation a fait en sorte que ce site est resté à peu près intact depuis que les recherches y ont cessé à la fin des années 1980. De plus, comme le littoral est plutôt rocheux, l'érosion des berges ne constitue pas encore un problème majeur pour ce site, comme en font foi les photos aériennes de 2009. Il serait toutefois opportun d'exercer une certaine surveillance le long du talus bordant l'anse au nord-est, celle qui donne sur les principaux vestiges.



Figure 11 Limite du site classé de l'Île-au-Bois (en noir) (code Borden EiBg)



Photo 2 Vue aérienne du site classé de l'Île-au-Bois (voir aussi la page couverture)

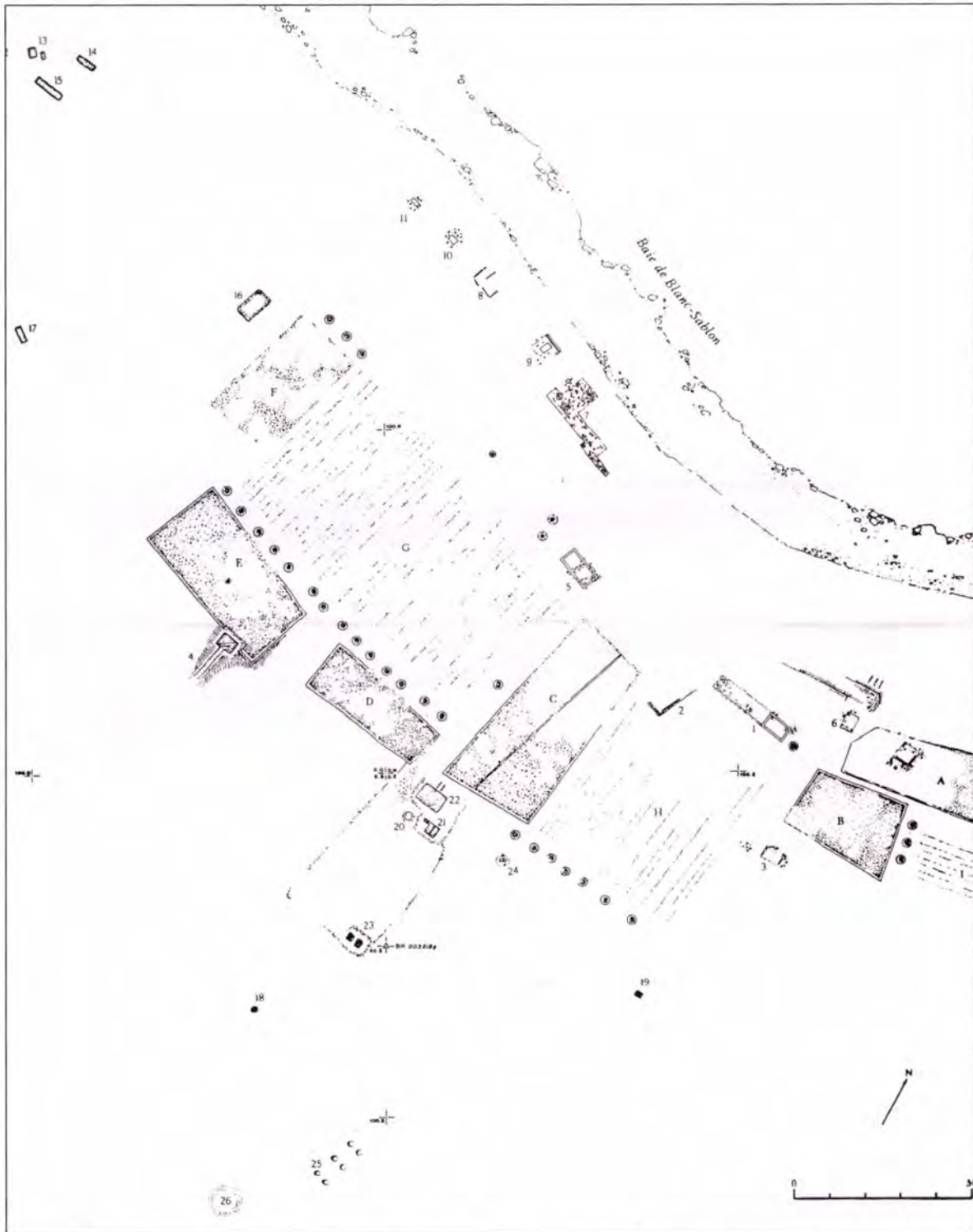


Figure 12 Plan d'une partie des vestiges archéologiques du site classé de l'Île-au-Bois (Niellon 1989)

Pour l'instant, et à l'exception de cette recommandation d'exercer une surveillance de l'état des lieux, aucune recommandation relative à une poursuite des travaux n'est proposée pour ce site. Ce site est prêt pour une mise en valeur (thèmes 3 et 4).

5.1.3 Room's Point

Il s'agit là d'un site historique dont on a reconnu l'importance afin de souligner son apport à l'histoire des pêcheries en Côte-Nord (figure 13, photo 3). Fréquentée saisonnièrement depuis le XVI^e siècle, l'importance régionale de ce lieu a graduellement pris de l'ampleur, plus particulièrement à partir du début du XVIII^e siècle alors qu'il devient un des plus imposants postes de pêche sédentaire à la morue. Par la suite, ce secteur deviendra le noyau commercial du village de Blanc-Sablon, la Compagnie de la Baie d'Hudson y installant un magasin.

Un plan des installations a été produit et une iconographie importante reliée à l'usage des lieux au XX^e siècle a été recueillie par le CÉDAG (figure 14). Comme ce site est installé sur la roche-mère, on y trouve très peu de sols, il est peu menacé par l'érosion des berges. Par contre, les gens de la région utilisent ce secteur pour diverses raisons, ce qui est à même de le dégrader. Il serait opportun que des responsables du ministère de la Culture, des Communications et de la Condition féminine entrent en contact avec les autorités de la municipalité de Blanc-Sablon afin de sécuriser les lieux et d'en assurer la pérennité.

Il s'agit là d'un des lieux fondateurs de l'histoire de Blanc-Sablon. Dans le cas d'une éventuelle mise en valeur des ressources patrimoniales de la région, il serait possible, en construisant un petit pont piétonnier, de le relier au site classé de la Rive-ouest-de-la-Blanc-Sablon, créant ainsi un circuit d'interprétation mettant en valeur toutes les périodes culturelles présentes en Côte-Nord, de 9000 ans AA à XX^e siècle.

Ce site est prêt pour une mise en valeur (thème 4 et 5).

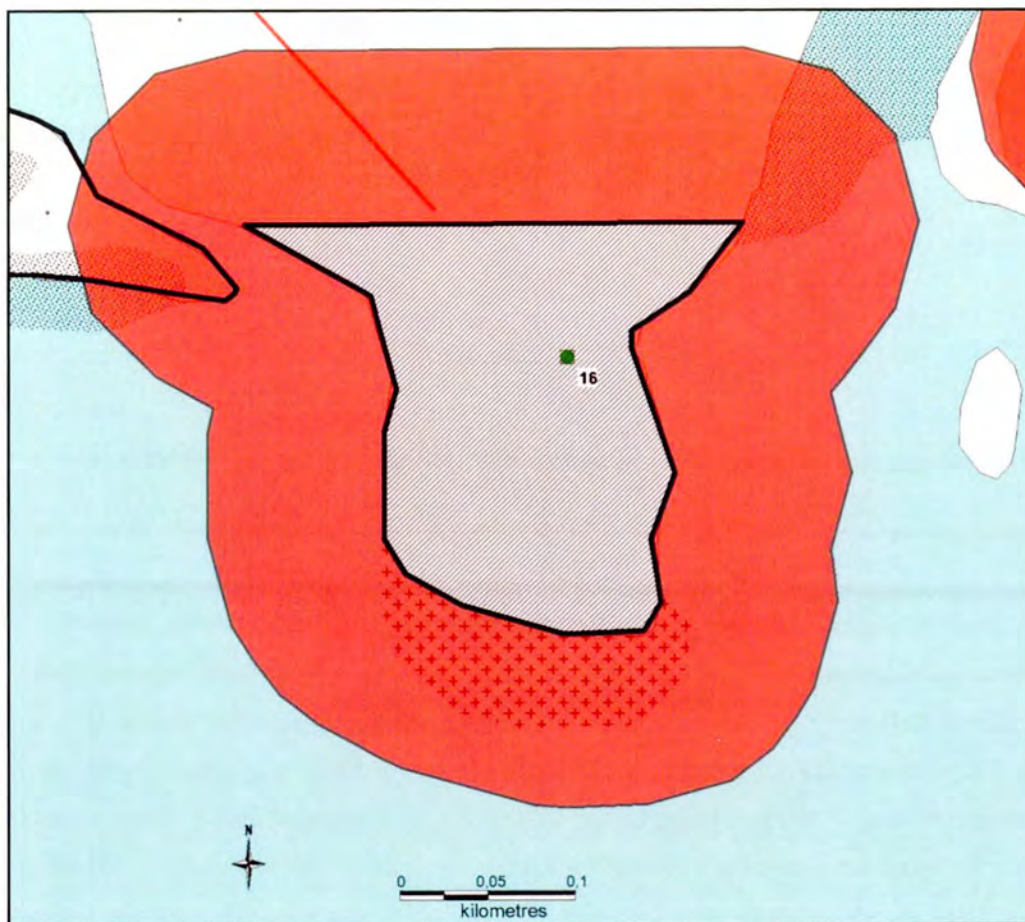


Figure 13 Limite du site classé de Room's Point (en noir) (code Borden EiBg)



Photo 3 Vue aérienne du site classé de Room's Point

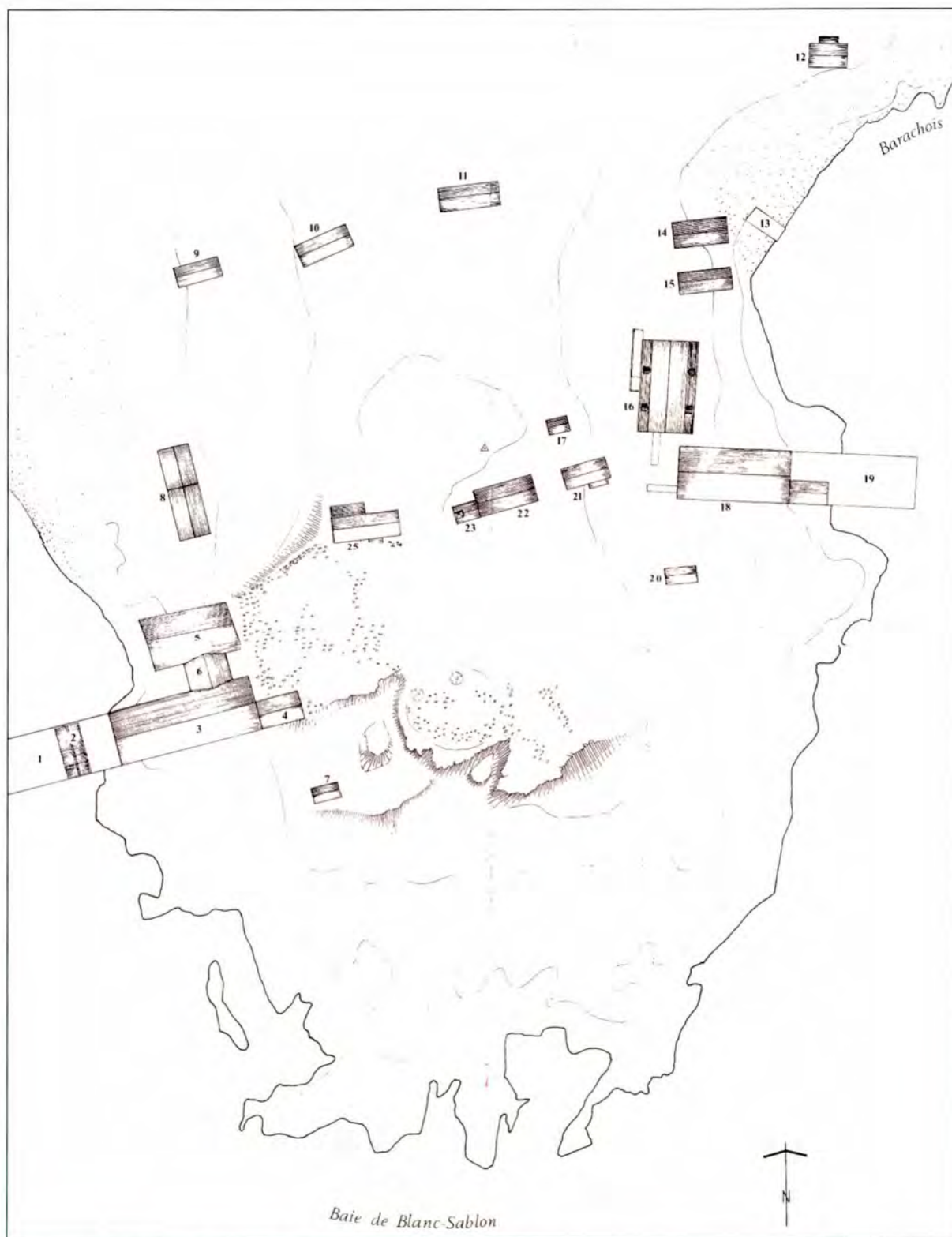


Figure 14 Plan de l'établissement de Room's Point (Niellon 1989)

5.1.4 Rive-ouest-de-la-Blanc-Sablon

Ce secteur a été classé parce que l'on y trouve une concentration exceptionnelle de sites amérindiens préhistoriques bien préservés (figure 15). Ce site est si unique qu'il a été reconnu à titre de Lieu historique national du Canada. À cet égard, toute la région de Brador/Blanc-Sablon, qui recèle une des plus imposantes concentrations de sites archéologiques dans le Nord-Est américain, aurait pu être classée, mais cela aurait été susceptible de créer bien des désagréments pour bien des gens!

C'est ainsi que seule la rive ouest a été classée en 1989. Près de 75 sites y ont été localisés à ce jour. Si l'on considère qu'à peine la moitié de ce lieu a fait l'objet d'un inventaire systématique, on réalise facilement que bien d'autres y seront trouvés éventuellement. La bonne conservation de ces sites, ainsi que leur riche contenu en vestiges mobiliers et immobiliers, permet une très bonne compréhension de l'évolution des sociétés amérindiennes de la péninsule du Québec-Labrador. Fréquemment, de nombreuses familles ont fréquenté ce lieu afin de profiter des richesses de la mer; c'était le cas il y a environ 9000 ans et c'était toujours le cas quand, au début du XVI^e siècle, les premiers pêcheurs européens ont commencé à fréquenter ces rivages.

De 1984 à 1992, un important programme de recherche sur la préhistoire de la Basse-Côte-Nord a été construit autour des résultats des fouilles effectuées sur la rive ouest. Ce programme a débouché sur la proposition d'une séquence d'occupation basée sur les attributs spécifiques des sites de cette partie du Québec. Les chercheurs terre-neuviens font maintenant référence à cette séquence lorsque vient le temps de comprendre les occupations amérindiennes de Terre-Neuve et du Labrador. Depuis 1992, les seules interventions qui se sont tenues sur ce site l'ont été dans des contextes de sauvetage (construction de routes, déplacement de poteaux, érosion des berges, etc.). Parce que localisé au cœur de la trame urbaine de Blanc-Sablon, ce site est fréquenté et cet usage répété met en péril son intégrité. À cet égard, les photos aériennes prises au cours de l'été 2009 en témoignent éloquemment. De petits sentiers piétonniers sont devenus de véritables routes pour les VTT, une piste de motoneige traverse maintenant d'est en ouest la portion nord du site classé, la construction du nouveau pont sur la Blanc-Sablon a amené les gens à se frayer un nouveau chemin d'accès menant à l'extrémité nord du site classé, le chemin menant au lieu d'embarquement pour les petites embarcations au sud ne cessant de s'éroder on en est rendu au quatrième tracé. Tous ces nouveaux aménagements passent dans les sites archéologiques,

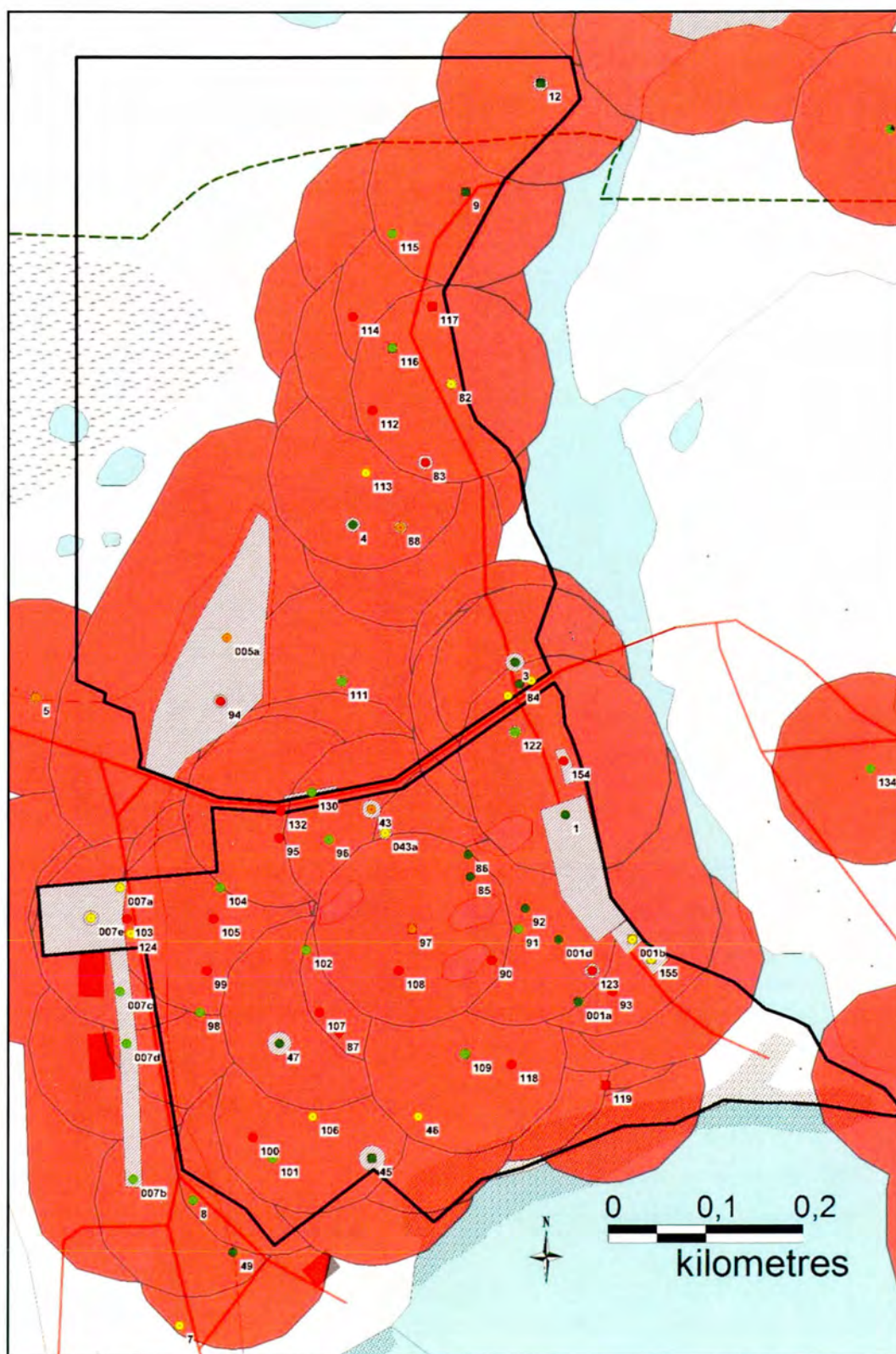


Figure 15 Limite du site classé de la Rive-ouest-de-la-Blanc-Sablon (en noir) (code Borden EiBg)

amenant leur destruction ou encore causant une érosion qui à la longue mènera à leur perte.

Tout cela se fait dans un contexte d'érosion des berges pour lequel quelques travaux de sauvetage ont eu lieu. Rappelons que le site le plus menacé, EiBg-001B, constitue un des plus anciens sites de contact amérindien/européen connu au Québec, de vastes habitations amérindiennes recelant des artefacts européens du XVI^e siècle y ayant été repéré.



Photo 4 Vue aérienne du site classé de la Rive-ouest-de-la-Blanc-Sablon

Mentionnons également que la terrasse qui borde la plage au sud du site classé n'a jamais été inventoriée. On est susceptible d'y trouver des vestiges témoignant d'occupations amérindiennes historiques, françaises et jersiaises, la Fruing Cie étant installée dans ces parages. Cette berge est soumise à l'érosion. Par conséquent, il y aurait lieu de l'inventorier afin d'en connaître les ressources archéologiques.

Bref, nous faisons face à un site classé par le gouvernement du Québec qui est parcouru par des VTT et des motoneiges, ce qui résulte en un bris d'une végétation trop mince pour résister à ces assauts mécaniques et ce qui fragilise d'autant les sites présents. La rive est et sud de la rive ouest sont lentement grugés par l'action des vagues et des vents, détruisant

par le fait même les vestiges de sites amérindiens datant de la période historique ancienne, ainsi que les vestiges d'un chafaud français.

Il est recommandé que des représentants du ministère de la Culture, des Communications et de la Condition féminine entrent en contact avec les autorités de la municipalité de Blanc-Sablon afin de discuter du problème de la fréquentation de ce site classé par des véhicules motorisés de toutes sortes. Par ailleurs, il est recommandé de procéder à une réévaluation au terrain de ce site afin de vérifier les dommages causés aux sites archéologiques par cette fréquentation et par l'érosion. Par le fait même, il serait opportun de procéder à un inventaire de la terrasse bordant la plage au sud du site classé afin de vérifier si des sites sont menacés par l'érosion.

Les thèmes 1, 2, 3 et 4 peuvent être abordés sur ce site.

5.2 Les sites d'importance

Le second volet de notre mandat prévoyait une réévaluation de l'état et de l'intérêt des sites d'importance retenue par M. Dubreuil en 2007. Compte tenu des précisions qui ont été apportées au point 2, ce sont les sites apparaissant dans le tableau 10 qui font l'objet de la présente réévaluation.

Parce que notre mandat impliquait explicitement une revue de ces sites, nous nous y sommes soumis. Ceci étant dit, nous ne pouvons faire autrement qu'émettre quelques réserves non pas afin de diminuer le travail de M. Dubreuil, mais seulement afin de faire valoir que la réalité archéologique de la Côte-Nord est complexe et qu'il aurait peut-être été préférable de réunir plusieurs opinions avant de proposer une liste, qui certes ne satisfera jamais tout le monde, mais qui au moins aurait eu le mérite de prendre en considération les connaissances des « experts externes ».

Dans ce document, il y a un mélange arbitraire entre différents critères : indépendamment de l'échelle géographique des deux répertoires, commémorer (RCLP) et protéger (RPCQ) sont deux objectifs totalement distincts; aussi, réunir dans un même ensemble les critères qui visent à la commémoration (soit les attributs intrinsèques du site qui sont son intérêt scientifique et sa représentativité) et ceux qui visent à la protection (soit les attributs extrinsèques du site que sont son intégrité et son potentiel d'interprétation) ne peut être satisfaisant.

Quant au cinquième critère utilisé, soit les recommandations formulées par l'archéologue dans le rapport qu'il remet au ministère, il nous paraît totalement inutilisable du moins sans un examen critique attentif : ces recommandations sont inéluctablement gravement biaisées par les obligations qui lient l'archéologue à son commanditaire ou son public,... voir par ses propres intérêts.

Tableau 10 Les sites archéologiques d'intérêts proposés par Dubreuil pour les Moyenne et Basse-Côte-Nord (modifié de Dubreuil 2007)

Sous-région	Code Borden	Nom	Fonction	Notes
Moyenne-Côte-Nord	EeDq-001	Le Grand Portage	Archaïque; Amérindien préhistorique récent; Amérindien historique du contact à 1900; Innus de 1900-50	Presque totalement fouillé, site intérieur
Moyenne-Côte-Nord	EbDo-001	Vieux-Poste de traite	Amérindien historique du contact à 1900; Commercial 1 et 2; Religieux	
Moyenne-Côte-Nord	EaDo-B	Usine baleinière de Sept-Îles	Industrie : baleine	
Moyenne-Côte-Nord	EbDm-004	Vieilles forges de Moisie-Est	Domestique; Technologie : forge	
Moyenne-Côte-Nord	EbDj-005	Établissement de pêche de Pigou	Pêche et trappe	
Moyenne-Côte-Nord	EbDj-002	Rivière-au-Bouleau	Archaïque; Sylvicole moyen	
Moyenne-Côte-Nord	EbCs-010	Île à la Chasse	Point Revenge; Sylvicole supérieur	Fédéral
Moyenne-Côte-Nord	DhCk-001	Établissement de la Baie du Renard	Domestique; Technologie : conserverie; Cimetière	
Basse-Côte-Nord	EbCi-001	Rivière Kegaska	Sylvicole moyen et supérieur; Amérindien historique 1900-50	
Basse-Côte-Nord	EbCg-001	Poste de traite et mission de Musquaro	Religieux; Commercial 1 et 2	
Basse-Côte-Nord	EgBo-001	Établissement de pêche de l'Île Kennedy	Pêche et trappe	
Basse-Côte-Nord	EdBt-001	Petit-Mécatina 1	Archaïque maritime	
Basse-Côte-Nord	EdBt-003	Établissement de pêche de Petit-Mécatina 3	Pêche	
Basse-Côte-Nord	EhBn-001	Établissement de pêche de Chécatica	Pêche et trappe; Domestique	
Basse-Côte-Nord	EhBo-001	Habitations de Rivière Coxipi 1	Pêche et trappe; Commercial 1 et 2	
Basse-Côte-Nord	EiBk-49	Établissement de pêche de Rivière-Saint-Paul est	Domestique; Pêche et trappe	
Basse-Côte-Nord	EfBs-005	Lac Plamondon	Archaïque; Sylvicole; Amérindien historique	Inondé
Basse-Côte-Nord	EiBi-010	Middle Bay	Chasse : baleine	

Basse-Côte-Nord	EiBh-47	Pointe du Paresseux	Archaïque maritime; amérindien préhistorique récent; Inuit paléoesquimau; Inuit néoesquimau thuléen; Euro-québécois 1543-1607
Basse-Côte-Nord	EiBh-34	Établissement de pêche de Brador	Amérindien historique contact à 1900; Inuit XVIIIe siècle; Euro-québécois 1608-1899. Commercial; Pêche et trappe; Domestique.

5.2.1 Le Grand Portage

Ce site a été découvert et fouillé dans le cadre de travaux effectués par la Société Hydro-Québec dans le cadre de l'aménagement du complexe hydroélectrique de la rivière Sainte-Marguerite dans la région de Sept-Îles. Tel que son nom l'indique, à ce secteur correspond un lieu de halte presque obligé qui a commencé à être fréquenté il y a environ 4000 ans et qui l'était encore au XX^e siècle. Ce site, qui mesurait environ 130 m², contenait les vestiges des nombreux moments d'arrêt des multiples familles qui ont emprunté ce portage au fil des siècles et des millénaires.

Ce site illustre une activité importante dans la vie des autochtones, une activité qui ne cesse d'étonner et qui se veut un témoin important du nomadisme de ces groupes. Ceci étant dit, comme ce site a été presque totalement fouillé, aucune recommandation quant à une éventuelle poursuite des travaux ou quant à une surveillance de l'état de ce site n'est émise.

La mise en valeur de ce site est possible soit par l'installation d'un panneau d'interprétation sur place, soit dans le cadre d'une exposition qui aurait pour thème portage et nomadisme. Il est à noter que ce site se trouve à l'intérieur des terres un peu en retrait de la portée de cette étude (thème 1).

5.2.2 Vieux-Poste de traite (Sept-Îles)

Il s'agit là d'un des premiers sites archéologiques à avoir fait l'objet d'une fouille extensive dans la région. Aucun doute ne subsiste quant à son importance en ce qui concerne l'histoire, mouvementée dans ce cas-ci, de la Côte-Nord. Qui plus est, sa fouille a permis de documenter des moments forts dans l'histoire de cette région : l'établissement de postes de traite, le commerce avec les autochtones et les modes de vie de ces derniers alors qu'ils développent de nouveaux rapports sociaux avec les Eurocanadiens.

Les travaux de M. Dubreuil ont démontré que de nombreux vestiges sont présents dans ce secteur d'où son importance éventuelle dans le cadre d'un projet de recherche portant les premiers établissements eurocanadiens d'une part et, d'autre part, sur l'occupation amérindienne historique, soit dans le cadre de rapports économiques reliés à la présence d'un poste de traite, soit dans le cadre du processus de sédentarisation.

Comme plusieurs infrastructures de mise en valeur existent dans la région, il serait relativement facile de mettre sur pied un programme de recherche axé sur les thématiques émises précédemment, un programme qui inclurait archéologue, historien et anthropologue. Compte tenu de la localisation de ce site, un rendu rapide à la population est envisageable via des fouilles ouvertes au public ou encore par le biais d'une exposition dans l'un ou l'autre des lieux de mise en valeur existant à proximité.

Comme une bonne partie de ce secteur est du domaine privé, des démarches avec la communauté devraient encadrer la mise sur pied de ce projet. Une approche de type archéologie communautaire, très prisée dans les provinces maritimes, se prêterait bien dans ce contexte.

Ceci étant dit, au moins un autre lieu pourrait également se prêter à ce type de recherche, il s'agit de Mingan. Ainsi, avant la mise sur pied d'un tel programme, des représentants du ministère de la Culture, des Communications et de la Condition féminine devraient s'interroger à savoir quel site il importe de prioriser (thème 1, 2 et 3).

5.2.3 Usine baleinière de Sept-Îles

Ce site témoigne d'une activité traditionnelle, la pêche, apprêtée à la sauce moderne de l'industrialisation. Ce site n'apparaît pas menacé par l'érosion. Par contre, son intégrité pourrait être mise à rude épreuve advenant que l'on agrandisse les aménagements déjà imposants de la pointe Noire. Afin de caractériser les lieux, il est recommandé que ce site fasse l'objet d'une expertise de la part d'un archéologue spécialisé dans le domaine du patrimoine industriel. C'est sur la base des résultats de cette évaluation des lieux que le ministère ou la municipalité devra déterminer si ce site mérite un statut particulier (thème 5).

5.2.4 Vieilles forges de Moisie-Est

Ce site est à même d'illustrer parfaitement la période des grands changements industriels qu'a connue la Côte-Nord depuis la fin du XIX^e siècle. De plus, il a pour mérite de représenter un type d'industrie, mine et transformation des minéraux, qui a façonné et façonne toujours l'histoire récente de la Côte-Nord. Il est recommandé que ce site fasse l'objet d'une évaluation globale par un archéologue spécialisé dans le patrimoine industriel. Sur les résultats de cette appréciation, le MCCCCF ou la municipalité pourra décider si ce site mérite une reconnaissance particulière.

Il est également recommandé d'inclure dans cette évaluation un inventaire de l'ancien emplacement du village de Moisie-ouest qui, jusqu'à un certain point, a été étroitement associé aux velléités des forges de Moisie-Est. Par ailleurs, on y trouve là un beau cas d'espèce qui illustre bien, historiquement parlant, les affres que fait subir l'érosion des berges à la population de la Côte-Nord.

En effet, ce site, principalement la rive ouest, a subi de profondes modifications au fil des siècles, tant par l'érosion que par l'apport en sédiments. L'inventaire des lieux permettrait de déterminer si suffisamment de ressources archéologiques subsistent pour justifier un programme de sauvetage et de mise en valeur (thème 5).

5.2.5 Établissement de pêche de Pigou, Établissement de la Baie du Renard, Établissement de pêche de l'Île Kennedy, Établissement de pêche de Chécatica, Établissement de pêche de Rivière-Saint-Paul-est

Nous regroupons tous ces sites afin de soulever une interrogation, un questionnement qui a été préalablement énoncé, à savoir que l'on veut reconnaître à certains sites un caractère archéologique, alors qu'ils pourraient être mieux documentés par les données historiques ou par des enquêtes ethnographiques.

L'idée ici n'est pas de contester les choix qui ont été faits dans l'étude de M. Dubreuil, au contraire. Mais le point que nous voulons soulever ici est que les établissements de pêche sont nombreux en Côte-Nord, ils sont variés tant dans leur superficie que dans leur raison d'être. Certains ont été inventoriés dans le cadre de programme de recherche, d'autres ont été découverts un peu au hasard, nonobstant les données historiques qui pourtant permettent

de les localiser assez précisément. Bien d'autres ne constituent pas encore des sites archéologiques tout simplement parce que personne ne s'est attardé encore à y faire un sondage.

Rappelons que ce thème est déjà bien présent dans les sites classés de la Côte-Nord, notamment à Natashquan, les Galets, et à Blanc-Sablon, Room's Point, Île-au-Bois. Jusqu'à quel point veut-on étendre ce type de reconnaissance? Sur quelle base doit s'effectuer la sélection? Ne doit-on tenir compte que des sites dits archéologiques, alors que d'autres, ethnographiques permettraient peut-être de mieux illustrer cette réalité incontournable de la Côte-Nord¹³.



Photo 6 Vue aérienne du site « Établissement de pêche de Rivière-Saint-Paul est »

Autant par manque de moyen que parce qu'une protection tous azimuts pourrait être contraire au bien-être de certaines communautés, il importe de préciser les critères de reconnaissance des établissements de pêche. Une telle démarche devrait être basée sur une

¹³ Rappelons ici l'existence de l'excellente étude d'Ethnotec (1982) « Inventaire contextualisé des établissements de pêche de la Basse-Côte-Nord » ainsi que celle du CÉDAG, n.d. « Archipel Old Fort Saint-Paul »

recherche historique rigoureuse et, dans les cas où la situation se présente, une analyse détaillée des résultats archéologiques (voir Établissement de pêche de Petit-Mécatina 3).

Prenons l'exemple du site EhBn-001 (île Chécatica). Il y a un problème sur ce code : c'est celui qui avait été attribué au site Chécatica village (terre ferme, Spoon cove), à la suite des sondages pratiqués par Niellon en 1983; dans le texte de Dubreuil, il s'agit de l'île Chicatica. L'île a été au XX^e siècle le siège d'une utilisation d'envergure pour la pêche au crabe des neiges; il est probable que les vestiges repérables par inspection visuelle relèvent de cette occupation. Dans les années 1740 et 1750, un petit poste de pêche au loup-marin était établi dans les environs (souvent désigné Apetipi), mais nous ne savons pas sur laquelle île de la concession il était localisé; la Cie du Labrador a utilisé le poste après la Conquête, peut-être jusqu'à sa faillite (1820); puis nous ne savons rien sur l'occupation de ces îles jusque dans les années 1860, où « Chicatica » est à nouveau mentionné. C'est probablement alors un poste de pêche à la morue et au saumon et il ne s'agit probablement pas de l'Île de ce nom.

Plusieurs autres sites de pêche pourraient également faire l'objet d'une certaine forme de reconnaissance. Mentionnons entre autres le site de l'île de Bonne-Espérance (W. Whiteley III, photo 7). C'est là qu'a été inventée la trappe à morue, une innovation technologique qui a révolutionné la pêche à la morue dans le Nord-Est américain. Nous pensons aussi à l'établissement des Robertson à La Tabatière, qui, de par leur grande ingéniosité et leur très bonne connaissance de la configuration du littoral, ont poussé la pêche au phoque à un paroxysme industriel étonnant compte tenu de leur situation géographique et de leur époque.

Il est recommandé que le ministère mette sur pied un comité d'expert qui aura pour tâche d'évaluer toutes les questions relatives à la préservation de ces très importants lieux de mémoire qui ont marqué le développement de l'œkoumène humain de la Côte-Nord (thèmes 2, 3, 4 et 5).



Photo 7 Vue aérienne de l'île de Bonne-Espérance

5.2.6 Rivière-au-Bouleau

Curieusement, c'est dans ce secteur qu'a débuté la nouvelle vague des recherches en archéologie préhistorique sur la Côte-Nord au début des années 1970 et pourtant les recherches s'y sont arrêtées presque aussitôt. Le potentiel archéologique de cette région va bien au-delà du seul site DbEj-002, comme en témoigne d'ailleurs la présence d'une grappe de sites de différents âges préhistoriques.

Il est recommandé que l'on procède à un inventaire systématique de l'embouchure de cette rivière afin d'y caractériser en détail les modes d'occupation. La poursuite des recherches dans ce secteur, allié à un programme d'inventaire du littoral de la MRC des Sept-Rivières, aboutira éventuellement à une meilleure connaissance des liens existants entre les populations amérindiennes qui ont fréquenté la Côte-Nord. La rareté des sites fouillés et analysés en Moyenne-Côte-Nord constitue un des principaux obstacles à la compréhension de la préhistoire de la Côte-Nord (thème 1).

La présence d'une halte très fréquentée l'été pourrait constituer une source de mise en valeur au public voyageur.

5.2.7 Île à la Chasse

Un petit mot sur ce site qui est de propriété fédérale. Il s'agit là d'un site très important pour la compréhension des liens existants entre les Amérindiens qui fréquentaient la région de Mingan et ceux de la Basse-Côte-Nord à l'aube de la période de contact et même au moment de celle-ci. Toutefois, l'appellation Point Revenge, sa contrepartie, le complexe de l'Anse Morel a été définie pour la Basse-Côte-Nord. Par ailleurs, il est fait mention qu'il s'agit là d'un des rares sites à céramique découverts en Moyenne-Côte-Nord. S'il est vrai que la céramique amérindienne demeure rare en Moyenne et en Basse-Côte-Nord, les recherches des dernières années ont démontré qu'elle est plus commune que ce qui était envisagé dans les années 1990. En fait, il y a maintenant suffisamment de sites amérindiens avec céramique pour que l'on puisse réinterpréter ce fait à travers le prisme du partage entre les populations algonquiennes ou encore par la présence de lieux de foire. Éventuellement, ce site devrait faire l'objet d'une fouille complète et d'une analyse détaillée (thèmes 1 et 2).

5.2.8 Rivière Kegaska

Il s'agit là d'un des sites sur lequel s'est édiflée toute la question de la présence iroquoienne en Basse-Côte-Nord. C'est sûrement un site intéressant et il mériterait que l'on y poursuive les recherches, rappelons ici que ce terrain est privé.

Comme il en a été fait mention précédemment, la céramique amérindienne bien qu'encore rare dans cette région ne constitue plus une curiosité. Les travaux effectués dans le village voisin de La Romaine ont permis d'en découvrir tout autant sinon plus qu'à Kegaska.

Ceci étant dit, l'ouverture de la route 138 à très court terme est susceptible d'entraîner de profondes répercussions dans la région. Il serait opportun de procéder à un inventaire archéologique systématique de ce secteur qui a déjà livré une forte concentration de sites même s'il n'a fait l'objet que de quelques inventaires épars (thème 1).

5.2.9 Poste de traite et mission de Musquaro

Tout comme le site précédent, ce site se trouve sur des terrains privés. S'y sont tenues pendant plus d'un siècle des événements, des missions catholiques, qui ont marqué l'imaginaire des populations amérindiennes de la région. La fouille archéologique de ce site permettrait sûrement de documenter des établissements amérindiens datant des derniers millénaires. Elle livrerait aussi des faits importants quant au poste de traite qui y a été établi à la fin du XVIII^e siècle. Il est fort probable que l'on puisse aussi y recueillir des éléments intéressants de la culture matérielle des Amérindiens qui s'installaient là afin de participer aux missions. Toutefois, eut égard à ce dernier thème, et cela va dans le sens de ce qui a déjà été dit précédemment pour les postes de pêche, il faut se demander si les enquêtes ethnographiques, du type de celle réalisée par Gagnon et Vincent justement sur Musquaro, ne sont pas à même d'offrir un regard plus « intérieur » sur ce site, un aspect que les recherches archéologiques ne permettent pas vraiment d'aborder (thèmes 2 et 3).

5.2.10 Petit-Mécatina 1

Il est possible que ce site date de l'Archaïque maritime, quoi qu'un tel terme n'a plus grande signification aujourd'hui, toutefois il n'a pas été daté et le matériel qui y a été trouvé n'est pas diagnostic d'une culture en particulier. Rappelons que d'autres maisons longues ont été trouvées en Basse-Côte-Nord, notamment sur la rive ouest de la Blanc-Sablon et dans le secteur de la pointe Rocheuse, près de Middle Bay. Si l'on en croit Fitzhugh, ce site a été fouillé et entièrement relevé. Aucune recommandation quant à une éventuelle poursuite des recherches n'est émise. La mise en valeur du thème des maisons longues peut se faire dans le cadre du développement du site classé de la Rive-ouest-de-la-Blanc-Sablon (thème 1).

5.2.11 Établissement de pêche de Petit-Mécatina 3

Il s'agit là d'un site d'exception, tant par son étendue que par son contenu. Toutefois, une certaine confusion règne quant à son interprétation. D'abord, poste baleinier basque du XVI^e siècle, puis poste morutier français du XVII^e, enfin établissement inuit où l'on retrouverait les restes de leur pillage des établissements français et basques et auxquels les

Inuits se livraient fréquemment, tel que cela a été démontré au Labrador. Il faudra un jour chercher à y voir plus clair (voir aussi pointe du Paresseux). À ce stade-ci, il serait préférable de favoriser une analyse des résultats de cette fouille qu'une poursuite des travaux au terrain (thème 1, 2 et 3?).

5.2.12 Lac Plamondon

Ce site constitue probablement une des meilleures représentations des modes d'usage des premiers lacs de l'intérieur de la Basse-Côte-Nord par les Amérindiens toute période confondue. Malheureusement, son interprétation ne peut se faire que par le biais d'exposition, ce site étant maintenant ennoyé. Par ailleurs, seule une partie de l'imposante collection est parvenue jusqu'à nous, l'archéologue ayant décidé de conserver la collection. Tant et aussi longtemps que cet imbroglio n'est pas résolu, il sera difficile de faire quoi que ce soit avec ce site (thème 1).

5.2.13 Middle Bay

Les fouilles archéologiques ont permis d'y mettre au jour un intéressant petit poste de baleiniers basques. Par rapport à Red Bay, leur capitale nord-américaine, il s'agit là d'un bel exemple de ce à quoi pouvaient ressembler les petits postes satellites établis en périphérie. Comme ce site a presque entièrement été fouillé, nous en sommes à la phase de sa mise en valeur. Malgré la présence d'un petit centre d'interprétation à Middle Bay, à quelques centaines de mètres seulement du site, le développement de ce site ne pourra se faire que dans la perspective d'une mise en valeur intégrée des ressources patrimoniales de la Basse-Côte-Nord orientale (thème 2).

5.2.14 Pointe du Paresseux

Une certaine confusion règne quant aux sites archéologiques de ce secteur. Rappelons que de cette confusion est venu le fait que ce site n'a pas été retenu comme digne de mention dans l'étude sur les sites paléoesquimaux d'importance produite par le MCCCCF (Gilbert 2006).

Cette confusion vient du fait que plusieurs sites sont présents dans l'une ou l'autre des petites anses qui façonnent ce trait de côte situé à quelques encablures au nord-ouest de Brador. Cette confusion découle aussi du fait que l'on y a identifié à peu près tous les groupes culturels de la Basse-Côte-Nord : Archaïque maritime; amérindien préhistorique récent; Inuit paléoesquimau; Inuit néoesquimau thuléen; Euro-qubécois 1543-1607. Mentionnons en passant qu'il est impossible qu'un site de l'Archaïque maritime soit présent à cette altitude.

Tout ce secteur présente un intérêt archéologique manifeste, notamment semble-t-il en ce qui concerne l'occupation autochtone historique ancienne. Il serait important qu'un relevé complet de ce secteur soit fait et que l'on tente de mettre un peu d'ordre dans tout ce fouillis...avant que les pilleurs n'aient détruit ce site à tout jamais (thèmes 1, 2, et 3).



Photo 8 Vue aérienne de l'établissement de pêche de Brador

5.2.15 Établissement de pêche de Brador

Nul besoin de discuter bien longtemps de l'importance de ce site (photo 8, figure 16). Des travaux majeurs y ont été effectués et une collection exemplaire de la culture matérielle en usage en Côte-Nord au cours du Régime français y a été amassée. Par ailleurs, même si on

insiste souvent sur l'aspect poste de pêche, il ne faut surtout pas oublier qu'il s'agissait là d'un lieu d'intendance pour la Nouvelle-France, c'est de là qu'étaient comptabilisées les prises de morue de la Basse-Côte-Nord et du Labrador.



Figure 16 Plan de l'établissement de Brador

Ce qu'il faut se demander c'est quoi faire de ce site qui se trouve sur des terrains privés où l'on s'entête à empiler des matériaux de toute sorte. À court terme, deux recommandations sont émises : assurer la diffusion des connaissances archéologiques et historiques acquises sur ce site, et s'assurer que l'accès au cimetière (où serait enterré le Sieur de Courtemanche et sa femme) est toujours du domaine public. De là, on pourrait assurer une diffusion locale de la valeur historique de ce lieu.

Dans le cadre d'un programme de mise en valeur des ressources patrimoniales de la région de Brador/Blanc-Sablon, ce site se présente comme un maillon essentiel de cette chaîne. D'autant plus qu'avec le chemin des Français, un chemin qui reliait Brador à Blanc-Sablon au XVIIIe siècle (figure 16) et dont subsiste encore certaines sections, se dresse la possibilité de mettre sur pied un circuit piétonnier qui relierait le site classé de Room's Point à celui de Brador, via le site classé de la Rive-ouest-de-la-Blanc-Sablon (thèmes 3 et 4).

D'autres sites archéologiques préhistoriques ne figurent pas dans la liste de M. Dubreuil et nous croyons qu'ils mériteraient une certaine attention. Nous pensons ici à la carrière du quartzite de Blanc-Sablon, qui pourtant a été retenue comme site d'intérêt dans une autre étude du RCLP (Kolhatkar 2006). Nous pensons aussi aux sépultures archaïques de Brador (Levesque 1976) qui sont uniques au Québec. Mentionnons également la présence de certains sites localisés au fond des baies de Blanc-Sablon et au Saumon qui ont livré des dates radiométriques de près 9000 ans, ces sites comptent parmi les plus vieux de la Côte-Nord et du Québec (thème 1).

5.3 Les secteurs archéologiques

Les secteurs archéologiques ont été définis par le MCCCCF afin de faire ressortir des lieux de concentrations exceptionnelles de sites, ou encore des lieux susceptibles de receler des sites, occupant des terres publiques. Dix de ces secteurs occupent le territoire à l'étude, dont deux en Moyenne et huit en Basse-Côte-Nord. À bien des égards, ces secteurs représentent des opportunités de recherche et de mise en valeur. Comme on le verra maintenant, il est possible d'asseoir sur ces « grappes » de nouveaux projets de recherche et de sauvetage puisqu'ils sont souvent riches en vestiges, mais aussi parce que la plupart du temps ils sont menacés soit par l'érosion, soit par divers aménagements anthropiques.

5.3.1 Le secteur Matamec

Ce secteur occupe l'embouchure de la rivière Matamec à quelques kilomètres à l'est de Sept-Îles (figure 17). On y trouve actuellement 9 sites, EbDI-001 à EbDI-008 et EbDI-010 et EbDI-011 (tableau 11). La plupart de ces sites représentent des occupations amérindiennes préhistoriques, mais au moins un, EbDI-011, est eurocanadien. Selon toutes apparences, l'embouchure de cette rivière offre un fort potentiel archéologique et, selon Chism (1980), il serait possible d'y trouver de nombreux autres vestiges d'occupation eurocanadienne.

Comme la villégiature se développe de plus en plus dans ce secteur, il serait bon que l'on y procède à un inventaire extensif (de 2 à 3 kilomètres de part et d'autre de l'embouchure) afin de vérifier l'état de conservation de ces sites et, éventuellement d'en découvrir de nouveaux.

Aucun secteur n'a été défini pour l'embouchure de la rivière Moisie, mais la reprise des travaux dans cette région pourrait se faire en parallèle avec celle de la Matamec avec des problématiques similaires.

Tableau 11 Les sites archéologiques associés au secteur Matamec

BORDEN	PORTION RÉSIDUELLE	IDENTITÉ CULTURELLE
EbDI-001	0 (bouleversé à 100 %, + artefacts épars)	amérindien préhistorique indéterminé (12 000 à 450 AA)
EbDI-002	1/4 (site dont il reste le 1/4 en place)	amérindien préhistorique indéterminé (12 000 à 450 AA)
EbDI-003	0 (bouleversé à 100 %, + artefacts épars)	amérindien préhistorique indéterminé (12 000 à 450 AA)
EbDI-004	0 (bouleversé à 100 %, + artefacts épars)	amérindien préhistorique indéterminé (12 000 à 450 AA)
EbDI-005	0 (bouleversé à 100 %, + artefacts épars)	amérindien préhistorique indéterminé (12 000 à 450 AA)
EbDI-006	0 (bouleversé à 100 %, + artefacts épars)	amérindien préhistorique indéterminé (12 000 à 450 AA)
EbDI-007	0 (bouleversé à 100 %, + artefacts épars)	amérindien préhistorique indéterminé (12 000 à 450 AA)
EbDI-008	0 (bouleversé à 100 %, + artefacts épars)	amérindien préhistorique indéterminé (12 000 à 450 AA)
EbDI-011	1/4 (site dont il reste le 1/4 en place)	euro-qubécois 1800-1899



Figure 17 Secteur archéologique Matamec (EbDI)

5.3.2 Le secteur Mingan

Ce secteur concerne une vaste pointe de sable qui compose la rive ouest de l'embouchure de la rivière Romaine (figure 18). On y trouve actuellement 4 sites, EbDa-004, 005, 048 et EbCx-064 (tableau 12), mais une douzaine sont connus tout autour. À bien des égards,



Figure 18 Secteur archéologique Mingan (EbDa et EbCx)

toute la bande littorale comprise entre les rivières Romaine et Mingan se présente comme un des plus riches segments archéologiques de la Côte-Nord. Plusieurs douzaines de sites y sont connus et ils concernent autant la présence amérindienne, tant préhistorique

qu'historique, qu'eurocanadienne, du poste de traite français au poste de la Compagnie de la Baie d'Hudson.

Tableau 12 Les sites archéologiques associés au secteur Mingan

BORDEN	PORTION RÉSIDUELLE	IDENTITÉ CULTURELLE
EbCx-064	1/2 (à moitié conservé)	amérindien préhistorique post-archaïque moyen (2 500 à 1 100 AA)
EbDa-004	3/4 (site dont il reste le 3/4 en place) 0 (bouleversé à 100 %, + artefacts)	amérindien préhistorique post-archaïque récent (1 100 à 450 AA)
EbDa-005	épars)	amérindien préhistorique indéterminé (12 000 à 450 AA)
EbDa-048	1/4 (site dont il reste le 1/4 en place)	amérindien préhistorique indéterminé (12 000 à 450 AA)

Une attention particulière devrait être accordée à ce secteur. La poursuite des inventaires y est recommandée et cela permettrait d'assurer en même temps un suivi de l'état de conservation des sites connus, plusieurs étant menacés par l'érosion ou encore par les aménagements anthropiques. D'autre part, malgré la richesse archéologique de ce secteur, très peu d'analyses y ont été menées, ce qui rend difficile toute interprétation. Une synthèse régionale, qui incluerait tous les sites associés aux codes Borden EbDa, EbCx, EbCw, EbCv, EbCu, EbCt et EbCs, s'impose si l'on veut bien comprendre toute la dynamique locale d'occupation et si l'on veut bien positionner la région de Mingan dans le cadre occupationnel de la Côte-Nord.

5.3.3 Les secteurs île aux Esquimaux, île de la Demoiselle, baie au Saumon, havre des Belles-Amours et pointe Rocheuse¹⁴

Nous regroupons ces cinq secteurs parce qu'ils sont limitrophes, parce qu'ils représentent un segment littoral aux caractéristiques uniques et parce qu'ils regroupent des sites et des thématiques similaires (figures 19 à 21). Ces quatre secteurs se situent face aux villages de Vieux-Fort et de Rivière-Saint-Paul et ils englobent une partie de celui de Middle Bay. Ils concernent une quarantaine de sites archéologiques associés aux codes Borden EiBk, EiBj et EiBi (tableaux 13 à 17).

L'importance des archipels de Vieux-Fort et de Rivière Saint-Paul dans l'histoire du Québec et du Canada n'a pas besoin d'être rappelée bien longtemps. Quand Cartier arrive au Nouveau Monde, ce secteur est déjà fréquenté par les morutiers français depuis quelques

¹⁴ Comme les secteurs île aux Esquimaux et île de la Demoiselle n'avaient pas été nommés par le MCCCC nous leur avons donné ces noms en référence au lieu géographique qu'ils occupent.

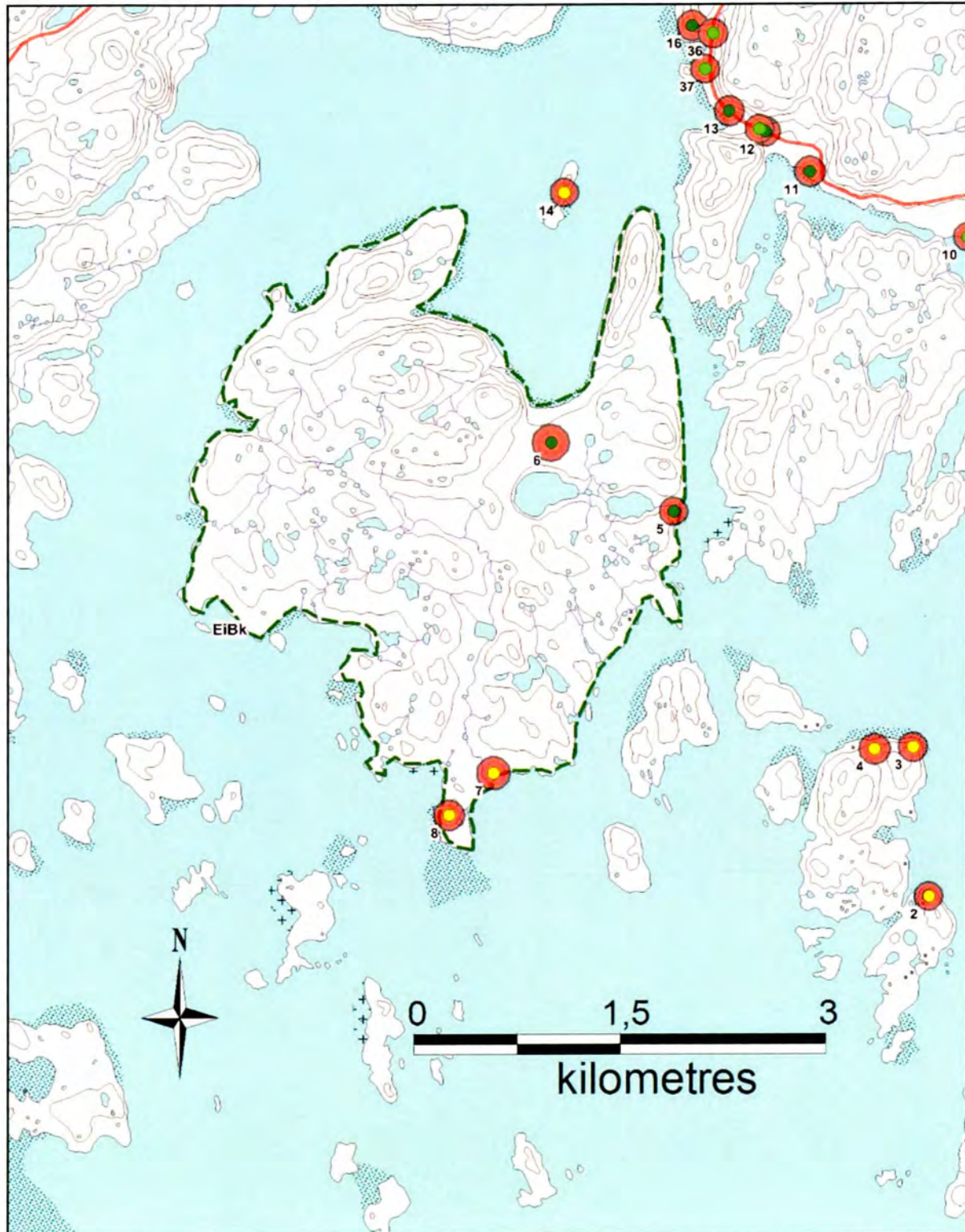


Figure 19 Secteur archéologique Île aux Esquimaux (EiBk)

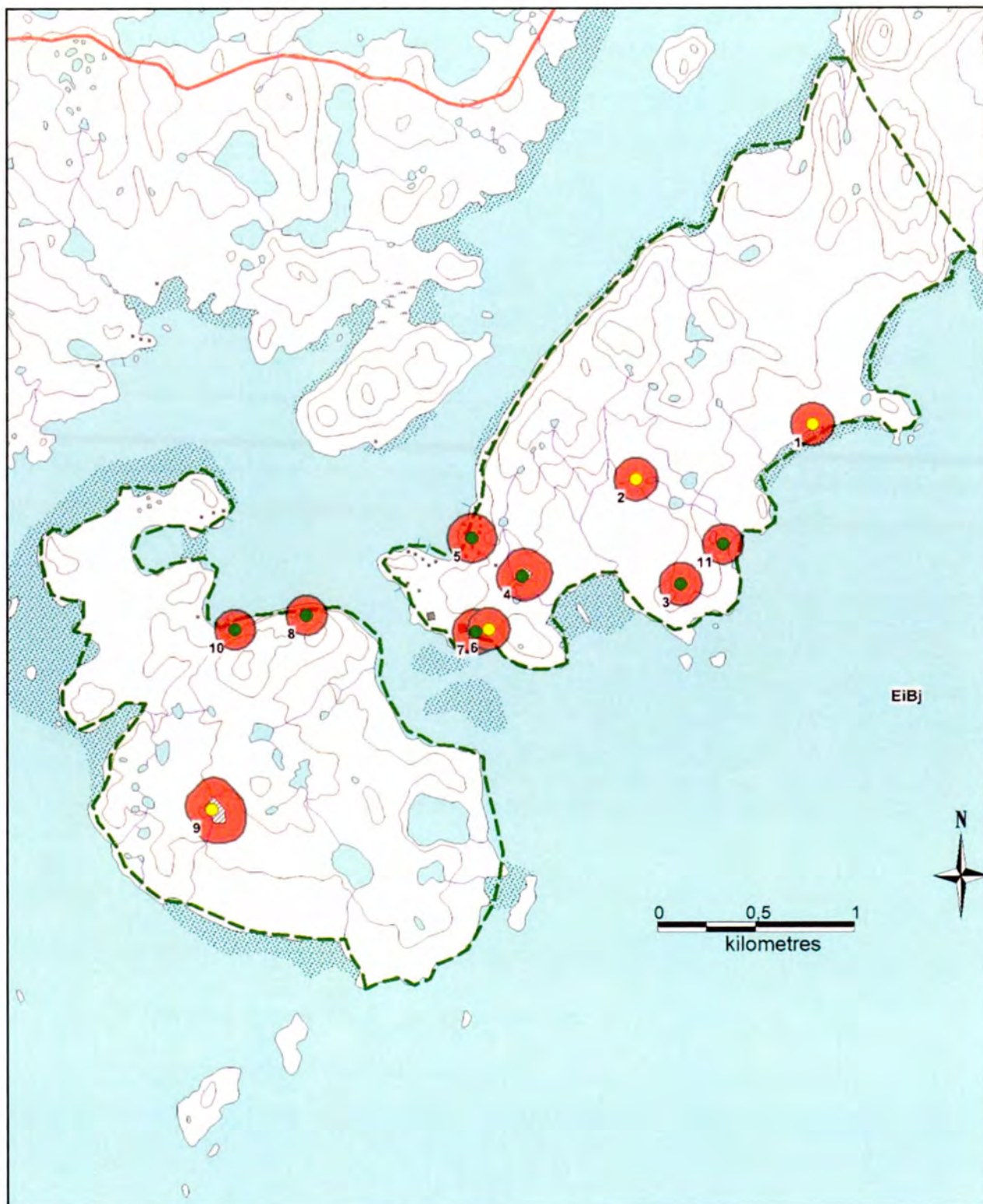


Figure 20 Secteurs archéologiques île de la Demoiselle et baie au Saumon (EiBj)

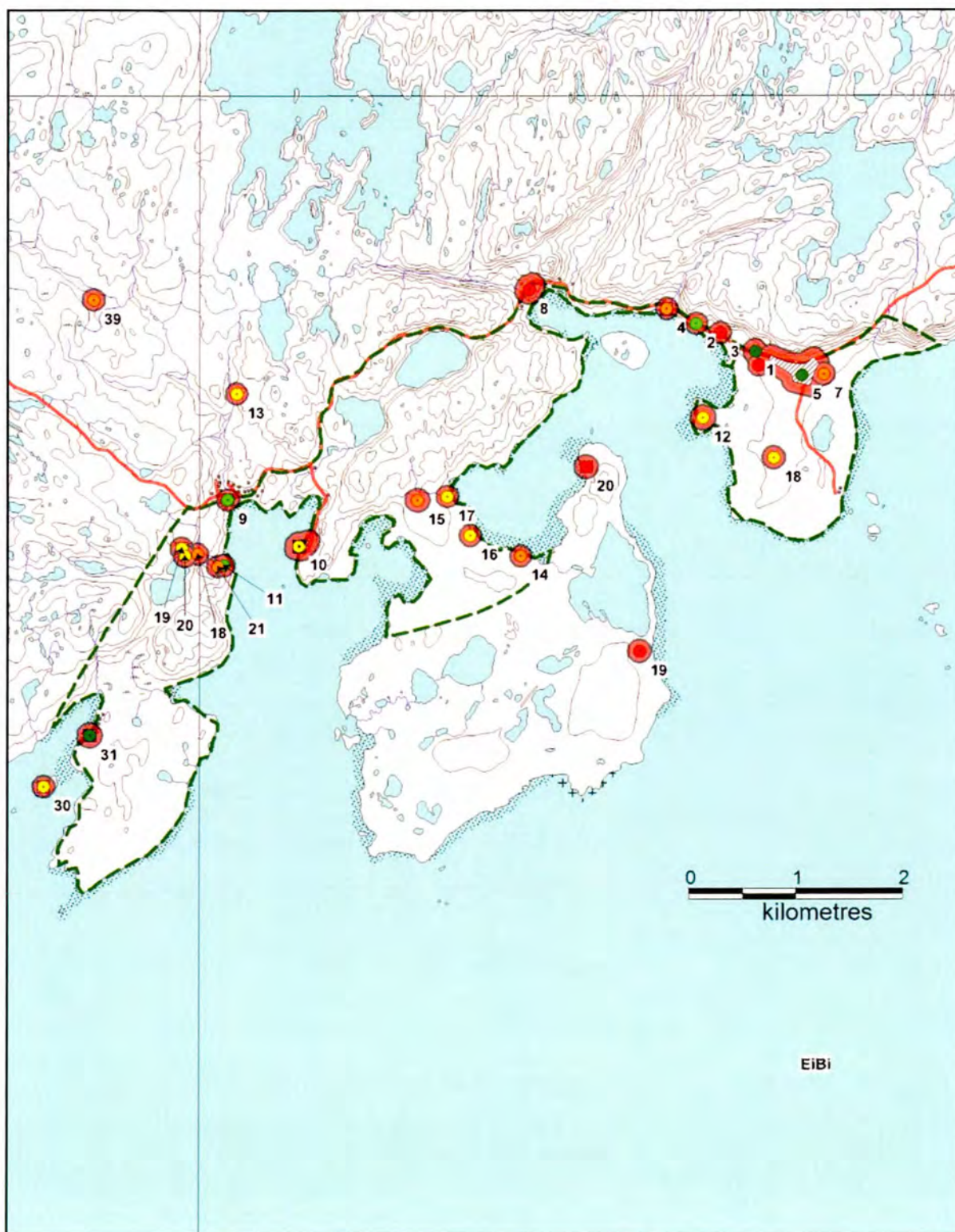


Figure 21 Secteurs archéologiques havre des Belles Amours (à gauche) et pointe Rocheuse (à droite)

Tableau 13 Les sites archéologiques associés au secteur île aux Esquimaux

BORDEN	PORTION RÉSIDUELLE	IDENTITÉ CULTURELLE
EiBk-005	1/4 (site dont il reste le 1/4 en place)	amérindien préhistorique archaïque indéterminé (9 500 à 3 000 AA)
EiBk-005h	1/4 (site dont il reste le 1/4 en place)	amérindien historique moderne 1900 à 1950
EiBk-006	1/4 (site dont il reste le 1/4 en place)	amérindien préhistorique archaïque récent (5 500 à 3 000 AA)
EiBk-007	1/2 (à moitié conservé)	amérindien préhistorique archaïque indéterminé (9 500 à 3 000 AA)
EiBk-008	1/2 (à moitié conservé)	amérindien préhistorique indéterminé (12 000 à 450 AA)

Tableau 14 Les sites archéologiques associés au secteur île de la Demoiselle

BORDEN	PORTION RÉSIDUELLE	IDENTITÉ CULTURELLE
EiBj-008	1/4 (site dont il reste le 1/4 en place)	à déterminer
EiBj-009	1/2 (à moitié conservé)	amérindien préhistorique archaïque indéterminé (9 500 à 3 000 AA)
EiBj-010	1/4 (site dont il reste le 1/4 en place)	amérindien préhistorique indéterminé (12 000 à 450 AA)

Tableau 15 Les sites archéologiques associés au secteur baie au Saumon

BORDEN	PORTION RÉSIDUELLE	IDENTITÉ CULTURELLE
EiBj-001	1/2 (à moitié conservé)	à déterminer
EiBj-002	1/2 (à moitié conservé)	à déterminer
EiBj-003	1/4 (site dont il reste le 1/4 en place)	amérindien préhistorique indéterminé (12 000 à 450 AA)
EiBj-004	1/4 (site dont il reste le 1/4 en place)	inuit paléoesquimau récent (dorset) (2 000 à 1 000 AA)
EiBj-005	1/4 (site dont il reste le 1/4 en place)	amérindien préhistorique indéterminé (12 000 à 450 AA)
EiBj-006	1/2 (à moitié conservé)	à déterminer
EiBj-007	1/4 (site dont il reste le 1/4 en place)	à déterminer
EiBj-011	1/4 (site dont il reste le 1/4 en place)	à déterminer

Tableau 16 Les sites archéologiques associés au secteur havre des Belles-Amours

BORDEN	PORTION RÉSIDUELLE	IDENTITÉ CULTURELLE
EiBi-003	4/4 (site intact)	amérindien préhistorique archaïque indéterminé (9 500 à 3 000 AA)
EiBi-008	4/4 (site intact)	amérindien préhistorique indéterminé (12 000 à 450 AA)
EiBi-009	0 (bouleversé à 100 %, + artefacts épars)	amérindien préhistorique indéterminé (12 000 à 450 AA)
EiBi-009	0 (bouleversé à 100 %, + artefacts épars)	euro-québécois 1800-1899
EiBi-010	1/2 (à moitié conservé)	euro-québécois 1534-1607
EiBi-010	1/2 (à moitié conservé)	euro-québécois 1608-1759

EiBi-010	1/2 (à moitié conservé)	euro-québécois 1760-1799
EiBi-010	1/2 (à moitié conservé)	euro-québécois 1800-1899
EiBi-010	1/2 (à moitié conservé)	euro-québécois 1900-1950
EiBi-011	0 (bouleversé à 100 %, + artefacts épars)	amérindien préhistorique indéterminé (12 000 à 450 AA)
EiBi-013	1/2 (à moitié conservé)	amérindien préhistorique indéterminé (12 000 à 450 AA)
EiBi-014	3/4 (site dont il reste le 3/4 en place)	amérindien préhistorique indéterminé (12 000 à 450 AA)
EiBi-015	3/4 (site dont il reste le 3/4 en place)	amérindien préhistorique archaïque indéterminé (9 500 à 3 000 AA)
EiBi-016	1/2 (à moitié conservé)	inuit paléoesquimau récent (dorset) (2 000 à 1 000 AA)
EiBi-017	1/2 (à moitié conservé)	amérindien préhistorique archaïque indéterminé (9 500 à 3 000 AA)
EiBj-018	3/4 (site dont il reste le 3/4 en place)	amérindien préhistorique archaïque indéterminé (9 500 à 3 000 AA)
EiBj-019	1/2 (à moitié conservé)	euro-québécois 1800-1899
EiBj-020	1/2 (à moitié conservé)	amérindien préhistorique indéterminé (12 000 à 450 AA)
EiBj-021	3/4 (site dont il reste le 3/4 en place)	amérindien préhistorique indéterminé (12 000 à 450 AA)
EiBj-030	1/2 (à moitié conservé)	euro-québécois 1800-1899
EiBj-030	1/2 (à moitié conservé)	euro-québécois 1900-1950
EiBj-031	1/4 (site dont il reste le 1/4 en place)	euro-québécois 1760-1799
EiBj-031	1/4 (site dont il reste le 1/4 en place)	euro-québécois 1800-1899
EiBj-031	1/4 (site dont il reste le 1/4 en place)	euro-québécois 1900-1950

Tableau 17 Les sites archéologiques associés au secteur Pointe Rocheuse

BORDEN	PORTION RÉSIDUELLE	IDENTITÉ CULTURELLE
EiBi-001	1/4 (site dont il reste le 1/4 en place)	amérindien préhistorique archaïque indéterminé (9 500 à 3 000 AA)
EiBi-005	1/4 (site dont il reste le 1/4 en place)	amérindien préhistorique archaïque indéterminé (9 500 à 3 000 AA)
EiBi-006	4/4 (site intact)	amérindien préhistorique archaïque indéterminé (9 500 à 3 000 AA)
EiBi-007	3/4 (site dont il reste le 3/4 en place)	amérindien préhistorique archaïque indéterminé (9 500 à 3 000 AA)
EiBi-007	3/4 (site dont il reste le 3/4 en place)	amérindien préhistorique archaïque indéterminé (9 500 à 3 000 AA)
EiBi-007	3/4 (site dont il reste le 3/4 en place)	amérindien préhistorique indéterminé (12 000 à 450 AA)
EiBi-012	1/2 (à moitié conservé)	inuit néoesquimau historique (contact à 1899)

décennies. Les Basques leur succéderont, puis les Français y installeront un premier « fort » au début du XVIII^e siècle. Par la suite, cette région deviendra un haut lieu de la pêche morutière au XIX^e siècle, notamment à la suite de l'invention de la cage à morue par Whiteley établi sur l'île de Bonne-Espérance (Niellon 1989). Du côté autochtone, ces secteurs sont occupés par des Amérindiens depuis environ 8000 ans et les Paléoesquimaux l'ont également fréquentés vers 2800-2500 ans AA. Les recherches ethnologiques de Martijn ont illustré le mode de fréquentation de l'embouchure de la rivière Saint-Paul au cours de la première moitié du XX^e siècle par les Amérindiens (Martijn 1971). Les cinq cultures qui distinguent l'histoire de la Côte-Nord sont présentes dans ces secteurs.

Ceux-ci n'ont pas encore fait l'objet d'un inventaire systématique, par conséquent, ils sont susceptibles de livrer de nombreux nouveaux sites. Quant aux sites connus, bien que plusieurs soient perturbés par l'érosion, des portions importantes des autres demeurent. Même si certains d'entre eux sont considérés comme entièrement détruits, il n'en demeure pas moins que dans la plupart des cas, de nombreux artefacts gisent encore en surface des aires érodées. Un suivi de leur état de conservation est recommandé.

5.3.4 Le secteur anse des Dunes

On le trouve au nord-ouest du village de Lourdes-de-Blanc-Sablon (figure 22). Il regroupe près de 50 sites tous associés au code Borden EiBh (tableau 18). Ces sites illustrent une séquence occupationnelle amérindienne qui remonte à l'Archaïque ancien et qui s'étend jusqu'au post-Archaïque récent, quelques occupations paléoesquimaudes y ont également été localisées. On y a trouvé de nombreux vestiges immobiliers (foyers, structure de pierres circulaire) et d'innombrables artefacts. Bien que plusieurs de ces sites aient été détruits par l'érosion, de très nombreux artefacts jonchent encore le fonds des cuvettes de déflation.

Même si ce secteur apparaît fortement érodé, il ne faut pas croire que son potentiel est faible. C'est tout le contraire qui a été démontré lors de l'inventaire d'une petite portion de ce secteur (Cérane 1990). Au cours de cette prospection, une quinzaine de sites archaïques, dont plusieurs intacts, ont été localisés. Mentionnons également que la route des Français, chemin qui reliait l'établissement de Brador à la rive ouest de la Blanc-Sablon passe par le secteur archéologique de l'anse des Dunes. Comme l'intégrité des sites de ce secteur est menacée par l'érosion des berges, par l'érosion des dunes et par les activités anthropiques, un suivi de son état de conservation est recommandé.

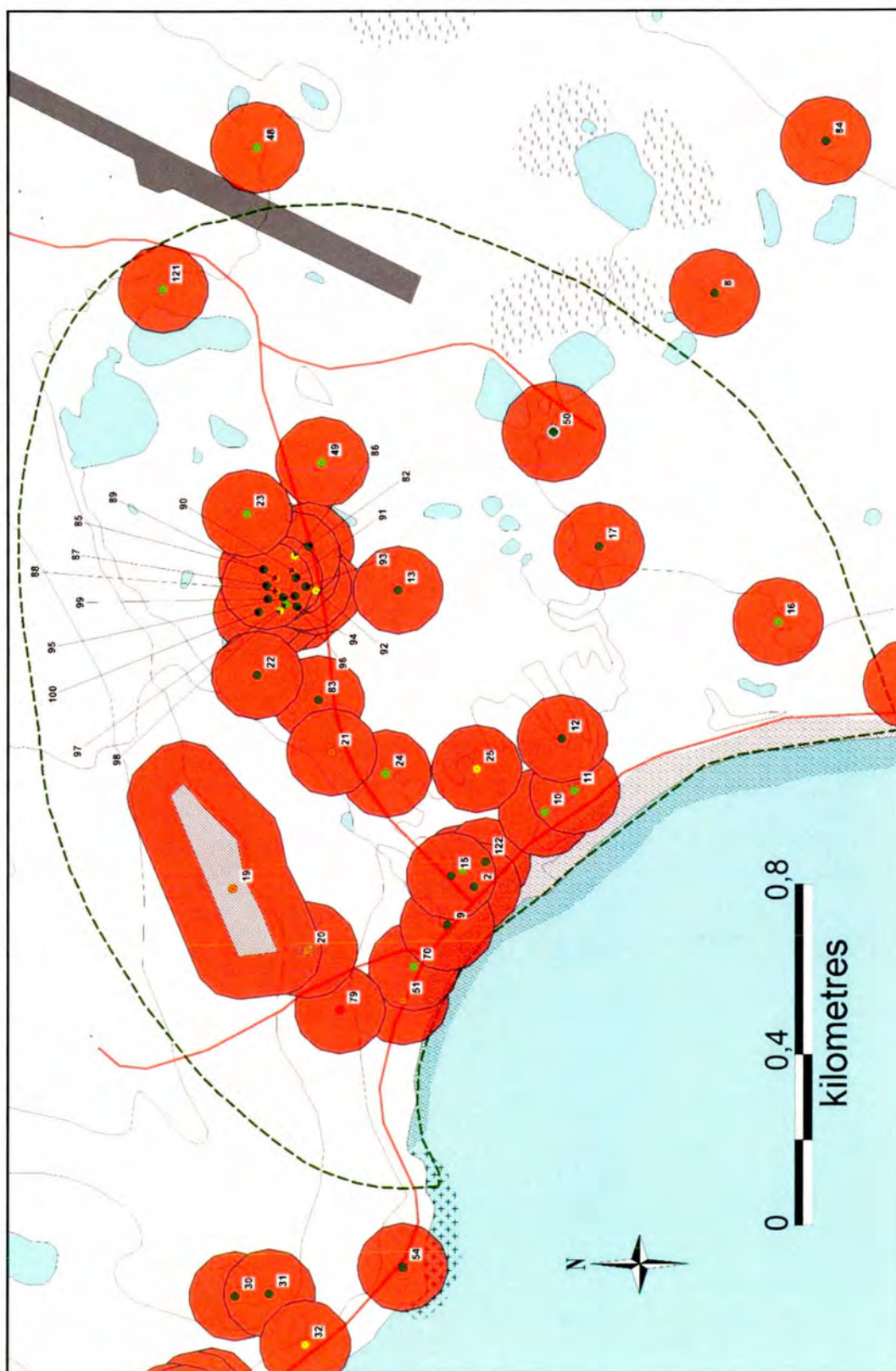


Figure 22 Secteur archéologique anse aux Dunes (EiBh)

Tableau 18 Les sites archéologiques associés au secteur anse des Dunes

BORDEN	PORTION RÉSIDUELLE	IDENTITÉ CULTURELLE
EiBh-002	1/4 (site dont il reste le 1/4 en place)	amérindien préhistorique post-archaïque moyen (2 500 à 1 100 AA)
EiBh-009	1/4 (site dont il reste le 1/4 en place)	amérindien préhistorique post-archaïque récent (1 100 à 450 AA)
EiBh-010	0 (bouleversé à 100 %, + artefacts épars)	amérindien préhistorique post-archaïque moyen (2 500 à 1 100 AA)
EiBh-011	0 (bouleversé à 100 %, + artefacts épars)	amérindien préhistorique post-archaïque indéterminé (3500 à 450 AA)
EiBh-012	1/4 (site dont il reste le 1/4 en place)	amérindien préhistorique post-archaïque indéterminé (3500 à 450 AA)
EiBh-013	1/4 (site dont il reste le 1/4 en place)	amérindien préhistorique archaïque indéterminé (9 500 à 3 000 AA)
EiBh-015	1/4 (site dont il reste le 1/4 en place)	amérindien préhistorique archaïque indéterminé (9 500 à 3 000 AA)
EiBh-016	0 (bouleversé à 100 %, + artefacts épars)	amérindien préhistorique indéterminé (12 000 à 450 AA)
EiBh-017	1/4 (site dont il reste le 1/4 en place)	amérindien préhistorique archaïque moyen (7 000 à 5 500 AA)
EiBh-019	3/4 (site dont il reste le 3/4 en place)	amérindien préhistorique archaïque indéterminé (9 500 à 3 000 AA)
EiBh-020	3/4 (site dont il reste le 3/4 en place)	amérindien préhistorique archaïque indéterminé (9 500 à 3 000 AA)
EiBh-021	3/4 (site dont il reste le 3/4 en place)	inuit paléoesquimau récent (dorset) (2 000 à 1 000 AA)
EiBh-022	1/4 (site dont il reste le 1/4 en place)	amérindien préhistorique archaïque moyen (7 000 à 5 500 AA)
EiBh-023	0 (bouleversé à 100 %, + artefacts épars)	amérindien préhistorique archaïque moyen (7 000 à 5 500 AA)
EiBh-024	0 (bouleversé à 100 %, + artefacts épars)	amérindien préhistorique archaïque moyen (7 000 à 5 500 AA)
EiBh-025	1/2 (à moitié conservé)	amérindien préhistorique archaïque moyen (7 000 à 5 500 AA)
EiBh-049	0 (bouleversé à 100 %, + artefacts épars)	amérindien préhistorique indéterminé (12 000 à 450 AA)
EiBh-050	1/4 (site dont il reste le 1/4 en place)	amérindien préhistorique archaïque indéterminé (9 500 à 3 000 AA)
EiBh-051	3/4 (site dont il reste le 3/4 en place)	amérindien préhistorique archaïque indéterminé (9 500 à 3 000 AA)
EiBh-069	0 (bouleversé à 100 %, + artefacts épars)	amérindien préhistorique post-archaïque récent (1 100 à 450 AA)
EiBh-070	0 (bouleversé à 100 %, + artefacts épars)	amérindien préhistorique post-archaïque récent (1 100 à 450 AA)
EiBh-079	4/4 (site intact)	inuit paléoesquimau récent (dorset) (2 000 à 1 000 AA)
EiBh-082	1/4 (site dont il reste le 1/4 en place)	amérindien préhistorique indéterminé (12 000 à 450 AA)
EiBh-083	1/4 (site dont il reste le 1/4 en place)	amérindien préhistorique archaïque indéterminé (9 500 à 3 000 AA)
EiBh-085	1/4 (site dont il reste le 1/4 en place)	amérindien préhistorique archaïque indéterminé (9 500 à 3 000 AA)
EiBh-086	1/2 (à moitié conservé)	amérindien préhistorique archaïque indéterminé (9 500 à 3 000 AA)
EiBh-087	1/4 (site dont il reste le 1/4 en place)	amérindien préhistorique archaïque indéterminé (9 500 à 3 000 AA)

	place)	000 AA)
EiBh-088	3/4 (site dont il reste le 3/4 en place)	amérindien préhistorique archaïque indéterminé (9 500 à 3 000 AA)
EiBh-089	3/4 (site dont il reste le 3/4 en place)	amérindien préhistorique archaïque moyen (7 000 à 5 500 AA)
EiBh-090	3/4 (site dont il reste le 3/4 en place)	amérindien préhistorique archaïque indéterminé (9 500 à 3 000 AA)
EiBh-091	1/4 (site dont il reste le 1/4 en place)	amérindien préhistorique archaïque indéterminé (9 500 à 3 000 AA)
EiBh-092	1/2 (à moitié conservé)	amérindien préhistorique archaïque indéterminé (9 500 à 3 000 AA)
EiBh-093	1/4 (site dont il reste le 1/4 en place)	amérindien préhistorique archaïque indéterminé (9 500 à 3 000 AA)
EiBh-094	1/4 (site dont il reste le 1/4 en place)	amérindien préhistorique archaïque indéterminé (9 500 à 3 000 AA)
EiBh-095	1/4 (site dont il reste le 1/4 en place)	amérindien préhistorique archaïque indéterminé (9 500 à 3 000 AA)
EiBh-096	1/4 (site dont il reste le 1/4 en place)	amérindien préhistorique archaïque indéterminé (9 500 à 3 000 AA)
EiBh-097	0 (bouleversé à 100 %, + artefacts épars)	amérindien préhistorique archaïque indéterminé (9 500 à 3 000 AA)
EiBh-098	1/2 (à moitié conservé)	amérindien préhistorique archaïque indéterminé (9 500 à 3 000 AA)
EiBh-099	1/4 (site dont il reste le 1/4 en place)	amérindien préhistorique archaïque indéterminé (9 500 à 3 000 AA)
EiBh-100	1/4 (site dont il reste le 1/4 en place)	amérindien préhistorique archaïque indéterminé (9 500 à 3 000 AA)
EiBh-121	0 (bouleversé à 100 %, + artefacts épars)	amérindien préhistorique archaïque indéterminé (9 500 à 3 000 AA)
EiBh-122	1/4 (site dont il reste le 1/4 en place)	amérindien préhistorique archaïque indéterminé (9 500 à 3 000 AA)

5.3.5 Le secteur Blanc-Sablon

Ce secteur concerne le versant est de la vallée intérieure de la Blanc-Sablon (figure 23). On y trouve une soixantaine de sites, tous associés au code Borden EiBg (tableau 19). On y trouve là la plus grande concentration de sites de l'Archaïque moyen connus au Québec. Mais ce secteur concerne bien d'autres sites, notamment certains localisés en bordure de la rivière de Blanc-Sablon qui datent du post-Archaïque moyen et récent et d'autres, toujours en bordure de la rivière, qui eux remontent à la période de contact avec les Basques et les Français.

Tout comme pour le secteur précédent, on pourrait croire que la majorité de ces sites sont détruits parce que l'érosion éolienne et anthropique y a fait de sérieux dommages. Mais c'est loin d'être le cas. En fait, pour la majorité de ces sites des portions non négligeables demeurent en place et dans le cas des sites dits détruits, de très nombreux artefacts gisent en surface des aires érodées. Il n'est pas exagéré de dire que près d'un million d'éclats de taille

du quartzite de Blanc-Sablon jonche ce secteur ce qui nous porte à croire que la source de ce matériau, qui a été localisée près de l'embouchure de la rivière, s'étend jusque dans ce secteur, mais qu'elle est aujourd'hui recouverte par des sédiments éoliens.

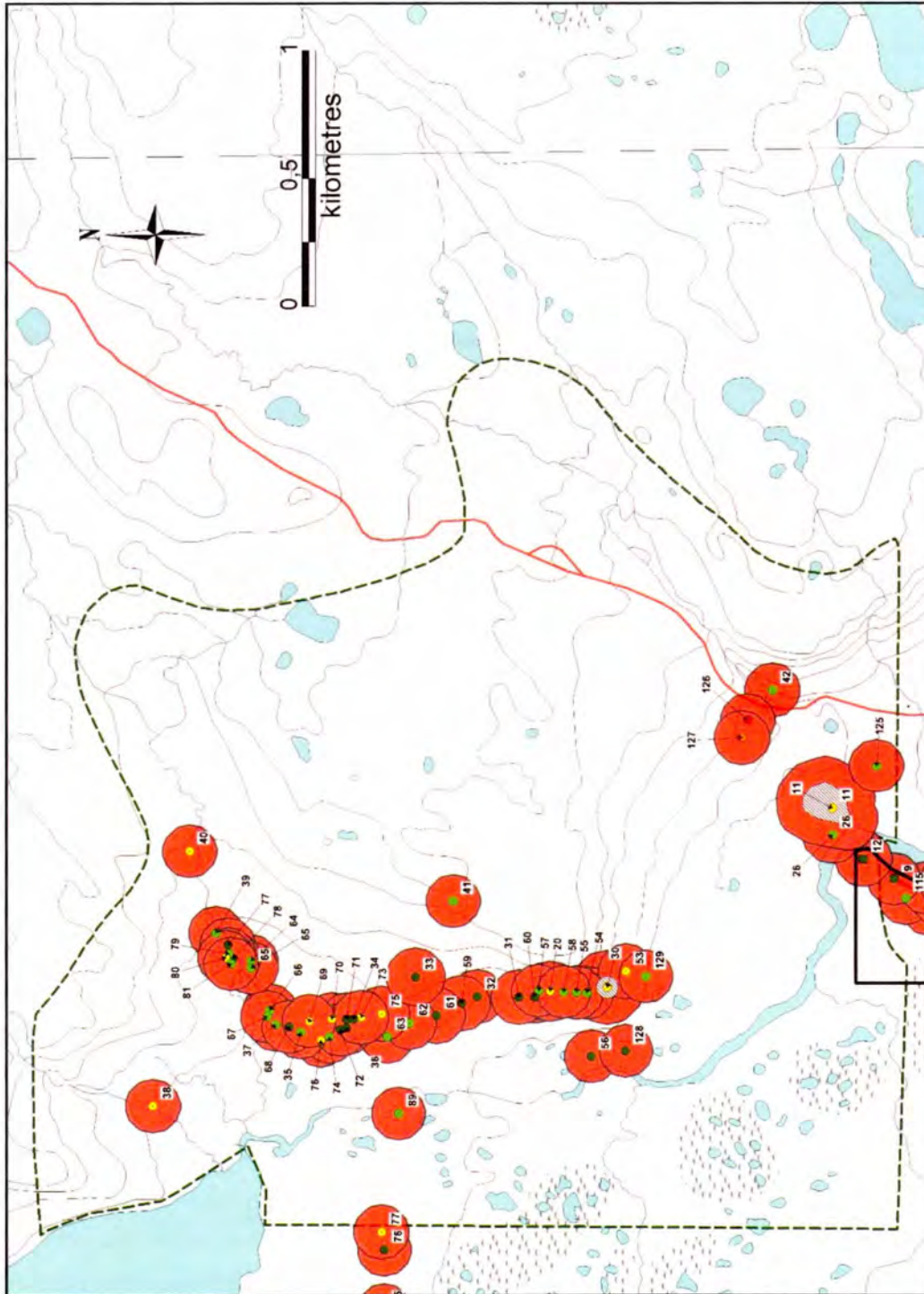


Figure 23 Secteur archéologique Blanc-Sablon (EiBg)

Tableau 19 Les sites archéologiques associés au secteur Blanc-Sablon

BORDEN	PORTION RÉSIDUELLE	IDENTITÉ CULTURELLE
EiBg-011	1/2 (à moitié conservé)	amérindien historique ancien 1500 à 1899
EiBg-011	1/2 (à moitié conservé)	amérindien préhistorique post-archaïque moyen (2 500 à 1 100 AA)
EiBg-011	1/2 (à moitié conservé)	amérindien préhistorique post-archaïque récent (1 100 à 450 AA)
EiBg-011	1/2 (à moitié conservé)	inuit paléoesquimau récent (dorset) (2 000 à 1 000 AA)
EiBg-012	1/4 en place)	amérindien préhistorique post-archaïque récent (1 100 à 450 AA)
EiBg-012	1/4 (site dont il reste le	
EiBg-012	1/4 en place)	euro-québécois 1760-1799
EiBg-020	1/2 (à moitié conservé)	amérindien préhistorique archaïque moyen (7 000 à 5 500 AA)
EiBg-026	0 (bouleversé à 100 %, + artefacts épars)	amérindien préhistorique post-archaïque moyen (2 500 à 1 100 AA)
EiBg-026	0 (bouleversé à 100 %, + artefacts épars)	inuit paléoesquimau récent (dorset) (2 000 à 1 000 AA)
EiBg-030	1/2 (à moitié conservé)	amérindien préhistorique archaïque indéterminé (9 500 à 3 000 AA)
EiBg-031	1/4 (site dont il reste le	
EiBg-031	1/4 en place)	amérindien préhistorique archaïque moyen (7 000 à 5 500 AA)
EiBg-032	1/4 (site dont il reste le	
EiBg-032	1/4 en place)	amérindien préhistorique archaïque moyen (7 000 à 5 500 AA)
EiBg-033	1/4 (site dont il reste le	
EiBg-033	1/4 en place)	amérindien préhistorique archaïque moyen (7 000 à 5 500 AA)
EiBg-034	1/4 (site dont il reste le	
EiBg-034	1/4 en place)	amérindien préhistorique archaïque moyen (7 000 à 5 500 AA)
EiBg-035	0 (bouleversé à 100 %, + artefacts épars)	amérindien préhistorique archaïque indéterminé (9 500 à 3 000 AA)
EiBg-036	1/4 (site dont il reste le	
EiBg-036	1/4 en place)	amérindien préhistorique archaïque indéterminé (9 500 à 3 000 AA)
EiBg-036	1/4 (site dont il reste le	
EiBg-036	1/4 en place)	inuit paléoesquimau récent (dorset) (2 000 à 1 000 AA)
EiBg-037	0 (bouleversé à 100 %, + artefacts épars)	amérindien préhistorique archaïque moyen (7 000 à 5 500 AA)
EiBg-038	1/2 (à moitié conservé)	amérindien préhistorique archaïque indéterminé (9 500 à 3 000 AA)
EiBg-039	0 (bouleversé à 100 %, + artefacts épars)	amérindien préhistorique archaïque moyen (7 000 à 5 500 AA)
EiBg-040	1/2 (à moitié conservé)	amérindien préhistorique archaïque indéterminé (9 500 à 3 000 AA)
EiBg-041	0 (bouleversé à 100 %, + artefacts épars)	amérindien préhistorique indéterminé (12 000 à 450 AA)
EiBg-042	0 (bouleversé à 100 %, + artefacts épars)	amérindien préhistorique archaïque moyen (7 000 à 5 500 AA)
EiBg-053	1/2 (à moitié conservé)	amérindien préhistorique archaïque indéterminé (9 500 à 3 000 AA)
EiBg-054	0 (bouleversé à 100 %, + artefacts épars)	amérindien préhistorique archaïque indéterminé (9 500 à 3 000 AA)
EiBg-055	0 (bouleversé à 100 %, + artefacts épars)	amérindien préhistorique archaïque indéterminé (9 500 à 3 000 AA)
EiBg-056	1/4 (site dont il reste le	
EiBg-056	1/4 en place)	amérindien préhistorique indéterminé (12 000 à 450 AA)
EiBg-057	0 (bouleversé à 100 %, + artefacts épars)	amérindien préhistorique archaïque indéterminé (9 500 à 3 000 AA)
EiBg-058	0 (bouleversé à 100 %, + artefacts épars)	amérindien préhistorique archaïque indéterminé (9 500 à 3 000 AA)
EiBg-058	1/4 (site dont il reste le	
EiBg-059	1/4 en place)	amérindien préhistorique archaïque indéterminé (9 500 à 3 000 AA)

EiBg-060	1/4 (site dont il reste le 1/4 en place)	amérindien préhistorique indéterminé (12 000 à 450 AA)
EiBg-061	1/4 (site dont il reste le 1/4 en place)	amérindien préhistorique archaïque indéterminé (9 500 à 3 000 AA)
EiBg-062	0 (bouleversé à 100 %, + artefacts épars)	amérindien préhistorique archaïque indéterminé (9 500 à 3 000 AA)
EiBg-063	0 (bouleversé à 100 %, + artefacts épars)	amérindien préhistorique archaïque indéterminé (9 500 à 3 000 AA)
EiBg-064	0 (bouleversé à 100 %, + artefacts épars)	amérindien préhistorique indéterminé (12 000 à 450 AA)
EiBg-065	0 (bouleversé à 100 %, + artefacts épars)	amérindien préhistorique indéterminé (12 000 à 450 AA)
EiBg-065	0 (bouleversé à 100 %, + artefacts épars)	amérindien préhistorique archaïque indéterminé (9 500 à 3 000 AA)
EiBg-066	0 (bouleversé à 100 %, + artefacts épars)	amérindien préhistorique indéterminé (12 000 à 450 AA)
EiBg-067	artefacts épars)	amérindien préhistorique indéterminé (12 000 à 450 AA)
EiBg-068	1/4 (site dont il reste le 1/4 en place)	amérindien préhistorique indéterminé (12 000 à 450 AA)
EiBg-069	1/2 (à moitié conservé)	amérindien préhistorique indéterminé (12 000 à 450 AA)
EiBg-070	1/2 (à moitié conservé)	amérindien préhistorique indéterminé (12 000 à 450 AA)
EiBg-071	1/4 (site dont il reste le 1/4 en place)	amérindien préhistorique indéterminé (12 000 à 450 AA)
EiBg-072	1/4 (site dont il reste le 1/4 en place)	amérindien préhistorique indéterminé (12 000 à 450 AA)
EiBg-073	1/2 (à moitié conservé) 0 (bouleversé à 100 %, + artefacts épars)	amérindien préhistorique indéterminé (12 000 à 450 AA)
EiBg-074	artefacts épars)	amérindien préhistorique indéterminé (12 000 à 450 AA)
EiBg-075	1/2 (à moitié conservé)	amérindien préhistorique archaïque indéterminé (9 500 à 3 000 AA)
EiBg-076	1/2 (à moitié conservé)	amérindien préhistorique indéterminé (12 000 à 450 AA)
EiBg-077	1/4 (site dont il reste le 1/4 en place)	amérindien préhistorique archaïque indéterminé (9 500 à 3 000 AA)
EiBg-078	1/4 (site dont il reste le 1/4 en place)	amérindien préhistorique indéterminé (12 000 à 450 AA)
EiBg-079	0 (bouleversé à 100 %, + artefacts épars)	amérindien préhistorique archaïque indéterminé (9 500 à 3 000 AA)
EiBg-080	1/2 (à moitié conservé)	amérindien préhistorique indéterminé (12 000 à 450 AA)
EiBg-081	0 (bouleversé à 100 %, + artefacts épars)	amérindien préhistorique indéterminé (12 000 à 450 AA)
EiBg-089	0 (bouleversé à 100 %, + artefacts épars)	amérindien préhistorique indéterminé (12 000 à 450 AA)
EiBg-125	artefacts épars)	amérindien préhistorique post-archaïque récent (1 100 à 450 AA)
EiBg-126	4/4 (site intact)	amérindien préhistorique post-archaïque ancien (3 500 à 2 500 AA)
EiBg-127	3/4 (site dont il reste le 3/4 en place)	amérindien préhistorique post-archaïque ancien (3 500 à 2 500 AA)
EiBg-128	1/4 (site dont il reste le 1/4 en place)	amérindien préhistorique archaïque indéterminé (9 500 à 3 000 AA)
EiBg-129	0 (bouleversé à 100 %, + artefacts épars)	amérindien préhistorique archaïque indéterminé (9 500 à 3 000 AA)

5.3.6 Le secteur de l'île Verte¹⁵

On le trouve au sud du village de Lourdes-de-Blanc-Sablon ou il couvre toute la superficie de l'île Verte (figure 24). À ce jour, on y a localisé trois sites dont deux qui illustrent une présence Paléoesquimaude (2800 à 2200 ans AA) et un autre, eurocanadien cette fois, auquel correspond un vaste site de pêche, similaire, tant dans sa forme que dans sa séquence d'occupation, au site classé de l'Île-au-Bois (tableau 20).

Mentionnons que l'on trouve aussi sur cette île un des plus vieux phares de la Basse-Côte-Nord. Par ailleurs, c'est sur cette île qu'a atterri le Bremen, le premier avion à avoir traversé l'Atlantique d'est en ouest.

L'île n'ayant jamais fait l'objet d'un inventaire systématique, il est probable qu'elle recèle d'autres sites archéologiques. Par ailleurs, l'érosion des berges et des dunes met en péril l'intégrité des sites connus. Par conséquent, un suivi de leur état de conservation est recommandé.

¹⁵ Ce secteur n'ayant pas été nommé par le MCCCCF, nous lui avons donné le nom de l'entité géographique qui l'accueille.

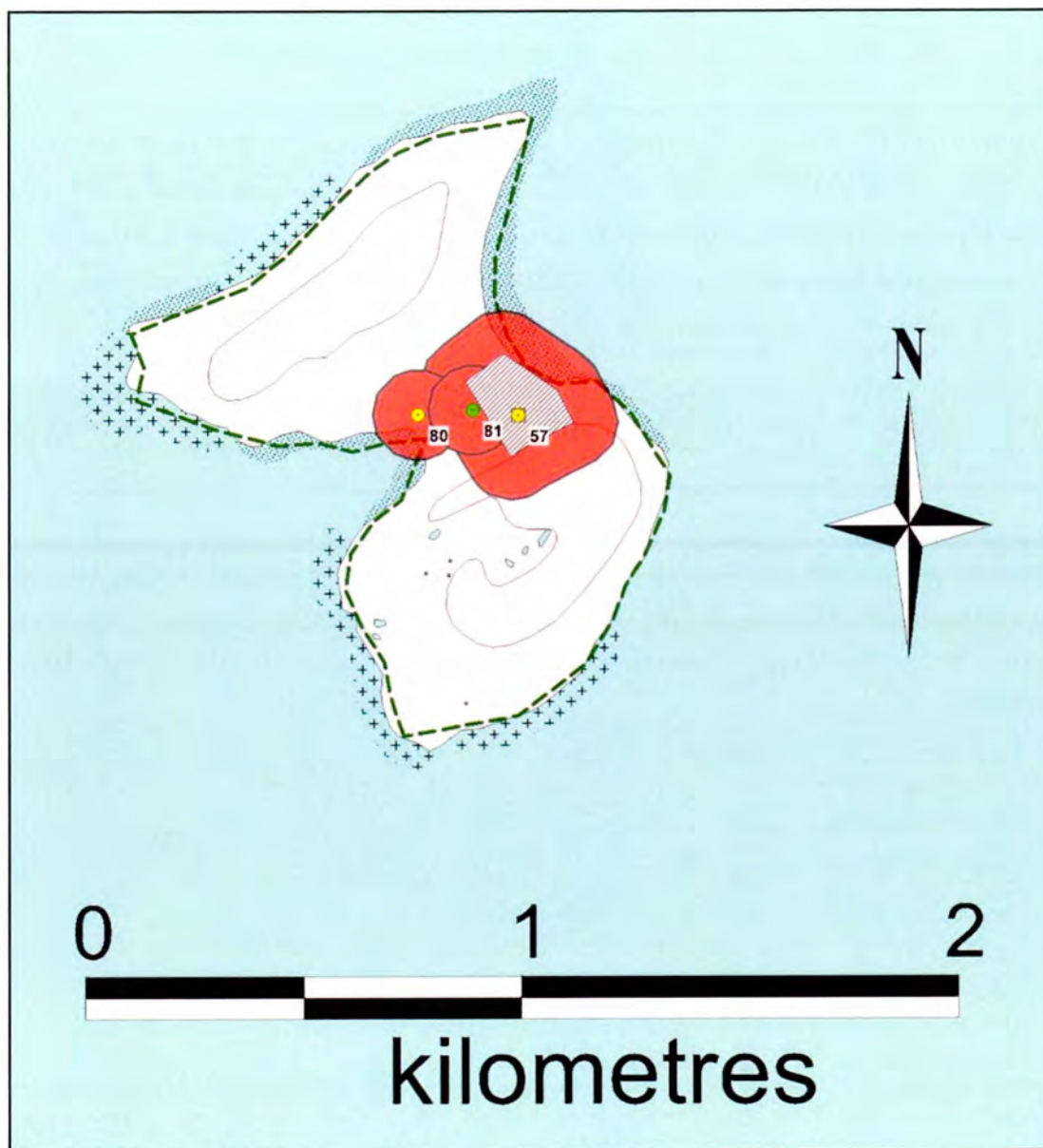


Figure 24 Secteur archéologique île Verte (EiBh)

Tableau 20 Les sites archéologiques associés au secteur île Verte

BORDEN	PORTION RÉSIDUELLE	IDENTITÉ CULTURELLE
EiBh-057	1/2 (à moitié conservé)	euro-québécois 1800-1899
EiBh-080	1/2 (à moitié conservé)	inuit paléoesquimau récent (dorset) (2 000 à 1 000 AA)
EiBh-081	0 (bouleversé à 100 %, + artefacts épars)	inuit paléoesquimau récent (dorset) (2 000 à 1 000 AA)

6.0 Les sites archéologiques des Moyenne et Basse-Côte-Nord et la problématique de l'érosion du littoral

L'examen des cartes illustrant les risques d'érosion du littoral des Moyenne et Basse-Côte-Nord révèle un fait très simple, à l'exception des traits de côte rocheux, la côte s'en va à l'eau à plus ou moins court terme (MRN 2004). À peu près partout, et ce, dans une perspective de 50 ans, toute construction ou tout aménagement est interdit le long d'une bande dont la largeur varie de 40 à 60 m à partir du haut du talus. Lorsque l'on prend en considération une perspective sur 100 ans, c'est encore pire puisque la largeur du trait de côte menacée atteint les 100 m et souvent les dépasse. La situation est telle que des maisons et des routes devront être déplacées à court terme si l'on veut éviter un plus grand désastre.

Pour l'archéologie, un tel constat est dévastateur puisqu'une bonne partie des sites connus se trouve à moins de 100 m de la rupture de pente. À moins d'une action énergique de la part du MCCCCF, il faudra se résoudre à voir disparaître sous nos yeux une bonne partie de l'information essentielle à la compréhension de la diversité culturelle millénaire de la Côte-Nord.

Par ailleurs, la cartographie des risques d'érosion se limite, dans la plupart des cas, au littoral actuellement habité. L'état de bien des zones demeure inconnu puisqu'aucune infrastructure n'y est en danger. Ceci étant dit, même si ce littoral n'est actuellement pas habité, il est fort probable qu'au moins une partie de celui-ci l'a déjà été, et que l'érosion de ces segments de côte détruira nombre de sites archéologiques.

Ceci étant dit, même si l'heure est grave, il importe de se doter d'un plan d'action qui saura être proactif, c'est-à-dire qu'il devra être mis sur pied avant que les travaux d'ingénierie ne débutent. Par ailleurs, certains sites, parce qu'ils sont considérés d'importance nationale, ou certains segments de côte, parce qu'ils sont menacés à très court terme, devraient être privilégiés. On ne peut intervenir partout à la fois, mais en mettant sur pied un programme triennal, il devient possible de planifier les interventions les plus urgentes et de s'ajuster au programme de consolidation des berges mis de l'avant par le gouvernement et les élus locaux.

Les sites classés de Nantagamiou et de la Rive-Ouest-de-la-Blanc-Sablon sont directement touchés par l'érosion. Le deuxième l'est d'autant plus que l'érosion de la côte l'affecte depuis plus d'une dizaine d'années et que, malheureusement, ce sont dans les aires les plus touchées que l'on trouve les plus anciens sites de contact, Amérindiens-Européens, connus

au Québec et peut-être au Canada, à savoir le secteur du site EiBg-1B. Ceci étant dit, des recommandations ont déjà été émises afin que des travaux archéologiques se tiennent sur ces deux sites (voir le point 5.1).

Les autres sites classés, ceux de l'Île-au-Bois et de Room's Point, apparaissent moins menacés à court terme, parce que leur trait de côte est plutôt rocheux. Dans leur cas, il a été recommandé que l'on s'assure d'un suivi de leur intégrité, un suivi qui pourrait se faire sous la supervision d'un organisme local, tel que la Fondation Québec-Labrador.

Il a déjà été recommandé de mettre sur pied un programme d'inventaire archéologique de la Moyenne-Côte-Nord, plus spécifiquement du littoral de la MRC des Sept-Rivières, parce que nos connaissances archéologiques y sont moindres qu'ailleurs. L'occasion se présente d'allier recherche et protection puisque le littoral de cette MRC est très touché par l'érosion et que l'on prévoit y démarrer des travaux de consolidation à court terme. Un inventaire des traits de côte les plus menacés permettrait de s'assurer que le patrimoine archéologique ne sera pas mis à mal par ces travaux d'infrastructure d'envergure.

7.0 Historique du peuplement des Moyenne et Basse-Côte-Nord

Ce point cherche surtout à présenter le cadre chronologique général de la région à l'étude. Les données plus spécifiques, secteur par secteur, seront présentées un peu plus loin.

Il ne s'agit pas ici de détailler chaque épisode, mais de démontrer que l'histoire de ces territoires est longue et riche, tout en proposant une grande diversité d'établissements. En ressortent également des variations locales qui enrichissent notre compréhension de l'univers amérindien, inuit/paléoesquimau, européen et eurocanadien du Nord-Est américain.

Il est aujourd'hui considéré que les Amérindiens ont commencé à occuper le Nord-Est américain (Ontario, Grands Lacs, États de la Nouvelle-Angleterre, provinces maritimes canadiennes) il y a environ 11000 ans¹⁶. Quelques siècles plus tard, le sud québécois fera partie de leur territoire de fréquentation. Les données demeurent encore très lacunaires, mais il est probable que quelques familles parcourent alors le sud du Québec, empruntant les voies terrestres, comme pour la région de Mégantic (Chapdelaine 2004) ou le corridor fluvial, comme pour le secteur de Québec (Pintal 2002, 2004). En fait, il est possible qu'au cours de cet intervalle, soit de 10 500 à 9000 ans AA, toute la portion méridionale du Québec, de l'Outaouais à la région de la Capitale nationale, était fréquentée par des Amérindiens. Il est considéré que leur mode de subsistance accorde une place importante aux mammifères terrestres, notamment le caribou. Si cela est probablement vrai pour les occupations de l'hinterland, il a aussi été proposé, sur la base de la découverte de nombreux sites en bordure des rivages anciens, que les ressources marines devaient également jouer un certain rôle (Pintal 2004).

7.1 La période Archaïque

Les données actuelles tendent à suggérer que le peuplement initial de la Côte-Nord a débuté par la Basse-Côte-Nord orientale, il y a environ 9000 ans AA (Pintal 2006). Celui-ci s'insérerait en continuité avec celui des provinces maritimes (Keenlyside 1985, 1991), incluant les îles de la Madeleine (Mc Caffrey 1986). À l'embouchure du Saguenay, certains sites pourraient être aussi anciens que ceux de la Basse-Côte-Nord (Archambault 1994, 1998). Toutefois, ils n'ont pas été datés au 14C et très peu ont été fouillés, la démonstration

¹⁶ Dans le cadre de ce travail nous n'avons pas cherché à calibrer les dates en année sidérale, i.e. selon notre calendrier. Les dates sont en AA, i.e. avant aujourd'hui, par convention avant 1950.

de leur ancienneté reste à faire. Aucun établissement de cette ère n'a encore été découvert en Moyenne-Côte-Nord.

Certains traits typologiques permettent d'associer les peuples fondateurs des Haute et Basse-Côte-Nord. En effet, plusieurs sites de cette période recèlent des pièces bifaciales à pédoncule allongé avec des épaules plus ou moins proéminentes à peu près à mi-hauteur. Si la poursuite des recherches arrive à démontrer ces liens, alors il est possible que le peuplement de la Côte-Nord soit le fait de populations qui, sans nécessairement être en contact continu, partageaient une même assise technologique. Leur origine commune serait à rechercher au sud de la vallée du Saint-Laurent ou encore du côté des États de la Nouvelle-Angleterre.

Ainsi, il est probable que le peuplement de la Côte-Nord résulte de deux vagues migratrices, une à l'origine de celui de la Haute-Côte-Nord occidentale et qui aurait ses bases dans la région de Québec ou en rive sud, et l'autre, dont découlerait celui de la Basse-Côte-Nord, et qui tirerait ses racines des maritimes (Chevrier 1996a, Pintal 2006). Pour l'intervalle qui va de 9000 à 8000 ans, les données ostéologiques sont inexistantes. Toutefois, la localisation des sites en bordure de la marge littorale et l'âpreté des conditions environnementales à l'intérieur des terres plaident pour le recours à des stratégies adaptatives orientées sur l'exploitation des ressources du littoral marin.

De 8000 à 7000 ans AA, le territoire humanisé en Basse-Côte-Nord s'étend au moins de la baie des Moutons jusqu'au Labrador central, incluant certains des premiers lacs de l'intérieur : Robertson et Vieux-Fort. Les données ostéologiques signalent la capture de morse, de phoque, de morue, de caribou, d'oiseaux « terrestres » (comme les tétras) ou migrants (comme les oies). Ce qui ressort aussi de cette période, c'est l'extrême mobilité dont semblent faire état les sites découverts. Les foyers sont petits, un mètre de diamètre pour moins de 10 cm d'épaisseur.

En amont, les plus vieux campements de la Haute-Côte-Nord se trouvent entre Tadoussac et Baie-Comeau, ils datent du milieu du huitième millénaire (env. 7500 ans AA, Pintal 2000, Plourde 1999). Quelques restes fauniques y ont été découverts, à savoir des os de phoque au Cap-de-Bon-Désir (7310 \pm 150 ans AA, Plourde 1999), des restes de phoque, de baleine, de morue et de castor à Baie-Comeau (7410 \pm 110 ans AA, Pintal 2000). Là aussi, les campements apparaissent de courte durée, de petits foyers structurant les espaces habités.

Si certains liens pouvaient être perceptibles auparavant entre les sites des Haute et Basse-Côte-Nord, ceux-ci deviennent plus ténus de 8000 à 7000 ans. C'est un peu comme si une fois chaque groupe installé dans leur territoire respectif, ils en étaient arrivés à développer leur propre réseau d'interaction, chacun reposant sur une assise technologique différente, celle du littoral Atlantique pour la Basse-Côte-Nord et celle des Grands Lacs et de celle de la vallée du Saint-Laurent pour la Haute-Côte-Nord. Dès cette période se met en branle une certaine régionalisation culturelle.

Aucun site de ce laps de temps n'a encore été découvert en Moyenne-Côte-Nord. Toutefois, il importe de préciser ici que plusieurs vestiges y ont été trouvés sur des terrasses élevées, plus de 40 m au-dessus du niveau actuel de la mer, et que la plupart témoignent de l'utilisation de quartz et de quartzite, deux matériaux auxquels les Amérindiens ont systématiquement recours à cette époque ailleurs en Côte-Nord. Ainsi, il est possible que le peuplement initial des régions de Sept-Îles ou de Mingan soit aussi ancien que celui de Baie-Comeau, mais encore là seule l'analyse des collections existantes permettra d'en faire la démonstration.

Néanmoins, il est à peu près certain que tout le littoral de la Côte-Nord est fréquenté vers 6000 ans AA. À cette époque, il semble que la culture matérielle des sites de la Moyenne-Côte-Nord se rapproche davantage de celle de la Basse-Côte-Nord. Si les campements apparaissent de plus en plus nombreux, surtout en Basse-Côte-Nord orientale, ils témoignent toujours d'occupation de courtes durées et ils ne livrent que très peu de restes osseux. Malgré tout, morse, phoque, caribou et oiseaux de mer prédominent.

Au cours de cette période, les matériaux lithiques que l'on trouve le long du littoral des côtes terre-neuvienne et labradorienne circulent par voie de partage ou de troc. Des liens privilégiés se développent alors entre la Basse-Côte-Nord et Terre-Neuve. En Moyenne-Côte-Nord, aucune analyse pétrographique des pierres utilisées n'a été tentée, ce qui limite les interprétations. Certains des sites hauts perchés livrent parfois des cherts de Mingan. Maintenant que la mer s'est abaissée sensiblement, ces derniers sont devenus apparents et exploitables. Ce matériau gagnera en importance dans les millénaires à venir.

De 6000 à 4000 ans AA, il est probable que le peuplement de la Moyenne-Côte-Nord se développe. Il s'agirait alors d'une phase d'exploration, un peu comme celle ayant prévalu auparavant en Haute et Basse-Côte-Nord. Au cours de ce processus, les ressources du littoral ont certainement été exploitées, mais on ne sait pas jusqu'à quel point. C'est probablement à cette époque que certains groupes d'Amérindiens se mettent à fréquenter

plus régulièrement l'intérieur des terres. Rappelons ici que certains sites de cette période en Haute-Côte-Nord témoignent d'une capture en masse des phoques (Plumet et coll. 1993, Pintal 2009).

En Basse-Côte-Nord, les Amérindiens modifient progressivement leur mode d'établissement ayant recours à l'occasion à des habitations allongées, comme si la structure sociale reposait en partie sur le recours à de tels lieux de rassemblement. Cette tendance ira en s'accroissant pour atteindre son apogée vers 4000-3500 ans AA, certaines maisons mesurant alors de 40 à 50 m de longueur. Les restes osseux demeurent rares, ceux qui ont été découverts témoignent d'une prédation équivalente à celle des périodes précédentes.

C'est au cours de cette période que se termine un épisode culturel, la Tradition de l'Archaïque maritime, qui aura marqué les cinq premiers millénaires de la présence amérindienne, en Moyenne et en Basse-Côte-Nord. Cette Tradition correspond à un concept très général qui évoque la présence de populations amérindiennes le long du littoral du Nord-Ouest atlantique pour en exploiter les ressources marines et qui apparaissent unies par un vaste réseau de réciprocité à l'intérieur duquel circulent des pierres, des types d'outils et des idées, notamment celles concernant l'enfouissement des défunts¹⁷. Si ce concept était très en usage dans les années 1970 et 1980, les archéologues ont maintenant tendance à n'y référer que dans le cadre de présentation très générale, préférant maintenant s'attarder aux complexes culturels régionaux plus à même d'illustrer les modes d'adaptation aux conditions socio-environnementales locales.

Il est actuellement difficile de le démontrer, mais il semble qu'au cours de cet intervalle deux cultures archéologiques – deux groupes culturels? — se côtoient dans la région à l'étude; en Basse-Côte-Nord, elles sont représentées par les complexes La Tabatière et Bonne-Espérance.

Le complexe La Tabatière se caractérise par l'usage du quartzite de Ramah et de chert de Terre-Neuve à partir desquels les artisans produiront des pièces bifaciales lancéolées à long pédoncule. Quelques sites ont été localisés en Basse-Côte-Nord orientale, ils apparaissent cependant plus abondants au centre, notamment dans la région de La Tabatière. Les artefacts associés à cet ensemble s'apparentent à ceux du complexe Rattlers Bight défini pour le Labrador central (Fitzhugh 1972, 1975), mais aussi à d'autres, découverts dans le

¹⁷ Des sépultures individuelles de ce type ont été trouvées dans la région, notamment à l'Anse-Amour (McGhee et Tuck 1975) et à Brador (Levesque n.d.).

cimetière archaïque de Port-au-Choix (Tuck 1976). Des objets typiques de ce complexe ont été trouvés jusqu'à Aguanish, mais plus on va vers l'ouest et plus les sites sont rares. Au Labrador et en Basse-Côte-Nord, des maisons longues de plusieurs dizaines de mètres sont associées à cette période, signe que la structure sociale de ces groupes repose, en partie tout au moins, sur ce type de site de rassemblement positionné en bordure littorale.

Les sites du complexe Bonne-Espérance se distinguent de ceux associés au complexe La Tabatière par l'usage de chert et par la production de pièces bifaciales dont la base est munie de larges encoches latérales asymétriques. En Basse-Côte-Nord, ces sites, sans être très nombreux, se concentrent à l'embouchure des rivières, notamment la Saint-Paul. Au sud Labrador et dans la portion centrale, les vestiges de certains campements soulignent que ce groupe avait également recours à des maisons allongées. Ces établissements apparaissent tout aussi abondants en Minganie, mais ils n'ont pas fait à ce jour l'objet d'analyse synthèse (voir les travaux de Somcynski).

Ainsi, pour diverses raisons qui nous échappent encore, il semble que les Amérindiens de la péninsule du Québec-Labrador ont délaissé les traditions ancestrales évoquées précédemment pour en adopter de nouvelles. Ces changements n'impliquent pas nécessairement la disparition des populations antérieures, ni leur remplacement par de nouveaux arrivants. Au contraire, les données de la Basse-Côte-Nord suggèrent plutôt que les groupes locaux sont toujours en place, mais qu'il y a eu une importante réorganisation socioterritoriale. Jusqu'à maintenant, les outils présentaient des formes apparentées à d'autres trouvées en Nouvelle-Angleterre et dans les provinces maritimes. À partir de ce moment-là, les artefacts mis au jour témoigneront d'un réseau d'affinités qui semble davantage replié sur les Amérindiens de la péninsule du Québec-Labrador et de Terre-Neuve, mais qui est aussi influencé par des productions en provenance du sud-ouest de la vallée du Saint-Laurent.

7.2 La période post-Archaïque

On constate aussi qu'à partir de cette période, soit vers 3500-3000 ans AA, les modalités d'usage de la Côte-Nord par les Amérindiens subissent des changements importants. À partir de cette période, les sites sont toujours abondants et ils occupent une grande variété de milieux. Même si l'on a proposé que des Amérindiens fréquentent les bassins intérieurs des rivières depuis 6000 ans, les données actuelles situent plutôt cette occupation aux alentours de 5000 à 4000 ans AA. La rareté des établissements anciens pourrait suggérer

que l'hinterland n'est que peu habité et que les Amérindiens préfèrent la bande littorale. Toutefois, il importe ici de considérer que l'intérieur de la Côte-Nord n'a été que très peu reconnu et que dans la plupart des cas ces travaux ont été faits le long des principaux cours d'eau. Il est connu que ces dernières constituaient des voies de circulation importantes, mais pas nécessairement des lieux de résidence prolongés. Il faudra attendre que les rives des plus vastes lacs soient inventoriées avant d'interroger l'importance de l'hinterland pour les peuplades amérindiennes qui ont fréquenté la Côte-Nord.

De 3500 à 2500 ans AA, les artisans de la Basse-Côte-Nord utilisent une grande variété de matériaux lithiques qui proviennent autant du Labrador, de Terre-Neuve ou d'une assise précambrienne qui pourrait bien être nord-côtière. Le territoire auquel fait référence la provenance de ces matériaux est si immense qu'il apparaît hautement improbable qu'ils aient pu être acquis au cours d'un seul cycle de mobilité territoriale.

Ce que les sites de cet intervalle suggèrent aussi, c'est que des groupes amérindiens distincts, associés à la façade atlantique de la péninsule du Québec-Labrador et à Terre-Neuve, se rencontrent le long du littoral. Les pièces bifaciales produites au cours de cette période se caractérisent par la présence d'encoches latérales. Plusieurs objets, notamment les forets-perçoirs et les grands grattoirs-racloirs, s'apparentent à une production meadowoodienne typique de la vallée du Saint-Laurent. D'ailleurs, la découverte d'une pointe à base quadrangulaire en chert Onondaga, une pierre qui provient de l'Ontario et de l'état de New York, souligne cette nouvelle influence en provenance du sud-ouest. Une telle ascendance a aussi été constatée en Haute-Côte-Nord.

En ce qui concerne Anticosti, les plus anciens sites connus remontent à cette époque. Mentionnons tout de suite que la préhistoire de cette île est mal connue, très peu d'inventaires y ayant été effectués. Les données ethnohistoriques font état d'une fréquentation amérindienne, tant Innus que Mi'kmaks. Un rapide survol des matériaux lithiques découverts sur Anticosti fait état de liens non équivoques avec les assemblages de la Basse-Côte-Nord (chert de Terre-Neuve, quartzite de Ramah). D'un autre côté, certaines pierres semblent provenir des provinces maritimes. En résumé, l'île est occupée depuis au moins 3500 ans, les quelques sites qui y ont été mis au jour s'apparentent davantage à ceux de la Basse-Côte-Nord, mais certains éléments minoritaires font état de liens avec les maritimes.

Autant la période précédente se caractérisait par l'usage de matériaux lithiques aux origines très diverses, autant celle qui suit, de 2500 à 1500 ans AA, se distingue par le recours à des

matériaux plus locaux. Ce changement peut s'expliquer par un phénomène d'enracinement. En effet, bien que les Amérindiens qui fréquentent la Côte-Nord soient toujours nomades, on remarque qu'ils aménagent de plus en plus des habitations allongées au centre desquels sont construits d'imposants foyers. Ces vestiges semblent témoigner d'une certaine forme de sémi-sédentarisation. Certains sites côtiers sont occupés pendant plusieurs semaines, si ce n'est des mois.

En Basse-Côte-Nord, le recours au quartzite de Blanc-Sablon, un matériau moins plastique que le chert, explique pourquoi les pièces bifaciales sont à nouveau pourvues de pédoncule au lieu d'être munies d'encoches latérales ou en coin comme auparavant. D'ailleurs, la mise au jour de certains outils en chert dans ces mêmes assemblages indique que les artisans pratiquent cette technique lorsqu'ils utilisent ce matériau. C'est au cours de cette période que la céramique amérindienne, autre influence en provenance du sud-ouest, apparaît sur ce territoire.

En Moyenne-Côte-Nord, la découverte de sépulture Middlesex à Mingan est une preuve manifeste que les Amérindiens de la Côte-Nord participent dorénavant d'une aire culturelle davantage axée sur le haut de la vallée du Saint-Laurent. À cette époque, toute la région de la Minganie, et plus particulièrement les deux rives de la rivière Mingan, semble fréquentée assidument, d'imposants sites y ayant été découverts (Chevrier 1977, 1996, Somcynski). Pour l'instant, on ne sait pas trop sur quoi reposaient principalement leurs stratégies adaptatives, mais les quelques restes osseux identifiés indiquent la présence de phoque.

Après cet épisode assez distinct, il est considéré que le littoral des Moyenne et Basse-Côte-Nord est habité sur une base très régulière. Les infrastructures des campements témoignent d'un séjour qui se prolonge. La stabilisation des conditions maritimes permet l'explosion des populations de coquillage et les Amérindiens se mettent à en consommer. Les données à cet effet proviennent autant de la région de Mingan que de la Basse-Côte-Nord orientale.

La culture matérielle de ces gens évolue constamment et ces changements sont plus particulièrement perceptibles dans l'usage des matériaux lithiques. Ainsi, de 1500 à 1200 ans AA, les assemblages archéologiques d'Unaman Shipu à Blanc-Sablon, contiennent une forte proportion de quartzite de Blanc-Sablon. D'autres pierres sont aussi présentes et elles soulignent l'existence de liens privilégiés soit avec le Labrador (complexe Petit-Havre), soit avec Terre-Neuve (complexe Longue-Pointe). Ces proportions variables de sources exogènes pourraient refléter un cycle de mobilité territoriale d'Amérindiens qui fréquentent indifféremment Terre-Neuve, la Basse-Côte-Nord et le Labrador, comme elles peuvent

témoigner de la présence de groupes distincts qui se rencontrent parfois à Blanc-Sablon. Certaines pièces bifaciales s'apparentent à celles utilisées précédemment, comme celles à pédoncule, tandis que d'autres évoquent des formes dont l'usage se généralisera dans les périodes suivantes, comme les pointes ou couteaux triangulaires ou foliacés à base convexe ou droite. Finalement, autour de 1100 ans AA, le matériel archéologique des sites se singularise par le quasi-abandon des matériaux lithiques locaux au profit de ceux en provenance du Labrador et de Terre-Neuve (complexe Anse-Lazy). Le mode d'emmanchement des pièces bifaciales se distingue alors par la présence d'encoches latérales ou en coin.

L'évolution de ces complexes s'insère principalement à l'intérieur d'une dynamique locale qui implique les différents groupes fréquentant le littoral marin de la péninsule du Québec-Labrador et de Terre-Neuve. Toutefois, cette période témoigne, encore plus que la précédente, de l'existence de liens avec la vallée du Saint-Laurent, comme le démontre la découverte de céramique amérindienne et d'objets en quartzite de Mistassini. Certains types de pointe, localisés en BCN et au Labrador, sont retrouvés au centre du Québec. Tout se passe comme si à cette époque (vers 2000-1500 ans AA) se mettait en place un vaste univers culturel qui recouvre assez bien le territoire de la culture innue (montagnaise) actuelle.

Cette situation nous incite à penser qu'à ce faciès correspond un groupe local qui fréquentait indifféremment les deux rives du détroit de Belle-Isle et qui entretenait des relations privilégiées avec les Béothuks de Terre-Neuve. La persistance de ce nomadisme, qui relie la Basse-Côte-Nord à la portion nord de l'île de Terre-Neuve, au cours des régimes français et anglais (Martijn 1990), nous a aussi amené à proposer que les familles à l'origine des sites archéologiques composant le complexe Anse-Morel font partie des ancêtres des Innus occupant actuellement la Basse-Côte-Nord, les Mamit Innuat (Pintal 2000).

7.3 La période de contact

La découverte d'éléments d'une culture matérielle européenne ancienne dans cinq campements amérindiens témoigne des premiers contacts entre ces deux peuples. L'état actuel des connaissances ne permet pas encore de préciser la chronologie de ces rapports avec les Européens. Tout au plus, certaines indications nous sont fournies. Ainsi, le site EiBg-1B-B a livré un certain nombre d'objets européens (terre cuite grossière, clous forgés,

perle en jais, retailles de cuivre, Pintal 1998, 2002 b, 2004 b) gisant au milieu d'une maisonnée amérindienne qui contenait des milliers de déchets de taille et des centaines d'outils en pierre. Certains des artefacts européens peuvent être associés au XVI^e siècle, comme la perle de jais (Turgeon 2001). En ce qui concerne la terre cuite grossière, son origine demeure inconnue, mais une analyse de ses composantes pointe vers la Bretagne. Comme ce type de céramique n'a pas été identifié, jusqu'à présent, dans les assemblages européens connus dans la région, soit basques (env. 1540-1620 AD) soit français (1700-1760 AD), on se demande s'il ne s'agirait pas là d'un vestige d'un contact encore plus ancien, peut-être de l'intervalle 1500-1550 AD. À cette époque, les Européens, surtout les Bretons et les Normands, viennent en Basse-Côte-Nord afin de pêcher la morue, principalement dans le secteur de Brest (archipel de Vieux-Fort).

Le site amérindien EiBg-123 témoigne d'un contact avec les baleiniers basques, environ 1540-1620 (tuile canal en terre cuite grossière, clous forgés, couteau en fer forgé, fanons de baleine). Dans un autre, on a trouvé une pointe de flèche taillée à même un silex de ballast, du type de celui que l'on associe aux établissements basques. Un autre, EiBg-9 se compose d'un foyer circulaire ayant un mètre de diamètre. Autour de cet aménagement typiquement amérindien, on a mis au jour des objets uniquement d'origine européenne : 250 tessons de terre cuite grossière, une soixantaine de clous forgés à tige carrée, deux clefs, un fil de cuivre, un nucléus de silex, une dizaine d'éclats en silex de ballast gris-blanc, des fanons de baleine, ainsi que des morceaux de tissus teints (chemise ou pantalon). Ce matériel archéologique est similaire à celui que l'on a trouvé lors de la fouille des stations baleinières basques dans la région (Niellon 1989, Tuck et Grenier 1989).

Jusque vers 1700 AD, les Amérindiens ont pu occuper la Côte-Nord assez librement. Certes, les Européens ou Eurocanadiens y possédaient quelques postes (entre autres Sept-Îles, Mingan, Nétagamiou, Vieux-Fort, Brador), mais ceux-ci étaient épars et n'étaient habités que par une poignée de gens.

En Moyenne-Côte-Nord, il a été suggéré qu'à cette période correspond une phase de mise en place de groupes régionaux dont le mode de vie s'apparenterait au modèle classique proposé par les anthropologues de la première moitié du XX^e siècle, chaque groupe s'associant à un bassin hydrographique d'importance (Chevrier 1996b). Ce dernier fréquenterait la côte sur une base saisonnière, n'y descendant qu'à l'occasion, entre autres, afin de profiter de la montaison du saumon.

8.0 Analyse de la distribution des sites archéologiques en Moyenne et en Basse-Côte-Nord

Jusqu'à présent, seule une présentation générale des différents contextes, culturels et environnementaux, relatifs à la nature des rapports qu'entretenaient les Amérindiens des Moyenne et Basse-Côte-Nord avec le littoral depuis environ 9000 ans a été offerte. Il est maintenant nécessaire d'aborder ces questions en se référant aux données spécifiques.

8.1 La MRC des Sept-Rivières

Ceci étant dit, et malgré ce qui vient d'être exprimé, lorsque l'on étudie plus attentivement la répartition des sites, on constate que dans la MRC des Sept-Rivières, de Rivière-Pentecôte à la rivière au Bouleau, les établissements s'étalent assez également le long du littoral (figure 25). Trois concentrations ressortent, une à l'embouchure de la rivière Pentecôte, une autre devant la Matamec et la dernière à l'exutoire de la rivière au Bouleau. Ainsi, dans ce secteur, il apparaît indéniable que les débouchés des grands bassins versants ont été fréquentés à maintes reprises.

Trois exceptions notables à ce modèle, les rivières aux Rochers, Saint-Marguerite et Moisie. Cette situation s'explique en grande partie par les développements urbains qui caractérisent ces milieux. Les sites archéologiques ont été oblitérés de ce paysage depuis longtemps, même s'il ne fait aucun doute que plusieurs s'y trouvaient.

Pour la Saint-Marguerite, les travaux d'Hydro-Québec ont clairement démontré qu'elle constituait une voie de circulation vers l'intérieur des terres (Cérane 2000). Des Innus vivaient à l'embouchure de cette rivière jusqu'au XXe siècle. À Sept-Îles, les sites sont rares, sauf autour du Vieux-Poste. Il faut dire que ce secteur, incluant l'archipel, n'a jamais fait l'objet d'une reconnaissance systématique et que le développement de la ville dans les années 1950 et 1960, avant l'essor de l'archéologie de sauvetage au Québec, a probablement altéré à tout jamais son patrimoine archéologique. Notons quand même la rareté des inventaires au nord de l'agglomération urbaine, là où de nombreuses sections demeurent intactes. Il est également possible que la configuration du delta de la Moisie ait connu de sévères variations au cours des millénaires, détruisant sûrement plusieurs sites. D'ailleurs, à quelques kilomètres à l'est, dans un milieu beaucoup plus stable, l'embouchure de la rivière Matamec, de multiples établissements ont été découverts.



Figure 25 Localisation des sites archéologiques connus dans la MRC des Sept-Rivières (fonds de carte 1 : 250 000, Ressources naturelles Canada, données archéologiques ISAQ 2009)

Même si des concentrations de sites ont été localisées à l'embouchure des rivières, force est de constater que l'on en trouve aussi ailleurs le long de ce littoral. Les Amérindiens n'occupent pas que la confluence des principaux cours d'eau avec le Saint-Laurent, ils fréquentent également des milieux connexes, soit dans le cadre de leur déplacement, soit afin d'exploiter une plus grande variété de ressources. Les campements se concentrent davantage dans les segments côtiers qui présentent un faciès indenté ou qui correspondent à des baies fermées au détriment de celles ouvertes ou encore des segments rectilignes.

En ce qui concerne l'ancienneté de cette occupation, une dizaine de datations radiométriques ont été obtenues jusqu'à présent et les plus anciennes la font remonter à environ 6000 ans AA. On notera que quelques-uns des établissements qui occupent les terrasses hautes de 80 à 100 m au-dessus du niveau actuel de la mer pourraient correspondre à des sites vieux de 8000 ans AA. Par la suite, il semble que le littoral de cette MRC a été fréquenté sur une base assez régulière si l'on se fie à la répartition des artefacts en fonction de leur altitude (figure 26)¹⁸. Depuis au moins 2000 ans, l'occupation de ce littoral apparaît continue.

Les matériaux lithiques n'ont pas encore fait l'objet d'une attention particulière, mais certains éléments ressortent. L'assise technologique des établissements les plus hauts perchés, donc possiblement les plus anciens, repose principalement sur l'usage des quartz, des quartzites et de quelques cherts, comme c'est partout le cas en Côte-Nord, mais dont la source demeure inconnue. Vers 5000 à 4000 ans AA, les cherts gagnent en importance. À cette période pourrait également correspondre l'introduction du quartzite de Ramah, qui provient du nord du Labrador. Vers la même période, on trouve des cherts de Mingan, ce qui suggère des liens plus étroits entre les Amérindiens qui fréquentaient la MRC des Sept-Rivières et ceux de la Minganie.

Dans plusieurs cas, les sites mis au jour consistent en des campements qui s'articulent autour de foyers. Les restes osseux sont rares, on fait état de la prise de phoque dans le secteur de Rivière-Pentecôte, de poissons dans celui de Moisie/Matamec. Partout, on rapporte la présence de milieux très propices à la pêche aux saumons, à la cueillette des mollusques et à la capture des oiseaux migrateurs.

¹⁸ Nous sommes conscients que l'on ne peut pas faire de lien direct entre l'âge d'un site et son altitude. Cette méthode de datation est relative et nous y faisons référence ici à titre indicatif

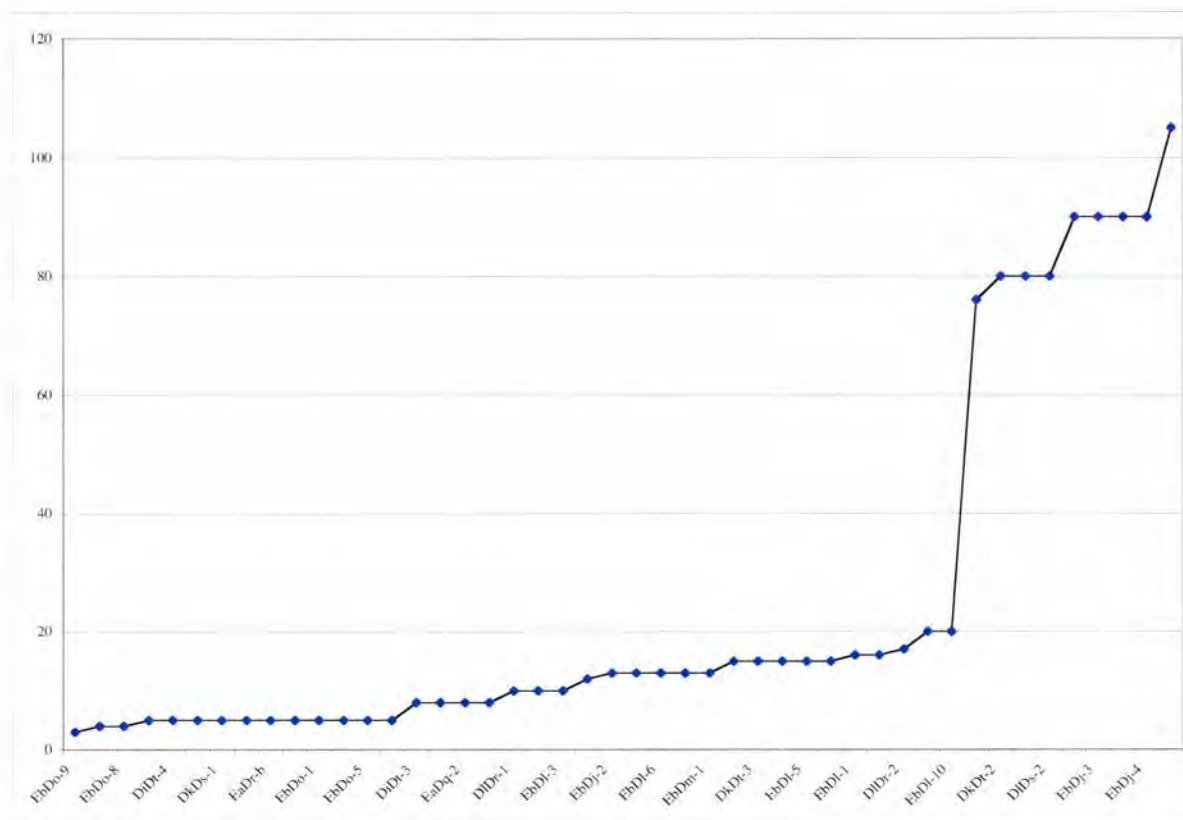


Figure 26 Distribution des sites de la MRC des Sept-Rivières en rapport avec leur altitude

En ce qui concerne la distribution des campements dans la MRC des Sept-Rivières, les données font ressortir trois lieux privilégiés d'établissement : les embouchures des rivières Pentecôte, Matamec et au Bouleau. De part et d'autre de ces endroits, dans un rayon de 25 km environ, plusieurs autres sites ont été localisés et ils témoignent d'un cabotage le long de la côte soit à des fins de déplacement, soit dans le but d'une exploitation généralisée des différents micro-milieus qui composent la bande littorale. Souvent à ces sites correspondent des campements où des unités familiales ont vécu un certain temps. On connaît mal leurs stratégies adaptatives, puisque les restes osseux sont rares. Pour l'instant, les archéologues considèrent que celles-ci devaient reposer sur la capture des mammifères marins, des oiseaux migrateurs, des saumons et la consommation de mollusques. Une analyse détaillée des artefacts s'impose avant de l'affirmer hors de tout doute, mais il semble que ces Amérindiens participent d'une sphère interactive qui inclut la Minganie, tout en entretenant des contacts avec les groupes amérindiens des Haute (céramique amérindienne, cuivre) et Basse-Côte-Nord (quartzite de Ramah, chert de Terre-Neuve).

8.2 La MRC de Minganie

Pour ce qui est de la MRC de Minganie, quelques sites ont été localisés de Sheldrake à la rivière Romaine (figure 27). Loin de se regrouper à l'embouchure des principales rivières, ils occupent plutôt des segments littoraux alimentés par des cours d'eau de moindre importance. Les connaissances y demeurent toutefois limitées.

De Mingan jusqu'au Havre-Saint-Pierre et même un peu au-delà, en fait sur toute la bande continentale qui fait face à l'archipel de Mingan, les sites sont très abondants, tant sur la terre ferme que sur les îles. En terme de patrimoine archéologique, ce secteur est un des plus riches de la Côte-Nord. Non seulement les campements sont nombreux entre les rivières Romaine et Mingan, mais force est aussi de constater qu'une pléiade de milieux a été fréquentée dans cette région. Il apparaît évident que la diversité environnementale de ce territoire a favorisé une présence amérindienne régulière.

Le même phénomène, mais à une échelle plus petite, est observable de Baie-Johan-Beetz à Natashquan. Les embouchures des principales rivières sont parsemées de campements, mais quelques-uns occupent aussi les baies et les anses où se jettent des cours d'eau secondaires. Lorsque l'on considère que les seules prospections qui y ont été effectuées l'ont été dans le cadre de projets routiers, on réalise toute l'importance du patrimoine archéologique qui demeure inconnue dans cette région. Un autre fait qui supporte l'idée que la bande littorale de cette région constituait un lieu privilégié d'établissement, c'est qu'à peu près tous les types de segments côtiers ont été utilisés, bien que certains l'ont été plus que d'autres.

En ce qui concerne l'ancienneté de la présence amérindienne en Minganie, elle est encore plus difficile à préciser que celle des Sept-Rivières. En effet, même si davantage de sites sont connus en Minganie, très peu d'analyses spécialisées y ont été effectuées. Une étude détaillée de tous ces gisements permettrait de mieux comprendre toute l'importance de cet endroit pour les Amérindiens, tant dans le temps que dans l'espace.



Figure 27 Localisation des sites archéologiques connus dans la MRC de Minganie (fonds de carte 1 : 250 000, Ressources naturelles Canada, données archéologiques ISAQ 2009)

Il est actuellement considéré que le peuplement de cette région débute vers 6000 ans AA. Toutefois, trois sites seulement ont été datés par 14C et les plus anciennes dates font remonter l'occupation amérindienne à 4000 ans avant aujourd'hui. On remarque qu'un certain nombre de campements occupent des terrasses dont l'altitude se situe entre 20 et 80 m (de 4000 à 8000 ans AA). Ils sont par contre très nombreux sous la cote des 20 m, ce qui suggère une fréquentation assez continue des lieux depuis environ 4000 ans (figure 28). Plusieurs sites préhistoriques ont été réoccupés à l'époque historique ce qui semble témoigner d'une nette continuité d'occupation.

Les matériaux lithiques n'ont pas été caractérisés. Comme toujours, les quartz et les quartzites prédominent dans les assemblages plus anciens, bien que les cherts y soient également présents. Les campements plus récents recèlent une plus grande variété de matériaux, notamment les cherts de Mingan. La région renfermant des pierres recherchées par les Amérindiens pour la confection de leurs outils, il est possible qu'elle ait agi de plaque tournante pour l'acquisition ou la distribution de cette pierre. L'origine des autres matériaux illustre des liens non équivoques avec la Basse-Côte-Nord et le Labrador (quartzite de Ramah, chert de Terre-Neuve ?) et la haute vallée du Saint-Laurent (abondance de la céramique amérindienne, sépulture Middlesex). Dans bien des cas, les campements trouvés en Minganie se composent d'un foyer central qui contient des os calcinés. Il s'agit là d'une preuve que cette portion du littoral accueillait régulièrement des unités familiales qui y séjournaient pour une durée plus ou moins longue. Cette dernière demeure difficile à évaluer parce que même si de nombreux restes osseux ont été découverts en Minganie, rares sont ceux qui ont été analysés. On rapporte la présence de phoque à Mingan, des restes de coquillage y ont également été mis au jour.

Trop peu de zones ont été inventoriées et trop peu de sites ont été trouvés sur Anticosti pour en tirer un modèle d'occupation. Les campements localisés occupent l'embouchure d'une rivière en rive nord et une pointe au sud. L'analyse des matériaux lithiques fait ressortir des liens importants avec la Côte-Nord et le Labrador et d'autres, d'ampleur moindre, vers la Gaspésie et les Maritimes. En fait, en ce qui concerne Anticosti, tout reste à faire.

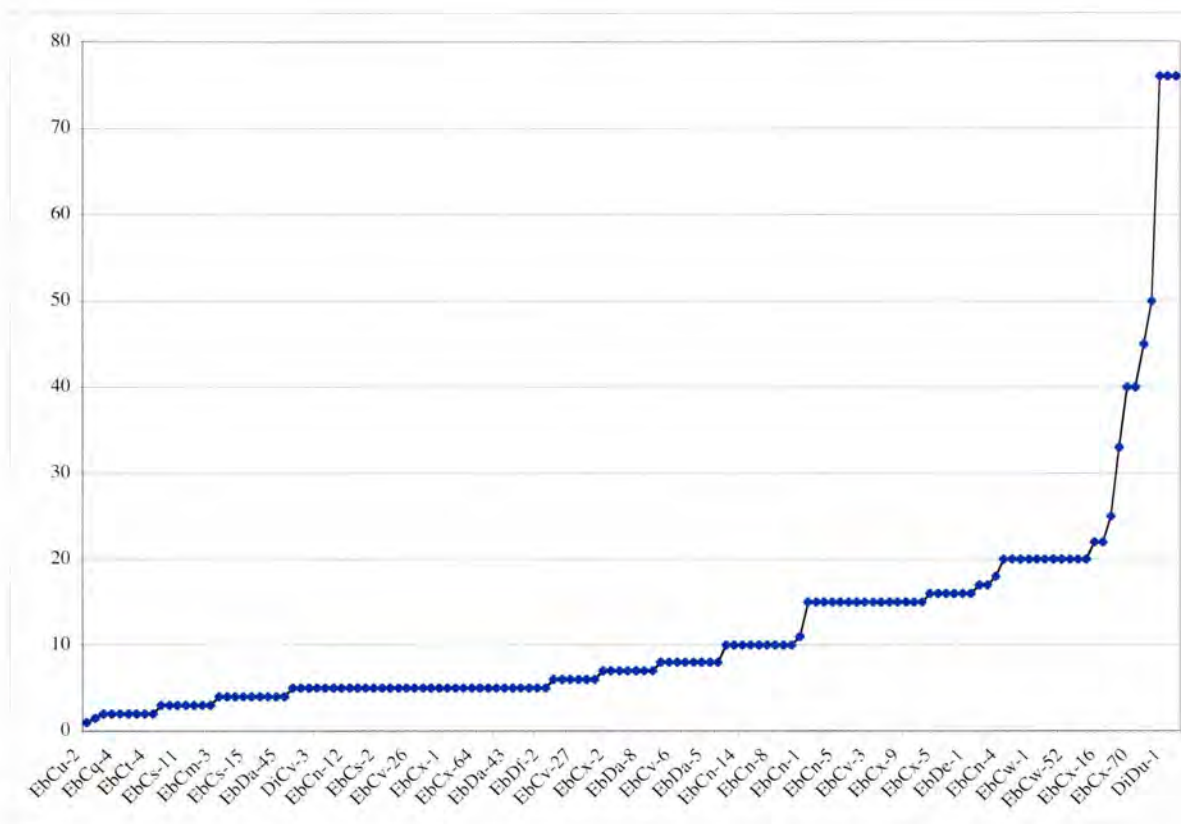


Figure 28 Distribution des sites de la MRC de Minganie en rapport avec leur altitude

Pour la MRC de Minganie, tout le secteur de l'archipel de Mingan se distingue par sa richesse archéologique, une des plus denses au Québec. Les inventaires et les fouilles signalent la présence de riches sépultures et d'imposants campements. Ces derniers s'articulent souvent autour de foyers recelant les restes des animaux consommés. Des familles amérindiennes occupent régulièrement les lieux depuis des millénaires. Ce secteur étant productif de bien des ressources (végétales, animales, lithiques), l'occupation s'est étendue à une pléiade de milieux, ce qui témoigne de l'importance de cette bande côtière pour les Amérindiens.

8.3 La MRC de la Basse-Côte-Nord

Les données relatives à la fréquentation du littoral de la MRC de la Basse-Côte-Nord ne peuvent pas être abordées exactement comme elles le furent pour celles des Sept-Rivières et de la Minganie. En effet, aucun lien routier ne relie cette région au reste du Québec. Par conséquent, le trait de côte actuel n'a pas toujours fait l'objet d'inventaires relativement continus, comme c'était le cas auparavant (figure 29). En Basse-Côte-Nord, de Kegaska à

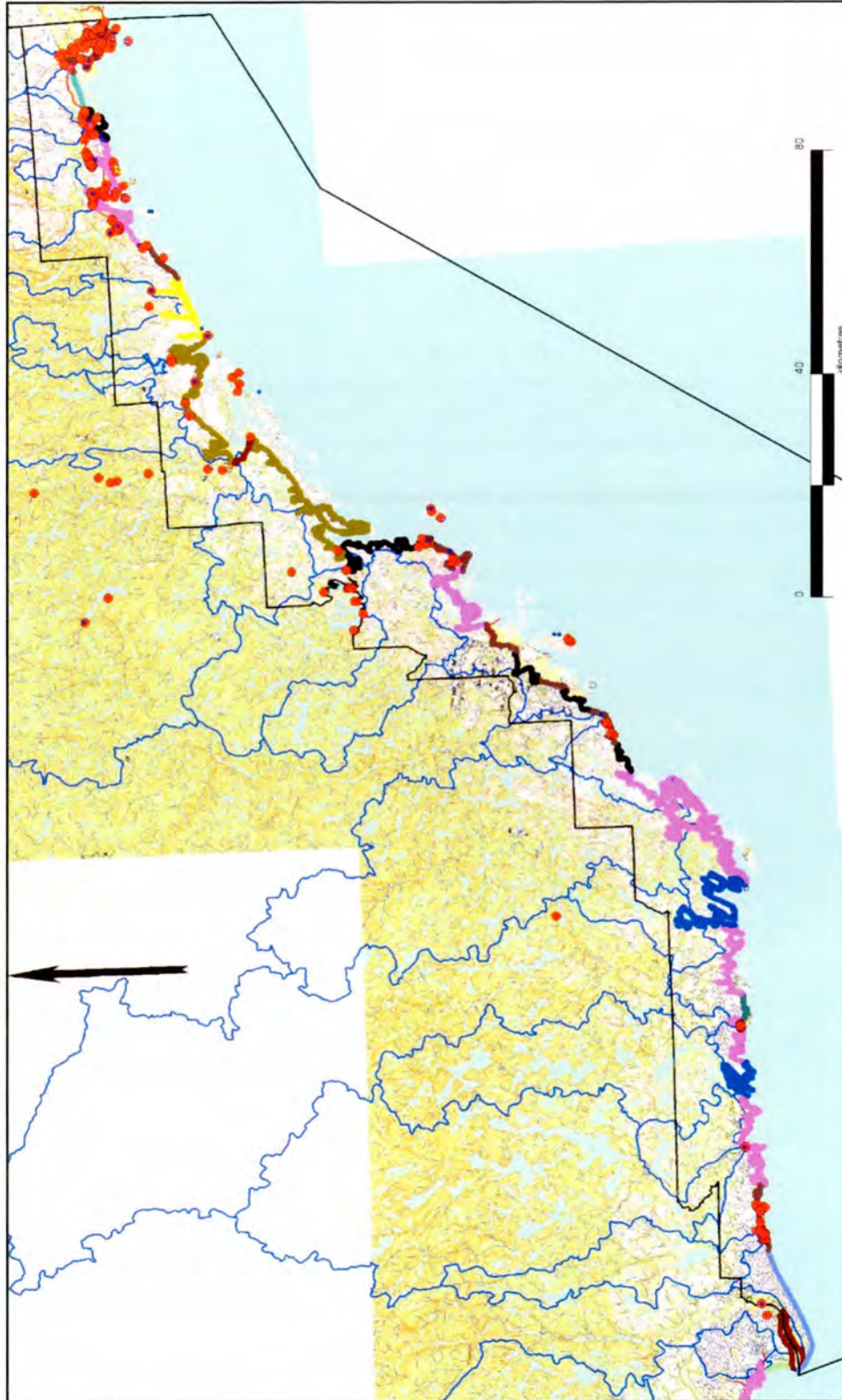


Figure 29 Localisation des sites archéologiques connus dans la MRC de la Basse-Côte-Nord (fonds de carte 1 : 250 000, Ressources naturelles Canada, données archéologiques ISAQ 2009)

Vieux-Fort, les connaissances reposent principalement sur les travaux réalisés dans ou à proximité des villages, là où l'on trouve des infrastructures publiques.

C'est le cas à Kegaska, à Unaman Shipu, à Chevery, à Baie-des-Moutons/La Tabatière. Les prospections effectuées dans chacun de ces villages ont amené la découverte de plusieurs dizaines de sites, un témoignage indubitable de la richesse du patrimoine archéologique de cette région et une preuve d'une fréquentation assidue du littoral. Mais entre ces agglomérations, des dizaines, voir des centaines de kilomètres de côte n'ont à peu près pas été reconnus. Notre compréhension de la présence amérindienne y est biaisée, les informations ne provenant que de certains endroits bien précis. On ne peut pas évaluer la diversité des occupations en fonction de celle des milieux fréquentés. Mentionnons quand même que si des concentrations de sites sont apparentes à l'embouchure de certaines rivières, il en est d'autres qui s'en distinguent totalement. Ce qui est alors utilisé, ce sont des segments de littoral propices à l'établissement, certes abreuvés par des cours d'eau douce secondaires, mais qui ne constituent pas nécessairement des voies d'accès privilégiées vers l'intérieur des terres. La côte, incluant les îles, apparaît fréquentée en tant qu'environnement spécifique. On peut difficilement statuer sur l'usage des différents types de segments côtiers puisque les inventaires n'ont touché que certains d'entre eux.

Il est un élément important que l'on peut aborder ici, c'est la fréquentation de l'hinterland rapproché. Dans la région de La Tabatière, le secteur du lac Robertson a fait l'objet de nombreux travaux dans le cadre d'un projet de barrage. Ce sont les seuls lacs localisés à proximité du littoral qui ont ainsi été reconnus en Côte-Nord. Les résultats sont probants. Une dizaine de sites archéologiques amérindiens y ont été trouvés et ceux-ci témoignent d'un usage continu des lieux, de 8000 ans AA jusqu'à la période historique. En fait, certains des gisements les plus riches du Québec y ont été fouillés. Malheureusement, contrairement aux autres interventions de ce type par Hydro-Québec ailleurs au Québec, ils n'ont fait l'objet que de rapports sommaires, aucune analyse synthèse n'ayant été produite.

Ces données sont pourtant très importantes. En effet, si on pouvait les intégrer avec celles colligées dans les secteurs Baie-des-Moutons/La Tabatière et Saint-Augustin, on disposerait alors d'un portrait assez complet des modes d'usage de cette portion du littoral de la Basse-Côte-Nord, de la fréquentation des îles au large à celle de l'hinterland rapproché. Rappelons que le concept de bande côtière inclut une section plus ou moins large du continent et cette dernière est à même d'offrir une gamme de ressources complémentaires à

celles que l'on est susceptible d'acquérir à proximité de l'eau salée. En fait, cette présence est essentielle à la compréhension de la fréquentation du trait de côte.

À partir de Vieux-Fort et jusqu'à Blanc-Sablon inclusivement, on entre dans un secteur qui peut être considéré comme un des plus riches, archéologiquement parlant, du Nord-Est américain. Des centaines de sites y ont été mis au jour, ils occupent toutes les composantes de ce territoire très contrasté, des îles du large aux premiers lacs de l'intérieur. Précisons que la rivière de Blanc-Sablon ne constitue pas une voie privilégiée vers l'arrière-pays. Ce littoral est fréquenté parce que l'on trouve là un milieu riche en ressources diverses.

Une centaine de datations radiométriques ont été obtenues en Basse-Côte-Nord. Elles ont permis de démontrer que l'occupation amérindienne remonte à 9000 ans AA et qu'elle a toujours été assez intense, bien qu'à l'occasion certains secteurs soient un peu délaissés au profit d'autres devenus plus productifs pour diverses raisons (figure 30).

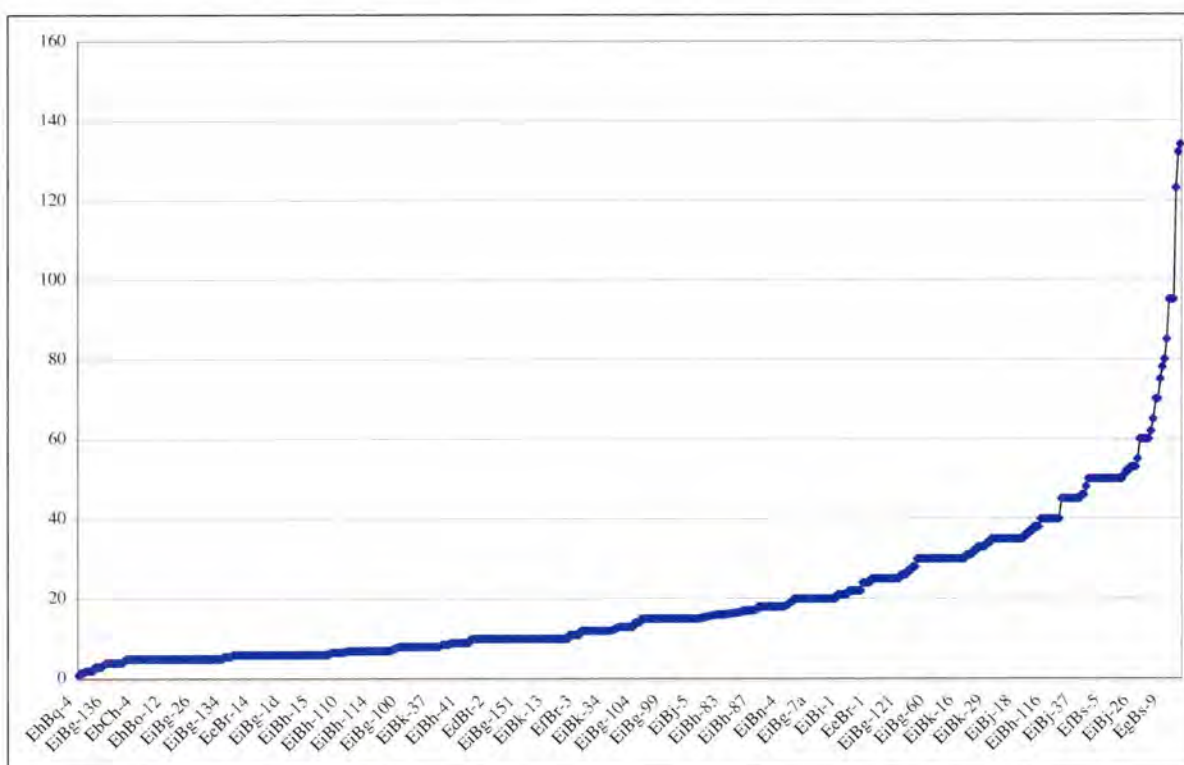


Figure 30 Distribution des sites de la MRC de la Basse-Côte-Nord en rapport avec leur altitude

Les matériaux lithiques ont fait l'objet d'une analyse géologique. La source du quartzite de Blanc-Sablon a ainsi été découverte. Son importance pour l'intervalle 9000 à 6000 ans est maintenant reconnue, ce matériau étant alors exporté au Labrador, à Terre-Neuve et un peu partout en Basse-Côte-Nord. Un peu comme Mingan, Blanc-Sablon a été une plaque tournante autour de laquelle s'organisait l'acquisition et la redistribution de cette pierre recherchée.

Bien qu'apprécié, l'usage de cette pierre est tombé en désuétude, les Amérindiens de la Basse-Côte-Nord y préférant les cherts de Terre-Neuve ou les quartzites du Labrador. De bonnes quantités de ces matériaux circulaient le long du littoral, soit sous forme de blocs à peine dégrossis, soit sous la forme de pièces soigneusement façonnées. On ne sait pas trop quelles pratiques entouraient la redistribution de ces matériaux, s'agissait-il d'un commerce bien encadré, de trocs ou d'échanges, ou encore de partage entre artisans qui se rencontraient au hasard des déplacements. Il est probable qu'il y a eu un peu de tout cela. Une chose apparaît évidente, le littoral, et surtout le fait que l'on se déplace en canot sur cette voie d'eau, permet le transport d'une quantité importante de marchandise. Les sites de l'intérieur des terres ne recelant la plupart du temps que des volumes restreints de ces pierres qui sont toutes accessibles le long de la côte.

Certaines pièces signalent des liens avec la haute vallée du Saint-Laurent ou encore le centre du Québec : la céramique amérindienne, le cuivre natif de l'Ontario, le chert Onondaga de cette même région, le quartzite de Mistassini. Tous témoignent des imposants réseaux de circulation des biens qui étaient en activité dans la péninsule du Québec-Labrador et auxquels les Amérindiens des Moyenne et Basse-Côte-Nord participaient activement.

Dans une bonne proportion de cas, les campements mis au jour le long du littoral de la Basse-Côte-Nord comprennent des foyers recelant des os calcinés. Il s'agit de maisonnées qui accueillait une ou plusieurs familles élargies. Comme il a déjà été mentionné, on constate que des maisons allongées sont installées en bordure de la mer depuis 2000 ans. Certaines pouvaient accueillir des dizaines de personnes et les restes osseux découverts portent à croire qu'ils n'ont jamais manqué de nourriture.

Les analyses ostéologiques font état d'une prédation très répandue du phoque en Basse-Côte-Nord, incluant une certaine spécialisation dans la région de Blanc-Sablon. En fait, en Basse-Côte-Nord occidentale, de Pakua Shipu à Kegaska, incluant Unaman Shipu et Musquaro, le phoque est très souvent présent dans les assemblages osseux, mais on y

trouve aussi du castor, du caribou, des oiseaux, du porc-épic. Quelques sites de la région de Kegaska et de Pakua Shipu font état de la consommation de coquillages.

De Vieux-Fort à Blanc-Sablon, le phoque est encore plus dominant, bien que les foyers fassent état d'un usage généralisé d'à peu près toutes les espèces comestibles de la région; baleine, morse, ours polaire, caribou, castor, porc-épic, pékan, oiseau « terrestre », oiseau migrateur, saumon, morue, etc. Les coquillages y sont aussi consommés depuis environ 2000 ans.

Ce que les analyses ostéologiques révèlent également, c'est que les Amérindiens exploitaient différemment les divers milieux. C'est ainsi qu'il a été constaté que l'embouchure de la rivière de Blanc-Sablon était privilégiée pour la chasse au phoque et la collecte des mollusques, qu'à Lourdes-de-Blanc-Sablon, on favorisait la capture des oiseaux de mer (godes et marmettes) et qu'à l'anse aux Dunes, on recherchait les téttras. C'est le seul endroit en Côte-Nord où on a pu démontrer cet usage varié et cela a été rendu possible par le recours à de nombreuses analyses pointues. Il est fort probable que la poursuite des recherches permettra d'étendre ce modèle à l'ensemble du littoral nord-côtier, ce que suggère déjà la présence de campements dans différents types de segments littoraux.

En Basse-Côte-Nord, les sites font état non pas d'une économie maritime spécialisée, mais d'une économie littorale diversifiée. Depuis 9000 ans, des Amérindiens profitent de cet environnement changeant s'adoptant sans cesse à ses transformations. À peu près partout où des inventaires un tant soit peu intensifs ont été faits, des gisements archéologiques ont été trouvés. De Blanc-Sablon à Baie-des-Moutons, la séquence d'occupation couvre 9000 ans. La poursuite des recherches à l'ouest permettra sûrement d'étendre ce cadre chronologique au moins jusqu'à Kegaska.

Les données présentées ici portent davantage sur l'occupation préhistorique. Dans la MRC de Minganie, plusieurs occupations amérindiennes historiques (1500 à 1950) ont été relevées, principalement de Mingan à Aguanish. Ils témoignent d'une continuité d'occupation de ce territoire côtier. Toutefois, trop peu de données ont été recueillies sur ces sites pour faire ressortir l'importance de ce milieu pour ces groupes, si ce n'est que le trait de côte a continué à être fréquenté sur une base relativement similaire à celle notée pour la préhistoire, si l'on se fit à la localisation des sites.

En ce qui concerne la MRC de la Basse-Côte-Nord, plusieurs campements historiques ont été localisés de Kegaska à Blanc-Sablon. La localisation des sites et leur contenu osseux, incluant parfois les coquillages, ne diffèrent pas de la préhistoire récente. Les enquêtes ethnologiques sur la fréquentation amérindienne de la région de Rivière-Saint-Paul par Martijn (1971) font état, pour les XIXe et XXe siècles, de la chasse aux phoques, de la capture des oiseaux de mer, de la présence de sueries, de camps de rassemblement, etc. Bref, le littoral est occupé, des îles des archipels jusqu'aux embouchures des rivières.

Conclusion et recommandations

L'objectif de cette étude consistait à réévaluer l'état et l'intérêt des sites archéologiques classés ou répertoriés des Moyenne et Basse-Côte-Nord. Pour ce faire, un fond de carte numérique, couvrant tout le littoral du territoire en observation, a été établi. Sur ce dernier, on trouve les zones ayant fait l'objet d'un inventaire archéologique à ce jour (ISAQ 2009), les sites connus, les limites des sites archéologiques classés, ainsi que les limites des secteurs archéologiques.

La réévaluation de l'état des sites a débuté par un exercice portant sur leur relocalisation, d'importantes différences étant ressorties lors de la comparaison entre la localisation des sites apparaissant sur les cartes papier de l'ISAQ et celles obtenues en projetant les coordonnées de l'ISAQ sur le fonds de carte numérique. La localisation des sites a été vérifiée en se fiant aux données apparaissant dans les rapports d'intervention produits par les archéologues. De nouvelles coordonnées ont été obtenues à la suite de cet exercice et elles apparaissent dans le fichier de l'annexe 2. Ceci étant dit, pour certaines zones particulièrement riches en sites, une relocalisation au GPS apporterait une meilleure précision.

Les données relatives à l'état des sites ont fait l'objet d'une réévaluation en fonction des critères de l'ISAQ (portion résiduelle) et la base de données a été standardisée en conséquence. La cartographie produite repose sur une double thématique appliquée à tous les sites, identité culturelle et portion résiduelle. Par ailleurs, comme les sites ne sont pas tous de superficie égale, leur étendue a été réévaluée. Tous sont devenus des sites à polygone, certains couvrant plus de 10 000 m². Finalement, le rayon de protection de 100 m prescrit par le Registre de l'État a été cartographié.

Voilà pour ce qui est du volet « réévaluation de l'état des sites ». Maintenant, pour ce qui est du volet « intérêt des sites », les prémisses d'un plan de gestion, incluant des thèmes à développer, ont été proposées. Cette base de réflexion devra faire l'objet de discussions auprès des intervenants en patrimoine de la Côte-Nord puisqu'elle implique comment les gens de la Côte-Nord, région par région, voient leur passé et surtout ce qu'ils veulent en faire.

Par la suite, chaque site archéologique classé a fait l'objet d'une courte description. Ce point est illustré par des cartes anciennes et récentes, des tableaux et des photos aériennes récentes. Puis, les sites d'importance retenus dans l'étude de Dubreuil (2007) sont

présentés. Plusieurs de ces sites constituent des maillons importants dans l'histoire de la Côte-Nord, même si parfois leur interprétation porte à confusion. Il faut maintenant se demander quel statut cette région veut leur accorder (classement, reconnaissance, protection locale, etc.). Il faut aussi se demander si tous les sites retenus ont une valeur archéologique, certains gagneraient peut-être à être retenus comme lieu historique. Enfin, la question des établissements de pêche se pose de manière particulièrement aiguë en Côte-Nord. Ils sont nombreux, parfois très vastes, et leur importance régionale ne peut être niée. Ceci étant dit, il apparaît important qu'un comité se penche sur cette question et établisse des critères de comparaison afin de soupeser leur importance. Rappelons que deux des plus importants établissements de pêche, Whiteley et Robertson, sont absents de cette liste, alors que les deux ont joué un rôle majeur dans l'histoire des pêcheries du nord-est Atlantique.

Les 10 secteurs archéologiques ont également été décrits et ce point est également illustré par des cartes et des tableaux. Même si aucun statut officiel n'encadre la notion de « secteurs archéologiques », il serait intéressant que le ministère se penche davantage sur leurs définitions, leur importance et, éventuellement, sur leur légitimité. Certains de ces secteurs, parce qu'ils recèlent plus de sites archéologiques que certaines régions du Québec, mériteraient un statut de protection.

La question de l'érosion des berges est abordée. Toutefois, comme elle interpelle pratiquement tout le corpus archéologique de la Côte-Nord, on ne pourra intervenir qu'en mettant sur pied un programme triennal proactif basé sur certaines priorités (sites classés, segments les plus à risques, etc.). Mentionnons ici que si une bonne partie de l'attention des gestionnaires porte sur l'érosion naturelle du littoral, l'érosion des sols causée par des activités anthropiques est à même de causer tout autant de dommage aux sites archéologiques, particulièrement en Côte-Nord où le couvert végétal n'offre souvent qu'une faible résistance.

Finalement, cette étude se termine sur une courte description des principales phases de l'occupation préhistorique et sur une analyse sommaire de la distribution des sites archéologiques, par MRC, le long du littoral des Moyenne et Basse-Côte-Nord.

Ouvrages de référence

Archambault, M.-F. 1994 : *Le milieu biophysique et l'adaptation humaine entre 10 000 et 3000 AA autour de l'embouchure du Saguenay, côte nord du Saint-Laurent*, Thèse de doctorat, Département d'anthropologie, Université de Montréal, Montréal.

—, 1998 : « Les pointes pentagonales de Tadoussac, indices d'une présence paléoindienne récente à l'embouchure du Saguenay ? ». In Roland Tremblay (éd.) *L'éveilleur et l'ambassadeur, essais archéologiques et ethnohistoriques en hommage à Charles A. Martijn*, Recherches Amérindiennes au Québec, Collection Paléo-Québec no 27 : 141-153.

Barkham, S. de L., 1980 : « A Note on the Strait of Belle Isle during the Period of Basque contact with Indians and Inuit ». *Études Inuit Studies* 4(1-2) : 51-58.

Benmouyal, J., 1987 : *Des Paléoindiens aux Iroquoiens en Gaspésie : six mille ans d'histoire*. Dossiers 63, ministère de la Culture et des Communications du Québec, Québec.

Bigras, P. et J.-M. M. Dubois, 1987 : *Répertoire commenté des datations ¹⁴C du nord de l'estuaire et du golfe du Saint-Laurent, Québec et Labrador*, Bulletin de recherche 94-95-96, Département de géographie, Université de Sherbrooke, Sherbrooke.

Bourque, B. J., 1995 : *Diversity and Complexity in Prehistoric Maritime Societies*. Plenum Press, New York.

Byers, D. S., 1959 : « The Eastern Archaic : Some Problems and Hypotheses ». *American Antiquity* 24 : 233-256.

Chalifoux, É., 1999 : « Les occupations paléoindiennes récentes en Gaspésie : résultats de la recherche à la Martre ». *Recherches amérindiennes au Québec* XXI(3) : 77-93.

Chapdelaine, C., 1994 : « La place culturelle des paléoindiens de Rimouski dans le Nord-Est américain ». *Il y a 8000 ans à Rimouski...Paléoécologie et archéologie d'un site de la culture plano* : 267-280. Paléo-Québec 22, Recherches amérindiennes au Québec, Montréal.

—, 2004 : « Des chasseurs de la fin de l'âge glaciaire dans la région du lac Mégantic : découverte des premières pointes à cannelure au Québec ». *Recherches amérindiennes au Québec* XXXIV(1) : 3-20.

Chevrier, D., 1977 : *Préhistoire de la région de la Moisie*. Les cahiers du patrimoine 5, ministère de la Culture, des Communications et de la Condition féminine du Québec, Québec.

—, 1978 : « La Côte-Nord du Saint-Laurent ». Images de la préhistoire du Québec (sous la direction de Claude Chapdelaine). *Recherches amérindiennes au Québec* VII (1-2) : 75-86.

—, 1996a : « Les premières populations humaines : 8 500 à 2 000 ans avant aujourd'hui. » in Pierre Frenette (dir.), *Histoire de la Côte-Nord*. Québec, Institut québécois de recherche sur la culture, p. 73-104. (Coll. « Les régions du Québec » 9)

1996 b : « Le partage des ressources du littoral : 2 000 à 350 ans avant aujourd'hui. » in Pierre Frenette (dir.), *Histoire de la Côte-Nord*. Québec, Institut québécois de recherche sur la culture, p. 105-134. (Coll. « Les régions du Québec » 9)

CÉRANE inc., 1990 : *Inventaire archéologique sur le site technique 4, nouvelle centrale thermique à Blanc-Sablon*. Rapport inédit remis au ministère des Affaires culturelles, Québec.

—, 2000 : *Aménagement hydroélectrique de Sainte-Marguerite 3, Analyse et synthèse des interventions archéologiques*. Hydro-Québec, Montréal.

Chism, J. V. 1980 : *Reconnaissance des sites historiques de la Côte-Nord, 1979*. Rapport inédit remis au ministère des Affaires culturelles, Québec.

Clark, D. W., 1993 : *La préhistoire du Subarctique occidental*. Fides, Montréal.

Dionne, J.-C., 1977 : « La mer de Goldthwait au Québec ». *Géographie physique et Quaternaire* XXXI (1-2) : 61-80.

—, 1988 : « Holocene Relative Sea-Level Fluctuations in the St. Lawrence Estuary, Québec, Canada ». *Quaternary Research* 29 : 233-244.

Dubois, J. M. M., 1996 : « Le milieu naturel » in Pierre Frenette (dir.), *Histoire de la Côte-Nord*. Québec, Institut québécois de recherche sur la culture, p. 23-72. (Coll. « Les régions du Québec » 9).

Dubreuil, S. 1995 : *Paléoethnographie et mode de subsistance sur la Haute-Côte-Nord du Saint-Laurent d'après le site DfEf-2, Hâvre-Colombier*. Mémoire de maîtrise, université de Montréal, Montréal.

—, 2007 : *Étude sur les sites archéologiques préhistoriques et historiques caractéristiques de la région de la Côte-Nord du Québec*. Rapport remis au ministère de la Culture, des Communications et de la Condition féminine, Québec.

Dumais, P., 2000 : « The La Martre and Mitis Late Paleoindian Sites: A Reflection on the Peopling of Southeastern Quebec ». *Archaeology of Eastern North America* 28 : 81-112.

Dumais, P. et G. Rousseau, 2002 : « Présentation ». *Recherches amérindiennes au Québec* XXXII(3) : 3-6.

Dyke, A. S., et V. K. Prest, 1987 : « Late Wisconsinian and Holocene history of the Laurentide Ice Sheet ». *Géographie physique et quaternaire* XLI(2) : 237-264.

Dyke, A. S., Giroux, D., Robertson, L. 2004 : *Paleovegetation maps of northern North America, 18 000 to 1000 BP*. Commission géologique du Canada, dossier public 4682.

Ellis, C. J., et D. B. Deller : « Paleo-Indians ». C. J. Ellis et N. Ferris (éds), *The archaeology of Southern Ontario to A. D. 1650*. Occasional Publication of the London Chapter : 37-64, OAS number 5, London, Ontario.

Ellis, C. J., I. T. Kenyon et M. W. Spence, 1990 : « The Archaic ». C. J. Ellis et N. Ferris (éds), *The archaeology of Southern Ontario to A. D. 1650*. Occasional Publication of the London Chapter : 65-124, OAS number 5, London, Ontario.

Fagan, B. M., 1995 : *Ancient North America*. Thames and Hudson, New York.

Fitzhugh, William W., 1972 : *Environmental Archaeology and Cultural Systems in Hamilton Inlet, Labrador*. Smithsonian Contributions to Anthropology 16, Washington.

- , 1975 : « A Maritime Archaic Sequence from Hamilton Inlet Labrador ». *Arctic Anthropology* XII(2) : 117-138.
- , 1984 : « Residence Pattern Development in the Labrador Maritime Archaic ». *Archaeology in Newfoundland and Labrador* 4 : 6-47.
- Fulton, R. J. et J. T. Andrews, 1987 : La calotte glaciaire laurentidienne. *Géographie physique et quaternaire* XLI(2).
- Gaumond, M. 1974 : *Site archéologique de Nantagamiou, Basse-Côte-Nord du Saint-Laurent, EcBv-2*. Rapport inédit remis au ministère de la Culture et des Communications, Québec.
- Gilbert, L., 2006 : *Le patrimoine archéologique de l'Arctique québécois*. Rapport inédit remis au ministère de la Culture, des Communications et de la Condition féminine, Québec.
- Groison, D., 1983 : *Municipalité de la Basse-Côte-Nord. Recherche archéologique 1984-85, cadre théorique, programmation, méthodologie*. Rapport inédit remis au ministère de la Culture et des Communications, Québec.
- ISAQ, 2009 : *Cartes 22G, 22J, 22 L, 22, 22I, H, 12E, 12 L, 12 K, 12J, 12O, 12P*. Ministère de la Culture, des Communications et de la Condition féminine du Québec, Québec.
- Keenlyside, David, 1985 : « La période paléoindienne sur l'Île-du-Prince-Édouard ». *Recherches amérindiennes au Québec* XV(1-2) : 119-126.
- , 1991 : « Paleoindians Occupations of the Maritimes region of Canada ». R. Bonnichsen et K. L. Turnmire, *Clovis, origins and Adaptations* :163-174. Oregon State University, Oregon.
- Kolhatkar, M. 2006 : *Les carrières préhistoriques du Québec*. Rapport inédit remis au ministère de la Culture, des Communications et de la Condition féminine, Québec.
- Laliberté, M., 1992 : « Des Paléoindiens dans la région de Québec : quelques évidences tirées des recherches de 1990 à Saint-Romuald ». *Archéologiques* 5-6 : 46-51.
- Levesque, R., 1976 : *Le cadre géographique des gisements archéologiques de la région de Blanc-Sablon*. Mémoire de maîtrise, Université de Sherbrooke, Sherbrooke.
- Martijn, C. A., 1971 : *Contemporary indian camp sites in the St. Paul river region (Cte de Duplessis) North Shore P.Q.* Rapport inédit remis au ministère des Affaires culturelles du Québec, Québec.
- , 1990 : Innu (Montagnais) in Newfoundland. In William Cowan, ed., *Papers of the Twenty-First Algonquian Conference*, 227-246. Carleton University, Ottawa. :
- Martijn, C. A. and Dorais, L-J, 2001 : « Eighteenth-Century Innu (Montagnais) and Inuit Toponyms the Northern Peninsula of Newfoundland ». *Research Notes* 17, 2 (Fall 2001), pp. 319-30.
- McCaffrey, M., 1986 : « La préhistoire des îles de la Madeleine : bilan préliminaire ». In *Les Micmacs et la mer* (textes réunis sous la direction de Charles A. Martijn). *Recherches amérindiennes au Québec, Signes des Amériques* 5 : 98-162.

McGhee, R. et J. Tuck, 1975 : *An Archaic Sequence in the Strait of Belle-Isle*. Coll. Mercure 34, Musée national de l'Homme, Ottawa.

Ministère des Ressources naturelles, Québec, 2004 : *Rapport d'évaluation du risque d'érosion du littoral de la Côte-Nord du St-Laurent pour la période de 1996-2003*. Rapport inédit remis au ministère des Ressources naturelles, Québec.

Moussette, M. 2005 : « Un univers sous tension : les nations amérindiennes du nord-est de l'Amérique du Nord au XVIe siècle ». *Les cahiers des Dix* 59.

Musée régional de la Côte-Nord et Conférence régionale des élus, 2008 : *Un regard neuf sur le patrimoine culturel. Révision de la Loi sur les biens culturels*. Mémoire déposé au ministère de la Culture, des Communications et de la Condition féminine, Québec.

Niellon, F. et P. Bernier, 1983 : *L'occupation humaine de la Basse-Côte-Nord et son interprétation; dossier sur les ressources patrimoniales archéologiques et actuelles*. Rapport inédit remis au ministère des Affaires culturelles du Québec, Québec.

Niellon, F. et G. Jones, 1984 : *Reconnaissance sur les sites historiques de la Basse Côte-Nord, été 1983. Rapport d'activités*. Rapport inédit remis au ministère de la Culture et des Communications, Québec.

Niellon, F. 1984 : *L'occupation humaine de la Basse-Côte-Nord et son interprétation; dossier sur les ressources archéologiques*. Rapport inédit remis au ministère des Affaires culturelles du Québec, Québec.

—, 1989 : *L'occupation historique de la région Blanc-Sablon/Vieux-Fort, dossier d'interprétation*. Rapport inédit remis à la municipalité de la Côte-Nord du golfe Saint-Laurent, Chevery.

—, 1990 : « Poste de pêche et de traite de Nantagamiou, Côte-Nord du golfe du Saint-Laurent ». *Les chemins de la mémoire*, tome 1 : 488-489. Les publications du Québec, Québec.

—, 1996 : « Du territoire autochtone au territoire partagé : le Labrador, 1650-1830 ». In Pierre Frenette (dir.), *Histoire de la Côte-Nord*, Les régions du Québec 9 : 135-178.

Occhiotti, S., M. Chartier, C. Hillaire-Marcel, M. Cournoyer, S. L. Cumbaa et C. R. Harrington, 2001 : « Paléoenvironnements de la mer de Champlain dans la région de Québec, entre 11 300 et 9750 BP : le site de Saint-Nicolas ». *Géographie physique et Quaternaire* 2001(56) : 23-46.

Pintal, J.-Y., 1998 : *Aux frontières de la mer : La préhistoire de Blanc-Sablon*. Dossiers 102, ministère de la Culture et des Communications du Québec, Québec.

—, 2000 : « La préhistoire de la région de Baie-Comeau et l'exploitation des ressources du littoral ». *Archéologiques* 14 : 1-10.

—, 2002 : « De la nature des occupations paléindiennes à l'embouchure de la rivière Chaudière ». *Recherches amérindiennes au Québec* XXXII (3) : 41-54.

—, 2002 b : « La rencontre de deux mondes ». *Continuité* 92 : 38-39.

—, 2003 : *Un saut dans l'histoire, les Amérindiens à Lévis*. Rapport inédit remis à la ville de Lévis, Lévis.

—, 2003 b : *Inventaire et fouille archéologique sur le site CeEv-5. Halte routière, autoroute 40. Arrondissement Laurentien, ville de Québec*. Rapport inédit remis au ministère des Transports du Québec, Québec.

—, 2003c : « Préhistoire de la chasse au phoque dans le détroit de Belle-Isle ». *Recherches amérindiennes au Québec* XXXIII (1) : 35-43.

—, 2004 : *A Mari usque Ad mare – A Paleoindian and Early Archaic Sequence from the Strait of Quebec*. Conférence prononcée au colloque de la Society for American Archaeology, Montréal.

—, 2004 b : *Toupie béarnaise et perle parisienne, ces obscurs objets du désir*. Conférence prononcée colloque de l'Association des archéologues du Québec, Rouyn-Noranda.

—, 2006 : « The Maritime Archaic, A view from the Lower North Shore, Quebec ». University of Maine, Orono.

—, 2009 : *Le site DbEj-11 à Grandes-Bergeronnes, Inventaire et fouille archéologique, automne 2008*. Rapport inédit remis au ministère de la Culture, des Communications et de la Condition féminine, Québec.

Plourde, M., 1999 : « Une composante de l'Archaïque ancien au Cap-de-Bon-Désir, Grandes-Bergeronnes ». *Archéologiques* 13 : 1-11.

Plumet, P, et al., 1993 : *L'Archaïque aux Grandes Bergeronnes, Haute Côte-Nord du Saint-Laurent, Québec*. Paléo-Québec 20, Recherches amérindiennes au Québec, Montréal.

—, 1994 : *La question de la coexistence du Paléoeskimau et de l'Amérindien*. Paléo-Québec 21, Recherches amérindiennes au Québec, Montréal.

Richard, P. J. H., 1985 : « Couvert végétal et paléoenvironnement du Québec entre 12 500 et 8000 ans B.P. ». *Recherches amérindiennes au Québec* XV (1-2) : 39-56.

Ritchie, W. A., 1957 : *Traces of early Man in the Northeast*. Bulletin number 358, New York State Museum and Science Service, New York.

Robinson, Brian S., 1992 : « Early and Middle Archaic Period Occupation in the Gulf of Maine Region : Mortuary and Technological Patterning ». Brian S. Robinson, James B. Petersen et Ann K. Robinson (dir.), *Early Holocene Occupation in Northern New England* : 63-116. Occasional Publications in Maine Archaeology 9, Maine Historic Preservation Commission, Maine Archaeological Society, Augusta.

Spiess, A., 1992 : « Archaic period subsistence in New England and the Atlantic Provinces ». Brian S. Robinson, James B. Petersen et Ann K. Robinson (dir.), *Early Holocene Occupation in Northern New England* : 63-116. Occasional Publications in Maine Archaeology 9, Maine Historic Preservation Commission, Maine Archaeological Society, Augusta.

Spiess, A. et P. Newby 2002 : « La séquence et l'adaptation paléoindiennes en Nouvelle-Angleterre et dans les Maritimes ». *Recherches amérindiennes au Québec* XXXII (3) : 27-39.

Trigger, B. G., 1992 : *Les Indiens, la fourrure et les Blancs*. Boréal compact, Montréal.

Trudel, F. 1991 : « Les relations entre les Français et les Indiens au Québec-Labrador méridional (1694-1760) ». In William Cowan, ed., *Papers of the Twenty-Second Algonquian Conference*, 359-373. Carleton University, Ottawa.

Tuck, J. A., 1970 : « An Archaic Cemetery in Newfoundland ». *Scientific American* 222 (6) : 112-121.

—, 1976 : *Ancient people of Port-au-Choix*, Newfoundland Social and Economic Studies 17, Institute of Social and Economic Research, Memorial University of Newfoundland, St. John's.

Tuck, J. A. et R. Grenier, 1989 : *Red Bay, Labrador: World Whaling Capital A.D. 1550-1600*. St. John's (Terre-Neuve), Atlantic Archaeology Ltd.

Turgeon, L., 2001 : « French Beads in France and Northeastern North America During the Sixteenth Century ». *Historical Archaeology* 35(4) : 58-82.

Wright, J. V., 1980 : *La préhistoire du Québec*. Musée national de l'Homme, Ottawa.

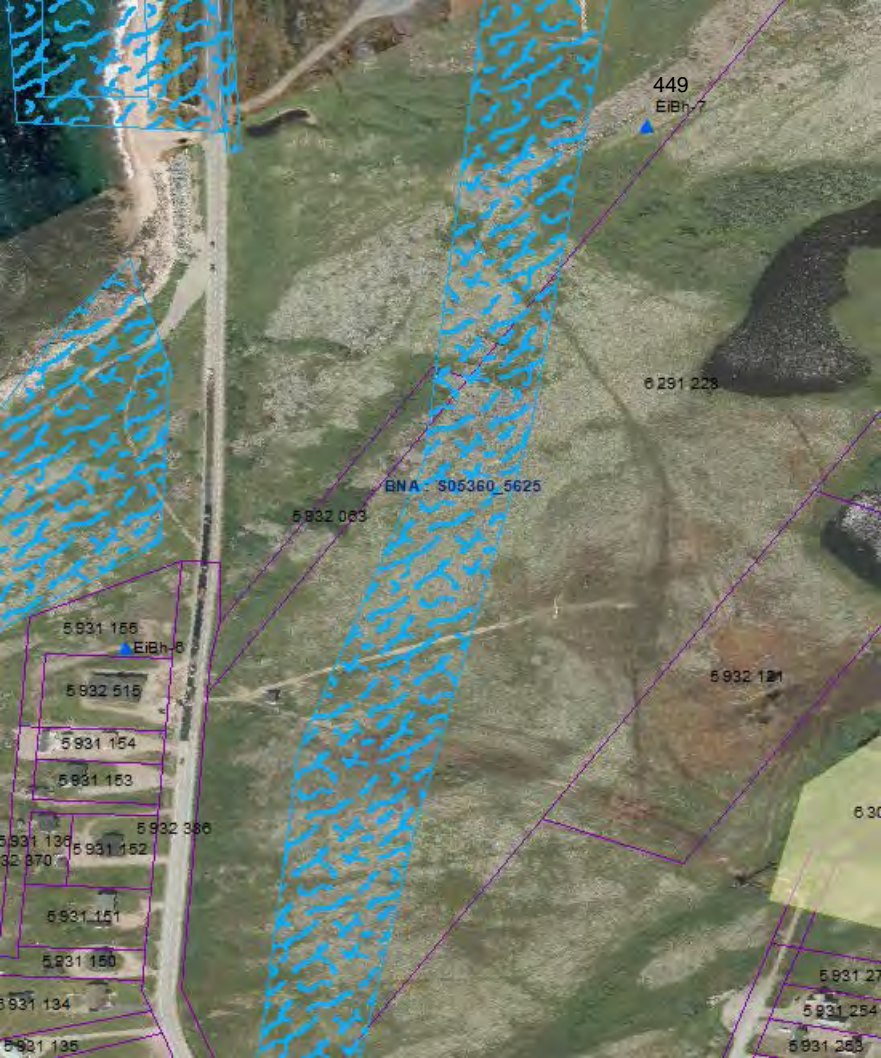
ANNEXE 1

La base des données des sites archéologiques des Moyenne et Basse-Côte-Nord (format Excel et FileMaker Pro)

ANNEXE 2

Cartes : Bilan des connaissances archéologiques en Moyenne et en Basse-Côte-Nord

FIN DU DOCUMENT



449
EiBh-7

6 291 223

BNA: S05360 5625

5932 063

5931 156

EiBh-6

5932 515

5931 154

5931 153

5932 386

5931 136
5932 870

5931 152

5931 151

5931 150

5931 134

5931 135

5932 121

6 30

5931 27

5931 254

5931 263

450

5 932 4

BNA: S02572

5 931 181

E16h-18

6 291 228

BNA: S0617

BNA: S02572



Expertises archéologiques, 2020

**Aérodrome Chicoutimi-Saint-Honoré,
Municipalité de Saint-Honoré**

MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC

Direction générale des projets et de l'exploitation aéroportuaires

Direction de l'environnement



**Gisèle Piédalue, Raphaël Gadbois-Langevin, Noémie Plourde,
Jany-Claude Bouchard, Érik Langevin**
Subarctique Enr.

Juillet 2021

Photo page couverture : Vue aérienne de la station R1 Saint-Honoré, été 1942. (Source : Musée de la Défense aérienne / BFC Bagotville, Collection Dan McWilliams)

MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC

Bureau de la coordination du Nord-du-Québec

EXPERTISES ARCHÉOLOGIQUES, 2020

Aérodrome Chicoutimi-Saint-Honoré, dans la municipalité de Saint-Honoré

Projet 154-17-1270

No de dossier : 8105-20-AD01

Direction générale des projets et de l'exploitation aéroportuaires

Ministère des Transports du Québec

Direction de l'environnement

Direction générale de la gestion des projets routiers et de l'encadrement en exploitation

800 Place D'Youville, 11e étage

Québec (Québec) G1R 3P4

Permis de recherche archéologique au Québec : 20-SUBA-06

Rapport préparé par :

Subarctique Enr

1428, rue des Maristes

Chicoutimi (Québec) G7H 4K7

Téléphone : 418-693-5444

Adresse courriel : subarctique@hotmail.com

Juillet 2021

Sommaire

Des expertises archéologiques se sont déroulées sur le site de l'aéroport de Chicoutimi-Saint-Honoré dans la municipalité de Saint-Honoré (MRC Le Fjord-du-Saguenay, circonscription électorale de Dubuc), du 3 au 14 août (phase 1) et les 27 et 28 octobre (phase 2) 2020, dans le cadre de travaux de réfection de la piste 18-36. Ces expertises comprenaient la surveillance de sondages de caractérisation environnementale, la réalisation de sondages en vue de l'aménagement de la piste d'entraînement pour hélicoptères et du chemin d'accès pour déneigement (projet 154-17-1270), un inventaire dans la partie nord du terre-plein bordé par les pistes de décollage et d'atterrissage, l'inspection visuelle du site afin de repérer les traces de construction antérieures, puis des sondages en périphérie de trois fondations de bâtiments datant de la Deuxième Guerre mondiale. Ce mandat a été réalisé par Subarctique Enr. pour le compte du Ministère des Transports du Québec, Direction de l'Environnement, avec une équipe composée de deux archéologues chargés de terrain, d'une assistante et de quatre techniciens, sous la direction d'Érik Langevin.

Les principaux vestiges repérés sont des fondations de bâtiments, des services et des couches de sol associés à l'exploitation de l'aéroport de 1942 à aujourd'hui. Aucune trace d'occupation antérieure n'a été observée. La principale valeur archéologique du site réside dans son rôle de soutien pour la défense aérienne régionale durant la Deuxième Guerre mondiale. Saint-Honoré est le premier aéroport militaire au Québec sur lequel on a mené des expertises archéologiques et le premier aéroport opérationnel au Québec dont les installations aéroportuaires ont été reconnues comme site archéologique. À la suite de l'analyse de la déclaration de découverte acheminée au ministère de la Culture et des Communications du Québec, le code Borden DdEs-2 a été attribué à la portion du site reconnue d'importance archéologique.

Équipe de réalisation

Ministère des Transports du Québec

Direction générale de la gestion des projets routiers et de l'encadrement en exploitation
Direction de l'environnement

Isabelle Duval	Archéologue, chargée d'activité
Ghislain Gagnon	Archéologue, chargé d'activité (remplaçant)
Camille Thériault	Étudiante en archéologie

Direction générale des projets et de l'exploitation aéroportuaires
Direction de la planification des projets aéroportuaires

Denis Audette	Biologiste, Conseiller en environnement
Daniel Richer	Biologiste, Conseiller en environnement
Karen Petrie	Adjointe à la directrice

Direction de la réalisation des projets aéroportuaires

Selim Ahmed	Responsable du module génie civil
-------------	-----------------------------------

Subarctique Enr.

Érik Langevin	Archéologue, chargé de projet, édition
Raphaël Gadbois	Archéologue, chargé de terrain (phase 1) et cartographe
Noémie Plourde	Archéologue, chargée de terrain (phase 2)
Jany-Claude Bouchard	Archéologue, assistante
Gisèle Piédalue	Archéologue consultante en patrimoine industrielle, rédaction des rapports et inventaire de la culture matérielle
Jennifer Gagné	Technicienne, recherche archivistique et mise en page
Marc-André Béchar	Technicien
David Deschênes	Technicien
Isabelle Veillette	Technicienne

Consultants externes

Dany Gauthier	Directeur de l'aérodrome Chicoutimi/Saint-Honoré
Michel Bergeron	Historien, président d'assemblée du conseil de Fabrique de St-Honoré
Michel Lebeau	Ancien directeur de l'aérodrome Chicoutimi/Saint- Honoré
Yves Dupéré	Coordonnateur des programmes éducatifs / Musée de la Défense aérienne / BFC Bagotville

Table des matières

Sommaire	IV
Équipe de réalisation.....	V
Table des matières.....	VI
Liste des figures	IX
Liste des tableaux.....	XIII
1. Introduction.....	1
2. Localisation générale	2
3. Méthodologie de recherche.....	6
3.1 Sources consultées	11
3.2 Stratégie d'intervention spécifique	13
3.2.1 Collecte des données.....	13
3.2.2 Inventaire	13
3.2.3 Surveillance archéologique.....	14
3.2.4 Inspection visuelle	14
3.2.5 Enregistrement de données	14
3.2.6 Culture matérielle.....	15
3.2.7 Mesures de protection et de conservation.....	15
4. État des connaissances archéologiques	16
4.1. Les interventions archéologiques antérieures	20
4.1.1 Sites paléohistoriques en périphérie de la zone d'étude	20
4.1.2 Les sites historiques en périphérie de la zone d'étude	28
5. Contexte géographique et environnemental.....	30
5.1 Évolution géomorphologique et environnementale	30
5.2 Région hydrographique.....	31

5.3 Région géologique	37
5.3.1 Géologie générale	37
5.3.2 Les dépôts meubles	37
5.4 Les écosystèmes.....	41
5.4.1 La végétation.....	41
5.4.2 La faune	41
6. Contexte ethnologique et archéologique.....	43
6.1 Synthèse du cadre paléohistorique et historique amérindien régional et local	43
6.2 Occupation eurocanadienne du secteur à l'étude.....	45
6.2.1 La fondation du village de Saint-Honoré.....	45
6.2.2 L'aéroport de Saint-Honoré durant la Deuxième Guerre mondiale	49
6.3 Les compagnies privées et les écoles de formation	58
6.4 La gestion de l'aéroport	67
7. Résultats des interventions archéologiques	68
7.1 Secteur 1 (Op 1).....	68
7.1.1 Caractérisation environnementale.....	68
7.1.2 Inspection visuelle	72
7.1.3 Sondages exploratoires	78
7.1.3.1 Le hangar d'avions (S1-1)	81
7.1.3.2 Le garage pour autos (S1-4).....	83
7.1.3.3 La station de pompage (S1-10).....	84
7.2 Secteur 2 (Op 2).....	86
7.3 Secteur 3 (Op3).....	93
7.3.1 Caractérisation environnementale.....	95
7.4 Secteur 4 (Op 4).....	100

7.4.1 Surveillance des travaux, préparation des chemins et de la piste d'héliport	102
7.4.2 Inventaire du terre-plein.....	104
Conclusions et recommandations	123
Ouvrages cités et sources	127
Annexe 1: Tableau des vestiges	
Annexe 2 : Fiches de site MCC et MTQ.....	
Annexe 3 : Dossier photographique terrain	
Annexe 4 : Interventions archéo MTQ Saint-Honoré.kmz (USB)	USB
Annexe 5 : Culture matérielle	
Annexe 6 : Notes de terrain (USB).....	USB
Annexe 7 : Greffes en ligne (USB).....	USB
Annexe 8 : Collections photos CFB Bagotville et Michel Bergeron.....	
Annexe 9 : Plans du directeur de l'aéroport (USB).....	USB

Liste des figures

Figure 1 : Localisation de l'aéroport de Saint-Honoré.	3
Figure 2 : Plan des limites de propriété de l'Aéroport de Saint-Honoré.	4
Figure 3 : Secteurs d'expertise archéologique, Aéroport de Saint-Honoré.	5
Figure 4 : Plan polyphasé 1943-2017, secteur 1.	7
Figure 5 : Plan polyphasé 1943-2017, secteur 2.	8
Figure 6 : Plan polyphasé 1943-2017, secteur 3 (à droite) et secteur 4 (bordé par les pistes). Les pistes d'hélicoptère sont visibles au bas du triangle.	9
Figure 7 : Périmètre ajusté du secteur 4 pour inclure les pistes et les voies de circulation mise en place durant la Deuxième Guerre mondiale.	10
Figure 8 : Ensemble des vestiges potentiels identifiés sur le site de l'aéroport de Saint-Honoré.	12
Figure 9 : Carte des écoles d'entraînement au Québec datant de la Deuxième Guerre mondiale.	18
Figure 10 : Localisation générale du site DdEt-02.	21
Figure 11 : Pointe de projectile et outil bifacial recueillis du site DdEt-2, au nord de la ville actuelle de Saint-Amboise.	22
Figure 12 : Carte satellite indiquant l'emplacement du site du Poste de traite de Chicoutimi.	24
Figure 13 : Localisation des sites archéologiques DdEs-1 et DeEr-1 dans la zone d'étude hydrographique générale.	Erreur ! Signet non défini.
Figure 14 : Répartition des interventions archéologiques réalisées sur le site du poste de traite DcEs-1 depuis 1969.	27
Figure 15 : Façade de l'Église de Saint-Honoré arborant les deux anges à la trompette avec détail de l'une des sculptures.	29
Figure 16 : Les rivières Shipshaw et Valin par rapport au site de l'aéroport de Saint-Honoré.	33
Figure 17 : Cours d'eau à proximité de l'aéroport de Chicoutimi/Saint-Honoré, incluant la rivière Caribou et le ruisseau de l'Aqueduc.	34
Figure 18 : Plan de l'aquifère de Saint-Honoré et des cours d'eau à proximité de l'aéroport de Saint-Honoré.	35
Figure 19 : LIDARS du site de l'aéroport, indiquant le relief du ruisseau de l'Aqueduc et la délimitation du secteur 5.	36
Figure 20 : Profil d'un sol organique sur argile calcaire (Saint-Honoré).	39
Figure 21 : Carte pédologique avec un encart du secteur de l'aéroport de Saint-Honoré (en rouge) où les sols meubles sont constitués de loams sableux.	40
Figure 22 : Étendue maximale, profondeur et isobases des paléorivages de la Mer de Laflamme dans la région du Saguenay—Lac-Saint-Jean avec la zone d'étude en rouge.	44

Figure 23 : Plan des premières concessions du canton Tremblay, 1869.	46
Figure 24 : Portion de terrain formant la Municipalité du Village de Saint-Honoré, 1950. La chaussée du chemin du Volair traverse les lots 68 à 76 à la limite sud du Rang VIII	48
Figure 25 : Plan de la Municipalité de Saint-Honoré indiquant la répartition des lots, 1972. Ceux occupés par l'aéroport de Saint-Honoré ont été superposés en rouge.	50
Figure 26 : Une partie des lots occupés par l'aéroport de Saint-Honoré, 1971.....	51
Figure 27 : Extrait d'un plan de l'Air Services Branch, indiquant la portion du chemin vers le village situé sur le site de l'aéroport, 1942.....	52
Figure 28 : Plan d'aménagement de l'aéroport : <i>St Honoré Que, Proposed Layout R.C.A.F. Aerodrome, Satellite to Saguenay, Plan No Q-13, Ottawa, Apr. 16, 1942.</i> ..	53
Figure 29 : Vue aérienne de la station R1 Saint-Honoré, été 1942, arborant le modèle « 60 Degree Runway », 1942.....	56
Figure 30 : Dalles bétonnées aux angles des pistes.	57
Figure 31 : Le garage Murdoch en 1968.	59
Figure 32 : Garage de club d'aviation privé (S2-2), en 1978, le long du chemin du Volair	60
Figure 33 : Photo aérienne des installations du CQFA vers 1970 (secteur 1).	61
Figure 34 : Le pavillon Laliberté du CQFA et la tour de contrôle de Transport-Canada à l'aéroport de Saint-Honoré [ca 1970], secteur 1.	62
Figure 35 : Bâtiment d'administration et hangars du CQFA, vers 1972.	62
Figure 36 : Les installations du CQFA et la tour de contrôle de Transport-Canada à l'aéroport de Saint-Honoré, 1982. Le garage no 3 est indiqué par une flèche.	63
Figure 37 : Les installations du CQFA et la tour de contrôle érigée en 2006 (2013)...	64
Figure 38 : Plan des propriétaires de bâtiments à l'aéroport de Chicoutimi-Saint-Honoré en 2020.	66
Figure 39 : Vue aérienne de l'aéroport de Chicoutimi/Saint-Honoré en 2015.....	67
Figure 40 : Plan de localisation des tranchées de caractérisation environnementale, secteur 1.	69
Figure 41 : Série de canalisations en terre cuite rouge, vue vers le nord-est (TR-20-20, 48°31'30.87"N et 71° 3'34.39"O).....	70
Figure 42 : Profil stratigraphique au-dessus des canalisations indiquant que celles-ci sont antérieures à la couche de surface actuelle.	71
Figure 43 : Le hangar d'avions et la tour de contrôle (S1-1) en 1947 et la fondation du hangar d'avions visible aujourd'hui (S1-1). Des Hawker Hurricane sont stationnés près de la tour de contrôle.....	72
Figure 44 : Fondations de la station de pompage (S1-10) visibles le long de la rue de l'aéroport s.d. et aujourd'hui. Le monticule abritant les réservoirs d'eau est visible en arrière-plan et la cheminée d'aération est encerclée.	73

Figure 45 : Le monticule de terre abritant les réservoirs (S1-10) à l’arrière de la station de pompage.	73
Figure 46 : Fondation du garage pour véhicules automobiles (S1-4), ca 1943, visible le long de la rue de l’aéroport.	74
Figure 47 : Vue de la rue de l’aéroport, depuis la tour de contrôle, ca 1943. On aperçoit la caserne, le garage pour véhicules automobiles et un autre bâtiment à toit mansardé [grange ou hangar] dont les fondations ne sont pas visibles aujourd’hui.	74
Figure 48 : Manhole devant le bâtiment du CFQA, associé peut-être au réseau d’origine d’évacuation des eaux usées de 1942.....	75
Figure 49 : Rails au sol menant vers le réservoir de carburant, au sud du hangar no 3 du CEGEP de Chicoutimi.	76
Figure 50 : Plan de localisation des vestiges repérés lors de l’inspection visuelle dans le secteur 1.	77
Figure 51 : Vestiges expertisés selon leur localisation sur la photo aérienne du site datant de 1942.....	79
Figure 52 : Localisation des sondages réalisés en bordure des trois bâtiments dont les fondations sont visibles dans le secteur 1.	80
Figure 53 : Sondage 0 en bordure de la fondation du hangar d’avions.	82
Figure 54 : Détail du sondage 0 et de la fondation en béton du hangar d’avions, vers le nord-est. La fondation repose sur un radier en bois.....	83
Figure 55 : Sondage 12 en bordure de la fondation du garage pour autos, vers le sud. On remarque l’assise en béton grossier sous la fondation.	84
Figure 56 : Sondage 2 en bordure de la fondation de la station de pompage, vers le nord-ouest.	85
Figure 57 : Sondage 3 au pied de la cheminée d’aération, sur le monticule abritant les réservoirs d’eau, vers le nord-est. Le niveau de bois est visible à droite.....	86
Figure 58 : Bâtiments construits en 1977 ou avant dans le secteur 2	87
Figure 59 : Plan de localisation des sondages de caractérisation environnementale, secteur 2.	89
Figure 60 : Vue générale de l’aire de caractérisation environnementale, vers l’ouest. Le chemin de service est à droite et le chemin du Volair, à gauche.	90
Figure 61 : Vue générale de l’aire de caractérisation environnementale, vers l’est.	90
Figure 62 : Profil de la coulée sud du fossé indiquant l’épaisseur d’alluvions déposées dans le lit du fossé.....	91
Figure 63 : Détail du sondage EM-02-20 en bordure du fossé où l’on remarque la présence d’un sol humique sous la calotte végétale, vue vers le nord.....	92
Figure 64 : Installations de l’école de vol à voile Région-Est du Canada, dans le secteur 3.....	94
Figure 65 : Vue du secteur 3 au début de l’intervention archéologique, vers le nord-ouest. La tour de contrôle est visible à l’arrière-plan.	95

Figure 66: Plan de localisation des tranchées de caractérisation environnementale, secteur 3.	96
Figure 67 : Tige de mise à terre et tuyau d'eau en cuivre mis au jour dans la tranchée TR-14-20, vue vers l'est.	97
Figure 68 : Drain en PVC, probablement un évent d'aération d'une toilette, visible dans la paroi sud de la tranchée TR14-20.	98
Figure 69 : Infiltration d'huile visible dans la paroi est de la tranchée TR-09-20.	99
Figure 70 : Pièce de fixation d'un tuyau, retirée de la poche d'huile, vue vers le nord-est	99
Figure 71 : Identification des pistes et des aires de circulation sur le site de l'aéroport.	101
Figure 72 : Localisation des sondages pour la future piste d'entraînement pour hélicoptères et le chemin d'accès projetés.	103
Figure 73 : Travaux de décapage de la couche organique, zone des pistes de planeurs dans la partie sud du secteur 4, vers l'est.	104
Figure 74 : Plan de localisation de l'ensemble des sondages et tranchées d'inventaire dans le secteur 4	105
Figure 75 : Localisation des vestiges S4-6 et S4-7, identifiés sur une photographie aérienne de 1977.	106
Figure 76 : Piste de planeur, vers le sud-est.	107
Figure 77 : Sondage à l'emplacement du vestige potentiel S4-6, paroi est.	108
Figure 78 : Sondage 231 à l'emplacement du vestige potentiel S4-7, paroi nord.	109
Figure 79 : Sondage 276, au centre du terre-plein, paroi nord.	111
Figure 80 : Tranchée manuelle réalisée du côté est du terre-plein, paroi nord.	112
Figure 81 : Tranchée mécanique ouest, vue vers l'est.	113
Figure 82 : Tranchée mécanique réalisée du côté ouest du terre-plein, paroi nord. ...	114
Figure 83 : St Honoré Que, Proposed Layout R.C.A.F. Aerodrome, Satellite to Saguenay, Plan No Q-13, Ottawa, Apr. 16, 1942, sur lequel est illustrée la piste projetée à l'intérieur des pistes principales.	115
Figure 84 : Photo aérienne de 2020 sur laquelle est visible les traces de scarification à l'intérieur des pistes.	116
Figure 85 : Vue aérienne de la station R1 St Honoré, été 1942, indiquant l'emplacement des anomalies S4-1 et S4-2 à l'intérieur des pistes.	118
Figure 86 : Étendue de sol congloméré sous la surface du terre-plein, dégagée près de l'anomalie S4-1, vers le nord.	119
Figure 87 : Sondage #126 à l'emplacement de l'anomalie S4-2.	120
Figure 88 : Plan indiquant l'emplacement du champ de tir au sud de l'aéroport.	122

Liste des tableaux

Tableau 1 : Sites archéologiques en périphérie de la zone d'étude. 20

1. Introduction

Le rapport qui suit présente les résultats des expertises archéologiques réalisées sur le site de l'aéroport de Chicoutimi-Saint-Honoré dans la municipalité de Saint-Honoré (MRC Le Fjord-du-Saguenay, circonscription électorale de Dubuc), du 3 au 14 août et les 27 et 28 octobre 2020. Les différents volets du mandat attribué à la firme Subarctique Enr. comprenaient la surveillance de sondages de caractérisation environnementale, la réalisation de sondages en vue de l'aménagement de la piste d'entraînement pour hélicoptères et du chemin d'accès pour déneigement (projet 154-17-1270), un inventaire dans la partie nord du terre-plein bordé par les pistes de décollage et d'atterrissage, l'inspection visuelle du site afin de repérer les traces de construction antérieures et des sondages en périphérie de trois fondations de bâtiments datant de la Deuxième Guerre mondiale visibles à la surface du sol. Les objectifs généraux étaient de repérer et de documenter les vestiges susceptibles d'être touchés par de futurs travaux, puis ceux ayant une valeur archéologique (voir Grille d'appréciation, annexe 2). Ce mandat a été réalisé pour le compte du Ministère des Transports du Québec (ci-après MTQ), Direction de l'Environnement, Bureau de la coordination du Nord-du-Québec. Un permis de recherche (20-SUBA-06) a été demandé et émis par le ministère de la Culture et des Communications du Québec pour la réalisation des interventions.

L'aéroport de Chicoutimi-Saint-Honoré représente un volet marquant de l'implication régionale dans la défense aérienne durant la Deuxième Guerre mondiale et dans l'histoire aéronautique du Québec. Les expertises archéologiques s'inscrivent dans le cadre de l'application de la Loi sur le Patrimoine culturel, de la Loi sur le Développement durable et de l'approche préventive mise de l'avant par le MTQ afin de protéger le patrimoine archéologique du Québec. À la suite de l'analyse de la déclaration de découverte acheminée au ministère de la Culture et des Communications du Québec, le code Borden DdEs-2 a été attribué à la portion du site reconnue d'importance archéologique (voir figure 89).

Sont présentés ci-après, la description du mandat, le cadre méthodologique et contextuel de l'intervention, les vestiges observés, ainsi que les conclusions et recommandations pour la protection du site.

2. Localisation générale

L'aéroport de Chicoutimi/Saint-Honoré est localisé au nord de la rivière Saguenay, dans la municipalité de Saint-Honoré, à 2,778 km à l'est-sud-est de la ville de Saint-Honoré (canton Tremblay) et à environ 10,3712 km de Chicoutimi, Québec (figure 1). Le site de l'aéroport correspond à la zone d'expertise archéologique qui couvre les lots 5 730 681 et 5 731 420 (la tour de contrôle) (figure 2). Le territoire à l'étude s'intègre dans la région administrative du Saguenay Lac-Saint-Jean, dans la municipalité régionale de comté du Fjord-du-Saguenay, faisant partie de la circonscription électorale provinciale (CEP) de Dubuc. Le site est à une altitude de 166 m et ses coordonnées sont 264133.986 (E) et 5375950.605 (N)¹. Quatre secteurs d'intervention ont été identifiés par le Ministère des Transports avant le début des travaux (figure 3).

¹ NAD 83 (CSRS)-MTM Zone 7

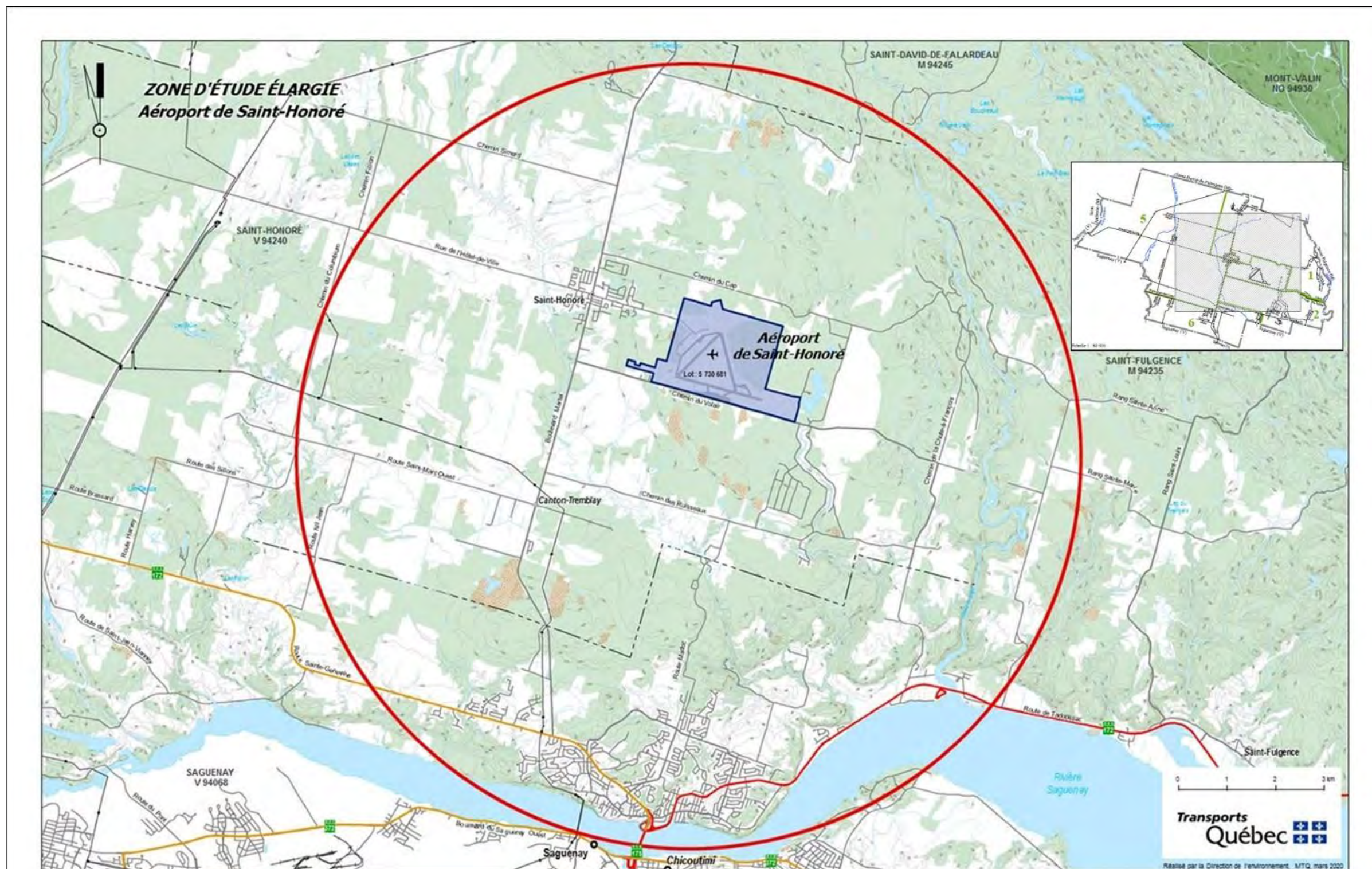


Figure 1 : Localisation de l'aéroport de Saint-Honoré/Chicoutimi (zone d'étude) et de la zone d'étude élargie circonscrite en rouge. En encart : la Municipalité de Saint-Honoré. (Source : Ministère des Transports, Direction de l'environnement, mars 2020)



Figure 2 : Plan des limites de propriété de l'Aéroport de Saint-Honoré. (Source : Ministère des Transports, Direction de l'environnement, mars 2020)



Figure 3 : Secteurs d'expertise archéologique, Aéroport de Saint-Honoré. (Source : Ministère des Transports, Direction de l'environnement, mars 2020)

3. Méthodologie de recherche

De manière générale, la méthodologie d'inventaire prescrite au point 2.4 de l'annexe 1 du devis technique 8104-20-AD01 du MTQ a été appliquée. Les travaux comprenaient un volet manuel et un volet avec support mécanique. La pelle et un opérateur pour la réalisation des tranchées et sondages mécaniques ont été fournis par le Ministère des Transports du Québec.

Les interventions réalisées se déclinent selon les secteurs définis préalablement par le MTQ (figures 4 à 6).

- Caractérisation environnementale : secteurs 1, 2 et 3
- Surveillance de travaux d'aménagement, piste d'hélicoptère et chemin d'accès : secteur 4
- Inventaire (sondages et tranchées) : secteur 4
- Sondages en bordure de trois fondations de bâtiments datant de la Deuxième Guerre mondiale : secteur 1.

Afin d'inclure les pistes de décollage et d'atterrissage et les voies de circulation internes mises en place en 1942, en plus du terre-plein au centre des pistes, la zone du secteur 4 a été agrandie par rapport aux limites initiales (figure 7).



Figure 4 : Plan polyphasé 1943-2017, secteur 1. (Sources : MTQ, Direction de l'Environnement, 25 mars 2020)



Figure 5 : Plan polyphasé 1943-2017, secteur 2. (Sources : MTQ, Direction de l'Environnement, 25 mars 2020)



Figure 6 : Plan polyphasé 1943-2017, secteur 3 (à droite) et secteur 4 (bordé par les pistes). Les pistes d'hélicoptère sont visibles au bas du triangle. (Sources : MTQ, Direction de l'Environnement, 25 mars 2020)



Figure 7 : Périmètre ajusté du secteur 4 pour inclure les pistes et les voies de circulation mise en place durant la Deuxième Guerre mondiale. (Subarctique, R. Gadbois-Langevin, déc. 2020)

Les excavations et vestiges dégagés ont été relevés par GPS et des coupes stratigraphiques représentatives de la séquence des sols en place ont été réalisées. La mise en plan a été réalisée par le cartographe de Subarctique Enr.

L'inspection visuelle de l'ensemble du site a permis, pour sa part, de relever divers vestiges associés aux aménagements aéroportuaires antérieurs et dont certains remontent à l'époque de la Deuxième Guerre mondiale. Ceux-ci ont fait l'objet d'une localisation au GPS et d'une couverture photographique. Trois fondations visibles en surface ont été expertisées dans le cadre du présent mandat.

3.1 Sources consultées

L'identification des vestiges s'appuient sur des recherches archivistiques et documentaires ainsi que sur des informations fournies par des tiers. Les principales sources consultées dans le cadre de l'étude sont les suivantes :

- Musée de défense aérienne de Bagotville
- Michel Bergeron, 2013, *Le Centenaire de Saint-Honoré : honorons le passé, bâtissons l'avenir*, Une publication de La Société de développement de Saint-Honoré
- Dany Gauthier, Directeur de l'aéroport de Saint-Honoré
- Michel Lebeau, ancien Directeur de l'aéroport de Saint-Honoré
- Greffe de l'arpenteur général du Québec
- Direction Histoire et patrimoine (DHP), Ministère de la Défense nationale / Gouvernement du Canada

Le plan suivant (figure 8) présente les vestiges potentiels identifiés par secteur. Le tableau descriptif des vestiges est à l'annexe 1.

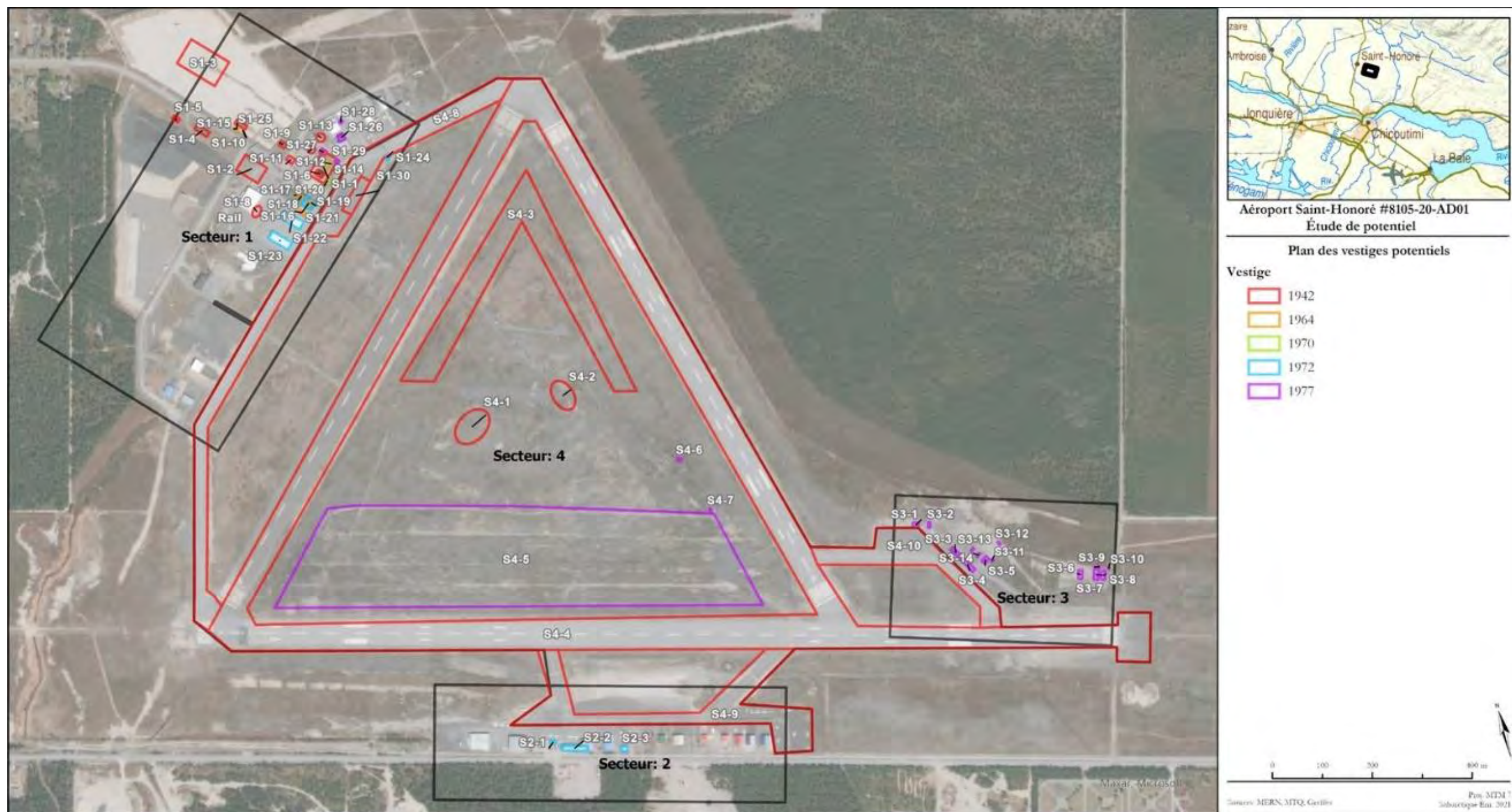


Figure 8 : Ensemble des vestiges potentiels identifiés sur le site de l'aéroport de Saint-Honoré. (Source : Subarctique, R. Gadbois-Langevin, juin 2020)

3.2 Stratégie d'intervention spécifique

Selon les directives du MTQ, le prestataire de services devait collecter, évaluer, analyser et sauvegarder les données et les biens archéologiques relatifs aux découvertes archéologiques ou sites archéologiques identifiés dans les limites des présents travaux (voir l'introduction pour les dates et les lieux d'intervention) Les données collectées sur le terrain comprennent l'ensemble des mesures et autres informations nécessaires à la compréhension du site et de son contexte, ainsi qu'à la réalisation des plans pour la production du rapport de recherche.

La stratégie adoptée s'est appuyée sur les prescriptions mises de l'avant par le MTQ dans le cadre de zones à l'intérieur desquelles un site archéologique historique est connu, tout en prenant en compte les problématiques particulières du site et la nature des vestiges. Les principales prescriptions incluses au présent mandat sont présentées ci-dessous.

3.2.1 Collecte des données

Toutes les données nécessaires à la compréhension des biens archéologiques, du site et de son contexte, ainsi qu'à la production des plans exigés pour la production du rapport de recherche archéologique ont été collectées. Cela comprend, indifféremment du contexte d'occupation, un relevé stratigraphique de tous les sondages positifs ainsi que des croquis stratigraphiques types des sondages négatifs, une description de tout vestige identifié dans les limites du projet, ainsi que leur localisation et report sur un plan, puis la collecte et l'inventaire des artefacts diagnostiques.

3.2.2 Inventaire

La disposition des excavations a été déterminée en fonction de la nature des sols et de la localisation présumée ou connue des vestiges potentiels. Les excavations ont atteint le sol naturel.

L'inventaire du secteur 4 a priorisé la méthode d'échantillonnage par sondages excavés manuellement, à la pelle, en respectant la méthodologie de base prescrite par le Ministère. Deux tranchées, l'une manuelle et l'autre, mécanique, ont été réalisées là où les quantités de sols à déplacer étaient importantes.

Quatre sondages manuels ont été réalisés en périphérie de trois fondations de bâtiments dans le secteur 1, situés le long de la route de l'Aéroport, soit l'ancien hangar d'avions à l'ouest de la tour de contrôle (S1-1), le garage pour autos (S1-4) et la station de pompage (S1-10) afin de connaître leur mode de construction.

Tous les sondages ont été photographiés, identifiés et localisés sur un plan et toutes les informations pertinentes pour chacun d'eux ont été notées. Lorsque pertinent, un croquis stratigraphique a été produit, comprenant les coordonnées géographiques (MTM) avec

la marge d'erreur de l'appareil GPS, l'altitude de surface (NMM), l'orientation du croquis et une description des couches (comprenant le type de dépôt (sable-limon argile), la couleur, la compacité, l'épaisseur moyenne et les inclusions.

3.2.3 Surveillance archéologique

Bien que le Ministère privilégie l'approche préventive préalable au déroulement des travaux, certains projets possèdent des caractéristiques ne permettant pas la réalisation d'expertises archéologiques préventives. Dans le cas de Saint-Honoré, la surveillance de sondages et tranchées mécaniques réalisés dans le cadre de la caractérisation environnementale a été menée dans les secteurs 1 à 3. Toutes les données nécessaires à l'enregistrement des sondages et des couches de sol ont été recueillies.

La préparation de la piste d'héliport et du chemin d'accès dans le secteur 4 a également fait l'objet d'une surveillance ponctuelle. Dans ce dernier cas, la méthode utilisée par l'entrepreneur comprenait le décapage des couches de surfaces de plus ou moins 4 pouces avec une pelle mécanique et un bulldozer.

3.2.4 Inspection visuelle

Le mandat archéologique prévoyait la réalisation d'une inspection visuelle systématique du site, dans la mesure où celle-ci pouvait être menée de façon sécuritaire. Cette inspection avait pour objectif de permettre l'identification d'éventuels biens archéologiques visibles en surface. Les biens archéologiques présents en surface ou découverts dans les limites du projet ont fait l'objet d'une localisation au GPS et d'une couverture photographique.

3.2.5 Enregistrement de données

Toutes les excavations ont été localisées selon leur numéro de provenance². Afin d'inclure un identifiant fonctionnel avec l'enregistrement de chaque intervention, les codes TR (tranchée), S (sondage) et EM (tranchée environnementale) ont été utilisés. La carte interactive à l'annexe 4 situe chacune des interventions réalisées.

Dans le cas de vestiges provenant d'un contexte *in situ* :

- les vestiges ont été décrits, photographiés, recueillis (si possible) et positionnés
- les excavations ont été adaptées afin de maximiser la prise en compte du contexte horizontal et vertical des vestiges
- des hypothèses ont été émises quant à l'identité et l'étendue (si possible) du phénomène archéologique

² Pour faciliter le transfert des données au service de l'environnement, la correspondance avec la numérotation des excavations de caractérisation environnementale a été maintenue. Les tranchées et sondages réalisés par Subarctique ont reçu un numéro d'opération par secteur, selon le système TIKAL.

Dans le cas de vestiges provenant d'un contexte perturbé :

- les vestiges ont été identifiés (si possible) et photographiés sur place
- lorsque pertinent, un relevé stratigraphique de la tranchée a été effectué et accompagné de photos descriptives.

3.2.6 Culture matérielle

Les menus objets recueillis lors des excavations ont été acheminés aux locaux de Subarctique pour évaluation. Suivant leur examen pour déterminer leur intérêt culturel, seuls les objets recueillis à proximité des fondations de bâtiments datant de la Deuxième Guerre mondiale ont été retenus pour inventaire (voir annexe 5).

Aucun objet hors norme d'intérêt archéologique n'a été noté en cours des travaux.

3.2.7 Mesures de protection et de conservation

Aucun objet ou vestige dégagé lors des travaux n'a fait l'objet de protection ou de conservation dans le cadre du présent mandat. Des recommandations concernant la protection des vestiges significatifs observés en surface sont présentées au chapitre *Conclusions et recommandations*.

4. État des connaissances archéologiques

Dans cette section, les données présentées dans la documentation écrite et iconographique ont été examinées afin d'identifier les traces matérielles susceptibles de se trouver sur le site de l'aéroport de Chicoutimi/Saint-Honoré. Aucune intervention archéologique n'a eu lieu sur le site avant 2020. Cependant, une synthèse historique de l'aéroport est présentée dans l'ouvrage de Michel Bergeron *Le Centenaire de Saint-Honoré : honorons le passé, bâtissons l'avenir* (2013), dont plusieurs extraits sont inclus dans le présent rapport.

Saint-Honoré est le premier aéroport militaire au Québec sur lequel on a mené des expertises archéologiques. L'aérodrome de Bagotville, l'unité principale de formation opérationnelle secondée par Saint-Honoré, n'a jamais fait l'objet de recherches archéologiques. Il en est de même pour les autres centres d'entraînement de vol et aéroports militaires primaires (R1) et secondaires (R2) construits ou utilisés durant la Deuxième Guerre mondiale, dont : Saint-Méthode-Dolbeau³, Saint-Hubert (Farnham)⁴, Windsor Mills (St-François-Xavier de Brompton)⁵, Cap-de-la-Madeleine (Maurice)⁶, L'Ancienne-Lorette (Québec)⁷, Saint-Jean-sur-Richelieu⁸, Mont-Joli⁹, Sept-Îles¹⁰,

³ L'aéroport a servi durant la Deuxième Guerre pour l'entraînement des pilotes de la RCAF. Abandonné par la suite, l'aéroport a été acquis par la ville de Dolbeau en 1957. L'aéroport a subi des réparations majeures au cours des années 1980 et est toujours en fonction à des fins commerciales (P74 Fonds Comité Intermunicipal de l'aéroport de St-Méthode, – [19--], 1975-1987; versé en 1999 à la Société d'histoire et de généalogie Maria-Chapdelaine).

⁴ L'aéroport de Saint-Hubert a été ouvert en 1927, <https://chronomontreal.uqam.ca/chronologie/1760-aeroport-de-saint-hubert>. En 1941, une partie de l'aéroport a accueilli les recrues venues recevoir leur formation de pilote. *La Presse*, 28 août 1987.

⁵ « Construit en 1940, cet aéroport d'entraînement de base pour pilotes (le no 4 Elementary Flying Training School), [...] fut fermé en 1944. Aujourd'hui, il n'en reste rien. », <https://www.affairesdegars.com/page/article/4156057790/10-bases-militaires-abandonnees-du-quebec-que-vous-connaissiez-peut-etre-sans-le-savoir.html#:~:text=Construit%20en%201940%2C%20cet%20a%C3%A9roport,fut%20ferm%C3%A9%20en%20a%C3%BBt%201944>.

⁶ « En usage de 1940 à 1944, il n'en reste rien aujourd'hui à part un, baraque (H-Hut), type de baraquement fort répandu partout au Canada. » <https://www.affairesdegars.com/page/article/4156057790/10-bases-militaires-abandonnees-du-quebec-que-vous-connaissiez-peut-etre-sans-le-savoir.html#:~:text=Construit%20en%201940%2C%20cet%20a%C3%A9roport,fut%20ferm%C3%A9%20en%20a%C3%BBt%201944>. Il s'agit de l'emplacement de l'actuelle polyvalente.

⁷ Emplacement du no 22 Elementary Flying Training School et du no 8 Air Observer School de 1941 à 1954, l'endroit est aujourd'hui devenu l'aéroport de Québec. Éric Doyon, 20/04/2016, www.memoireduquebec.com

⁸ Dès juillet 1941, l'aéroport accueille ses premiers élèves de la 9^e École d'observation aérienne. « À la fermeture de l'école, la Défense nationale cède la gestion de l'aéroport à Transports Canada, qui le transforme en aéroport civil. » Musée du Haut-Richelieu, museeduhaut-richelieu.com/chroniques/2020/une-longue-histoire-d-aviation-a-saint-jean-sur-richelieu

⁹ « L'École de bombardement et de tir de Mont-Joli a vu le jour en 1941. » L'aéroport a aussi servi de relai entre les différents aérodromes militaires qui couvraient l'ensemble du territoire. Radio Canada, un texte de Maya Arseneau avec les informations de Laurie Dufresne, publié le 9 décembre 2018, ici.radio-canada.ca/nouvelle/1140741/aeroport-mont-joli-histoire-deuxieme-guerre-mondiale

¹⁰ Archiviste, Société historique de la Côte-Nord, com pers; <https://www.shgen.ca/nos-activites/lhistoire-de-laviation-a-laerogare-de-sept-iles>

Pontiac¹¹ et Lachine¹² (voir figure 4 pour les aéroports faisant partie du *British Commonwealth Air Training Plan*)¹³, puis l'aéroport militaire américain de Longue-Pointe-de-Mingan¹⁴.

D'autres sites d'aéroports civils sur le territoire du Québec ont fait l'objet d'un examen archéologique, soit l'aéroport de Tête-à-la-Baleine¹⁵, l'héliport de Kégaska¹⁶ 1993, l'aéroport de la Tabatière¹⁷ et l'aéroport de La Romaine¹⁸. Parmi les sites d'aéroports nordiques ayant connu des expertises archéologiques, on compte: Quaqtq¹⁹,

¹¹ L'aéroport est fermé.

¹² Construite en 1941, la station a servi « de point de convoyage d'appareils destinés au front pendant la guerre. Le *no 5 Manning Depot* resta en service jusqu'en 1959. L'ancien hangar est devenu l'aéroport de Dorval, aujourd'hui l'aéroport Pierre-Élliott-Trudeau. » Éric Doyon, 20/04/2016, <https://www.affairesdegars.com/page/article/4156057790/10-bases-militaires-abandonnees-du-quebec-que-vous-connaissiez-peut-etre-sans-le-savoir.html#:~:text=Construit%20en%201940%2C%20cet%20a%2C%20A9roport,fut%20ferm%C3%A9%20en%20a%C3%BBt%20194>

¹³ www.veterans.gc.ca/eng/remembrance/history/second-world-war/british-commonwealth-air-training-plan; Hatch, 1983, p. 52.

¹⁴ « En octobre 1942, le Canada accorda au Département américain de la Guerre la permission [d'] établir un aéroport militaire » à Longue-Pointe-de-Mingan. L'histoire de l'aviation Nord-Côtière en 11 chapitres, Claudette Villeneuve, Société historique du Golfe, shcn.ca/nos-activites/histoire-de-l-aviation-a-laerogare-de-sept-iles. Le hangar, est l'un des vestiges de l'armée américaine encore debout, www.longuepointedemingan.ca/a-decouvrir/vestiges-de-l-armee-americaine.

¹⁵ « Le projet correspondait au rechargement de la piste de l'aéroport de Tête-à-la-Baleine impliquant l'exploitation d'une sablière et d'une carrière situées au sud-ouest du village de Tête-à-la-Baleine. L'inventaire a porté sur quatre secteurs, localisés à l'est de la route de l'aéroport. » L'intervention n'a pas permis de découvrir de nouveaux sites archéologiques (Patrimoine Experts, 2004, pp. 8-9).

¹⁶ « Les résultats de l'inventaire réalisé en 1993 ont mené à la découverte de deux sites paléohistoriques. Le site EbCh-7 découvert sur l'emplacement du futur héliport de Kégaska avait été entièrement détruit lors de travaux visant à en niveler la surface du sol. Le site EaCj-1 ne semble pas avoir subi de perturbations d'ordre naturel ou anthropique. Toutefois, il est estimé que de nouveaux sondages sur le site en question n'apporteraient que très peu d'informations additionnelles ou complémentaires » (Hébert, 1993). L'inventaire réalisé par Chapdelaine et Chalifoux en 1994 a porté principalement sur « le tracé de la route 138 dans la région de Kégaska, ce qui correspond au chemin de l'aéroport à l'est du village et au chemin d'hiver à l'ouest du village. » Une prospection du site paléohistorique le site EbCh-9 a été réalisée. Quoique le site soit perturbé, il « indique une présence qui peut devenir significative dans un contexte local mais aucune recommandation n'est formulée pour la protection de ce site » (Chapdelaine et Chalifoux, 1994, p. 65).

¹⁷ L'aéroport est localisé en bordure ouest de la route 138, à quelque 7 km au nord du village. L'inventaire réalisé en 1998 à l'emplacement du futur héliport en 1998 (Hébert et Roy, 1998), sur les bancs d'emprunt 098-113 et 114, ont mené à la découverte de deux sites paléohistoriques (EeBr-11 et EeBr-12). Les projets de construction du chemin d'accès au nouvel aéroport et de la piste en 2003 n'ont pas permis de découvrir de nouveaux sites archéologiques (Patrimoine Experts, 2003). Une inspection visuelle du banc d'emprunt à proximité de l'ancien aéroport en 2008 a mené à la découverte d'un site à proximité (EfBr-5). Le banc d'emprunt, qui mesure environ 20 m X 20 m, n'a pas livré de vestige culturel. Cependant, l'inspection de l'ensemble du secteur, comprenant l'ancienne piste d'atterrissage, le chemin d'accès et deux cimetières, a révélé la présence d'éclats de pierre taillée. Il est possible que des portions intactes de ce site soient présentes dans la section boisée localisée immédiatement à l'est de l'ancien aéroport (Pintal, 2008a).

¹⁸ L'emprise de l'infrastructure aéroportuaire a été expertisée par Patrimoine Experts en 2000. L'emprise de la route de desserte expertisée par Pintal en 2008b se veut un prolongement vers l'ouest de la route actuelle qui relie le village de La Romaine et la réserve d'Unamen Shipu à l'aéroport. Un repérage a également été fait à l'extérieur de l'emprise, au sud de la route qui longe la piste d'atterrissage. Aucun site n'a été trouvé.

¹⁹ Inventaire archéologique de l'aire d'étude du village de Quaqtq, Nouveau-Québec. Réfection des infrastructures aéroportuaires, Institut culturel Avataq, 1988 et 1990. « L'inventaire a permis de répertorier un total de 44 sites archéologiques en plus de permettre la cartographie de 4 sites déjà connus. sites n'ont pu être attribués à aucune période en particulier. Tous ces sites correspondent à des lieux d'habitation caractérisés par plusieurs types d'habitation. » (Institut culturel Avataq 1990).

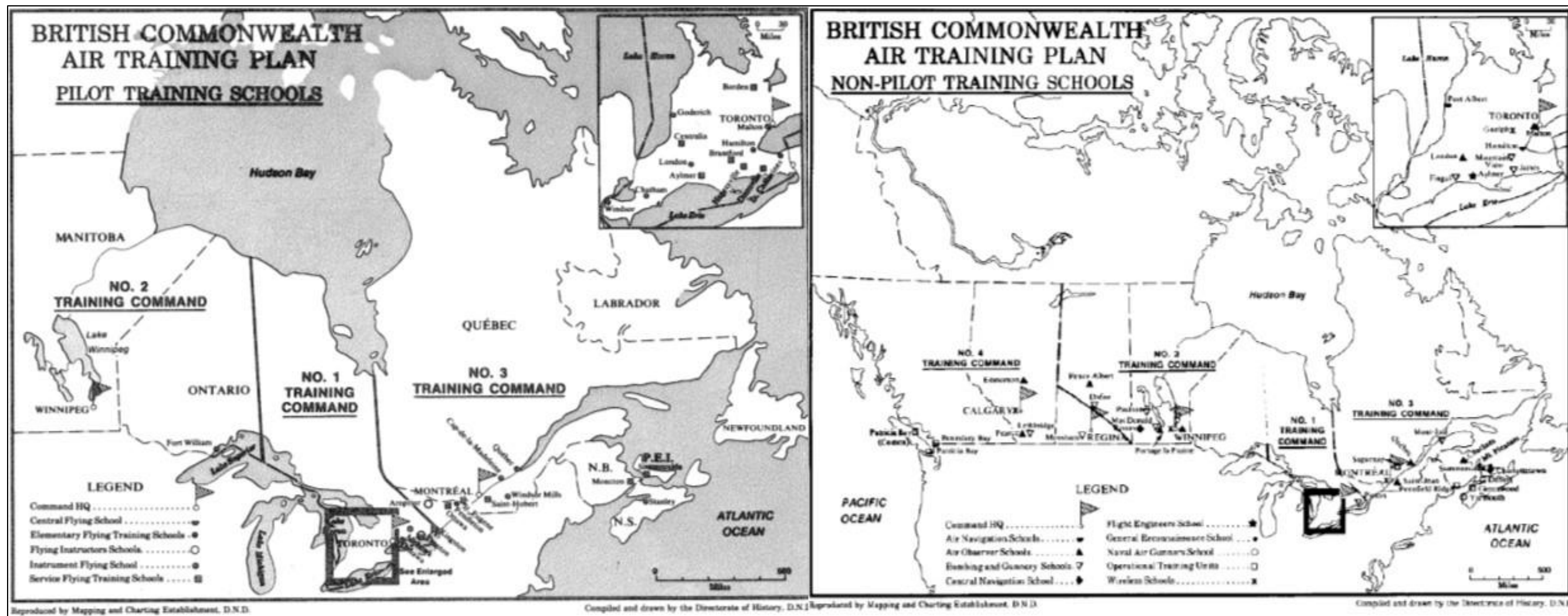


Figure 9 : Carte des écoles d'entraînement au Québec datant de la Deuxième Guerre mondiale. Source : Tiré de Hatch, 1983, pp. 121 et 170)

Kangiqsujuaq²⁰, Akulivik²¹, Inukjuak²² et d'Aupaluk²³. Ces expertises ont été réalisées dans le cadre d'un projet de réfection des infrastructures aéroportuaires nordiques comprenant la réalisation d'études de potentiel archéologique dans onze localités du Nouveau-Québec (Nunavik), puis des inventaires archéologiques de ces mêmes localités. Les expertises ont permis l'enregistrement d'un grand nombre de sites archéologiques situés dans l'emprise des futures installations aéroportuaires²⁴. **Aucune** des interventions citées plus haut ne traite toutefois des infrastructures aéroportuaires.

Par ailleurs, la sous-discipline d'archéologie aéronautique²⁵, qui a commencé à être reconnue au début des années 1980, a engendré de nombreuses recherches sur des sites

²⁰ Inventaire archéologique de l'aire d'étude du village de Kangiqsujuaq, Nouveau-Québec, réfection des infrastructures aéroportuaires, Institut culturel Avataq, 1988. « L'inventaire a permis de répertorier 10 sites archéologiques dont 4 sites préhistoriques, un site ayant connu des occupations préhistorique et historique et 5 sites ayant connu des occupations néoesquimaudes historiques. De plus, le site JjFa-1, déjà répertorié (Barré 1970) a été inventorié. Ce site semble avoir connu des occupations dorsétienne, néoesquimaude préhistorique et néoesquimaude historique. Les 4 sites préhistoriques présentent des évidences de la culture dorsétienne et le site à composantes multiples révèle des indices d'une occupation dorsétienne ainsi que d'une occupation néoesquimaude historique. Ces sites correspondent à des lieux d'habitation caractérisés par la présence de nombreux cercles de tente et de plusieurs aménagements particuliers. De plus, plusieurs habitations semi-souterraines ont été enregistrées sur le site JjFa-1. » (Institut culturel Avataq, 1988, p. ix)

²¹ Inventaire archéologique de l'aire d'étude du village d'Akulivik, Nouveau-Québec: réfection des infrastructures aéroportuaires, Institut culturel Avataq, 1989. « L'inventaire a permis de répertorier un total de quarante-huit (48) sites archéologiques. De ces sites, deux (2) appartiennent à la culture prédorsétienne, trois (3) contiennent des évidences d'occupation dorsétienne. Des quarante-trois (43) sites néoesquimaux inventoriés, un (1) est d'origine préhistorique, quarante-deux (42) sont d'origine historique. De ces sites, deux (2) sont jumelés à une occupation dorsétienne. La majorité de ces sites correspondent à des lieux d'habitation caractérisés par plusieurs cercles de tente. » (Institut culturel Avataq, 1989, p. xi)

²² Inventaire archéologique de l'aire d'étude du village d'Inukjuak, Nouveau-Québec. Réfection des infrastructures aéroportuaires, Jean-Claude Moquin, 1986. « L'inventaire a permis de répertorier 24 sites archéologiques. De ces sites, 10 appartiennent à la culture dorsétienne, 1 à la culture prédorsétienne et 1 à ces 2 cultures. Un autre site est d'appartenance paléoesquimaude indéterminée. Des 10 sites néoesquimaux inventoriés, 2 sont d'origine préhistorique, 5 sont d'origine historique tandis que 3 autres sont liés aux occupations néoesquimaudes indéterminées. L'appartenance culturelle d'un site reste à déterminer. A quelques exceptions près, ces sites correspondent à des lieux d'habitations caractérisés par plusieurs cercles de tente. Les exceptions incluent le site prédorsétien, caractérisé par des structures d'habitation semi-souterraines et quelques autres sites composés d'aménagements particuliers de diverses fonctions » (Moquin, 1986, p. xi) ; Analyse des sites IcGm-2,3 et 4, Inukjuak, Nunavik. Projet de réfection des infrastructures aéroportuaires nordiques, Institut culturel Avataq, 1993. « Les trois sites archéologiques analysés représentent trois périodes distinctes de l'occupation humaine du Nunavik. Le site IcGm-2 a été principalement occupé à la période historique, mais contient aussi quelques traces d'une occupation antérieure remontant à la période dorsétienne. [...] Le site IcGm-3 a été occupé par des groupes appartenant à la culture thuléenne, soit entre le 12^e siècle de notre ère et le début de la période de contact. IcGm-3 est un des rares sites thuléens à avoir fait l'objet d'une fouille archéologique sur le territoire du Nunavik. [...] L'aire A du site IcGm-4 appartient à la phase moyenne de la période dorsétienne. Cette portion du site comprend une structure de tente et un aménagement axial, alors que sept structures d'habitation non fouillées ont été observées dans les aires B, C et D du même site. Ces aires n'étant pas menacées de destruction n'ont pas été intégrées au projet de sauvetage. » (Institut culturel Avataq, 1993, p. vii)

²³ Inventaire archéologique de l'aire d'étude du village d'Aupaluk Nouveau-Québec Réfection des infrastructures aéroportuaires, Institut culturel Avataq, 1989. « L'inventaire a permis de répertorier 44 sites archéologiques, (dont deux ont été enregistrés en 1985) tous de la période néoesquimaude historique, à l'exception des deux sites inventoriés en 1985 qui sont d'origine paléoesquimaude. [...] Toutefois, aucun des sites inventoriés n'est directement menacé par les travaux de construction aéroportuaire. » (Institut culturel Avataq, 1989, p. xii).

²⁴ La liste de ces études est disponible dans le catalogue CUBIQ.

²⁵ « Aviation archaeology » est une division de « conflict archaeology », consacrée à l'archéologie de champs de bataille, de zones de guerre et de sites ayant connu des actions militaires, des émeutes ou des manifestations.

d'aviation, la majorité impliquant des lieux militaires²⁶. Mentionnons, à cet égard les interventions de Daly (2015) sur des sites à proximité de l'aéroport militaire de Gander (Terre-Neuve)²⁷. À la différence des travaux archéologiques réalisés sur le site de Saint-Honoré, les recherches de Daly se sont concentrées sur des lieux d'écrasement d'aéronefs, plutôt que sur les infrastructures aéroportuaires.

4.1. Les interventions archéologiques antérieures

Aucun site archéologique n'a été répertorié à l'intérieur de la zone d'étude élargie (figure 1).

4.1.1 Sites paléohistoriques en périphérie de la zone d'étude

Quelques lieux permettent, néanmoins, d'avoir une idée de ce que fut l'occupation humaine du Haut-Saguenay au cours de la paléohistoire et de l'histoire ancienne²⁸ (tableau 1).

No source (ISAQ)	Sites associés à proximité des limites des travaux actuelles	Année d'intervention	Chronologie	Types d'interventions	Auteurs
Ind.	DdEt-02	1973	Paléohistorique	Sondage	R. Simard
Ind.	DdEs-01	2018, 2019	Sylvicole inférieur	Sondage et fouilles	Arkéos
Ind.	DeEr-01	2018-2019	Sylvicole sup.	Sondage et fouilles	Arkéos
1485	DcEs-01	1969-2019	Archaïque, Sylv. Moyen et supérieur, Hist. XVII ^e à XX ^e	Sondages et fouilles	UQAC

Tableau 1 : Sites archéologiques en périphérie de la zone d'étude.

En ce qui a trait aux occupations anciennes, au moins deux sites archéologiques, l'un à l'ouest, l'autre au sud, ont révélé des vestiges associés à la période de l'Archaïque. Le site DdEt-2, situé dans les limites actuelles de la municipalité de Saint-Amboise, à environ 20 km à l'ouest de la zone d'étude, fut découvert par Robert Simard en 1973 (figure 10).

²⁶ Aviation Archaeology, aviationcultures.org/aviation-archaeology/.

²⁷ Daly, 2015, research.library.mun.ca/8426/1/thesis.pdf.

²⁸ Langevin, 2020

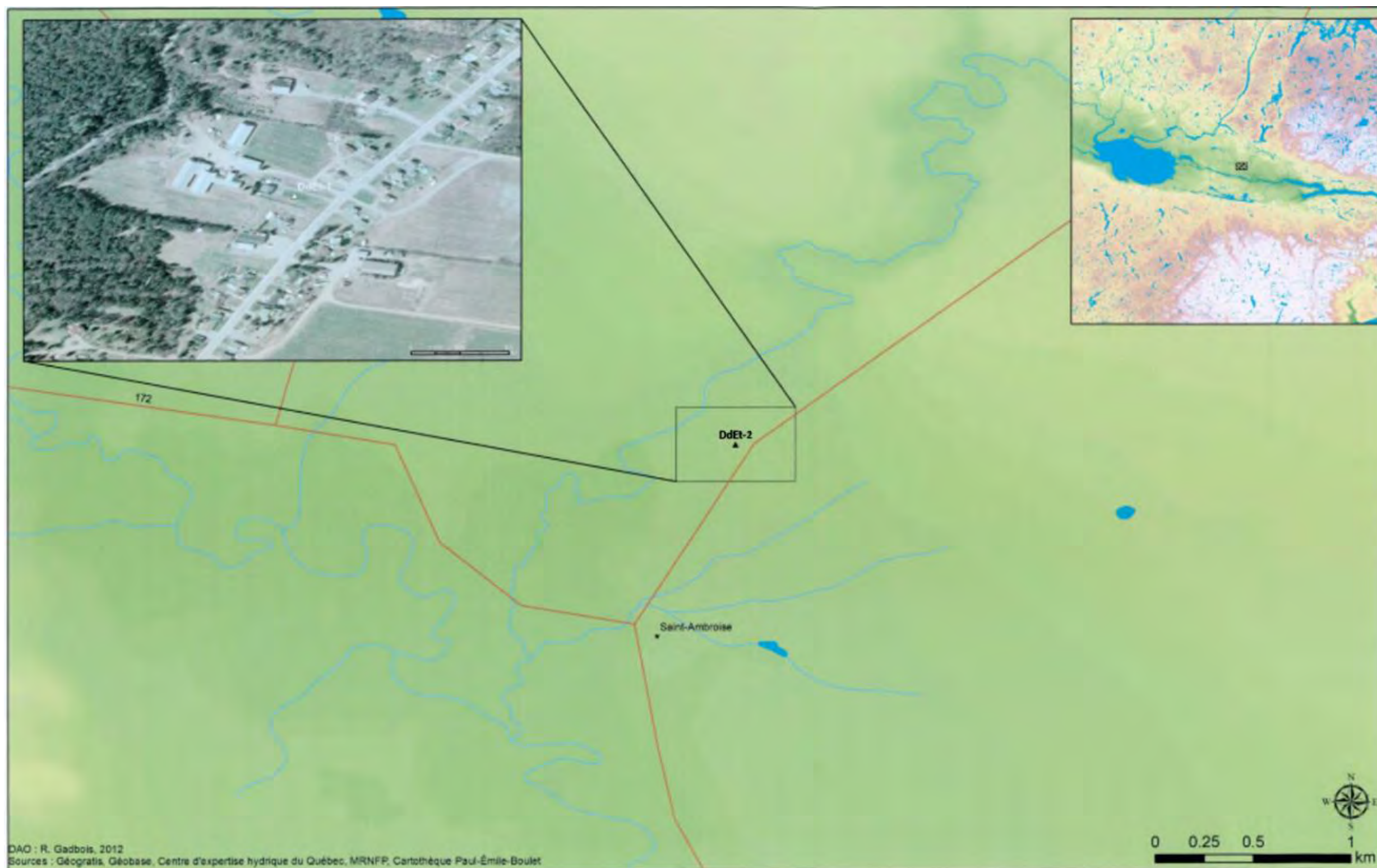


Figure 10 : Localisation générale du site DdEt-02. (Source : Subarctique et Laboratoire d'archéologie de l'UQAC [Langevin, Gadbois, Matson, 2012])

Localisé au nord de la ville actuelle de Saint-Amboise, le site DdEt-2 se situe possiblement sur ce qui devait être un ancien bras de la rivière Shipshaw²⁹. Suite aux travaux d'inventaire tenu par Simard en 1973, une possible aire de combustion fut identifiée et quelques vestiges furent recueillis parmi lesquels une pointe de projectile et un outil bifacial (figure 11). Sur la base typologique des artefacts collectés et de l'altitude de la terrasse, le site archéologique pourrait présenter une occupation antérieure à 6000 avant aujourd'hui³⁰. En effet, la localisation, la typologie de la pointe et l'absence de cours d'eau à proximité pourraient suggérer une aussi grande ancienneté. Les faibles données recueillies à l'époque ne permettent toutefois aucune interprétation sur la nature de l'occupation en place et une inspection visuelle effectuée sur les lieux suggère que le site a depuis été totalement détruit³¹.



Figure 11 : Pointe de projectile et outil bifacial recueillis du site DdEt-2, au nord de la ville actuelle de Saint-Amboise. (Source : Langevin et Plourde, 2017, *Paléo-Québec* #16, chapitre 5, p. 151-186)

²⁹ Subarctique et Laboratoire d'archéologie de l'UQAC [Langevin, Gadbois, Matson], 2012.

³⁰ Subarctique et Laboratoire d'archéologie de l'UQAC [Langevin, Gadbois, Matson], 2012.

³¹ Subarctique et Laboratoire d'archéologie de l'UQAC [Langevin, Gadbois, Matson], 2012.

Le site DcEs-1, mieux connu comme étant le Poste de Traite de Chicoutimi (figure 12), a lui aussi, sur une terrasse élevée, révélée quelques outils qui suggèrent une fréquentation archaïque de l'embouchure de la rivière Chicoutimi. Ces objets ont été découverts dans des lambeaux de niveau en place ayant miraculeusement échappés au décapage du site lors de la période historique³².

Au cours de la période dite du Sylvicole, quelques sites se trouvant en périphérie de la zone d'étude, témoignent d'une fréquentation humaine. C'est le cas de deux sites archéologiques situés à environ neuf km au nord de la zone d'étude, qui ont récemment été mis au jour lors d'une étude d'avant-projet de la mise en place de la ligne 735 Kv Mécoua-Saguenay pour le compte d'Hydro-Québec³³. Situés au nord-ouest de la municipalité de Saint-Honoré, les sites DdEs-1 et DeEr-1, ont été découverts en 2018-2019 (figure 13), puis fouillés en 2019. Notons que ceux-ci se trouvent en bordure de nappes lacustres qui donnent accès à la rivière Valin.

³² Langevin, 2020.

³³ Arkéos, 2020.

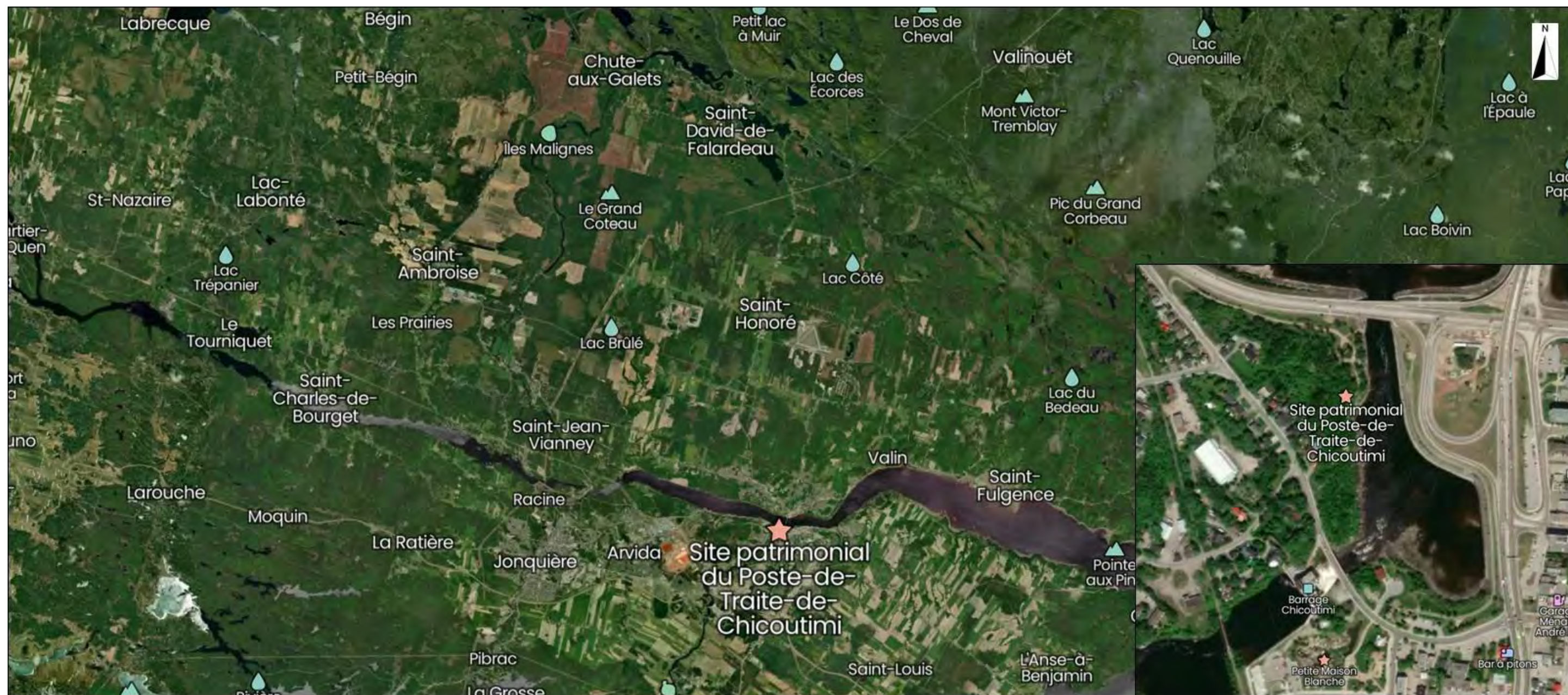


Figure 12 : Carte satellite indiquant l'emplacement du site du Poste de traite de Chicoutimi. (Source : mapcarta.com/fr/N3918739520/Carre)

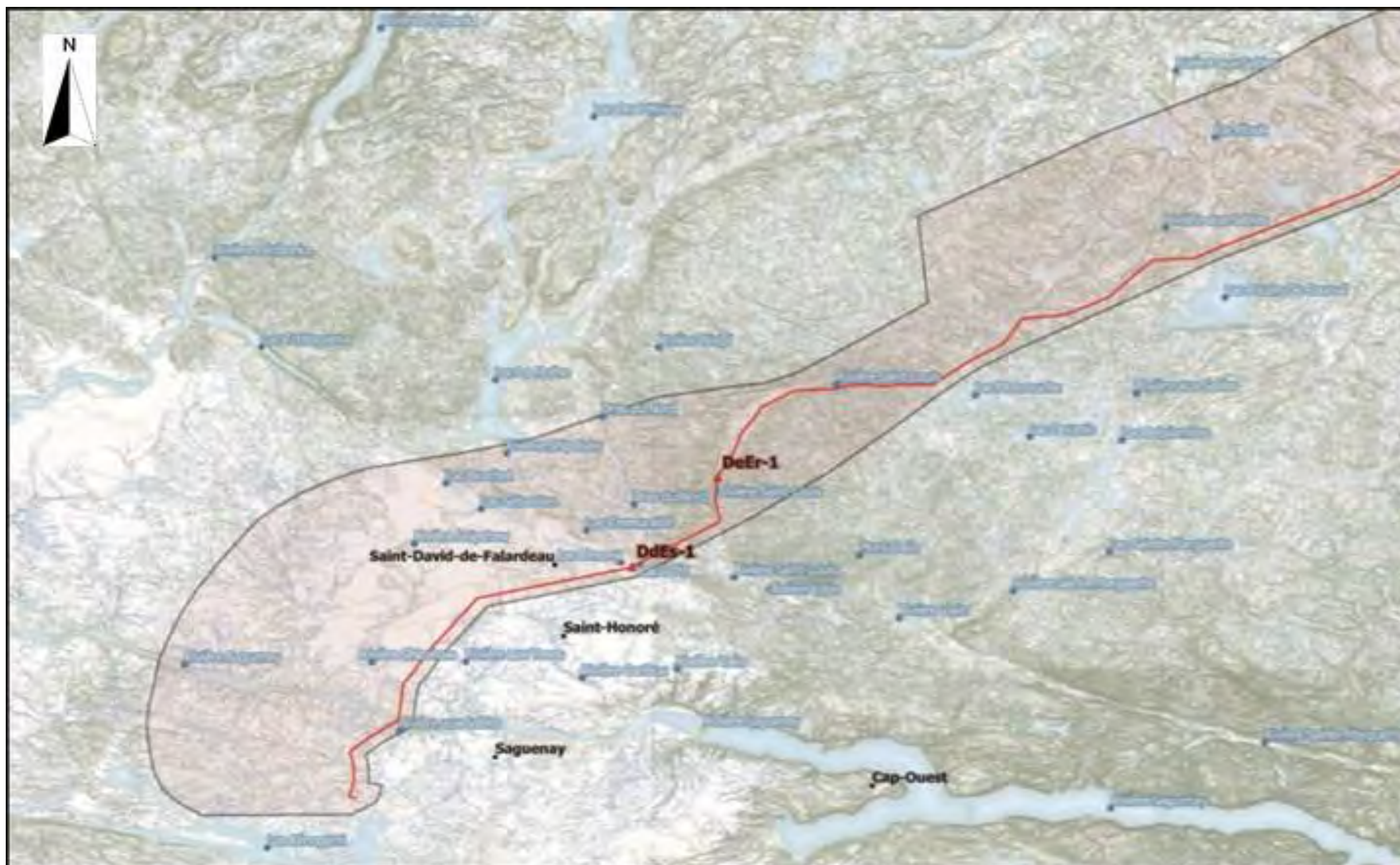


Figure 13 : Localisation des sites archéologiques DdEs-1 et DeEr-1. (Source : Arkéos 2020, p.66)

En ce qui concerne DdEs-1, un total de 18 m² fut fouillé lors de la saison d'été 2019. La découverte de trois aires de combustions a permis d'amasser plusieurs artefacts parmi lesquels se trouvaient 25 000 restes osseux, 2000 témoins lithiques et 15 tessons et grenailles de terre cuite³⁴. L'assemblage lithique se composait en grande majorité de calcédoine du Lac-Saint-Jean, incluant quelques morceaux de quartzite blanchâtre de la rivière Témiscamie. Selon les données recueillies lors de l'intervention, le site fut possiblement occupé pendant la saison automnale ou hivernale au Sylvicole supérieur entre la fin du XIV^e siècle et le début du XVI^e siècle de notre ère³⁵.

Quant au site DeEr-1, les vestiges recueillis lors de la campagne d'inventaire témoignent d'une occupation plus ancienne. Le site se situe en bordure de la rivière Saint-Louis. La réalisation de 4 sondages positifs a permis d'amasser plusieurs vestiges lithiques, dont des éclats de taille ainsi qu'une partie proximale de pointe de projectile en quartzite de la rivière Témiscamie³⁶. Bien que la nature de l'occupation ne puisse être précisée à ce stade, l'analyse C¹⁴ d'un charbon prélevé lors de l'inventaire témoigne de l'occupation du site au tout début du Sylvicole, voire à la fin de l'Archaïque³⁷.

Finalement, de nombreux vestiges du Sylvicole découverts sur le site du Poste de traite de Chicoutimi (DcEs-1) témoignent d'une série de fréquentations depuis le Sylvicole moyen jusqu'à la période du contact³⁸. Une thèse de doctorat récemment produite a en effet permis de déterminer que différentes Premières Nations ont passé sur ce lieu dans le cadre de leur passage vers le lac Saint-Jean ou vice versa. De nombreuses campagnes de fouilles effectuées depuis 1969 ont d'ailleurs livré des milliers de vestiges de nature autochtone, ou encore témoignant des échanges entre Premières Nations et Européens³⁹ (figure 14).

À l'intérieur de la zone d'étude, il n'y a donc aucun indice de la présence de vestiges de la paléohistoire et les caractéristiques du secteur ne semblent pas propices, tout au moins en ce qui concerne les époques récentes, à une fréquentation humaine au cours des quelques millénaires qui ont précédé l'arrivée des Européens. Il se pourrait néanmoins qu'au moment où la mer de Laflamme en était à son maximum que les bords de terrasse où se trouve l'aéroport de Saint-Honoré aient présenté un certain intérêt.

³⁴ Arkéos 2020, p.70.

³⁵ Communication personnelle Geneviève Gagné-Dumont 2020.

³⁶ Arkéos 2020, p. 126.

³⁷ Arkéos 2020, p.131.

³⁸ Langevin 2020

³⁹ Langevin 2015

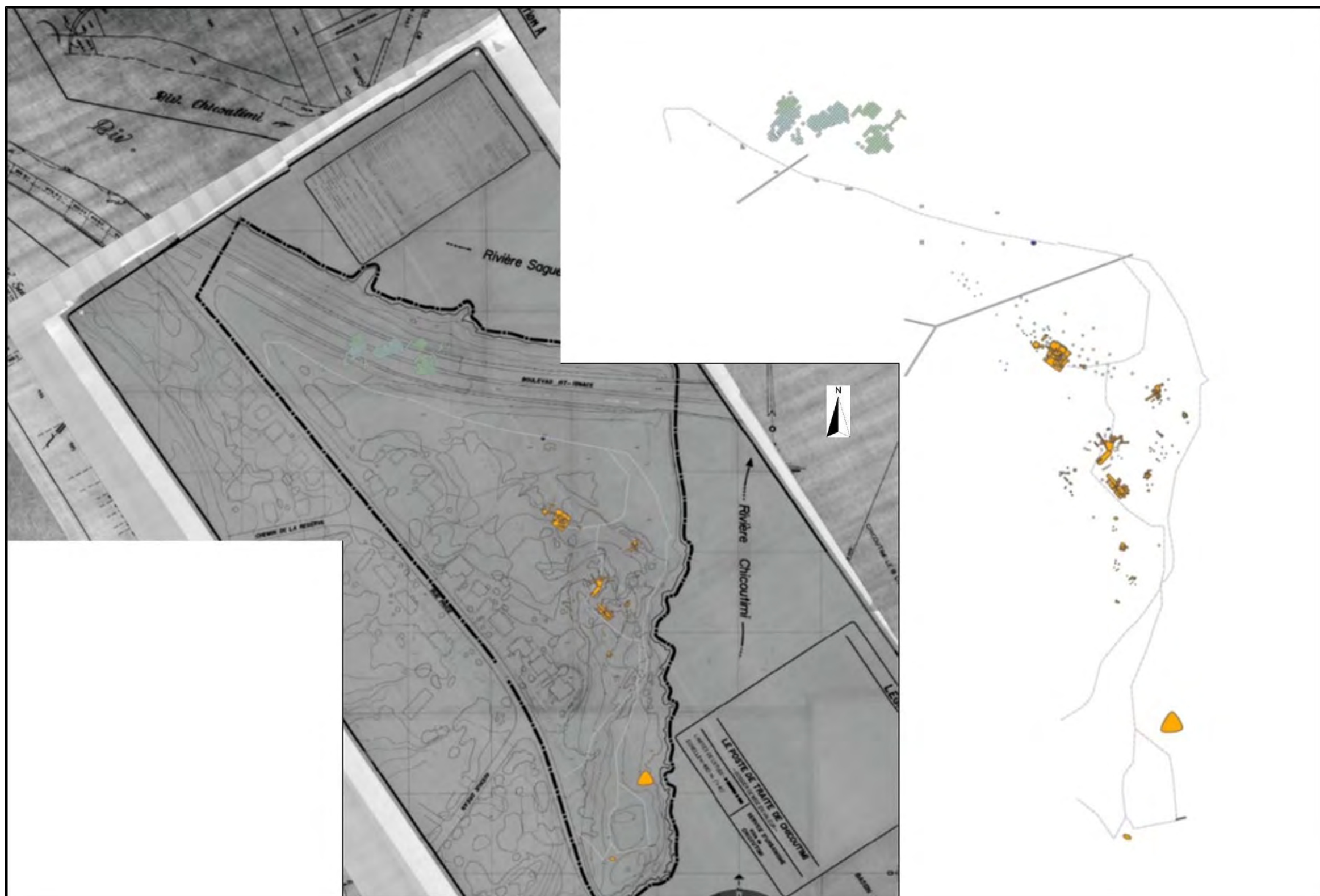


Figure 14 : Répartition des interventions archéologiques réalisées sur le site du poste de traite de Chicoutimi (DcEs-1) de 1969 à 2019. (Sources : Service d'urbanisme, Ville de Chicoutimi et Laboratoire d'archéologie de l'UQAC, 2020)

4.1.2 Les sites historiques en périphérie de la zone d'étude

Le site archéologique le plus près de l'aéroport de Saint-Honoré (à un peu plus de 10 km) ayant un contexte historique est celui du Poste de traite de Chicoutimi (DcEs-1) sur la rive sud de la rivière Saguenay (voir figure 12). Établissement servant au commerce des fourrures de la fin du 17^e au milieu du 19^e siècle, le site a également hébergé l'une des principales missions du Domaine du roi. Il est considéré aujourd'hui comme le lieu de naissance de la ville de Chicoutimi. De 1843 à 1901, la compagnie Price-McLeod y a exploité une scierie, et de 1892 à 1930 la chapelle paroissiale Sacré-Cœur de Jésus a occupé le promontoire du secteur est. Les recherches archéologiques menées sur le site depuis 1969 ont mené à la découverte d'une dizaine de constructions et la récolte de plus de 50 000 artefacts associés à l'occupation historique du lieu (voir figure 14).

Finalement, il importe de souligner la présence des deux anges à la trompette, classés objet patrimonial, sur la façade de l'église Saint-Honoré. Ces œuvres ont été réalisées par le sculpteur Louis Jobin. L'église fut construite en 1916-1917 selon les plans de l'architecte Alfred Lamontagne⁴⁰ (figure 15).

⁴⁰ « Les anges à la trompette constituent un témoin important de la statuaire religieuse du début du XX^e siècle et un exemple représentatif de la production de Jobin. » Source : Répertoire du patrimoine culturel du Québec (2014).



Figure 15 : Façade de l'Église de Saint-Honoré arborant les deux anges à la trompette avec détail de l'une des sculptures. (Source :*Répertoire du patrimoine culturel du Québec, 2013., Ministère de la Culture et des Communications, 82.031.8A [22]*)

5. Contexte géographique et environnemental

5.1 Évolution géomorphologique et environnementale

Lors de son optimum au Wisconsinien supérieur, vers 18000 ans BP, l'Inlandsis laurentidien était constitué de trois grands dômes coalescents lesquels occupaient l'ensemble du Québec ainsi qu'une partie du Canada et des États-Unis [...]»⁴¹. À cette période, une épaisseur de glace pouvant atteindre localement plus de 3 km recouvrait le Québec et seuls quelques sommets émergeaient de l'inlandsis pour former des nunataks⁴². Au cours de son passage, cette immense masse de glace a façonné le substrat rocheux du Bouclier canadien puis mis en place des formes d'érosion et d'accumulation nous permettant de déterminer les différentes phases d'écoulement glaciaire qui ont prévalu lors de la dernière glaciation. Ces vestiges de la glaciation ont permis [...] de conceptualiser de grands modèles d'englaciation et de déglaciation à l'échelle continentale⁴³.

La période de réchauffement climatique globale suivant cette période a eu pour effet d'amorcer le retrait graduel de l'Inlandsis laurentidien vers le nord, laissant derrière lui une série de mers postglaciaires.

Ainsi, il y a environ 10 000 ans, un bras de mer a envahi la vallée du Saguenay et la région du lac Saint-Jean lorsqu'un front de glace a migré vers le nord. C'est ce qui a formé le golfe de Laflamme, qui a existé pendant 2000 ans, jusqu'à 8000 ans avant aujourd'hui⁴⁴.

Au maximum de l'envahissement marin des basses terres du Saguenay – Lac-Saint-Jean, la mer de Laflamme se divisait en un sous-bassin « Est » et un sous-bassin « Ouest » correspondant respectivement aux basses terres du Haut-Saguenay entre les seuils du Cap Éternité et de Kénogami, et à celles du Lac-Saint-Jean à l'ouest du seuil de Kénogami. Ces deux bassins étaient reliés entre eux et avec la mer de Goldthwait essentiellement par des « détroits » profonds qui traversaient ces deux seuils et qui sont maintenant occupés par la rivière Saguenay et le fjord du Saguenay⁴⁵.

Trois millénaires plus tard, les glaces ne couvraient plus que 70 000 km² de l'Ungava, alors qu'une hausse de température de 1 à 2 degrés de plus lors de la saison estivale se fit remarquer comparativement à aujourd'hui. Le pin blanc et la pruche avaient envahi la faune du Québec méridionale tout comme ce fut le cas dans les provinces de l'est⁴⁶. On

⁴¹ « À son extension maximale, vers 18 ka 14C BP (21,4 cal ka), l'Inlandsis laurentidien s'étendait jusqu'aux limites de l'état Wisconsin aux États-Unis » Dyke et Prest, 1987 dans Leduc, 2016, p. 140.

⁴² Occhiotti et al, 2011. Des nunataks sont des « montagnes ou pitons rocheux s'élevant au-dessus de la glace des inlandsis, des champs de glace ou des calottes glaciaires. » <https://fr.wikipedia.org/wiki/Nunatak>

⁴³ Andrews, 1978 ; Dyke et Prest, 1987 ; Dyke, 2003 ; Dyke, 2004.

⁴⁴ <https://ici.radio-canada.ca/nouvelle/753570/mer-goldthwait-mer-champlain-glaciation-fleuve-saint-laurent>

⁴⁵ Roy, et al, 2011, 2.1.

⁴⁶ Richard et Grondin, 2009, p.7.

dénombrerait également beaucoup plus de bouleau blanc dans les pessières et les sapinières mésiques qu'aujourd'hui⁴⁷.

La période de 6000 ans AA à 4000 ans AA fut marquée également par la transgression laurentienne⁴⁸. Bernatchez (2003)⁴⁹ considère que cette transgression marine s'est produite en deux phases, soit lente dans un premier temps, mais qui s'est accentuée considérablement jusqu'à 4300 ans AA⁵⁰. S'effectuant sur deux millénaires, elle va atteindre à son maximum une amplitude verticale de 12 m et continue encore aujourd'hui sa régression⁵¹.

C'est également autour de 4000 ans que les terres du Québec furent complètement libérées des glaciers même si certaines zones côtières du nord demeurent submergées, car elles sont encore assujetties au relèvement isostatique. La diminution de certaines espèces comme le noyer cendré, le tilleul d'Amérique et des caryers dans les érablières méridionales démontre un refroidissement du climat qui s'est étendu à toute l'Amérique du Nord. On note également une hausse du bouleau jaune même si le pin blanc est demeuré important⁵².

Pendant le refroidissement du Petit Âge Glaciaire qui s'est produit au courant des deux derniers millénaires, on remarque un accroissement de l'épinette rouge⁵³. La présence du bouleau jaune demeure, mais il y a une diminution de l'érable et du hêtre⁵⁴. Néanmoins, ce dernier va s'accroître avec la hausse de la température, mais moins rapidement que l'érable à sucre. De ce fait, il semble que la recrudescence du hêtre dans les érablières à sucre aujourd'hui démontre un retour à la normale des températures⁵⁵. Cela reflèterait principalement le réchauffement qui a suivi le Petit Âge Glaciaire (après 1850), notamment le réchauffement hivernal⁵⁶.

5.2 Région hydrographique

Le territoire de Saint-Honoré est situé dans la région hydrographique du Saguenay—Lac-Saint-Jean (06) et fait partie du bassin versant de la rivière Saguenay. Exploitant une série de fractures du socle rocheux orientées nord-sud, le réseau hydrographique de la rivière Saguenay :

...est souligné par le cours d'une trentaine de rivières importantes [...]. La surface aquatique occupe 10 % du territoire avec plus de 200 000 petits et

⁴⁷ Richard et Grondin, op cit. p.6.

⁴⁸ Ibrahim, 2011, p.22. La transgression marine est une avancée lente et relative de la mer due à une remontée du niveau marin, pouvant être combinée à une érosion du rivage ou un affaissement tectonique.
<https://www.larousse.fr/dictionnaires/francais/transgression/79136>

⁴⁹ Bernatchez, 2003.

⁵⁰ Op cit, Bernatchez, p, 211.

⁵¹ Op cit, Ibrahim, p. 22.

⁵² Richard et Grondin, p.7

⁵³ Richard et Grondin, p.8

⁵⁴ Richard et Grondin, p.8

⁵⁵ Richard et Grondin, p.8

⁵⁶ Richard et Grondin, p.8

*onze très grands plans d'eau, dont le lac Saint-Jean et les réservoirs Manicouagan et Pipmuacan*⁵⁷.

Les principaux affluents de la rivière Saguenay, du côté nord, dans la région de Saint-Honoré, sont les rivières Shipshaw, à l'ouest, et Valin, à l'est (figure 16). Parmi les rivières secondaires, la rivière Caribou, à l'ouest de l'aéroport est à souligner (figure 17).

*La rivière Shipshaw prend sa source au barrage du lac Pamouscachiou lequel est intégré au réservoir Pipmuacan, dans le territoire non organisé du Mont-Valin, au sein de la municipalité régionale de comté du Fjord-du-Saguenay. [La rivière coule] dans le territoire non organisé de Mont-Valin, dans Saint-David-de-Falardeau, dans Saint-Honoré et dans la ville de Saguenay et [...] se déverse sur la rive Nord de la rivière Saguenay au niveau du village de Saint-Jean-Vianney*⁵⁸.

À la rencontre de la rivière Shipshaw, la rivière Saguenay se divise en deux bras. « Sur le cours d'eau nord, on retrouve la centrale hydroélectrique de Shipshaw et, du côté sud, la centrale de Chute-à-Caron. Entre Chicoutimi et Jonquière, les deux déversoirs des barrages se rejoignent pour former »⁵⁹ la portion navigable du Saguenay. À l'est de Saint-Honoré, la rivière Valin tire sa source des Monts Valin et se déverse sur la rive nord de la rivière Saguenay dans la municipalité de Saint-Fulgence⁶⁰.

La rivière Caribou, quant à elle, prend sa source à l'embouchure d'un très petit lac située à 1,0 km au sud-est du lac Grenon. La rivière coule à l'ouest du village de Saint-Honoré et se déverse dans la rivière Saguenay, en face de la Pointe à l'Îlet⁶¹.

Deux plans d'eau, le lac Docteur et le lac Joly, se profilent respectivement à 1,3 et 1,5 km à l'est de l'aéroport de Saint-Honoré (figures 17 et 18).

Parmi les nombreux ruisseaux qui sillonnent le territoire environnant l'aéroport de Saint-Honoré, le ruisseau de l'Aqueduc se profile du nord au sud dans la partie sud-ouest du site de l'aéroport⁶² (figure 17). Ce secteur du ruisseau fut désigné secteur 5. Situé en bordure d'une terrasse de la mer de Laflamme dans une zone non perturbée, il y réside une faible probabilité d'y découvrir des vestiges de la paléohistoire (figure 19).

⁵⁷ Li, et al, 2019, p.9.

⁵⁸ https://fr.wikipedia.org/wiki/Rivi%C3%A8re_Shipshaw#:~:text=La%20rivi%C3%A8re%20Shipshaw%20prend%20sa,du%20Fjord%2Ddu%2DSaguenay

⁵⁹ https://fr.wikipedia.org/wiki/Rivi%C3%A8re_Saguenay#:~:text=Sur%20le%20cours%20d'eau,il%20est%20le%20mieux%20connu

⁶⁰ [https://fr.wikipedia.org/wiki/Rivi%C3%A8re_Caribou_\(rivi%C3%A8re_Saguenay\)#:~:text=Cette%20source%20est%20situ%C3%A9e%20du,5%2C8%20km%20%C3%A0%20l](https://fr.wikipedia.org/wiki/Rivi%C3%A8re_Caribou_(rivi%C3%A8re_Saguenay)#:~:text=Cette%20source%20est%20situ%C3%A9e%20du,5%2C8%20km%20%C3%A0%20l)

⁶¹ [https://fr.wikipedia.org/wiki/Rivi%C3%A8re_Caribou_\(rivi%C3%A8re_Saguenay\)#:~:text=Cette%20source%20est%20situ%C3%A9e%20du,5%2C8%20km%20%C3%A0%20l](https://fr.wikipedia.org/wiki/Rivi%C3%A8re_Caribou_(rivi%C3%A8re_Saguenay)#:~:text=Cette%20source%20est%20situ%C3%A9e%20du,5%2C8%20km%20%C3%A0%20l)

⁶² La source du ruisseau n'est pas connue, mais il pourrait être une résurgence de l'aquifère présent sous le territoire de l'aéroport.



Figure 16 : Les rivières Shipshaw et Valin par rapport au site de l'aéroport de Saint-Honoré. (Source : ygo.portailcartographique.gouv.qc.ca/mobile)



Figure 17 : Cours d'eau à proximité de l'aéroport de Chicoutimi/Saint-Honoré, incluant la rivière Caribou et le ruisseau de l'Aqueduc. Les lacs Docteur et Joly sont visibles à l'est de l'aéroport. (Source : <https://www.edms-sgdot.nrcan-rncan.gc.ca>)

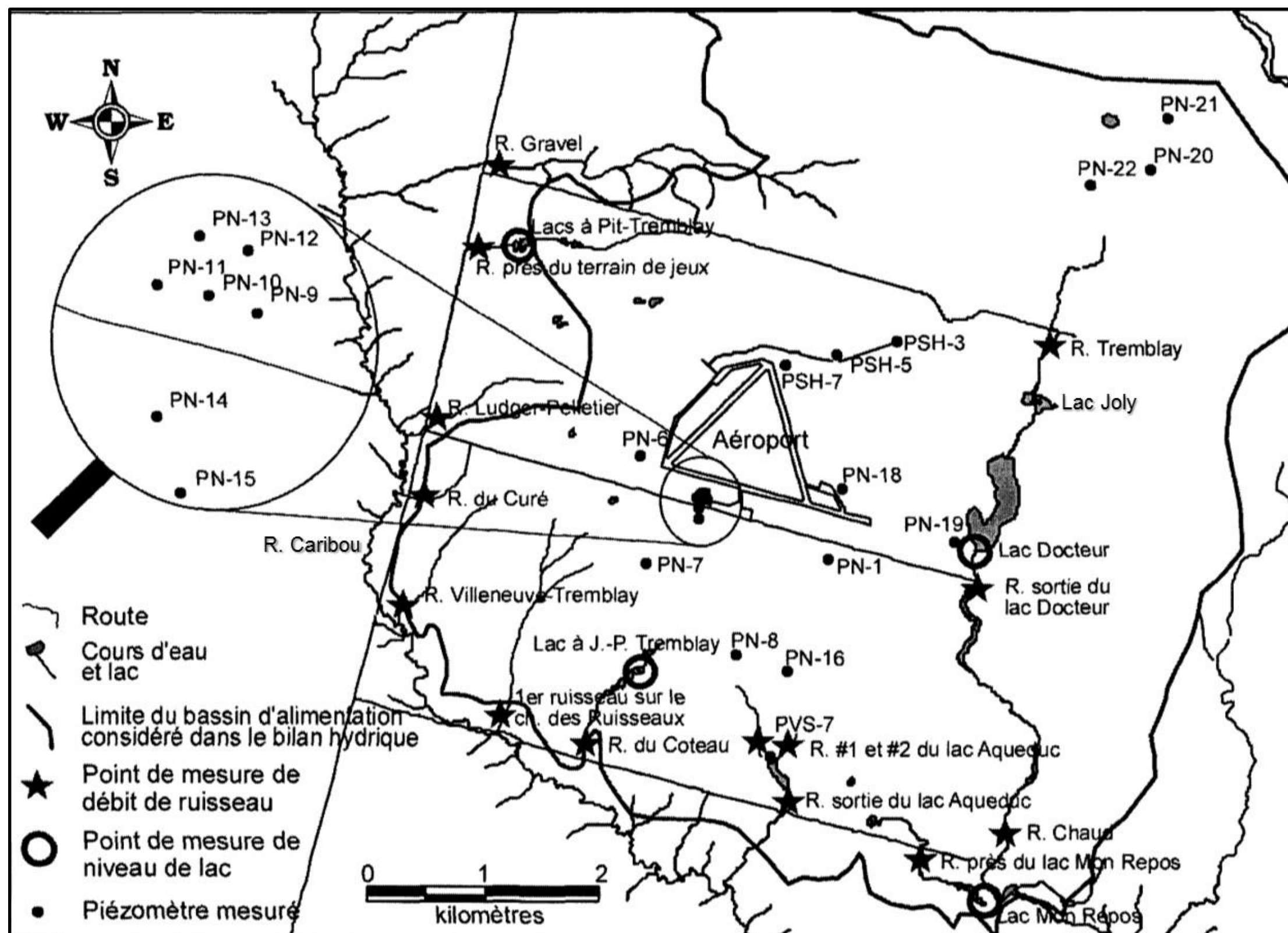


Figure 18 : Plan de l'aquifère de Saint-Honoré et des cours d'eau à proximité de l'aéroport de Saint-Honoré. (Source : Tiré de Tremblay, 2005, figure 3.1, p. 44)

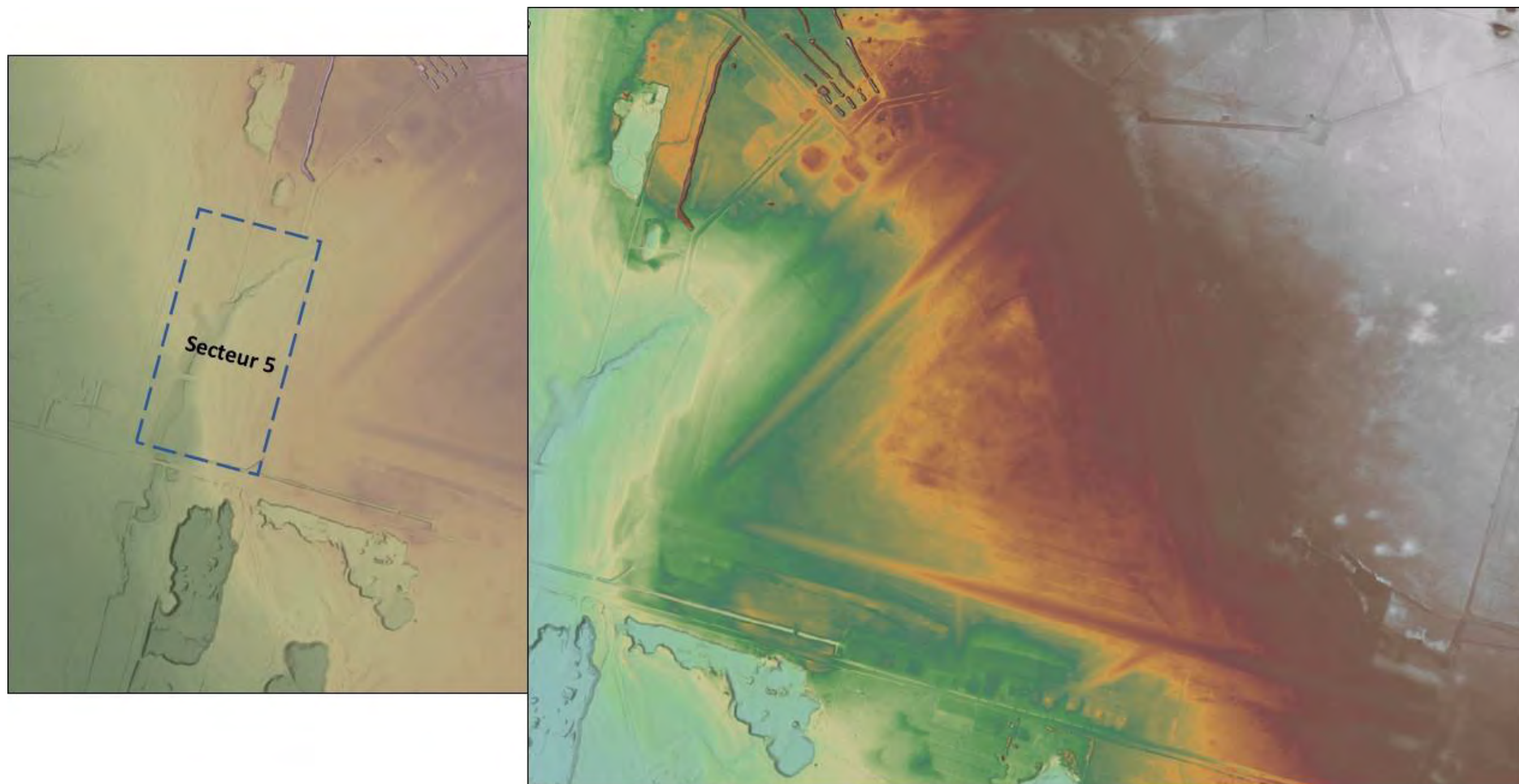


Figure 19 : LIDAR du site de l'aéroport, indiquant le relief du ruisseau de l'Aqueduc et la délimitation du secteur 5. (Source : geoboutique.mern.gouv.qc.ca)

5.3 Région géologique

5.3.1 Géologie générale

Saint-Honoré est localisé dans la province naturelle « *Les Laurentides centrales* », dans la région D02, intitulée la Plaine du Lac-Saint-Jean⁶³, et fait partie de la plate-forme du Saint-Laurent⁶⁴.

La province correspond aux racines d'une chaîne de montagnes mise en place il y a près d'un milliard d'années, lors de l'orogénèse de Grenville. Gneiss, anorthosite et granite dominant l'assise rocheuse. Une série de plateaux, souvent fortement disséqués en collines, se succèdent à partir du golfe du Saint-Laurent vers le nord et le nord-ouest. Leur surface sommitale passe rapidement de 400 à 700 mètres d'altitude sur une distance d'environ 150 kilomètres⁶⁵.

Un massif important, les monts Valin, composés d'une dizaine de sommets qui surplombent le Saguenay–Lac-Saint-Jean, couvre une superficie de 6 900 km². Son point culminant est le pic Dubuc du mont Valin qui culmine à 984 mètres. Ces montagnes marquent la limite septentrionale du graben du Saguenay⁶⁶. « Le socle rocheux affleure souvent en alternance avec des dépôts glaciaires minces sur les plateaux et les massifs. De grandes tourbières colonisent les sables deltaïques et littoraux à la sortie des reliefs, alors que des argiles marines comblent une grande partie de la cuvette du lac Saint-Jean » où l'on retrouve un territoire de faible relief à des altitudes inférieures à 100 mètres⁶⁷.

Des schistes bitumineux de couleur gris-foncé ou noir recouvrent occasionnellement les calcaires de la région de Chicoutimi, notamment à Châte-aux-Galets et dans les rangs VII et VIII de Saint-Honoré. L'épaisseur de cette formation ne dépasse guère 25 pieds dans les cantons Simard et Falardeau. La base de l'Utica le long de la rivière Shipshaw à Châte-aux-Galets se situe à une altitude de 550 pieds. Ceci pourrait expliquer en partie la présence de fragments de schistes dans les dépôts sableux d'où sont issues les séries de sols de la caténa Valin et du complexe de la série Saguenay⁶⁸.

5.3.2 Les dépôts meubles

La partie nord du Saguenay, de Saint-Ambroise à Sainte-Rose du Nord, présente un faciès fort variable. D'abord la tectonique est différente de celle de la partie sud: en bordure du Saguenay les abrupts rocheux sont parfois

⁶³ http://www.environnement.gouv.qc.ca/biodiversite/aires_protegees/provinces/conclusion.htm

⁶⁴ https://sigecom.mines.gouv.qc.ca/signet/classes/I1108_afchCarteIntr

⁶⁵ Li, et al, 2019, p. 9.

⁶⁶ https://fr.wikipedia.org/wiki/Monts_Valin#:~:text=Compos%C3%A9%20d'une%20dizaine%20de,parc%20national%20des%20Monts%2DValin

⁶⁷ Li, et al, 2019, p. 9.

⁶⁸ Raymond, 1971, pp. 15-16.

à la verticale et souvent retiennent les sédiments apportés par les affluents du Saguenay. L'immense delta de la rivière Shipshaw embrasse presque la totalité des paroisses de Saint-Ambroise et de Saint-Jean-Vianney et une bonne partie de Saint-David-de-Falardeau et de Saint-Honoré. Il en est ainsi des rivières Valin, à la Loutre et aux Outardes qui, au nord-ouest de Saint-Fulgence, ont étalé des sédiments limono-sableux.

Dans la zone de sols argileux d'origine marine, soit à Chicoutimi-Nord, soit à Saint-Fulgence, on ne rencontre pas cette continuité texturale désirée dans l'établissement de sols caténaires.

Dans « l'enclave » de Saint-Honoré, des dépôts organiques d'importance relative occupent une superficie appréciable de Saint-Honoré et de Chicoutimi-Nord. Ces dépôts reposent soit sur argile calcaire, soit sur formation rocheuse calcaire (figure 36). À Saint-Ambroise et à Saint-Jean-Vianney les tourbières ou les terrains organiques reposent généralement sur sables. Le canton Bégin, au nord de Saint-Ambroise, offre un paysage irrégulier et difficile d'identification: limons et argiles lités, dépressions organiques petites et multiples, affleurements rocheux arrondis, bas, et parfois recouverts d'un mince manteau de dépôts glaciaires; bref, tout ce qui paraît être la limite supérieure de la submergence marine avec forte hésitation dans la sédimentation d'éléments très fins. Les sols des paroisses de Boileau et de Ferland sont surtout issus de tills podzolisés mais contenant des fragments de roches calcareuses effervescentes⁶⁹.

Le portrait pédologique régional est présenté à la figure 21.

⁶⁹ Raymond, 1971, pp. 16-17.



Figure 20 : Profil d'un sol organique sur argile calcaire (Saint-Honoré). (Source : Raymond, 1971, planche X-A)

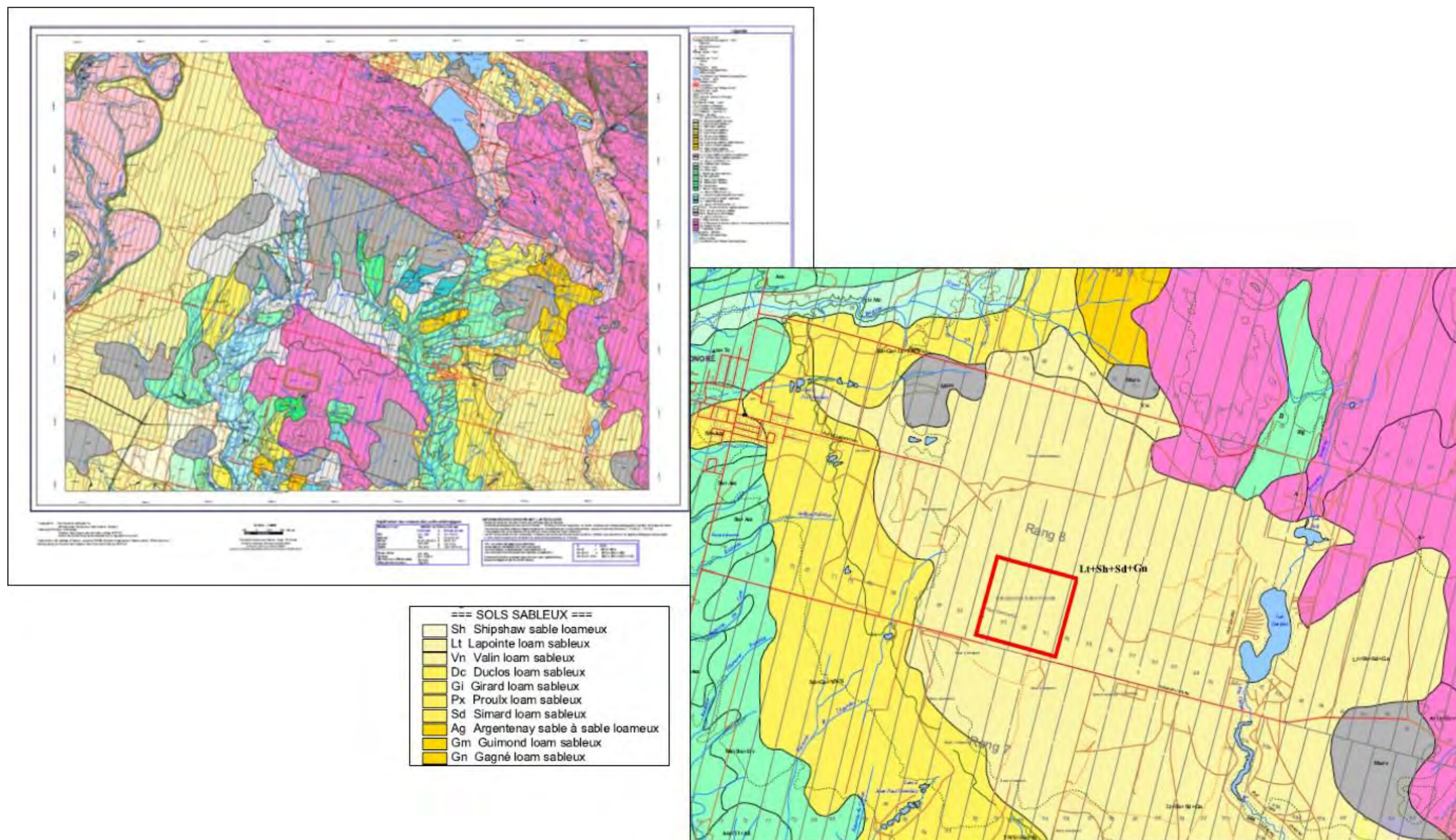


Figure 21 : Carte pédologique avec un encart du secteur de l'aéroport de Saint-Honoré (en rouge) où les sols meubles sont constitués de loams sableux. (Source : Institut de recherche et de développement en agroenvironnement, feuillet 22D11102)

5.4 Les écosystèmes

Le secteur de Saint-Honoré est situé dans la région écologique 4^e (Plaine du lac Saint-Jean et du Saguenay) et dans la province naturelle D (Laurentides centrales) selon le cadre écologique de référence du Québec (CERQ)⁷⁰.

5.4.1 La végétation

La région est :

[...] colonisé[e] par des forêts mélangées [...] composées de diverses espèces. Certaines, telles que le bouleau jaune, l'érable à sucre, le frêne noir, le hêtre à grandes feuilles, l'épinette rouge et le thuya, avoisinent la limite de leur aire de distribution. [...].

Les peuplements de pins gris dominant le paysage en raison, notamment, du relief peu accidenté, des dépôts de texture grossière et des feux répétés par le passé. Les coupes effectuées aujourd'hui dans les secteurs où il y a présence de peupliers favorisent toutefois l'expansion de ces derniers. Il en est de même des stations où le relief est plus accidenté. On assiste alors graduellement à une diminution du pin gris et à une augmentation des feuillus intolérants, surtout dans les secteurs où les sables sont plus fins. L'érable rouge occupe les milieux argileux, les buttes rocheuses de dépôt très mince et les coteaux où le dépôt est épais et le drainage, mésique. Les sapinières à bouleau jaune sont rares et sont surtout confinées aux limites de la région, là où le relief plus accidenté. Elles avoisinent ainsi le domaine bioclimatique de la sapinière à bouleau blanc. Les stations de drainage hydrique à proximité de lacs et de cours d'eau sont colonisées par la frênaie noire à sapin, parfois par la cédrière à sapin ou par l'ormie à frêne noire. Les cuvettes sont pour leur part habitées par les peuplements d'épinettes noires⁷¹.

Sur le plan floristique, la particularité régionale la plus connue est le bleuet, dont deux espèces se retrouvent en région : le *vaccinium angustifolium* et le *vaccinium myrtilloides*. « Le bleuet pousse un peu partout, mais plus facilement dans les zones soumises au défrichement et dans les brûlis »⁷².

5.4.2 La faune

Dans la partie septentrionale de la province naturelle, le lynx du Canada, la martre d'Amérique, le campagnol des rochers et le caribou des bois peuvent être considérés comme des mammifères terrestres représentatifs de la province naturelle, tout comme le mésangeai du Canada y est pour ce qui est oiseaux. L'omble de fontaine, le doré jaune et le saumon de l'Atlantique

⁷⁰ <https://www.environnement.gouv.qc.ca/biodiversite/cadre-ecologique/rapports/provinces-naturelles.pdf>, p. 9

⁷¹ Guide de reconnaissance des types écologiques, Ministère des ressources naturelles, de la faune et des parcs, 2003, p. 2.7.

⁷² Troestler, 2002, Encyclobec.

*au sud, le grand brochet au nord et la ouananiche dans le lac Saint-Jean
abondent dans les eaux de la province naturelle⁷³.*

⁷³ Li, et al, 2019, p.9.

6. Contexte ethnologique et archéologique

6.1 Synthèse du cadre paléohistorique et historique amérindien régional et local

Sur la base des données actuelles, l'occupation humaine sur le territoire du Saguenay se serait amorcée autour du VII^e millénaire AA, notamment sur les hautes terrasses de la rivière Sainte-Marguerite, situées dans le fjord de la rivière Saguenay à environ 25 km en amont de Tadoussac.

Situé à une altitude de 132 m⁷⁴, mais loin à l'intérieur des terres par rapport à la rivière Sainte-Marguerite (>100 km), le territoire actuel de Saint-Honoré aurait théoriquement pu accueillir une de ces populations anciennes.

Rappelons en effet qu'autour de 9 600 ans AA, l'altitude maximale de la Mer Laflamme atteint 170 m près de Bagotville et 190 m près du village de l'Ascension au lac Saint-Jean, son altitude maximale atteindra jusqu'à 216 m au nord du territoire suite au retrait à la phase finale du retrait de l'Inlandsis Laurentidien. Vers 8 500 ans AA, le front du glacier Inlandsis Laurentidien recouvrait toujours les terres à 45 km au nord-ouest du lac Saint-Jean⁷⁵. Le vaste territoire du Saguenay—Lac-Saint-Jean, en particulier toutes les terrasses sises à moins de 170-175 mètres d'altitude, était encore recouvert par les eaux de la mer de Laflamme⁷⁶. Ce n'est que plusieurs siècles plus tard, à la fin de la période de 8000 ans AA, que le seuil topographique de Kénogami de 100 m émergea⁷⁷ (figure 11). Hypothétiquement, déjà à cette époque, le territoire de Saint-Honoré aurait pu accueillir des populations. Selon Richard (1988), le territoire d'étude présentait le couvert végétal d'une forêt boréale offrant une bonne qualité de vie pour les chasseurs-cueilleurs-collecteurs avec une biomasse animale diversifiée et des ressources ligneuses en abondance. Toutefois, à ce jour, aucun indice archéologique ne témoigne d'une occupation sur cette ancienne terrasse de la mer Laflamme lors de l'histoire ancienne.

⁷⁴ <https://fr.db-city.com/Canada--Qu%C3%A9bec--Saguenay--Lac-Saint-Jean--Saint-Honor%C3%A9>

⁷⁵ Leduc 2016.

⁷⁶ Leduc 2016.

⁷⁷ Leduc 2016.

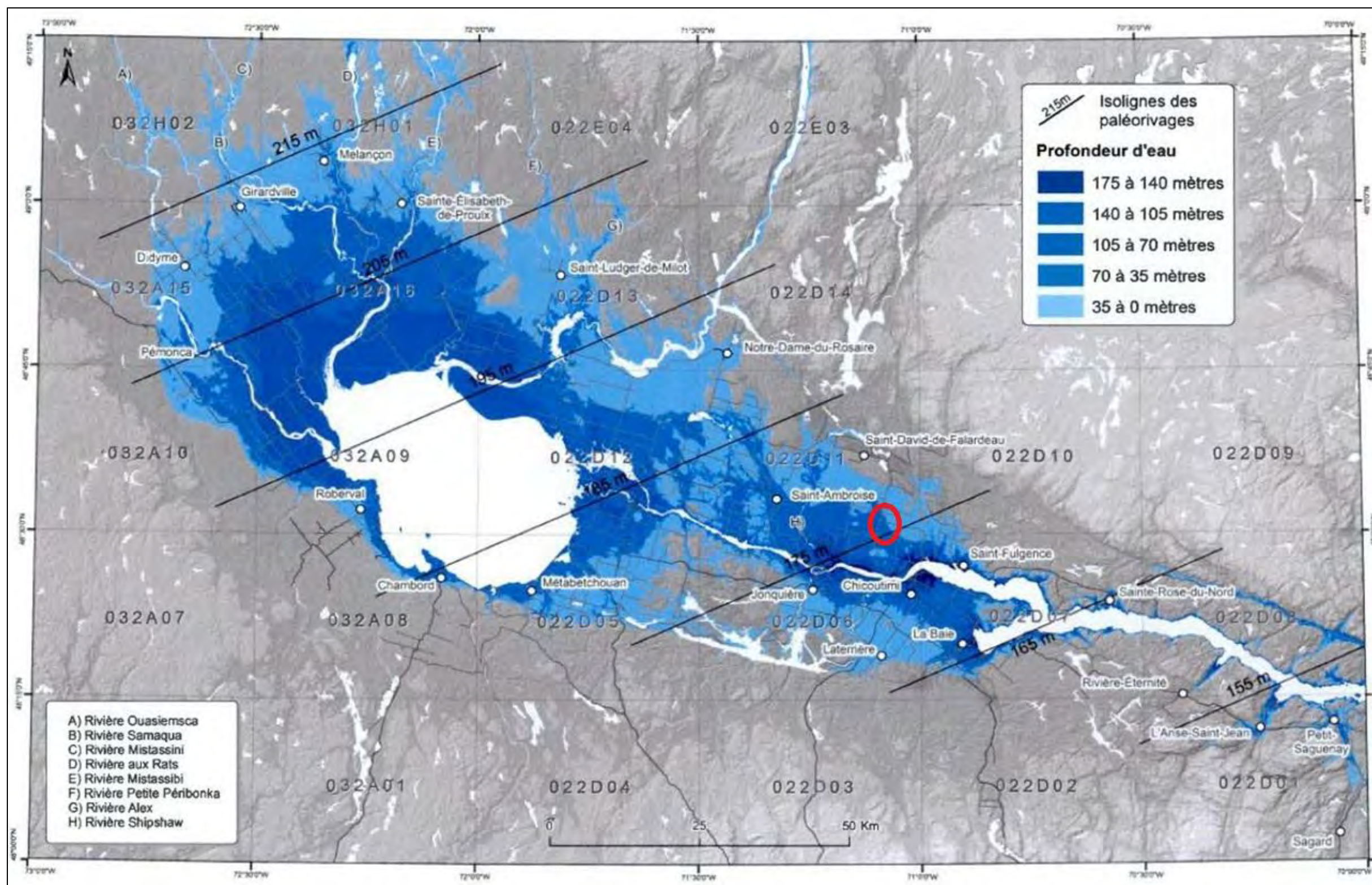


Figure 22 : Figure : Étendue maximale, profondeur et isobases des paléorivages de la Mer de Laflamme dans la région du Saguenay–Lac-Saint-Jean avec la zone d'étude en rouge. (Sources : Carte et source tirées de Leduc, 2016, *Le quaternaire de la région du Saguenay Lac-Saint-Jean, Québec : cartographie, sédimentologie, modélisation de l'extension marine et paléogéographie*. Université de Montréal, p. 135)

En ce qui a trait au potentiel archéologique de la zone d'étude relativement à une occupation paléohistorique ou historique ancienne, différents éléments permettent de déterminer que celui-ci est faible, voire inexistant.

D'une part, même si la zone d'étude se trouve en bordure d'une terrasse de la mer de Laflamme, la même où se situe le site DdEt-1 de Saint-Ambroise, contrairement à ce site, il ne se trouve aucun cours d'eau ancien ou actuel par lequel aurait pu transiter des populations anciennes. Il n'y a aucune trace également d'une ancienne anse ou d'une quelconque formation géologique et/ou géomorphologique qui aurait pu rendre le lieu particulièrement attrayant. Quant au ruisseau de l'Aqueduc, qui se profile en bordure de la terrasse dans une zone non perturbée, il y réside une faible probabilité d'y découvrir des vestiges de la paléohistoire.

Par ailleurs et encore plus important, les travaux effectués au cours de l'été 2020 ont démontré que tout le secteur de l'aéroport a connu d'importantes perturbations qui, advenant le cas où le lieu aurait été fréquenté au cours de la paléohistoire, aurait entraîné la destruction de ce site.

En bref, en plus du fait que le lieu n'a jamais présenté un réel intérêt sur la base du mode de vie présumé des populations paléohistoriques locales, la construction de l'aéroport et de ses dépendances a entraîné des perturbations qui rendent le potentiel paléohistorique des lieux quasiment nul.

6.2 Occupation eurocanadienne du secteur à l'étude

6.2.1 La fondation du village de Saint-Honoré

Les premiers lots agricoles de la région de Saint-Honoré ont été concédés au début des années 1860. Comme il était coutumier, les premiers lots ont été attribués à partir des rives de la rivière Saguenay (figure 23).

Selon la documentation (voir ci-dessous), on utilisait un mode d'agriculture sur abattis-brûlis.

Les feux d'abattis ont causé [...] quelques conflagrations dans la paroisse, comme ailleurs dans la région, [...] [entraînant] parfois de lourds dégâts, comme en 1916 [lorsqu'] un fort vent a poussé les feux d'abatis jusqu'au milieu du village de Saint-Honoré⁷⁸.

⁷⁸ Bergeron, 2013, p. 215.

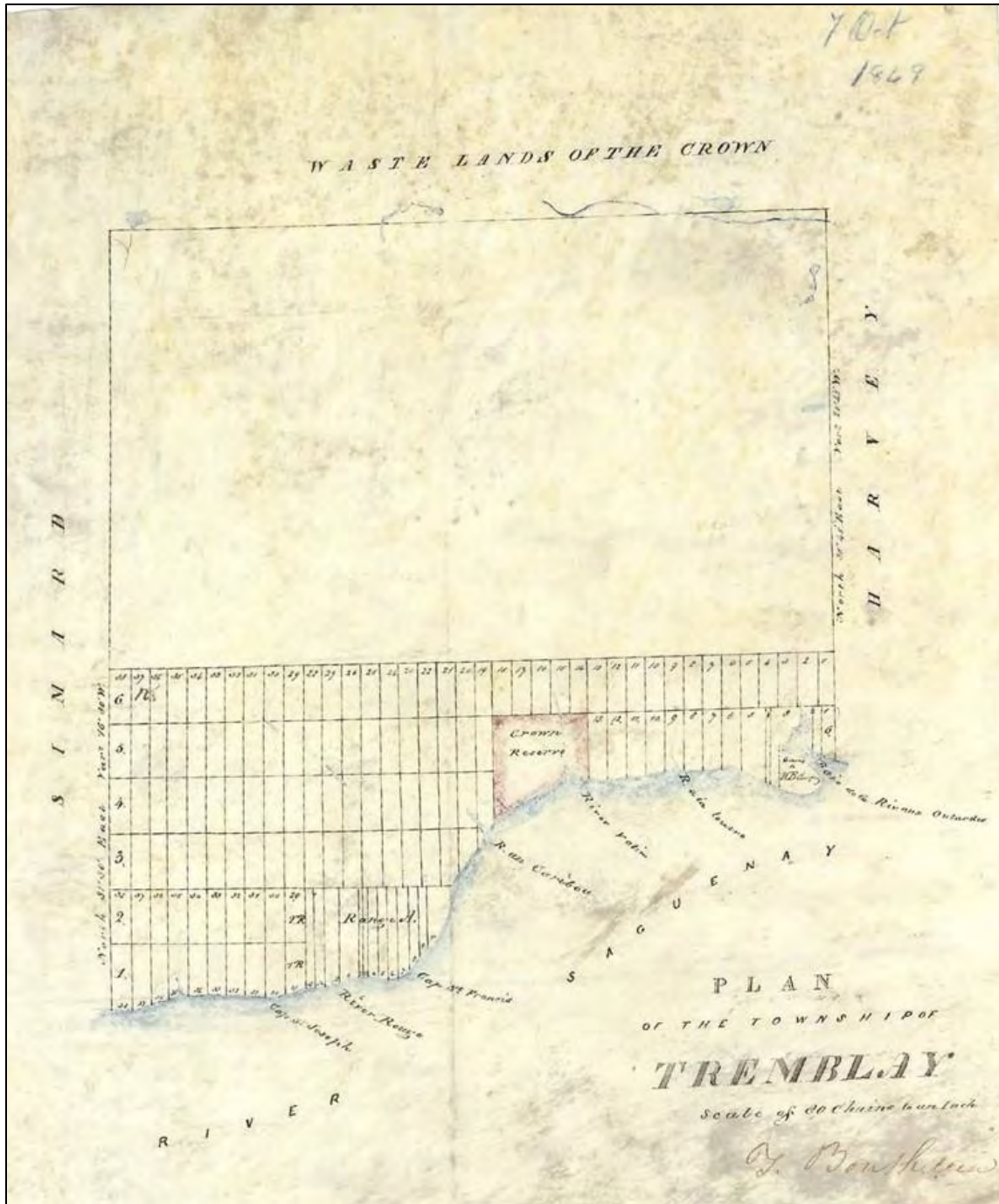


Figure 23 : Plan des premières concessions du canton Tremblay. (Source : Greffes en ligne, Bouthillier, 1869, PL55T013_1, 7 octobre 1869)

En 1863, les premiers colons arrivés à Saint-Honoré furent Jean-Baptiste Petit, qui ouvrit le lot 76 du Rang 9, canton Tremblay, Louis Gagnon, le lot 1 du Rang 7, canton Simard, et Narcisse Lagacé, les lots 16 et 17 du Rang 7, canton Simard⁷⁹. [...] Le Terrier nous informe également qu'Honoré Petit a acheté le lot no 76 rang 9, daté du 31 mai 1869. Ils avaient tous été recrutés par le curé de Beauport, l'abbé Grégoire Tremblay, fondateur de la société de colonisation⁸⁰.

Mais, « déjà à cette époque, le travail du bois gagne en importance » et l'agriculture devient une activité parallèle, car les chantiers forestiers de Price sont un attrait indéniable et la qualité des terres est plutôt médiocre.

En effet, le terrain plat pouvait sembler des plus favorables à l'agriculture en général, mais très tôt, on s'est rendu compte que l'égouttement était défectueux en maints endroits, alors qu'en d'autres, la base calcaire couverte par un sable doit limiter considérablement le choix des cultures. En outre, une saison végétative relativement courte constituait un ultime facteur limitatif⁸¹.

Une seconde poussée de colonisation au début du XX^e siècle mènera « à la constitution de Saint-Honoré en municipalité en 1914. En 1953, elle [fut] divisée en deux entités autonomes (village et paroisse) (figure 24) qui se sont regroupées en 1972 »⁸².

⁷⁹ BAnQ Saguenay, Collection de la SHS, *dossier 109*, tiré de Bergeron, 2013, p. 15.

⁸⁰BAnQ Saguenay, Collection de la SHS, *mémoire des vieillards no 142*, Ludger Petit. Russel Bouchard, *La vie quotidienne à Chicoutimi au temps des fondateurs : 1873-1882*, tome I, Chicoutimi-Nord, [Chez l'auteur], 1993, p. 7 et 41; tiré de Bergeron, 2013, p. 15.

⁸¹ Monique Godin-Gauthier. *Étude de deux villages de la rive nord du Saguenay, Saint-Honoré et Saint-David*. Institut de géographie, mémoire présenté pour l'obtention d'une licence en géographie à l'Université Laval, 6 juin 1971; tiré de Bergeron, 2013, p. 232.

⁸² Encyclopédie canadienne, <https://www.thecanadianencyclopedia.ca/fr/article/saint-honore>

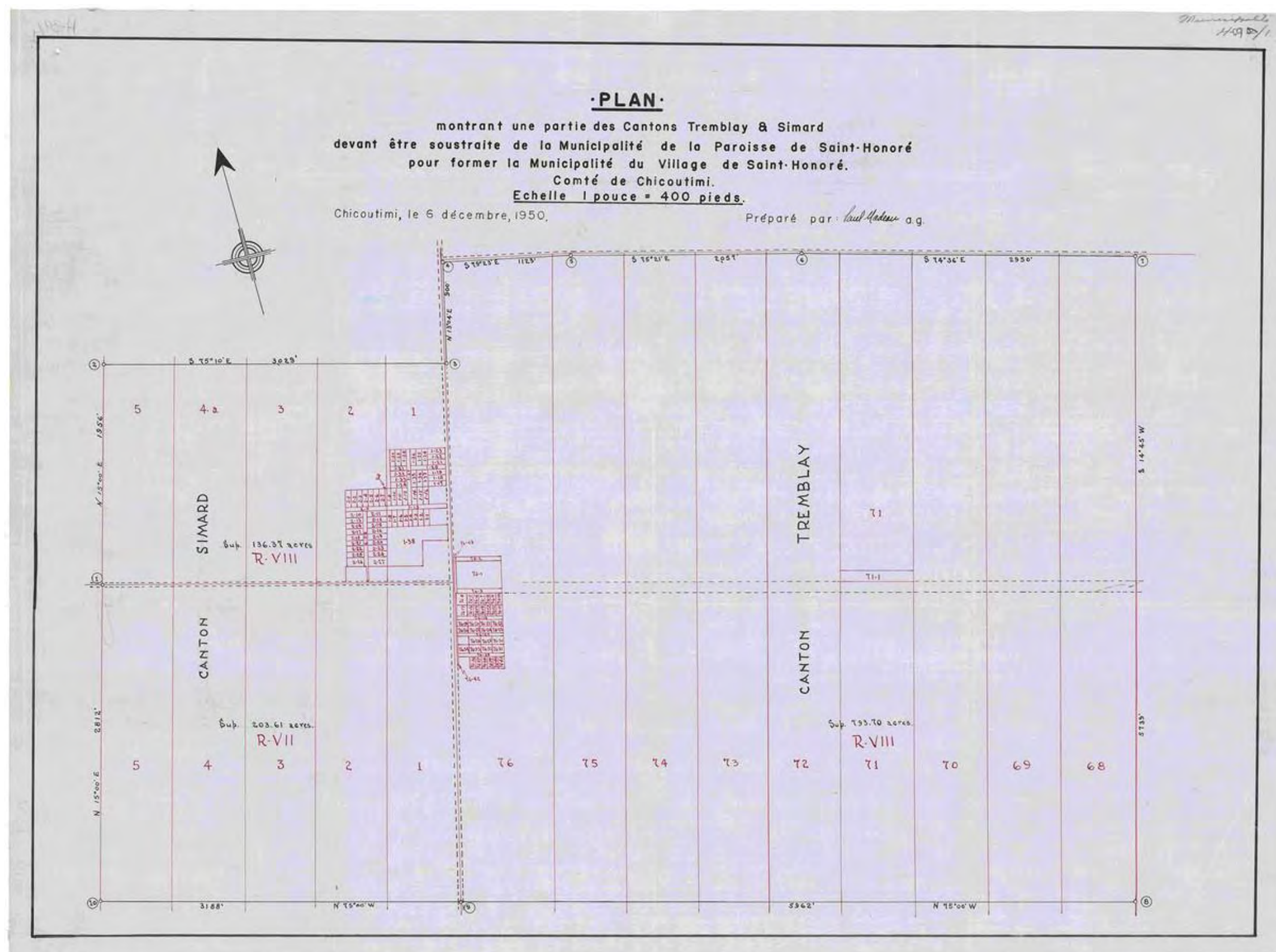


Figure 24 : Portion de terrain formant la Municipalité du Village de Saint-Honoré. La chaussée du chemin du Volair traverse les lots 68 à 76 à la limite sud du Rang VIII. (Source : Nadeau, PL60H0039_1, 6 décembre 1950)

6.2.2 L'aéroport de Saint-Honoré durant la Deuxième Guerre mondiale

C'est surtout lors de la Deuxième Guerre mondiale que débuta l'occupation intensive du secteur à l'étude, lorsque Saint-Honoré fut désigné aéroport auxiliaire en appui à Bagotville. L'aéroport auxiliaire pouvait être utilisé comme substitut lors de mauvaises conditions météorologiques ou autres problèmes entraînant la fermeture de l'aéroport primaire⁸³.

*... la superficie totale [du site aéroportuaire de Saint-Honoré] était de 418 acres et a été construit sur la partie de lots 57 à 59 inclusivement et 65 à 67, y compris une bande de terrain servant de chaussée traversant les lots 68 à 76 inclusivement, et le chemin qui conduit au champ d'atterrissage, dans le rang 8 du canton de Tremblay*⁸⁴ (figures 14 et 15).

Selon un plan du *Air Services Branch* datant de juin 1942, les lots 68 à 72, immédiatement à l'ouest de l'aéroport, avaient déjà été concédés (figure 27). Un autre plan de 1942, proposant l'aménagement du futur aéroport, indique que les terrains devaient être déboisés et dessouchés⁸⁵ (figure 28), ce qui porte à croire que le site n'a pas récemment été utilisé pour l'agriculture.

⁸³ Valiquette, 2017, p. 40.

⁸⁴ Bergeron, 2013, p. 247.

⁸⁵ *St Honoré Que, Proposed Layout R.C.A.F. Aerodrome, Satellite to Saguenay, Plan No Q-13, Ottawa, Apr. 16, 1942.*

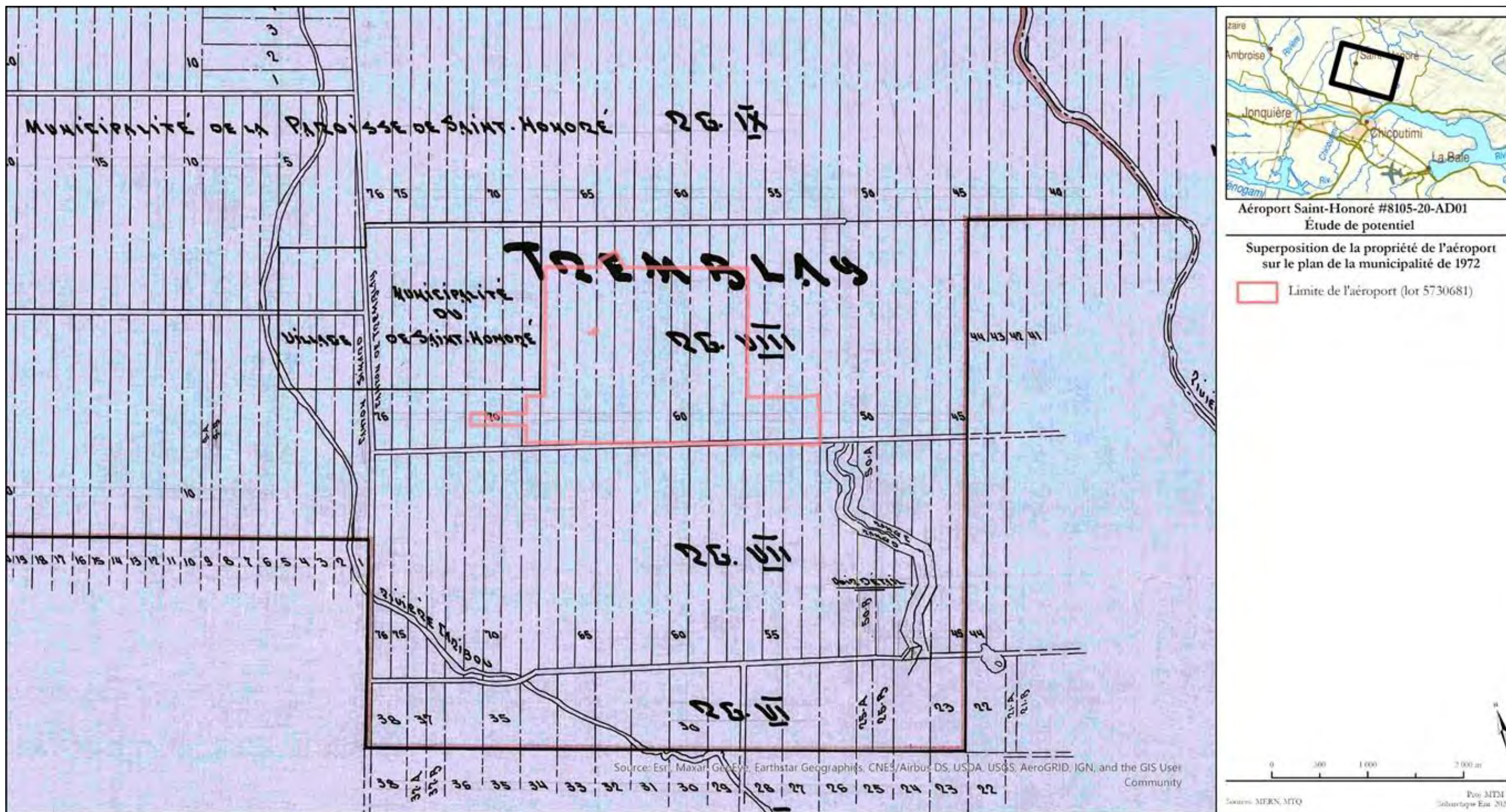


Figure 25 : Plan de la Municipalité de Saint-Honoré indiquant la répartition des lots. Ceux occupés par l'aéroport de Saint-Honoré ont été superposés en rouge. (Source : Lamarre, PL60H0093_1, 4 mai 1972)

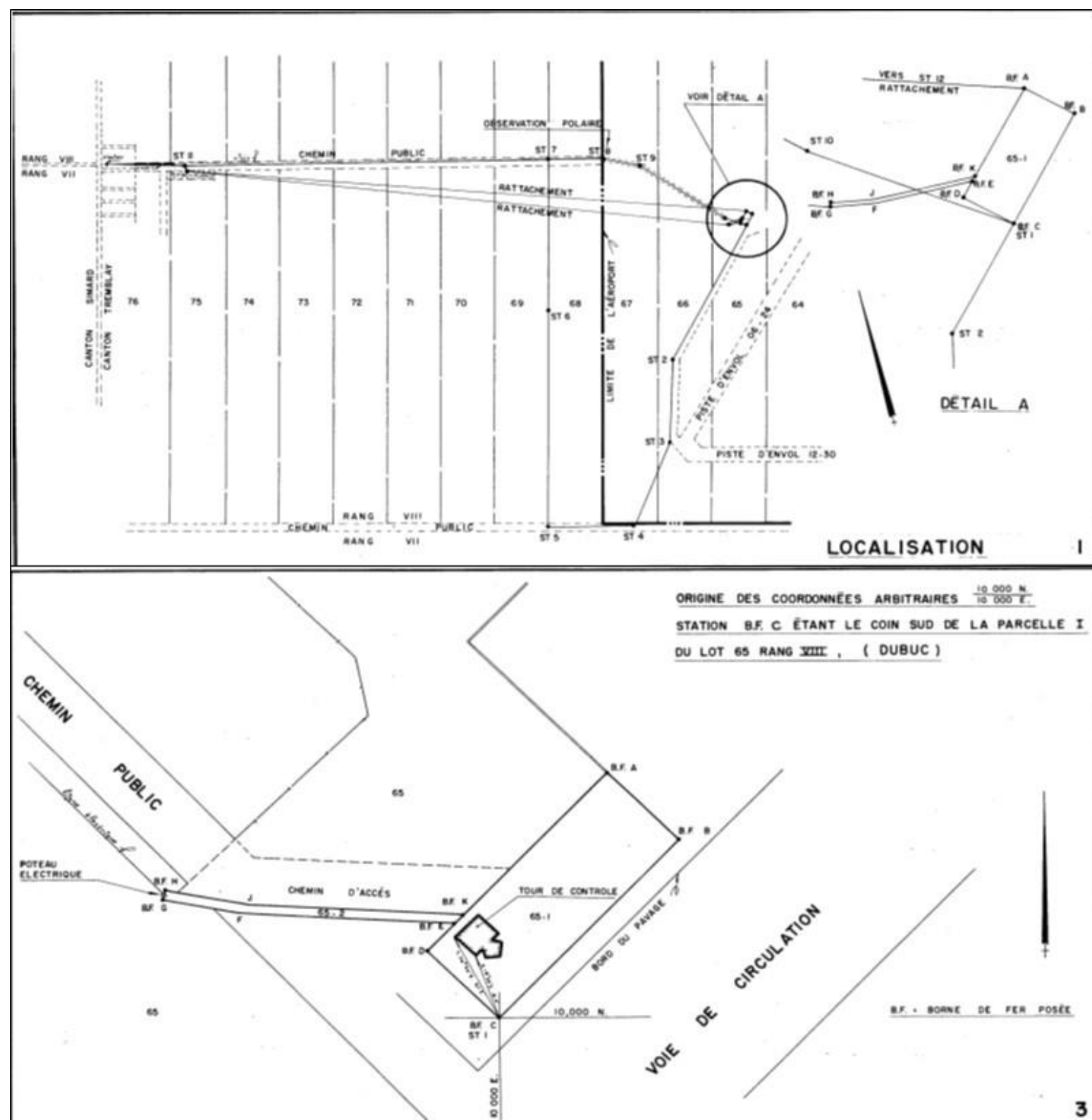


Figure 26 : Une partie des lots occupés par l'aéroport de Saint-Honoré. (Source : Martineau, Dossiers 12474/35-A et 23459/30-T, sec. 2, plan no M-3726CA10T013_13_1, 19 mai et 14 juillet 1971)

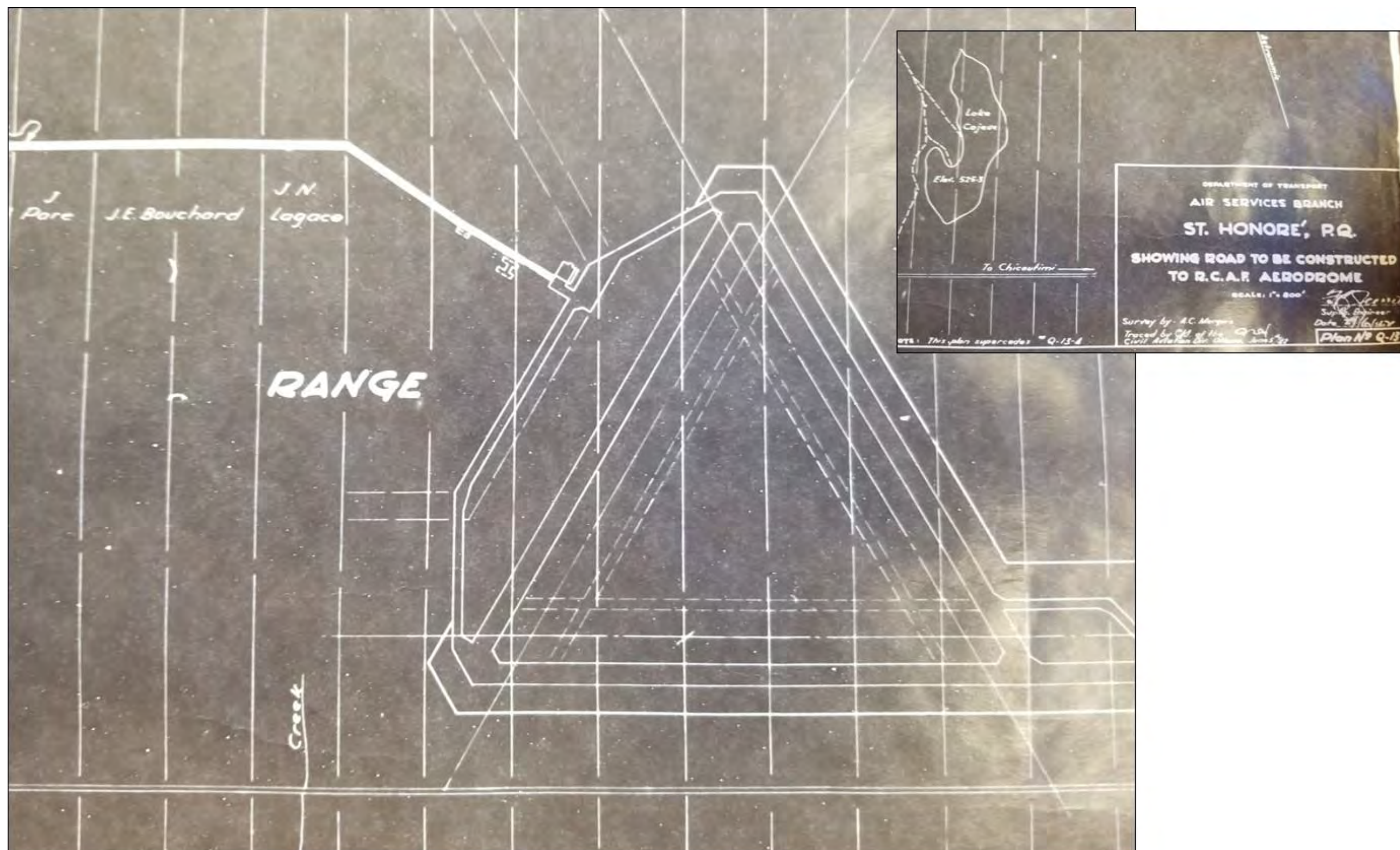


Figure 27 : Extrait d'un plan de l'Air Services Branch, indiquant la portion du chemin vers le village situé sur le site de l'aéroport. (Source: Air Services Branch, St Honoré, P.Q. Showing Road to be Constructed to R.C.A.F. Aerodrome, Q-13-4, June 5th/42, Défense nationale, direction de l'aéroport de Saint-Honoré)



Figure 28 : Plan d'aménagement de l'aéroport : St Honoré Que, Proposed Layout R.C.A.F. Aerodrome, Satellite to Saguenay, Plan No Q-13, Ottawa, Apr. 16, 1942. (Source: Défense nationale, direction de l'aéroport de Saint-Honoré)

Les appels d'offre furent lancés en juillet 1942 pour :

... les travaux de débroussaillage, de drainage, de construction de voies de départ et des pistes de roulement à revêtement dur [...]. [...] Les ingénieurs responsables des travaux sont d'abord ceux du ministère des Transports, de Montréal, soit O. L. Colborne, ingénieur régional d'aviation (jusqu'au 31 juin 1943), J. H. Curson, ingénieur régional d'aviation (à partir du 1er juillet 1943), G. L. Taylor, ingénieur sur place et Carl Warren, inspecteur. Leurs bureaux sont situés à Montréal⁸⁶.

L'entreprise *Ogilvie Limited* a reçu le contrat pour la construction des bâtiments alors que l'aménagement des pistes a été confié à la *Highway Paving Company*⁸⁷. « Environ 200 hommes travaillaient au chantier et logeaient dans des camps installés sur la route menant à l'aéroport », alors que d'autres étaient logés dans des maisons privées de Saint-Honoré⁸⁸.

La pierre concassée [provenait] d'une carrière située entre Saint-Honoré et Sainte-Anne (Chicoutimi-Nord), endroit actuel de la Carrière 500[...], [et le sable] provenait d'une carrière de sable située dans l'ancien chemin au bout de la rue Roussel, sur le bord du Saguenay, à Sainte-Anne⁸⁹.

La base de Saint-Honoré a ouvert en juin 1942 et celle de Bagotville un mois plus tard, le 17 juillet.

En périphérie des pistes on retrouvait diverses installations : taxiways, tour de contrôle, tablier d'accueil, caserne, hangars pour avions, garages d'entretien, station de pompage et autres dépendances. « Un terrain d'exercice de tir y avait été aménagé ainsi qu'une tour en forme de triangle, sur laquelle on avait placé des pièces de bois, espacées d'environ 8 à 10 pouces (20-25 centimètres), à plat sur le sol »⁹⁰. L'ensemble du terrain de l'aéroport était clôturé⁹¹. En 1942, une demande a été transmise au Ministère des Transports « [...] pour construire une route d'environ deux milles (3,2 kilomètres) entre la municipalité et l'aéroport [...] »⁹² (voir figure 26).

⁸⁶ Bergeron, 2013, p. 246.

⁸⁷ Valiquette, 2017, p. 40; contrat no 33908, 9 octobre 1942, File no 2-K-99, 31 octobre 1942.

⁸⁸ Bergeron, 2013, pp. 248 et 252.

⁸⁹ Bergeron, 2013, p. 249.

⁹⁰ Bergeron, 2013, p. 256.

⁹¹ Bergeron, 2013, p. 251.

⁹² Archives nationales du Québec, Fonds Société historique du Saguenay. Lettre du ministère de l'Air, lettre du 8 juillet 1942; tiré de Bergeron, 2013, p. 251.

Le modèle adopté pour Saint-Honoré fut le « *60 Degree Runway* », présentant une disposition triangulaire des pistes permettant d'adapter les manœuvres de décollage et d'atterrissage selon les vents dominants⁹³ (figure 29).

Aux angles des pistes, on avait aménagé des dalles bétonnées permettant de solidifier la structure (figure 30). Cette configuration a été conservée tout au long de l'opération de l'aéroport. Les pistes ont été construites sur un fond de poussière de pierre compactée (*consolidated crushed stone*), puis asphaltées entre 1942 et 1944⁹⁴.

⁹³ Ce modèle optimal a été établi par le British Air Ministry en 1940 (Francis, et al, 2016). Il a été utilisé par plusieurs aéroports au Canada durant la Deuxième Guerre mondiale. Ce même modèle fut utilisé aux aéroports militaires de Bagotville, Saint-Jean-sur-Richelieu, Sept-Îles et l'Ancienne-Lorette (Québec), tous implantés par la Défense nationale, entre 1940 et 1943.

⁹⁴ Dany Gauthier, directeur de l'aéroport de Saint-Honoré, com. pers.



Figure 29 : Vue aérienne de la station R1 Saint-Honoré, été 1942, arborant le modèle « 60 Degree Runway ». (Source : Musée de la Défense aérienne / BFC Bagotville, Collection Dan McWilliams)

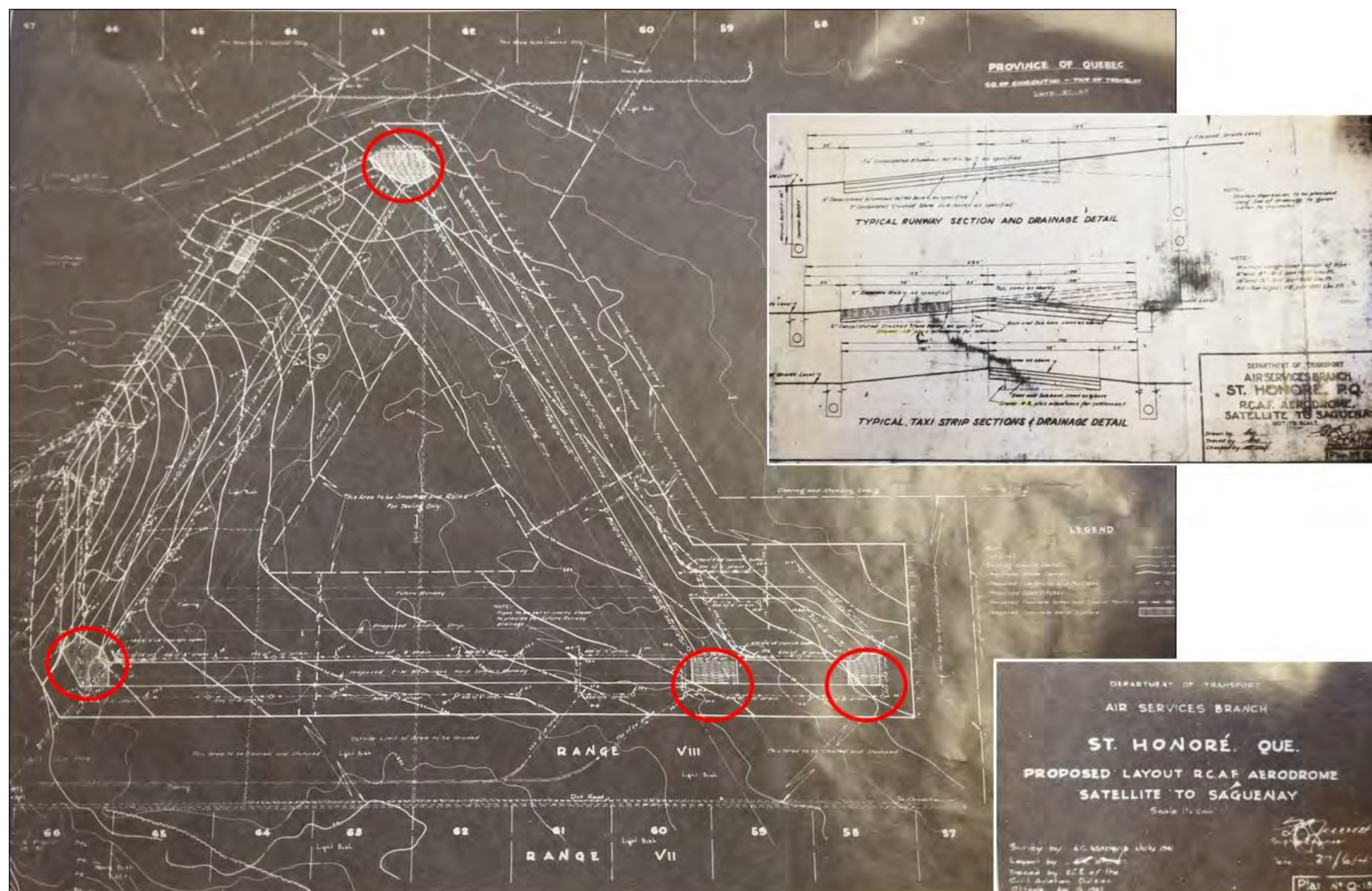


Figure 30 : Configuration de l'aéroport de Saint-Honoré. Les dalles bétonnées aux angles des pistes sont encadrées. (Source : St Honoré Que, Proposed Layout R.C.A.F. Aerodrome, Satellite to Saguenay/ Typical runway section and Drainage Detail/ Typical Taxi Strip Sections & Drainage Detail, Plan No Q-13, Ottawa, Apr. 16, 1942, Défense nationale, direction de l'aéroport de Saint-Honoré)

En 1944, la fermeture de la base de Bagotville ainsi que celle de son installation secondaire Saint-Honoré a été annoncée. La base de Saint-Honoré a été fermée le 5 janvier 1945 et « déclarée surplus par le département des Terres et Bâtiment en 1946 »⁹⁵. Les pistes ont été mis à la disposition du transport civil⁹⁶ et les bâtiments ont été vendus au Club d'aviation de Chicoutimi, puis revendus à des tiers qui les ont déménagés⁹⁷.

Les bâtiments recensés pour la vente étaient les suivants :

- *Un hangar pour avions, d'une superficie de 112 pieds (34 mètres) par 180 (155 mètres) avec appentis pour système de chauffage.*
- *Un bâtiment pour loger le personnel, d'une superficie de 125 pieds (38 mètres) par 30 (9 mètres), de 75 pieds (23 mètres) par 30 (9 mètres) et de 125 (38 mètres) pieds par 30 (9 mètres).*
- *Un garage pour réparer les véhicules automobiles, d'une superficie de 125 pieds (38 mètres) par 30 (9 mètres) muni de douze portes doubles et de deux autres petits hangars.*
- *Un bâtiment des pompes, d'une superficie de 22 pieds (7 mètres) par 22 (7 mètres)⁹⁸. Sous terre, il y avait une douzaine de réservoirs de ciment, d'une dimension de 12 pieds (4 mètres) par 12 (4 mètres) pour alimenter toutes les installations de l'aéroport en eau potable, servir de réservoirs d'urgence aux pompiers et fournir la chaufferie, toutes les bâtisses étant chauffées à la vapeur⁹⁹.*

6.3 Les compagnies privées et les écoles de formation

Dès les années 1950, les pistes de l'aéroport ont été utilisées par des clubs d'aviation privés et des écoles de pilotage¹⁰⁰. En 1959, un dénommé Murdoch a reçu l'autorisation « [...] de construire son propre garage [...] et d'y installer un service à essence à l'endroit où avait été construit le garage d'avion en 1943 »¹⁰¹ (figure 23). Plusieurs compagnies se sont aussi succédées, entre autres, l'Aéro Club du Saguenay (1953), Pine-Tree Aviation (1959), la Compagnie Lemelin Transport de Québec (1959), le Club d'Aviation du Saguenay (1960), Aviation Entreprise (1960), Lemelin Air Transport (1962) et Vol-Air (1964) et, plus récemment, Héli-Max (1983-1996-1997), L'École de parachutisme Horizon (1995), Le

⁹⁵ Bergeron, 2004, p. 21.

⁹⁶ <http://aviaweb.50megs.com/F-HTML/JET-BAGOT.htm>

⁹⁷ Bergeron, 2004, p. 21. « [...] La compagnie *Price* a déménagé le hangar d'avions pour le transformer en entrepôt pour les rouleaux de carton sur le site du vieux moulin de carton de Jonquière, sur la Rivière-aux-Sables. [...] La maison des pompes a été achetée par Jean-Louis Laprise en 1946, et déménagée sur le terrain voisin de sa résidence pour y ouvrir un restaurant [...]. [...] Ovide Tremblay, qui était ouvrier pour la compagnie *Ogilvie*, [...] a acheté une bâtisse d'environ 12 pieds (3,6 mètres) par 24 (7,3 mètres) qui avait servi comme campement pour les travailleurs de la construction. Il l'a utilisée comme cuisine d'été. » « La bâtisse du personnel a été payée 15 000 \$ par la Maison Riverin et Fils, de Chicoutimi. Le ministère de la Voirie s'est porté acquéreur de la route qui relie l'aéroport à la route principale au coût de 12 000 \$ ». (Bergeron, 2013, pp. 258 à 260).

⁹⁸ Aucune photo de ce bâtiment ne semble disponible. La station de pompage aurait été construite après les autres bâtiments longeant la route de l'aéroport, car elle n'apparaît pas sur la photo aérienne de 1942.

⁹⁹ *Progrès du Saguenay*, le 9 août, 1946, p. 5; tiré de Bergeron, 2013, pp. 247 et 248.

¹⁰⁰ Bergeron, 2013, chapitre 13.

¹⁰¹ Bergeron, 2013, p. 278.

Centre aéronautique du Fjord (1995 à 1998) et Abordair (1993-1999)¹⁰². Certains, comme Murdoch, ont construit des bâtiments sur le site (figure 24), alors que d'autres logeaient dans des locaux à l'extérieur de l'aéroport.



Figure 31 : Le garage Murdoch en 1968. Source : <http://www.aeroport75cyr.com/>

¹⁰² Bergeron, 2013, chapitre 13.



Figure 32 : Garage de club d'aviation privé (S2-2), en 1978, le long du chemin du Volair. (Source : <http://www.aeroport75cyrc.com/>)

En 1968, Le Centre québécois de formation aéronautique (CQFA)¹⁰³, chapeauté par le Cégep de Chicoutimi¹⁰⁴, a établi une école de pilotage à l'aéroport de Saint-Honoré. Les installations de l'école comprennent alors un bâtiment administratif et deux hangars (figures 25 à 27). L'école offre des formations « dans plusieurs domaines tels : pilote vérificateur agréé, gestion des ressources du poste de pilotage, entraînement en vol de l'équipage, anglais international de l'aviation, transport de marchandises dangereuses, évitement de CFIT, vol à haute altitude, communications entre la cabine et le poste de pilotage, communications en situation d'urgence, procédures MNPS/RVSM », etc¹⁰⁵. Les activités du centre se poursuivent encore aujourd'hui.

¹⁰³ L'appellation de Centre québécois de formation aéronautique (CQFA) fut donnée officiellement en 1983. Bergeron, 2013, p. 342.

¹⁰⁴ Encyclopédie canadienne, <https://www.thecanadianencyclopedia.ca/fr/article/saint-honore>

¹⁰⁵ <http://www.cqfa.ca/pro/index.php?lng=Fr>



Figure 33 : Photo aérienne des installations du CQFA vers 1970 (secteur 1). (Source : Musée de la Défense aérienne / BFC Bagotville)



Figure 34 : Le pavillon Laliberté du CQFA et la tour de contrôle de Transport-Canada à l'aéroport de Saint-Honoré [ca 1970], secteur 1. (Source : Archives CQFA, tiré de Bergeron, 2013, p. 344)



Figure 35 : Bâtiment d'administration et hangars du CQFA, vers 1972. (Source : <http://www.aeroport75cyrc.com/>)

« Après douze ans d'existence, le cégep de Chicoutimi décida, en décembre 1979, de revoir la gestion et le fonctionnement de l'école »¹⁰⁶, ce qui amena la construction de nouvelles installations.

La construction en 1981 du garage n° 3 d'une superficie de 13 000 pieds carrés (1300 mètres carrés) [a permis] d'avoir un nouvel atelier d'entretien (figure 28). L'année suivante, une nouvelle aile fut ajoutée au Pavillon Laliberté où se trouvent des vestiaires, des salles de cours et les bureaux administratifs [...]. [Puis], en 1990, on assist[ait] à la construction d'une nouvelle aile abritant un laboratoire de démonstration, une salle d'entraînement et des locaux de classes¹⁰⁷ (figure 37).



Figure 36 : Les installations du CQFA et la tour de contrôle de Transport-Canada à l'aéroport de Saint-Honoré, 1982. Le garage no 3 est indiqué par une flèche. (Source : Archives CQFA, tiré de Bergeron, 2013, p. 336)

¹⁰⁶ Bergeron, 2013, p. 341.

¹⁰⁷ Bergeron, 2013, p. 342.



Figure 37 : Les installations du CQFA et la tour de contrôle érigée en 2006 (2013). (Source : <http://www.aeroport75cyrc.com/>)

« [...] En 1977, l'école de vol à voile Région-Est du Canada (EVRRE) des cadets de l'air [fut] créée [...]. [...] Dès sa première année d'opération en 1978 », les exercices de vol furent basés à l'aéroport de Saint-Honoré. « L'école accueill[ait] des cadets provenant de tout le Québec et de l'est de l'Ontario, [et avait] comme mandat d'assurer la formation des jeunes cadets au pilotage de planeurs (vol à voile aussi appelé « vol pur ») et également au pilotage d'avions motorisés. » En 1996, l'école de vol à voile a été transférée à l'aéroport de Saint-Jean-sur-Richelieu. « Toutefois, la firme Exact-Air de Saint-Honoré continue encore aujourd'hui de former chaque année une vingtaine de cadets pour le pilotage d'avions motorisés »¹⁰⁸.

Fondée en 1983, la compagnie Exact Air débuta ses opérations dans les locaux du club d'aviation du Saguenay et pris la relève d'Excel Air qui venait de faire faillite. « En plus des vols réguliers, [la compagnie] offre des services de cartographie aérienne, de patrouille de feux, de photo aérienne et de tournage, [...] » puis elle fonde une école de pilotage privée. « La compagnie agrandit son garage en 1992, pas au même emplacement, mais du côté sud de l'aéroport », et construit deux nouveaux garages pour ses opérations, s'ajoutant à celui érigé en 1982 (voir figure 38)¹⁰⁹.

¹⁰⁸ Bergeron, 2013, p. 304.

¹⁰⁹ Bergeron, 2013, pp. 301-302.

En 1988, un bâtiment fut construit pour Air Focus Inc. et Ailes dynamiques, une entreprise « [...] spécialisée dans la photographie, la télédétection et les équipements aéroportés (photo aérienne, numérique, visible, et infrarouge) »¹¹⁰.

« En 2000, Airmedic est apparu dans le domaine de la santé à titre d'ambulance aérienne » et établit son siège social à Saint-Honoré. Elle occupera « les édifices qui appartenaient autrefois à la Société de conservation, puis à la Compagnie Abordair »¹¹¹.

¹¹⁰ Bergeron, 2013, p. 316.

¹¹¹ Bergeron, 2013, p. 313.



Figure 38 : Plan des propriétaires de bâtiments à l'aéroport de Chicoutimi-Saint-Honoré en 2020. (Source : Réalisé par la Direction de la géomatique pour le Service de la sécurité civile, MTQ, 23 janvier 2020)

6.4 La gestion de l'aéroport

En 1959, des démarches furent entamées pour procéder à la municipalisation de l'aéroport de Saint-Honoré¹¹². Après une longue saga, le 1^{er} décembre 1966, l'aéroport passa sous la juridiction du Ministère des Transports et Communications et c'est le Service aérien du Québec qui en assumait la gestion. L'année suivante, le 22 novembre, le gouvernement décida d'en devenir l'unique propriétaire¹¹³. En 1970, une nouvelle tour de contrôle est construite. Jean-Paul Audet, à titre de préposé à l'aéroport, occupe une « roulotte » installée tout près de la tour¹¹⁴. En 1971, on aménage un système de balises lumineuses sur les pistes, puis, en 1974, la piste principale est agrandie de 800 pieds (244 mètres), passant à une longueur de 6000 pieds (1830 mètres)¹¹⁵. En 1983, un garage-atelier est ajouté et « en 1985, le premier service officiel du Service des incendies de l'aéroport a été mis en place »¹¹⁶. En 1990, l'aéroport devint officiellement « Aéroport Chicoutimi / Saint-Honoré »¹¹⁷ et cette même année on a procédé à la réfection de la voie de circulation Alpha¹¹⁸. « Dans les années 1990, un comité [fut] créé afin de voir au développement de l'aéroport »¹¹⁹. Malgré l'ajout de nouvelles infrastructures et la réfection des pistes, l'aéroport conserve sa configuration implantée lors de la Deuxième Guerre mondiale (figure 39).



Figure 39 : Vue aérienne de l'aéroport de Chicoutimi/Saint-Honoré en 2015. (Source : *Les ailes du Québec*, <https://www.lesaillesduquebec.com/aerport-de-chicoutimisaint-honore-75-ans-daviation-a-saint-honore/>)

¹¹² Bergeron, 2013, p. 291.

¹¹³ Bergeron, 2013, pp. 285 -287.

¹¹⁴ Bergeron, 2013, p. 314.

¹¹⁵ Bergeron, 2013, p. 316, (*Le Quotidien*, 14 novembre 1974).

¹¹⁶ Bergeron, 2013, p. 314. En 1999, Transports-Québec ferme le département d'incendie et vend ses équipements à la Municipalité. Bergeron, 2013, p. 315.

¹¹⁷ *Minutes de la municipalité*, 4 juin 1990, dans Bergeron 2013, p. 316.

¹¹⁸ Bergeron, 2013, p. 316.

¹¹⁹ Bergeron, 2013, p. 315.

7. Résultats des interventions archéologiques

7.1 Secteur 1 (Op 1)

Lieu d'aménagement des premiers bâtiments et services reliés à l'opération de l'aéroport de Saint-Honoré durant la Deuxième Guerre mondiale, le secteur 1 comporte un intérêt archéologique élevé. Le secteur a fait l'objet d'une caractérisation environnementale ciblée, d'une inspection visuelle et de sondages exploratoires aux abords des fondations de trois bâtiments datant de la Deuxième Guerre mondiale. L'ensemble des interventions est présenté sur la carte interactive à l'annexe 4.

7.1.1 Caractérisation environnementale

Ce volet a été réalisé sous surveillance archéologique. Neuf sondages et tranchées ont été réalisés dans ce secteur¹²⁰ (figure 40 et annexe 4). Le principal résultat fut la mise au jour de 4 canalisations en terre cuite, disposées en rangées parallèles dans la tranchée TR-20-20, à proximité de l'atelier de déglacage. Aussi appelés drains français, les canalisations, font 15 centimètres de diamètre et sont espacées de 70 cm chacune, à une cinquantaine de cm de profondeur dans le sol (figures 41 et 42). Le nombre de canalisations suggère que ce secteur devait être sujet à l'accumulation d'eau¹²¹. La date de leur installation n'est pas connue, mais elles sont probablement antérieures à 1980¹²².

¹²⁰ Seulement 4 ont pu être terminées. Des 4 restantes, 3 étaient trop proche de câbles/réservoir/champ d'épuration pour pouvoir être réalisées. Quant à la 4^{ème}, elle a été commencée, mais n'a pas été terminée en raison de la mise au jour de 4 canalisations en terre cuite (rapport d'étape, activités de recherche, 20 septembre 2020).

¹²¹ Il y a peut-être un lien avec les procédés de fabrication ou de préparation des produits de déglacage des pistes et des aéronefs.

¹²² Ce type de drain fut installé surtout dans la construction des bâtiments avant 1980. Le drain comprend typiquement des sections (boisseaux) d'un pied de longueur, munies de joints d'espacement afin de drainer l'eau présente dans le sol. <https://www.plomberiebissonnette.ca/services-de-drains-et-egouts/drain-francais>

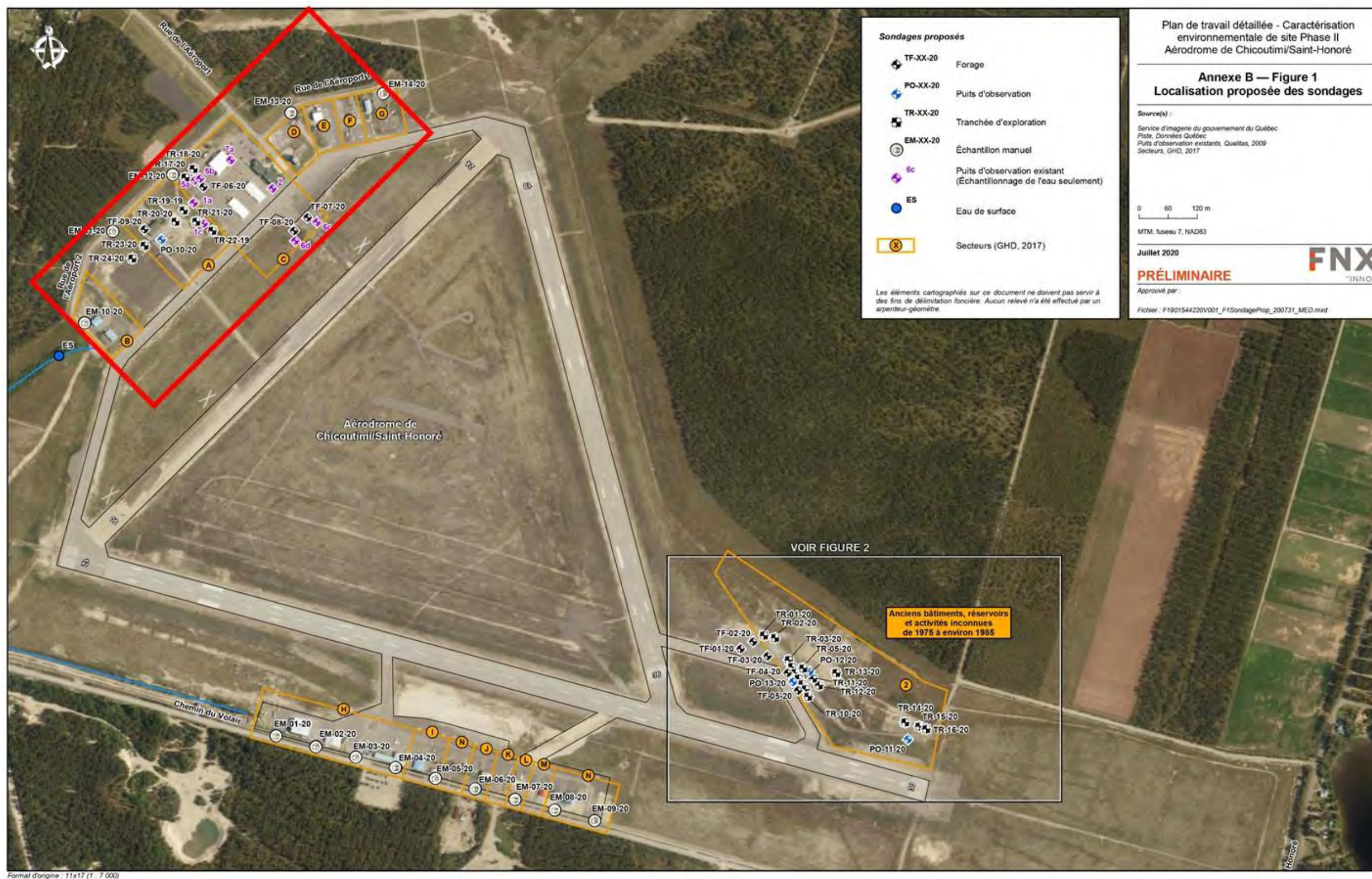


Figure 40 : Plan de localisation des tranchées de caractérisation environnementale, secteur 1. (Source : MTQ, fichier F1901544220V001_F1sondageProp_200731_MED.mdx, juillet 2020)

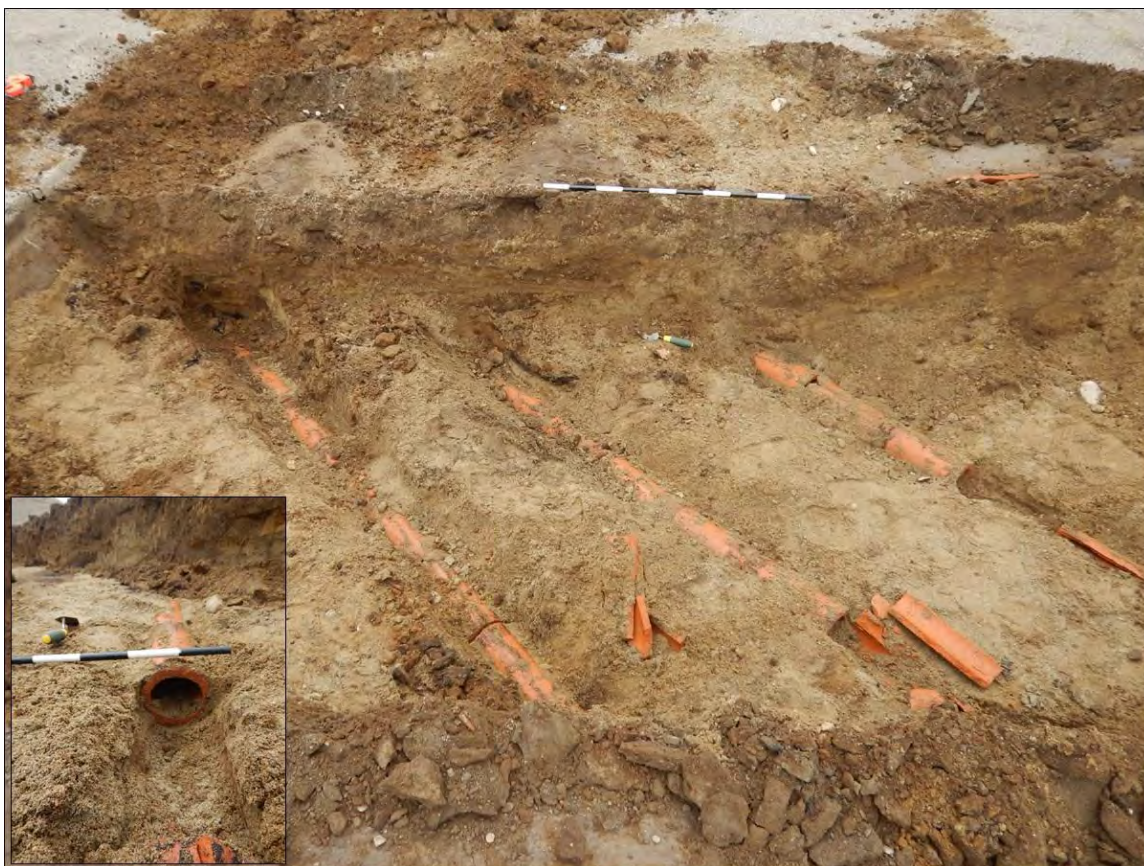


Figure 41 : Série de canalisations en terre cuite rouge, vue vers le nord-est (TR-20-20, 48°31'30.87"N et 71° 3'34.39"O). (Source : Subarctique Enr., DSCN1213 et DSCN1214, 2020-08-05)



Figure 42 : Profil stratigraphique au-dessus des canalisations indiquant que celles-ci sont antérieures à la couche de surface actuelle. (Source : Subarctique Enr., DSCN1221, 2020-08-05)

Légende

1 Sol humique (sous le gravier de surface) (± 15 cm)

2 Sol humique et sable mélangés; tranchées d'excavation des canalisations (± 35 cm)

3 Argile sablonneuse beige (± 10 cm)

4 Sable beige granuleux; sol en place

7.1.2 Inspection visuelle

Plusieurs fondations de constructions datant de la Deuxième Guerre mondiale ont été observées dans ce secteur. Les éléments confirmés lors de l'inspection visuelle comprennent un ancien hangar pour avions et tour de contrôle (S1-1) (figure 43), une station de pompage et réservoirs (S1-10)¹²³ (figures 44 et 45) et un garage pour véhicules automobiles (S1-4) (figure 46). Ces vestiges sont concentrés près du centre opérationnel actuel de l'aéroport et du CFQA et le long de la route entre l'aéroport et la ville de Saint-Honoré (figure 47).



Figure 43 : Le hangar d'avions et la tour de contrôle (S1-1) en 1947 et la fondation du hangar d'avions visible aujourd'hui (S1-1). Des *Hawker Hurricane* sont stationnés près de la tour de contrôle¹²⁴. (Sources : Musée de la Défense aérienne / BFC Bagotville et Subarctique Enr., 20200804150710611, 2020-08-04)

¹²³ L'emplacement du bâtiment des pompes correspond également aux vestiges S1-15 (1964) et S1-25 (1972), mais comme le bâtiment des pompes a été déménagé suivant la fermeture de l'aéroport à la fin de la Deuxième Guerre mondiale (*Progrès du Saguenay*, le 9 août, 1946, p. 5), les vestiges S1-15 et S1-25 sont une (ou des) nouvelle construction qui a peut-être été érigée sur la fondation de la station de pompage.

¹²⁴ Mis en service en 1937 par la RAF, le Hawker Hurricane, de la catégorie des chasseurs, fut très en demande durant la Deuxième Guerre mondiale. Le monoplan « dispos [ait] de points d'attache sous la voilure pour des bombes ou des réservoirs supplémentaires » (<https://www.avionslegendaires.net/avion-militaire/hawker-hurricane/>).



Figure 44 : Fondations de la station de pompage (S1-10) visibles le long de la rue de l'aéroport s.d. et aujourd'hui. Le monticule abritant les réservoirs d'eau est visible en arrière-plan et la cheminée d'aération est encerclée. (Sources : Musée de la Défense aérienne / BFC Bagotville et Subarctique Enr., DSCN1459 et DSCN1453, 2020-08-04)



Figure 45 : Le monticule de terre abritant les réservoirs (S1-10) à l'arrière de la station de pompage. (Source : Subarctique Enr., 20200806191420867, 2020-08-06)



Figure 46 : Fondation du garage pour véhicules automobiles (S1-4), ca 1943, visible le long de la rue de l'aéroport. (Sources : Musée de la Défense aérienne / BFC Bagotville, Collection Michel Bergeron et Subarctique Enr, DSCN1110, 2020-08-04)



Figure 47 : Vue de la rue de l'aéroport, depuis la tour de contrôle, ca 1943. On aperçoit la caserne (S1-2), le garage pour véhicules automobiles (S1-4) et un autre bâtiment à toit mansardé [grange ou hangar] (S1-5) dont les fondations ne sont pas visibles aujourd'hui. (Source : Musée de la Défense aérienne / BFC Bagotville)

Un des trous d'homme implantés sur le site a été observé également, devant le bâtiment d'administration du CQFA (figure 48). Cet élément est peut-être associé au réseau d'origine d'évacuation des eaux usées de 1942¹²⁵.



Figure 48 : Manhole devant le bâtiment du CFQA, associé peut-être au réseau d'origine d'évacuation des eaux usées de 1942. (Source : Subarctique Enr., #20200806185322916)

Finalement, une courte section de voie ferrée menant au réservoir de carburant a été observée au sud du hangar no3 du CQFA, ce qui suggère que le carburant de réserve était entreposé autrefois dans un conteneur ferroviaire¹²⁶ (figure 49).

L'ensemble des éléments observés lors de l'inspection visuelle sont présentés sur la carte ci-dessous (figure 50).

¹²⁵ Voir l'Étude de potentiel archéologique, Subarctique, 2020, section 9.5.5.1 *Le réseau de drainage (pluvial et eaux usées)*.

¹²⁶ Il n'y a aucune indication dans la documentation que le site ait été desservi par une ligne ferroviaire interne. Le rail est associé à un bâtiment construit en 1981 (Bergeron, 2013, p. 342) et n'a pas reçu de numéro de vestige.



Figure 49 : Rails au sol menant vers le réservoir de carburant, au sud du hangar no 3 du CEGEP de Chicoutimi. (Source : Subarctique Enr., #20200806120352361)

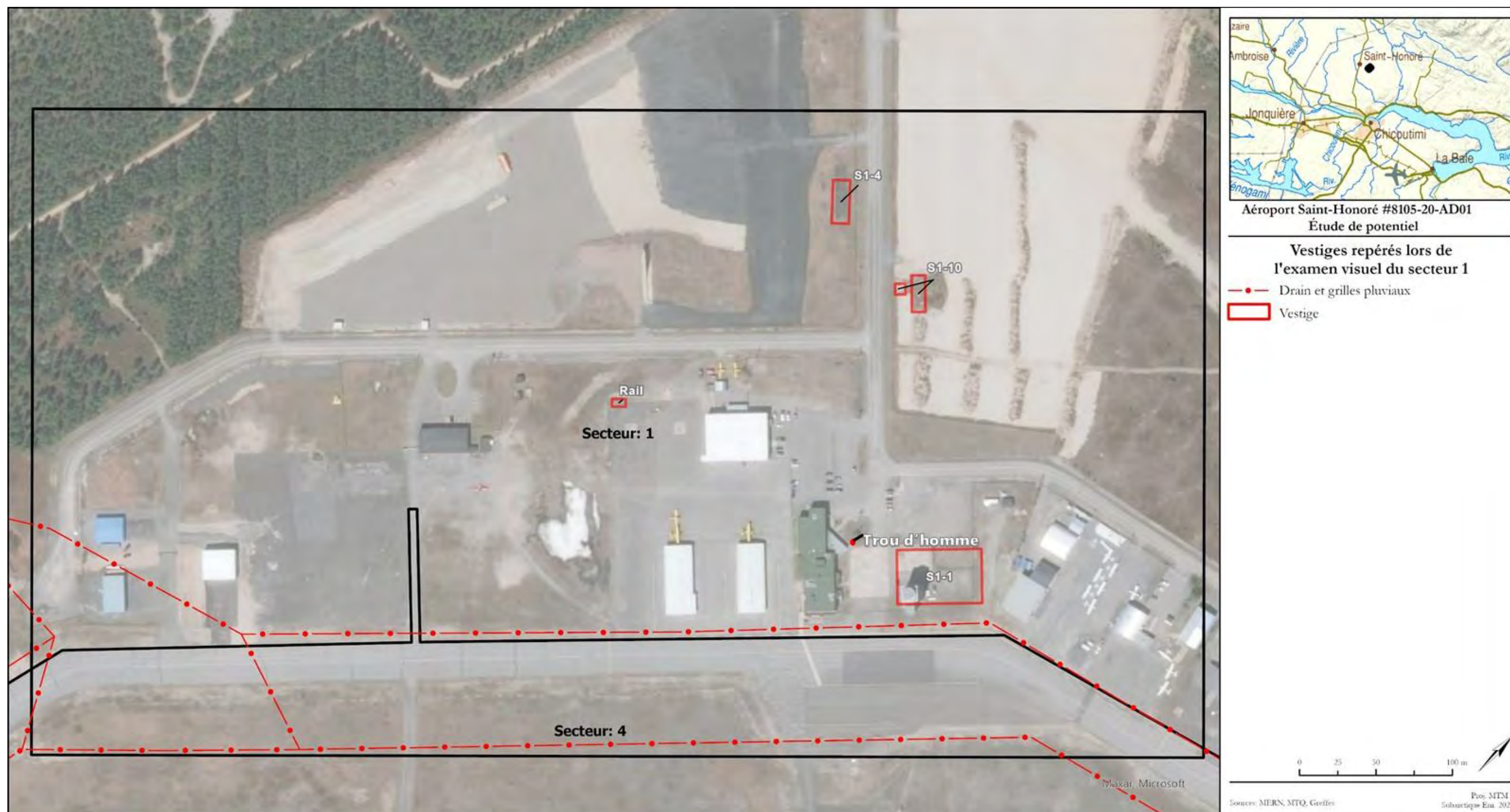


Figure 50 : Plan de localisation des vestiges repérés lors de l'inspection visuelle dans le secteur 1. (Subarctique, R. Gadbois-Langevin, avril 2021)

7.1.3 Sondages exploratoires

Quatre sondages exploratoires ont été réalisés en bordure de trois bâtiments dont les fondations sont visibles en surface : le hangar d'avions (S1-1), le garage pour autos (S1-4) et la station de pompage (S1-10). Les emplacements de ces bâtiments sont visibles sur une photo aérienne de l'aéroport en 1942 (figures 51 et 52).

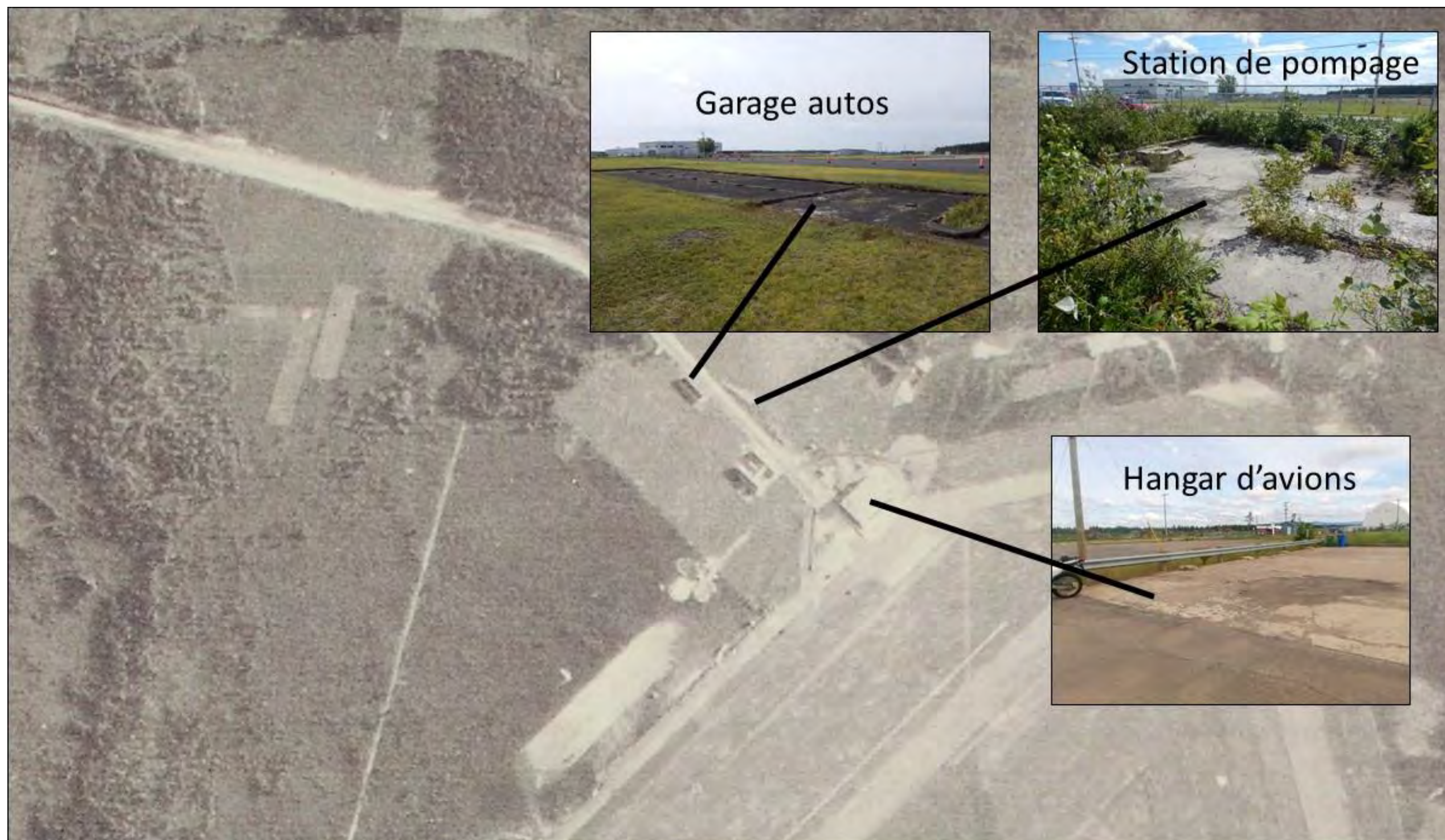


Figure 51 : Vestiges expertisés selon leur localisation sur la photo aérienne du site datant de 1942. (Source de la photo aérienne : Musée de la Défense aérienne / BFC Bagotville, Collection Dan McWilliams)



Figure 52 : Localisation des sondages réalisés en bordure des trois bâtiments dont les fondations sont visibles dans le secteur 1. (Source : Subarctique Enr., N. Plourde, octobre 2020)

7.1.3.1 Le hangar d'avions (SI-1)

Cette fondation en béton est visible à l'ouest de la tour de contrôle actuelle. La fondation a pu être observée sur une longueur d'environ 20 m et une largeur de 17,40 m. La fondation est bordée par une série de piliers de support en béton, espacés de 4,50 m, dont l'espacement correspondait autrefois à une ouverture fenêtrée (voir figure 43).

Le sondage (sondage 0) réalisé à proximité de l'un des piliers de support de la fondation a permis de constater que celle-ci a une profondeur de 84 cm et repose sur un radier de bois. La fondation a été coulée à l'intérieur d'un coffrage, comme l'indique les traces sur le parement de la fondation. Le coffrage était appuyé contre les sols en place. Une mince tranchée de construction d'à peine quelques centimètres se profile le long du parement de la fondation. Les couches de sol d'occupation attenantes à la fondation (un mélange de sol humique et sable) s'étalent sur une profondeur d'une vingtaine de centimètres et reposent sur le sable naturel en place. Ce dernier est constitué d'un sable beige orangé granuleux (figures 53 et 54). Un fil tréfilé ayant peut-être servi de goupille et deux petits fragments d'un conduit en grès grossier ont été retirés du sondage¹²⁷.

¹²⁷ Voir l'inventaire de la culture matérielle à l'annexe 5.



Figure 53 : Sondage 0 en bordure de la fondation du hangar d'avions. (Source : Subarctique Enr., 1603804195795 et DSCN3510, 2020-10-27)



Figure 54 : Détail du sondage 0 et de la fondation en béton du hangar d'avions, vers le nord-est. La fondation repose sur un radier en bois. (Source : Subarctique Enr., DSCN3494, 2020-10-27)

Légende

- 1 Sol humique et sable (± 20 cm)
- 2 Sol humique et sable mélangés; tranchée de construction
- 3 Sable beige orangé granuleux (± 1 m)

7.1.3.2 Le garage pour autos (S1-4)

La fondation du garage pour autos longe la route de l'aéroport, au sud de celle-ci. Elle mesure 38 m par 9 m. Une série de bases de poteaux d'ossature en béton se profile à l'intérieur de la partie est de la fondation. Les poteaux sont espacés de 3,50 m et 2,77 m (voir figure 46).

Le sondage (sondage 12) réalisé en bordure de la fondation révèle que celle-ci a une profondeur de 43 cm et qu'elle repose sur une assise de béton grossier ayant 9 cm d'épaisseur. Les sols attenants à la fondation sont composés d'humus et sable. La fondation s'appuie sur un sable orangé/beige qui constitue le sol naturel (figure 55). Seul un artefact a été recueilli du sondage, soit un anneau de levage¹²⁸.

¹²⁸ Voir l'inventaire de la culture matérielle à l'annexe 5.



Figure 55 : Sondage 12 en bordure de la fondation du garage pour autos, vers le sud. On remarque l'assise en béton grossier sous la fondation. (Source : Subarctique Enr., DSCN3545 et 1603895858804, 2020-10-28)

Légende

- 1 Sol humique (± 30 cm)
- 2 Argile beige (± 13 cm)
- 3 Assise de béton grossier (± 9 cm)
- 4 Argile grise avec trace humique d'infiltration (± 10 cm)
- 5 Argile grise (sol naturel)

7.1.3.3 La station de pompage (SI-10)

La fondation du bâtiment des pompes est visible au nord de la route de l'aéroport. Elle mesure 7,20 m par 7,10 m. Elle supportait, autrefois, l'équipement de pompage et de distribution d'eau. Un monticule longeant la fondation du côté nord abrite probablement les douze anciens réservoirs d'eau en ciment « pour alimenter toutes les installations de l'aéroport en eau potable, servir de réservoirs d'urgence aux pompiers et fournir la chaufferie »¹²⁹.

Deux sondages ont été réalisés en lien avec ce vestige, l'un en bordure de la fondation (sondage 2) et l'autre au pied d'une cheminée d'aération surplombant la zone des réservoirs (sondage 3)¹³⁰.

La fondation mesure plus de 1,30 m de profondeur. Les sols qui lui sont attenants comprennent 20 cm de sol humique sablonneux surplombant le sable naturel en place (un sable fin gris-beige) (figure 56).

¹²⁹ Toutes les bâtisses de la Deuxième Guerre étaient munies d'un chauffage à la vapeur (*Progrès du Saguenay*, le 9 août, 1946, p. 5; tiré de Bergeron, 2013, p. 248).

¹³⁰ La cheminée permet au réservoir de « respirer » durant les opérations de remplissage et d'évacuation d'eau ([Sanitary Protection of Drinking Water Storage Tanks: Vents \(epa.gov\)](#)).

Quant à la cheminée d'aération, elle mesure 1,40 m par 1 m et elle a été dégagée sur une hauteur de 1,27m. Un niveau de bois de 3 cm d'épaisseur s'appuie contre la cheminée à une vingtaine de centimètres sous la surface. Celui-ci a peut-être servi à coiffer le sol formant le remblai d'origine recouvrant les réservoirs (un sable limoneux mélangé d'argile grise) (figure 57).

Aucun artefact n'était présent dans les sondages de la station de pompage et de l'aire des réservoirs.



Figure 56 : Sondage 2 en bordure de la fondation de la station de pompage, vers le nord-ouest.
(Subarctique Enr., 1603896164914 et 1603895191144, 2020-10-28)

Légende

1 Sol humique sablonneux (± 20 cm)

2 Sable fin gris-beige (± 1,10 m)



Figure 57 : Sondage 3 au pied de la cheminée d'aération, sur le monticule abritant les réservoirs d'eau, vers le nord-est. Le niveau de bois est visible à droite. (Subarctique Enr., 1603893010919, 1603890408703, 1603890438471, 1603890704726)

Légende

1 Tourbe et humus (± 20 cm)

2 Niveau de bois (± 3 cm)

3 Sable limoneux mélangé d'argile grise (± 1 m)

7.2 Secteur 2 (Op 2)

Les premiers bâtiments dans ce secteur datent des années 1970 (figure 58). À partir des années 1980, on retrouve les locaux de compagnies et de clubs privés, tels Exact Air et l'Ordre loyal des Moose¹³¹. Un fossé longeant le chemin de service bordant le chemin du Volair, qui constitue la limite sud du terrain de l'aéroport, a fait l'objet d'une caractérisation environnementale. Comme les vestiges potentiels ont soit été posés en surface ou sont toujours en place, l'intérêt archéologique de la zone expertisée est considéré faible.

¹³¹ Bergeron, 2013, p. 198.



Figure 58 : Bâtiments construits en 1977 ou avant dans le secteur 2 : cabane à patates frites (S2-1), garage (S2-2) et édicule de regard (S2-3). (Source : Subarctique, R. Gadbois-Langevin, déc. 2020)

7.2.1 *Caractérisation environnementale*

Neuf sondages ont été réalisés dans le fond du fossé (EM-01-20 à EM-09-20) (figures 59 à 61) se profilant entre le chemin du Volair et la route de service à la limite sud du terrain de l'aéroport. Les sondages, d'une largeur de pelle, ne dépassaient pas 30 cm de profond (figures 62 et 63). Les sols comblant le lit du fossé sont des sols rapportés ou des alluvions apportés par l'eau.

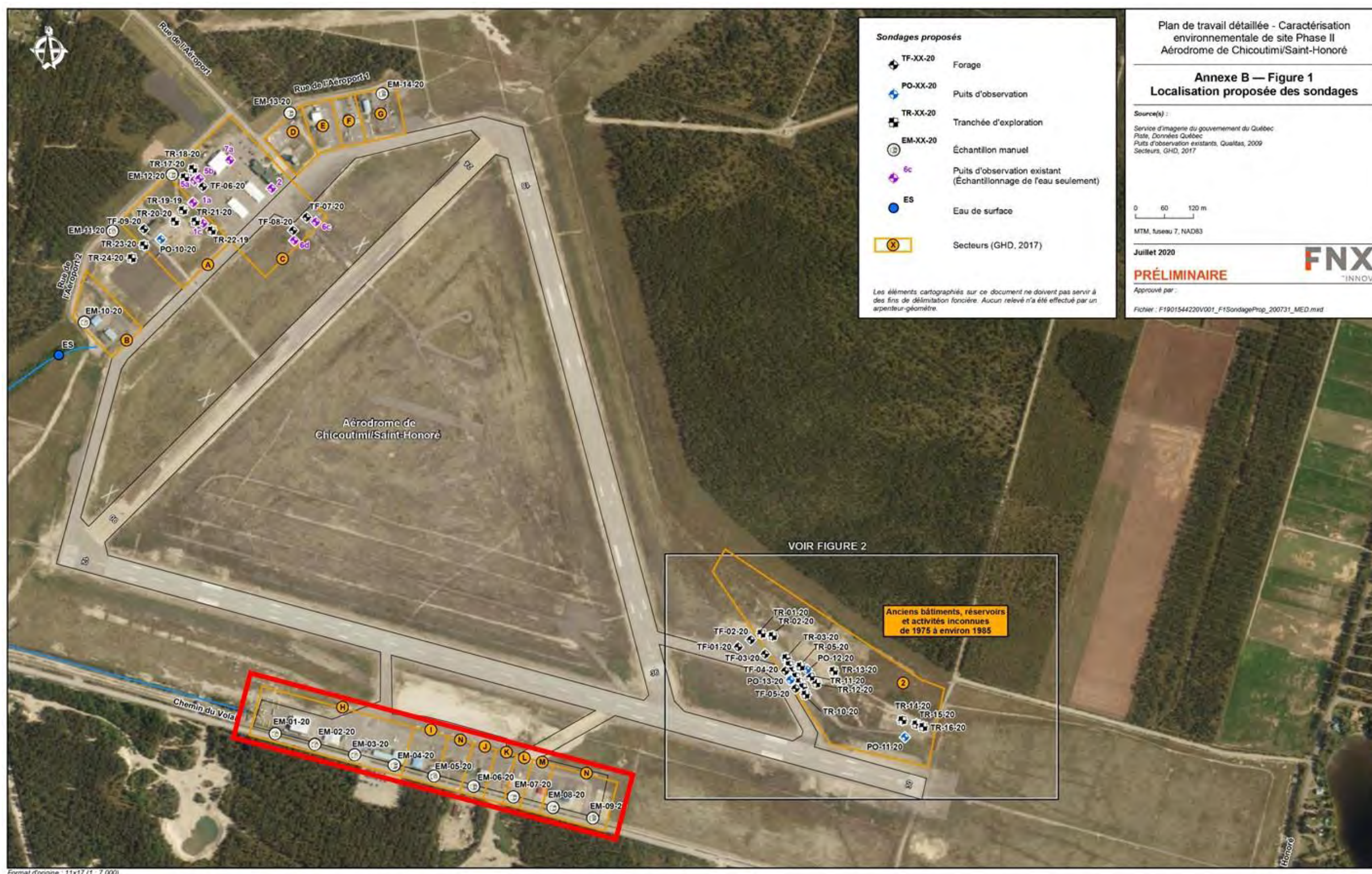


Figure 59 : Plan de localisation des sondages de caractérisation environnementale (rectangle rouge) dans le secteur 2. (Source : MTQ, fichier F1901544220V001_F1sondageProp_200731_MED.mdx, juillet 2020)



Figure 60 : Vue générale de l'aire de caractérisation environnementale, vers l'ouest. Le chemin de service est à droite et le chemin du Volair, à gauche. (Source : Subarctique Enr., DSCN1109, 2020-08-04)



Figure 61 : Vue générale de l'aire de caractérisation environnementale, vers l'est. (Source : Subarctique Enr., DSCN1081, 2020-08-04)



Figure 62 : Profil de la coulée sud du fossé indiquant l'épaisseur d'alluvions déposées dans le lit du fossé. (Source : Subarctique Enr., DSCN2855, 2020-08-04)



Figure 63 : Détail du sondage EM-02-20 en bordure du fossé où l'on remarque la présence d'un sol humique sous la calotte végétale, vue vers le nord. (Source : Subarctique Enr., DSCN1087, 2020-08-04)

7.3 Secteur 3 (Op3)

Ce secteur, situé dans la partie sud-est du site, logeait autrefois les installations de l'école de vol à voile Région-Est du Canada (EVVRE) des cadets de l'air¹³², soit de 1977 à 1996 (figure 64). La nature de ces installations (i.e., saisonnières ou permanentes) n'a pu être confirmée, mais tout porte à croire qu'il s'agissait de constructions de surface. Le secteur ne comporte aucun bâtiment actuellement (figure 65). Étant donné l'âge des constructions et l'absence probable de fondations, l'intérêt archéologique de la zone expertisée est considéré moyen.

¹³² « Le 9 avril 1941, la Ligue des cadets de l'Air du Canada obtient officiellement, par lettres patentes relevant de la partie II de l'Acte des compagnies de 1934, l'autorisation pour la Ligue d'agir à titre de société de bienfaisance, soit une corporation à but non lucratif. La Ligue est alors autorisée à « mettre sur pied des succursales de son organisation dans toutes les régions du Canada ». Cette charte [est entrée] en application sous le maréchal de l'Air, William (Billy) Bishop, George B. Foster et Hugh P. Illsle », <https://aircadetleague.com/fr/propos-de-nous/370-2/>.

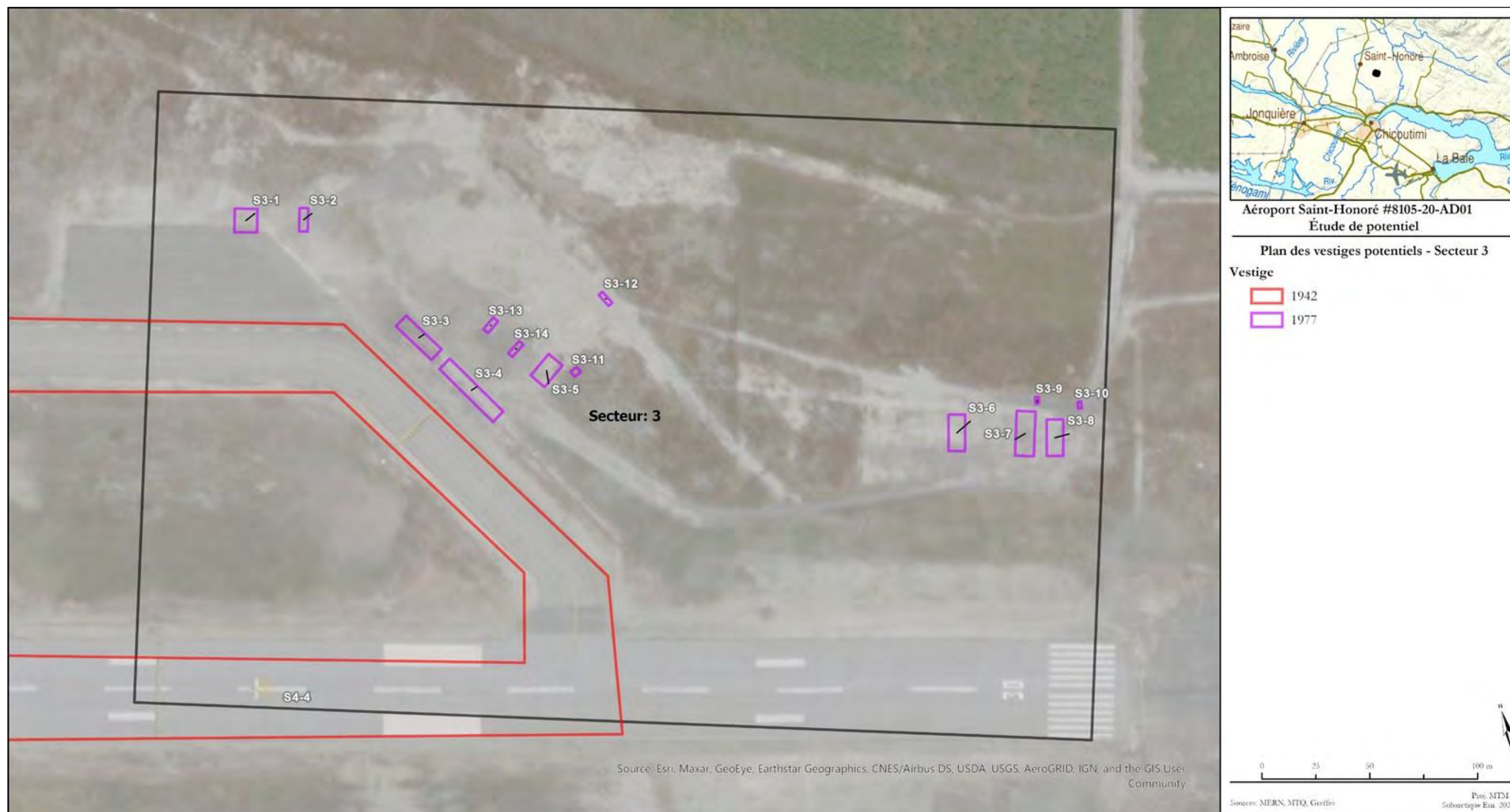


Figure 64 : Installations de l'école de vol à voile Région-Est du Canada, dans le secteur 3. (Source : Subarctique, R. Gadbois-Langevin, déc. 2020)



Figure 65 : Vue du secteur 3 au début de l'intervention archéologique, vers le nord-ouest. La tour de contrôle est visible à l'arrière-plan. (Source : Subarctique Enr., DSCN1115, 2020-08-04)

7.3.1 Caractérisation environnementale

Seize tranchées (TR-01-20 à TR-16-20) ont été effectuées sous surveillance archéologique dans ce secteur (figure 66). Les sols avaient été remaniés et les niveaux d'occupation étaient présents essentiellement en surface. Pour la zone des bâtiments S3-6 à S3-8 (TR-14-20), on a toutefois observé des drains en PVC (style toilette/douche), des tuyaux d'alimentation d'eau encore actifs et quelques éléments électriques désaffectés tel qu'une tige de mise à terre (figures 67 et 68). Ces services s'associent à la présence des camps pour les cadets de l'air. Dans la zone du bâtiment S3-4 (TR-09-20), on a noté une importante contamination des sols par l'huile, où un réservoir devait être présent (figure 69). Une pièce de fixation a été retirée de la poche d'huile (figure 70).

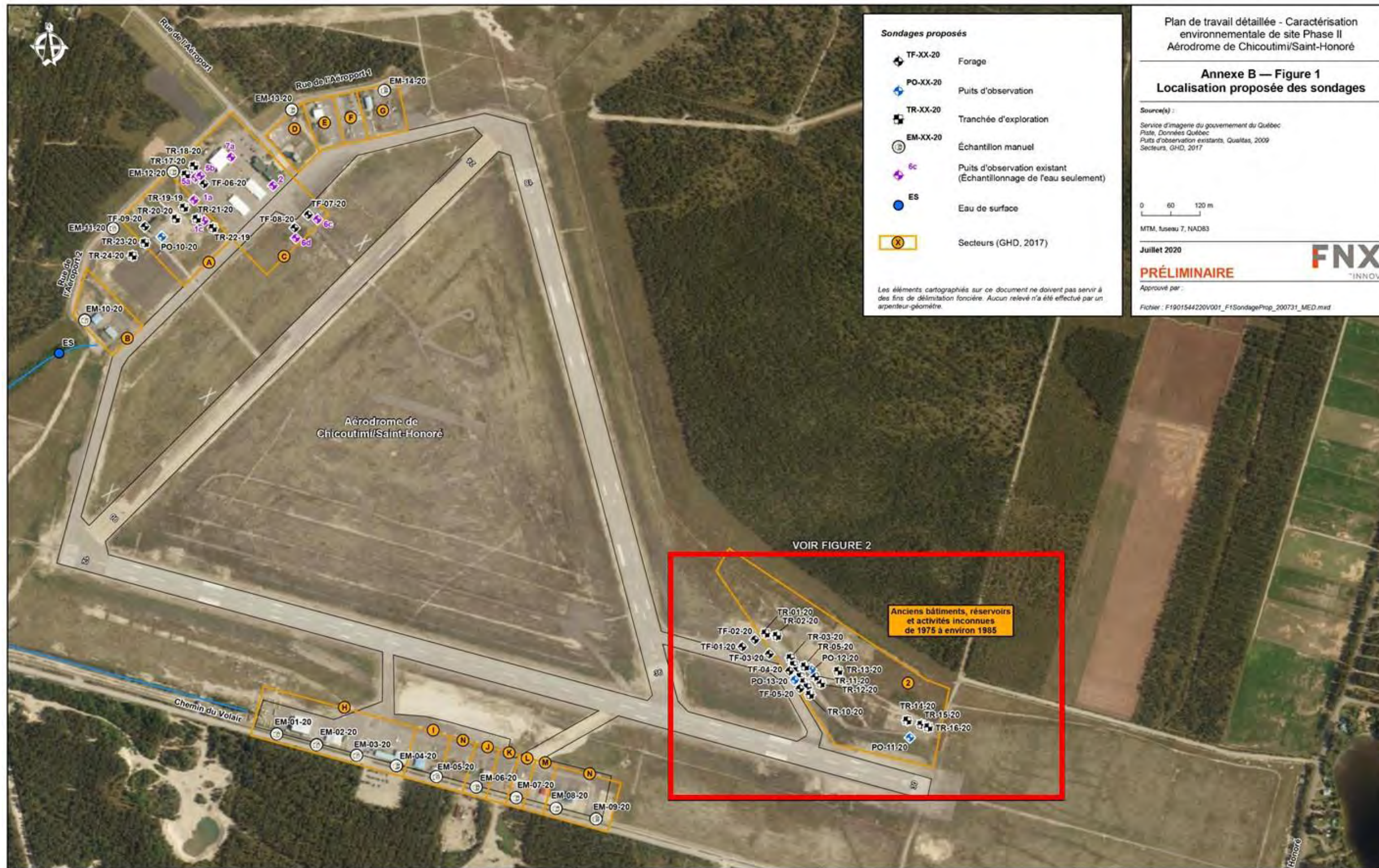


Figure 66: Plan de localisation des tranchées de caractérisation environnementale, secteur 3 (rectangle rouge). (Source : MTQ, fichier F1901544220V001_F1sondageProp_200731_MED.mdx, juillet 2020)



Figure 67 : Tige de mise à terre et tuyau d'eau en cuivre mis au jour dans la tranchée TR-14-20, vue vers l'est. (Sources : Subarctique Enr., DSCN1172 et DSCN1179, 2020-08-05)



Figure 68 : Drain en PVC, probablement un événement d'aération d'une toilette, visible dans la paroi sud de la tranchée TR14-20 et coupe stratigraphique. (Source : *Subarctique Enr.*, DSCN1173, 2020-08-05)

Légende

- 1 Couche végétale (± 10 cm)
- 2 Sable beige et humus mélangé (± 50 cm)
- 3 Sable noirci par la présence de matières organiques (± 50 cm)
- 4 Sable beige granuleux en place



Figure 69 : Infiltration d'huile visible dans la paroi est de la tranchée TR-09-20. (Source : *Subarctique Enr.*, DSCN1167, 2020-08-05)



Figure 70 : Pièce de fixation d'un tuyau, retirée de la poche d'huile, vue vers le nord-est., TR-09-20. (Sources : *Subarctique Enr.*, DSCN1159 et DSCN1160, 2020-08-05)

7.4 Secteur 4 (Op 4)

Le secteur 4, qui comprend les pistes de décollage et d'atterrissage ainsi que le terre-plein cerné par les pistes, de même que les voies de circulation en périphérie, a été mis en place dès 1942. Tout ce secteur revêt une valeur historique importante. La surveillance des travaux pour l'aménagement de l'héliport 2 a été réalisée dans la portion sud du triangle formé par les pistes. L'inventaire archéologique visait, pour sa part, à expertiser les « anomalies » présentes dans le terre-plein et visibles sur les photos aériennes de 1942 à aujourd'hui.

Les pistes et voies implantées en 1942 n'ont pas été expertisées en 2020. Celles-ci ont fait l'objet de travaux récents sans toutefois modifier leur configuration de base. Les balises des pistes 12-30 et 18-36 ainsi que de toutes les voies de circulation ont été remplacées en 2016. La voie de circulation Delta a été élargie en 2017. La piste 06-24 a été refaite l'année suivante alors que la piste 18-36 a été refaite en 2020. Finalement, la piste 12-36 devrait être refaite en 2022¹³³ (figure 71).

¹³³ I. Duval, com. pers. et informeaffaires.com/regional/transport/laeroport-de-saint-honore-en-phase-de-developpement



Figure 71 : Identification des pistes et des aires de circulation sur le site de l'aéroport. (Source : Ministère des Transports, Direction de l'environnement, mars 2020)

7.4.1 Surveillance des travaux, préparation des chemins et de la piste d'héliport

La zone faisant l'objet d'une surveillance touchait directement la piste de planeur qui est la plus au centre (figure 72). La méthode utilisée par l'entrepreneur comprenait le décapage des couches de surfaces de plus ou moins 4 pouces. Le décapage s'est fait avec une pelle mécanique et un bulldozer (figure 73). Aucun vestige archéologique n'a été identifié dans ce secteur outre les pistes de planeurs mises en place en 1977 (S4-5) et dont les traces étaient visibles en surface.

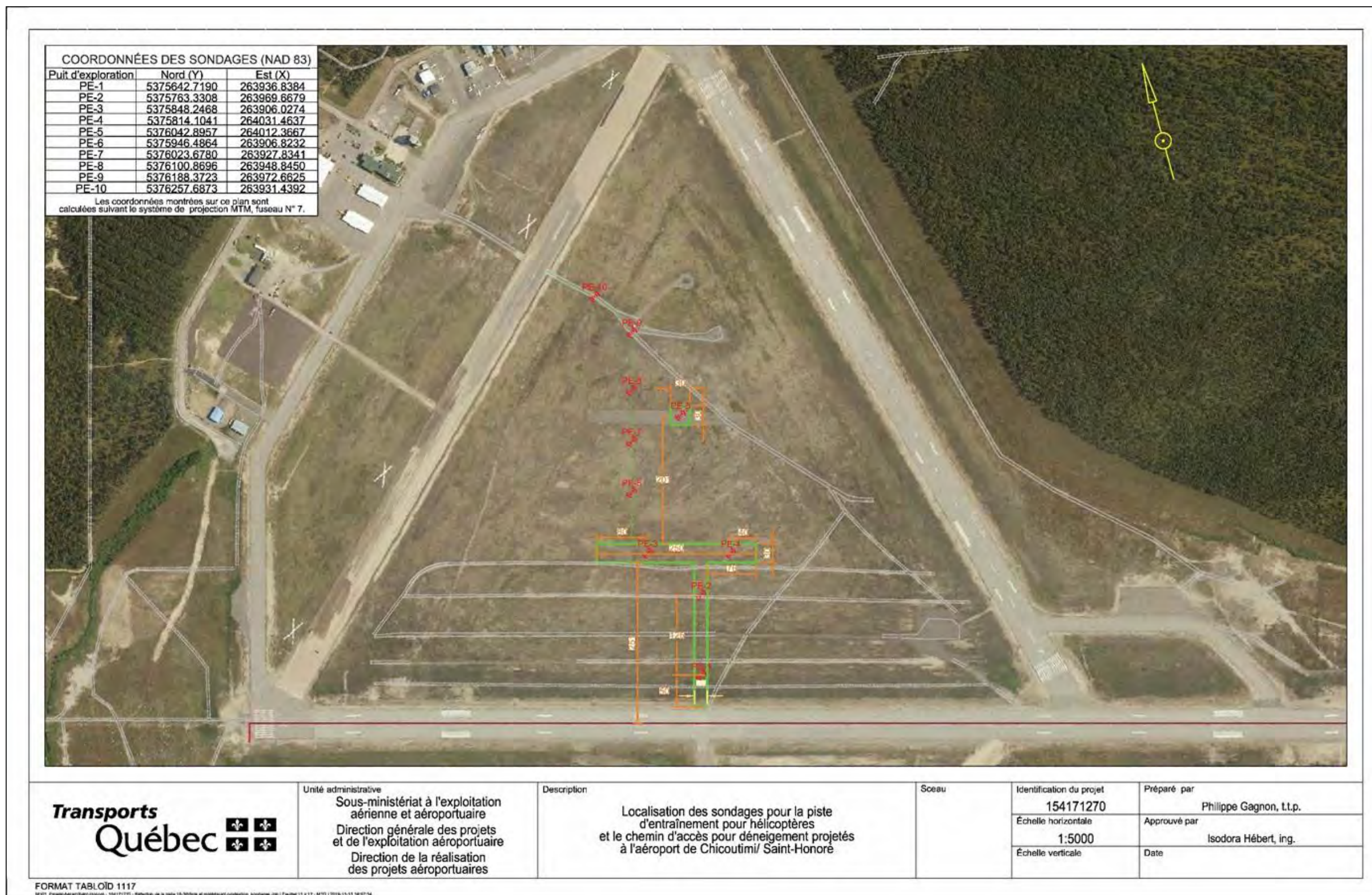


Figure 72 : Localisation des sondages pour la future piste d'entraînement pour hélicoptères et le chemin d'accès projetés. (Source : MTQ, Direction de la réalisation des projets aéroportuaires, [mars 2020])



Figure 73 : Travaux de décapage de la couche organique, zone des pistes de planeurs dans la partie sud du secteur 4, vers l'est. (Source : Subarctique Enr., DSCN1600, 2020-08-11)

7.4.2 Inventaire du terre-plein

L'inventaire du terre-plein comprenait deux volets : une expertise à l'emplacement des vestiges potentiels S4-6 et S4-7, puis une expertise dans les portions centrale et nord du secteur 4, afin de vérifier la présence de vestiges associés aux anomalies visibles sur les photographies aériennes (figures 74 et 75 et carte interactive à l'annexe 4).



Figure 74 : Plan de localisation de l'ensemble des sondages et tranchées d'inventaire dans le secteur 4. (Source : Subarctique, R. Gadbois-Langevin, déc. 2020)



Figure 75 : Localisation des vestiges S4-6 et S4-7 identifiés sur une photographie aérienne de 1977, ainsi que les anomalies au centre du terre-plein visibles sur une photo aérienne de la Deuxième Guerre mondiale. (Sources : MTQ, Direction de l'Environnement, 25 mars 2020; Subarctique, R. Gadbois-Langevin, juin 2020)

Le secteur immédiatement au nord des pistes de planeurs, où les constructions S4-6 et S4-7 avaient été identifiés sur les photos aériennes, a d'abord été expertisé (sondages 205 à 213 et sondages 218 à 231 respectivement (figures 75 et 76; voir aussi la carte interactive des interventions à l'annexe 4).



Figure 76 : Piste de planeur, vers le sud-est. (Source : Subarctique Enr., 20200811154728844, 2020-08-11)

Selon le directeur de l'aéroport, il s'agissait pour un (S4-6) d'une plateforme sur laquelle avait été posée une cuisine pour les cadets. À part des restes de sacs de sable et quelques déchets provenant des couches de surface (1 et 2) (canettes, verre), il n'y avait rien à souligner en lien avec cette construction (figure 77). On note, toutefois, la présence de la couche de brûlis (3) entre les couches de surface et le sol en place.

Le second bâtiment (S4-7), qui n'était pas connu du directeur, se trouvait à l'extrémité d'une piste de planeurs. Aucun vestige n'a été mis au jour à cet endroit (figure 78). La stratigraphie était caractérisée par la présence de (3) couches de sable remaniées sur le sable en place.



Figure 77 : Sondage 212 à l'emplacement du vestige potentiel S4-6, paroi est. (Source : Subarctique Enr., DSCN1589, 2020-08-11)

Légende

- 1 Gravier et calotte végétale (± 10 cm)
- 2 Sol humique (± 10 cm)
- 3 Couche de brûlis (± 3 cm)
- 4 Sable beige granuleux; sol en place (± 20 cm)
- 5 Sable gris-beige granuleux; sol en place



Figure 78 : Sondage 231 à l'emplacement du vestige potentiel S4-7, paroi nord. (Source : *Subarctique Enr.*, DSCN1596, 2020-08-11)

Légende

1 *Sable fin rapporté (± 25 cm)*

2 *Sable beige granuleux (perturbé) (± 20 cm)*

3 *Sable gris-beige granuleux avec fragments de roches (perturbé) (± 30 cm)*

4 *Sable gris-beige granuleux; sol en place*

Dans un deuxième temps, cent-vingt sondages (nos 97 à 274) et deux tranchées (4A et 4B) ont été réalisés dans les portions centrale et nord du secteur 4, afin de vérifier la présence de vestiges associés aux anomalies visibles sur les photographies aériennes (voir carte interactive à l'annexe 4). La tranchée (à l'est) (4A : points 33 à 36 sur la carte interactive) a été réalisée manuellement, alors que la deuxième (à l'ouest) (4B : points 43 à 58 sur la carte interactive) a fait l'utilisation d'une pelle mécanique. Nous avons observé dans les excavations une distinction dans les sols entre la partie centrale du triangle et les bords. Dans la partie centrale, la matrice est généralement constituée de sable organique avec une très mince couche de brûlis sur des couches de sables variées (figure 79), alors que dans les parties limites on observe un remblai de sol organique et de charbon de bois qui fait plus de 70 cm d'épaisseur (figures 80 à 82). Ce pattern suggère que le brûlis de la végétation a été gratté du centre vers les lisières lors du nivellement de la surface du terre-plein. Selon un plan de 1942, une piste intérieure avait été prévue en parallèle aux pistes principales (figure 83), ce qui explique la scarification qui apparaît sur les photos aériennes et dont la trace est encore visible aujourd'hui (figure 84).



Figure 79 : Sondage 276, au centre du terre-plein, paroi nord. (Source : Subarctique Enr., 20200812154003021, 2020-08-12)

Légende

- 1 Sable organique brun avec mince couche de brûlis à l'interface inférieure (± 20 cm)
- 2 Sable gris-beige, sol en place (± 15 cm)
- 3 Sable orangé; sol en place (± 7 cm)
- 4 Sable grossier beige allant vers le gris; sol en place



Figure 80 : Tranchée manuelle réalisée du côté est du terre-plein (4A), paroi nord. (Source : Subarctique Enr. 2020; traitement 3D : J. Gagné)

Légende

- 1 Calotte végétale (± 10 cm)
- 2 Sols humiques et sable mélangés (± 50 cm)
- 3 Niveau de brûlis (3 à 5 cm)
- 4 Sable grossier beige; sol en place



Figure 81 : Tranchée mécanique ouest, vue vers l'est (4B). (Source : *Subarctique Enr.*, 20200811195459209 et DSCN3223, 2020-08-13)



Figure 82 : Tranchée mécanique réalisée du côté ouest du terre-plein (4B), paroi nord. (Source : *Subarctique Enr.* 2020; encart : DSCN 3399 et DSCN3401; traitement 3D : J. Gagné)

Légende

- 1 Calotte végétale (± 20 cm)
- 2 Sols humiques et sable mélangés (± 20 cm)
- 3 Niveau de brûlis (3 à 5 cm)
- 3 Sable orangé; sol en place (± 15 cm)
- 4 Sable grossier beige; sol en place (± 50 cm)

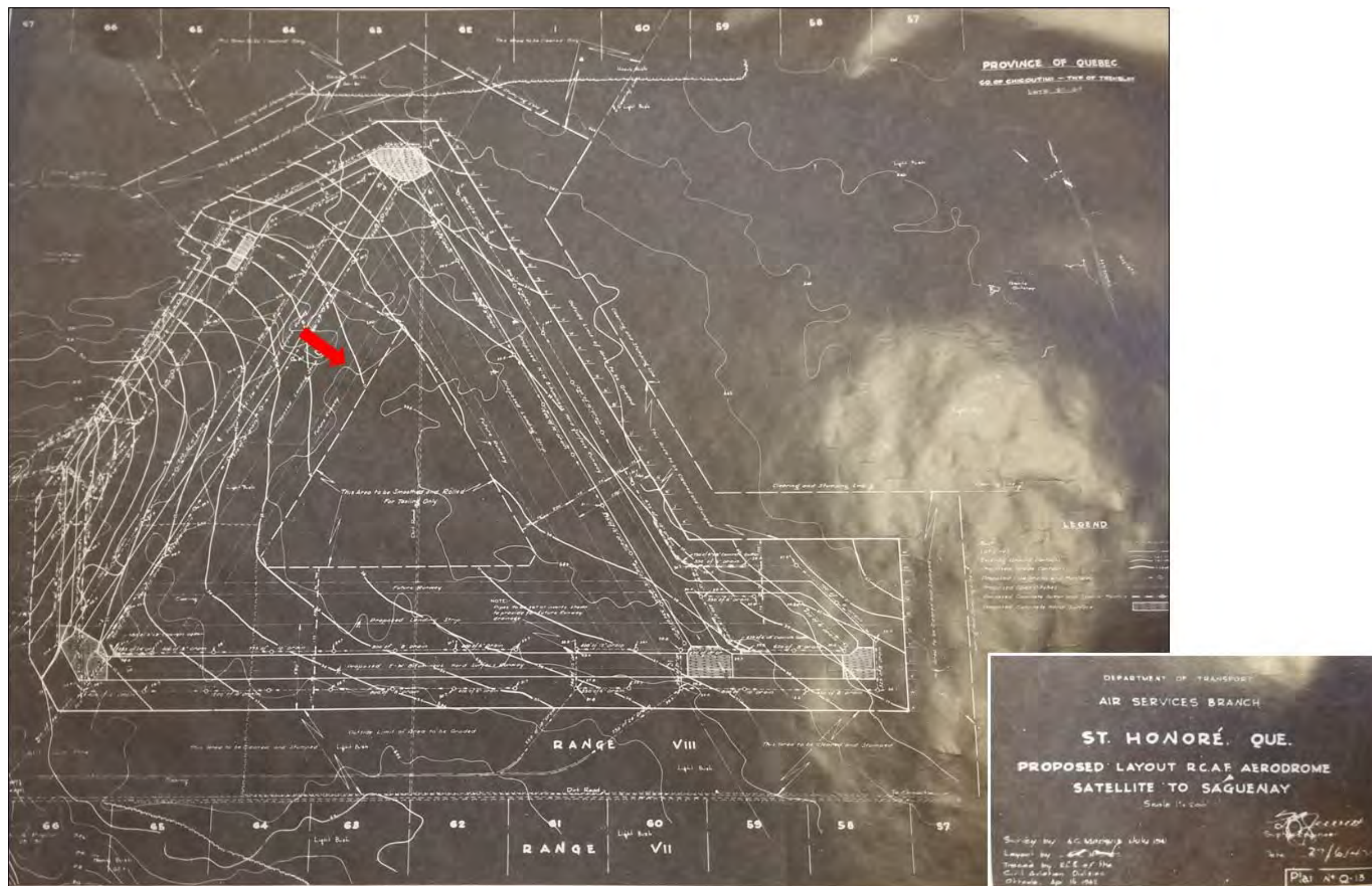


Figure 83 : St Honoré Que, Proposed Layout R.C.A.F. Aerodrome, Satellite to Saguenay, Plan No Q-13, Ottawa, Apr. 16, 1942, sur lequel est illustrée la piste projetée à l'intérieur des pistes principales. (Source : Défense nationale, aéroport de Saint-Honoré)



Figure 84 : Photo aérienne de 2020 sur laquelle est visible les traces de scarification à l'intérieur des pistes. (Source : Ministère des Transports, Direction de l'environnement, mars 2020)

La principale trace mis au jour lors de l'inventaire comprenait une étendue de sol congloméré située à proximité du vestige S4-1, une anomalie qui apparaît sur les photographies aériennes dès 1942 (figures 85 et 86). Une deuxième anomalie (S4-2) est également visible à l'est de la première.

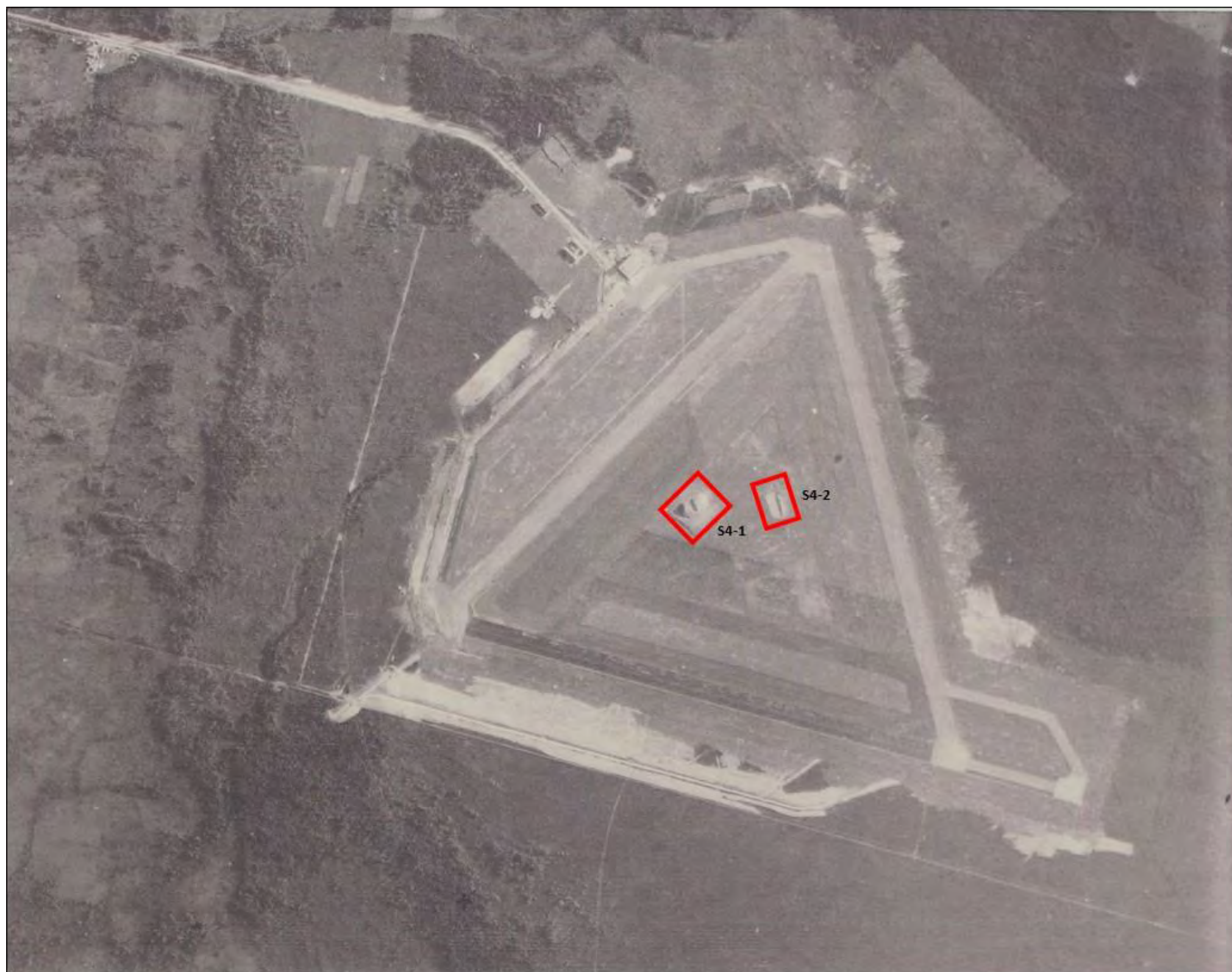


Figure 85 : Vue aérienne de la station R1 St Honoré, été 1942, indiquant l'emplacement des anomalies S4-1 et S4-2 à l'intérieur des pistes. (Source : Musée de la Défense aérienne / BFC Bagotville, Collection Dan McWilliams)



Figure 86 : Étendue de sol congloméré sous la surface du terre-plein, dégagée près de l'anomalie S4-1, vers le nord. (Source : Subarctique Enr., 20200810204908644, 2020-08-10)

Selon les informations obtenues par l'historien Michel Bergeron, il est possible que ces anomalies soient des cibles d'entraînement de largage de bombes¹³⁴. Les bombes de pratique étaient inertes et remplies de sable ou ciment mouillé¹³⁵, ce qui pourrait correspondre à l'étendue de sol congloméré. Des sondages à l'emplacement de la deuxième anomalie n'ont cependant révélé aucune trace particulière (figure 87). On en déduit que les anomalies étaient probablement des amoncellements de sable destinés à amortir l'impact des bombes et que la présence du sol congloméré fut le résultat de la désagrégation de l'une des bombes.

¹³⁴ Interprétation proposée par M. Bergeron et M. Lebeau. Une seule demande a été faite en 1991 pour le support du MDN dans le but de récupérer une munition d'entraînement (Éric Desbiens, UXO Specialist, Directorate of Contaminated Sites (DCS), Department of National Defence / Government of Canada, courriel envoyé à M. Denis Audette, biologiste, M. Env., Direction de la planification des projets aéroportuaires (DPPA), 19 février 2020).

¹³⁵ Quoique non explosives, ces bombes pouvaient être destructrices pour les cibles visées (www.thomaswictor.com/inert-bombs/).



Figure 87 : Sondage #126 à l'emplacement de l'anomalie S4-2. (Source : Subarctique Enr., 20200810150613616, 2020-08-10)

Un champ de tir avait également été aménagé au sud de l'aéroport, près du chemin des Ruisseaux (figure 88). En plus du terrain d'exercice de tir, on avait été aménagé « une tour en forme de triangle sur laquelle on avait placé des pièces de bois, espacées d'environ 8 à 10 pouces (20-25 centimètres), à plat sur le sol »¹³⁶. Toutefois, la localisation de la tour est incertaine.

¹³⁶ Bergeron, 2013, p. 256.

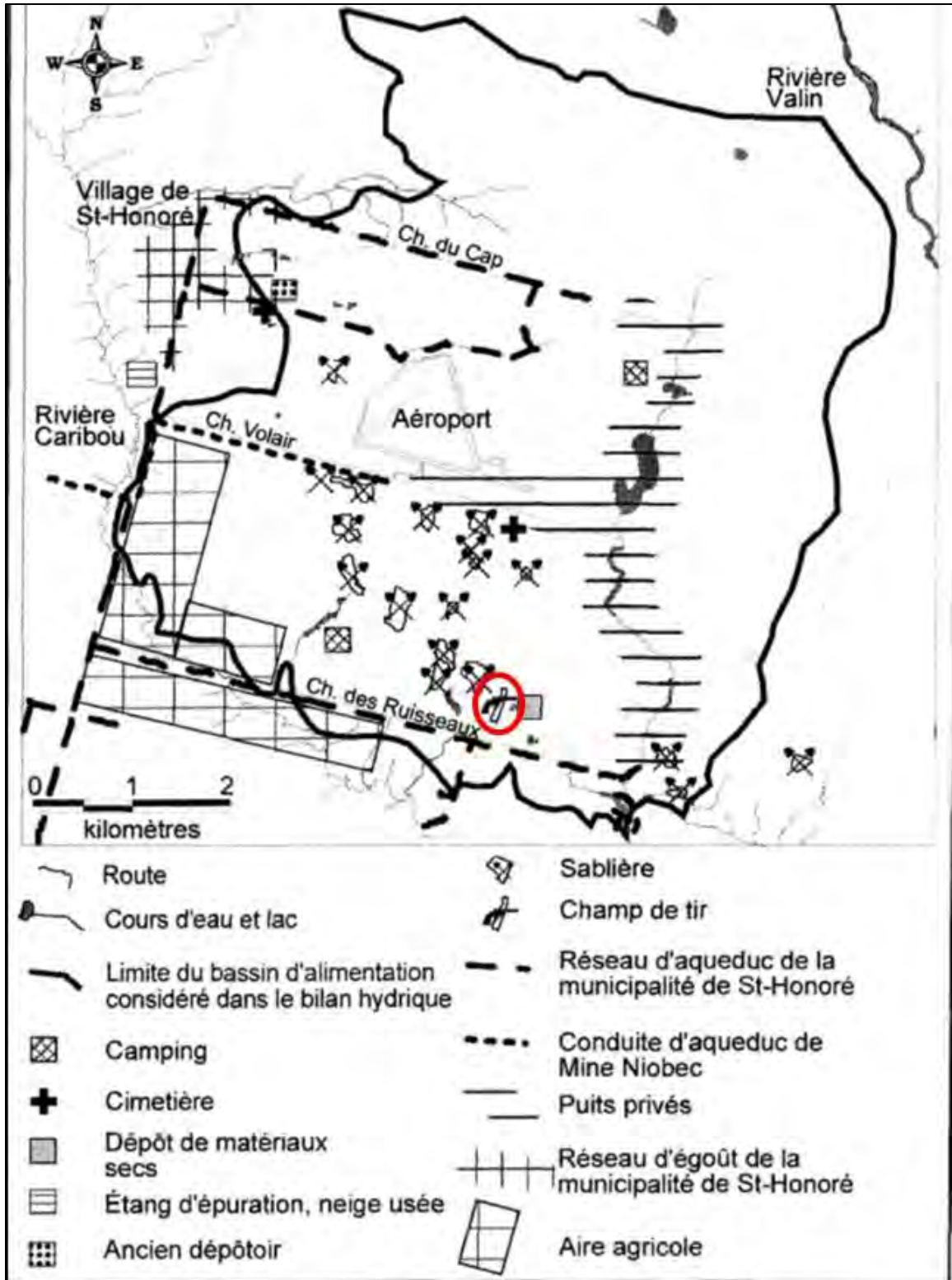


Figure 88 : Plan indiquant l'emplacement du champ de tir au sud de l'aéroport. (Source : Tiré de Tremblay, 2005, figure 2.9, p. 27)

Conclusions et recommandations

Les interventions réalisées en 2020 sur le site de l'aéroport de Saint-Honoré comprenaient cinq volets, répartis dans quatre secteurs identifiés par le Ministère des Transports (voir figure 3) : la surveillance de sondages de caractérisation environnementale, la réalisation de sondages en vue de l'aménagement de la piste d'entraînement pour hélicoptères et le chemin d'accès pour déneigement (projet 154-17-1270), un inventaire dans la partie nord du terre-plein bordé par les pistes de décollage et d'atterrissage, l'inspection visuelle du site afin de repérer les traces de construction antérieures, puis des sondages de caractérisation de trois fondations datant de la Deuxième Guerre.

Aucune trace d'occupation autochtone ou agricole antérieure à l'aménagement de l'aéroport n'a été notée et le potentiel d'en retrouver est faible. Toutefois, il est recommandé d'effectuer un inventaire le long du ruisseau de l'Aqueduc qui se profile à l'ouest de l'aéroport. Situé en bordure d'une terrasse de la mer de Laflamme dans une zone non perturbée, il y réside une faible probabilité d'y découvrir des vestiges de la paléohistoire¹³⁷.

Tous les vestiges observés sont associés à l'exploitation de l'aéroport et datent de 1942 à aujourd'hui. L'essentiel des vestiges est localisé dans les secteurs 1 et 4, où l'on retrouve les premiers aménagements mis en place durant la Deuxième Guerre mondiale : pistes de décollage et d'atterrissage, taxiways, tour de contrôle, tablier d'accueil, caserne, hangars pour avions, garages d'entretien, station de pompage et autres dépendances.

L'aéroport a conservé la disposition originelle des pistes selon le modèle « 60 Degree Runway ». Il s'agit de l'un des trois aéroports militaires au Québec ayant maintenu ce modèle implanté durant la Deuxième Guerre mondiale (St-Jean-sur-Richelieu et Sept-Îles sont les deux autres). Les pistes n'ont pas été expertisées dans le cadre du présent mandat. Ainsi, les futurs travaux de réfection des pistes et de leurs abords devront ainsi être précédés de sondages afin de documenter leurs substructures de même que les réseaux de drainage qui les bordent.

Trois fondations de bâtiments datant de la Deuxième Guerre mondiale, observées lors de l'inspection visuelle du site, ont fait l'objet de sondages de caractérisation : le hangar d'avion, le garage pour autos et la station de pompage. D'autres vestiges potentiels de cette période gisent probablement sous la surface, principalement dans le secteur 1, dont les fondations de la caserne (S1-2) et celles d'une grange ou hangar (S1-5) ainsi que diverses dépendances. Cet ensemble de vestiges est considéré comme ayant une valeur patrimoniale élevée, nécessitant la poursuite des mesures d'évaluation d'impact et de mitigation

¹³⁷ Ce secteur du ruisseau fut désigné secteur 5.

(inventaire et fouille) préalablement à tous travaux ou aménagements pouvant menacer leur état.

Parmi les autres vestiges expertisés datant de la Deuxième Guerre mondiale, l'étendue de sol congloméré (possibles cibles de largage de bombes) et les traces de brûlis sur le terre-plein sont les plus évocateurs.

La présence de vestiges associés aux aménagements aéroportuaires postérieurs à 1946 et mis en place en 1977 ou avant est à signaler également dans les zones non construites (voir figure 8 pour la localisation des vestiges). Ces vestiges comprennent essentiellement des aménagements pour les compagnies privées et les organismes de formation. Parmi ceux-ci, les canalisations en terre-cuite mises au jour à proximité de l'atelier de déglacage (secteur 1) sont à noter. Les sondages de caractérisation environnementale à l'emplacement de l'école de vol à voile Région-Est du Canada (EVVRE) des cadets de l'air (secteur 3) ont révélé, pour leur part, que la plupart des installations sont disparues, hormis quelques services. Les sondages dans le secteur 2 ont été réalisés à l'extérieur de la zone bâtie et se sont avérés peu révélateurs. Les futurs travaux touchant les constructions datant de 1977 ou avant devront faire l'objet d'un inventaire préalable. Quant aux constructions mises en place après 1977, elles sont, pour la majorité, encore debout, et ne présentent qu'un intérêt archéologique marginal.

Il ressort de cette première série d'interventions sur le site de l'aéroport de Saint-Honoré, l'intérêt de poursuivre les expertises archéologiques afin de compléter les connaissances de son évolution, puis de protéger les éléments les plus significatifs et les plus représentatifs du rôle de l'aéroport dans l'histoire aéronautique du Québec. Le niveau d'intervention peut comprendre une inspection de surface, un inventaire préalable, une surveillance en cours de travaux, une fouille exhaustive, ou une combinaison d'approches. Les mesures d'intervention particulières privilégiées pour chaque vestige à caractère historique sont présentées à l'annexe 1.

Les recommandations spécifiques quant à la poursuite des travaux archéologiques sur le site se résument comme suit :

1. Poursuivre l'expertise des vestiges de la 2^e Guerre apparents en surface
2. Repérer et circonscrire les vestiges potentiels de la 2^e Guerre en sous-sol
3. Expertiser les réseaux d'utilités installés en 1942 à quelques endroits
4. Poursuivre l'inventaire préalable et la surveillance des travaux de caractérisation environnementale et autres travaux réalisés par des tiers
5. Réaliser un inventaire paléohistorique le long du ruisseau de l'Aqueduc

L'aéroport de Chicoutimi-Saint-Honoré représente un volet marquant de l'implication régionale dans la défense aérienne durant la Deuxième Guerre mondiale et dans l'histoire

aéronautique du Québec. Saint-Honoré est le premier aéroport militaire au Québec sur lequel on a mené des expertises archéologiques et le premier aéroport opérationnel au Québec dont les installations aéroportuaires ont été reconnues comme site archéologique. À la suite de l'analyse de la déclaration de découverte acheminée au ministère de la Culture et des Communications du Québec, le code Borden DdEs-2 a été attribué à la portion du site reconnue d'importance archéologique (figure 89). Exemple des nouveaux champs d'expertise en archéologie, il constitue une référence utile pour les recherches à venir sur des sites à vocation similaire.

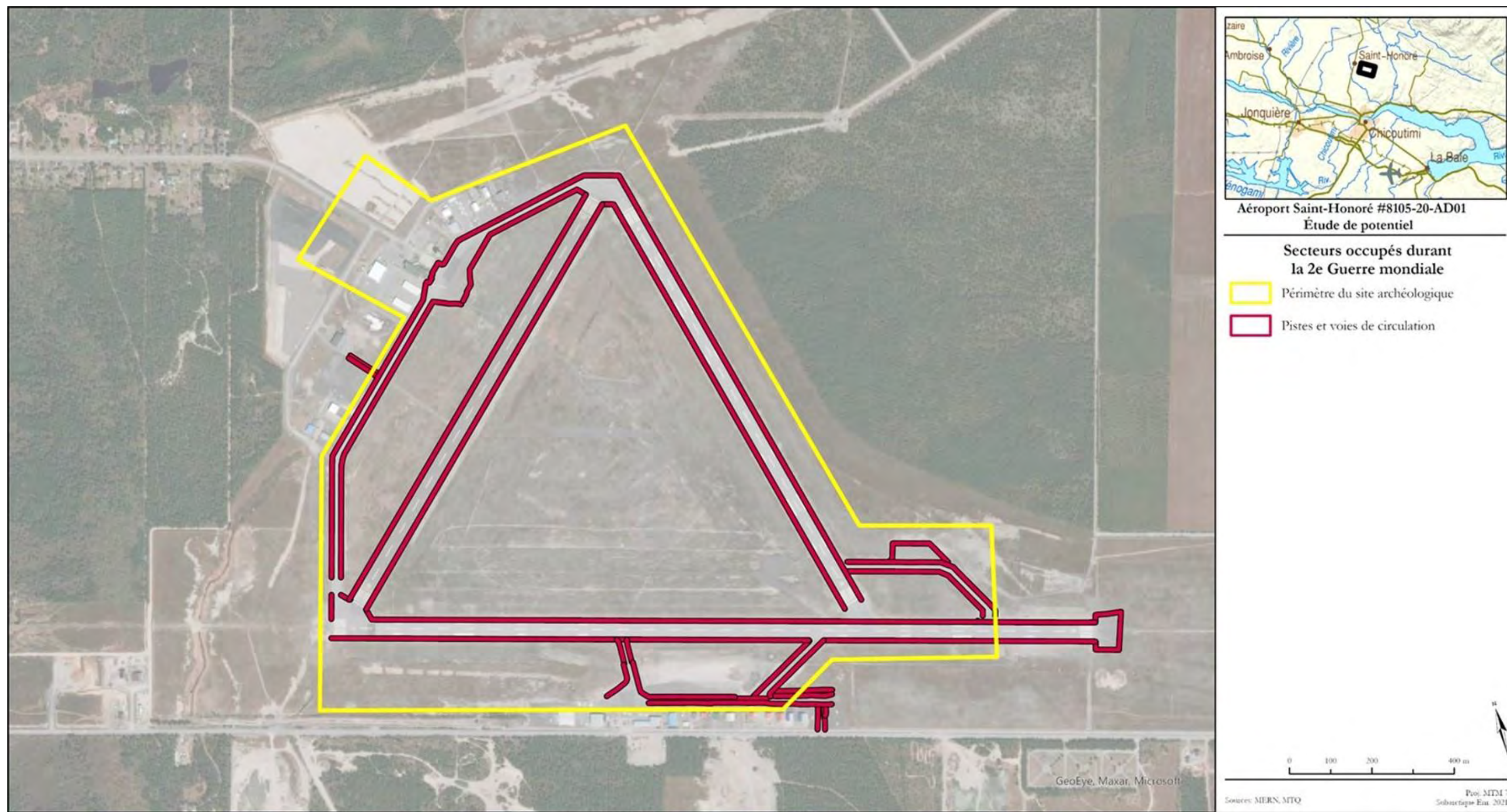


Figure 89 : Périmètre du site archéologique incluant les pistes et secteurs établis et occupés durant la 2^e Guerre mondiale sur le site de l'aéroport de Saint-Honoré. (Subarctique, R. Gadbois-Langevin, déc. 2020)

Ouvrages cités et sources

Archives

BAnQ SAGUENAY, Collection de la SHS, *dossier 109*.

BAnQ SAGUENAY, Collection de la SHS, *mémoire des vieillards no 142*, Ludger Petit.

ARCHIVES NATIONALES DU QUÉBEC, Fonds Société historique du Saguenay. Lettre du ministère de l'Air, lettre du 8 juillet 1942

LE GREFFE DE L'ARPEUTEUR GÉNÉRAL DU QUÉBEC, UQAM, Carto 2014.

MUSÉE DE LA DÉFENSE AÉRIENNE. BFC Bagotville, Collection Dan McWilliams.

Sites Internet

<http://www.aeroport75cyrc.com/>

<https://www.aeroportdequebec.com/fr/a-propos/entreprise/histoire>

<https://www.aeroportdequebec.com/en/about/company/history>

<https://www.affairesdegars.com/page/article/4156057790/10-bases-militaires-abandonnees-du-quebec-que-vous-connaissez-peut-etre-sans-le-savoir.html#>

<https://aircadetleague.com/fr/propos-de-nous/370-2/>

<https://www.aviationcultures.org/aviation-archaeology/>

<Aviaweb.50megs.com/F-HTML/JET-BAGOT.htm>

<https://fr.db-city.com/Canada--Qu%C3%A9bec--Saguenay--Lac-Saint-Jean--Saint-Honor%C3%A9>

<http://www.cqfa.ca/pro/index.php?lng=Fr>

<https://chronomontreal.uqam.ca/chronologie/1760-aeroport-de-saint-hubert>

<https://www.environnement.gouv.qc.ca/biodiversite/cadre-ecologique/rapports/provinces-naturelles.pdf>

http://www.environnement.gouv.qc.ca/biodiversite/aires_protegees/provinces/conclusion.htm

<https://www.eodms-sgdot.nrcan-rncan.gc.ca>

informeaffaires.com/regional/transport/laeroport-de-saint-honore-en-phase-de-developpement

geoboutique.mern.gouv.qc.ca

<https://geoscan.nrcan.gc.ca/starweb/geoscan/servlet.starweb?path=geoscan/fulle.web&search1=R=214399>

ici.radio-canada.ca/nouvelle/1140741/aeroport-mont-joli-histoire-deuxieme-guerre-mondiale

<https://ici.radio-canada.ca/nouvelle/753570/mer-goldthwait-mer-champlain-glaciation-fleuve-saint-laurent>

<https://www.lesaislesduquebec.com/aeroport-de-chicoutimisaint-honore-75-ans-daviation-a-saint-honore/>

<https://www.longuepointedemingan.ca/a-decouvrir/vestiges-de-larmee-americaine>

www.memoireduquebec.com

<https://mpierrela.wordpress.com/tag/no-4-efst-windsor-mills>

<https://museeduhaut-riche lieu.com/chroniques/2020/une-longue-histoire-daviation-a-saint-jean-sur-riche lieu>

<https://www.plomberiebissonnette.ca/services-de-drains-et-egouts/drain-francais>

[https://www.Sanitary Protection of Drinking Water Storage Tanks: Vents \(epa.gov\)](https://www.Sanitary Protection of Drinking Water Storage Tanks: Vents (epa.gov))

<https://www.shgc.ca/nos-activites/lhistoire-de-laviation-a-laerogare-de-sept-iles>

<https://sjsr.ca/aeroport-municipal/>

<https://www.thecanadianencyclopedia.ca/fr/article/saint-honore>

www.thomaswictor.com/inert-bombs/

<https://www.veterans.gc.ca/eng/remembrance/history/second-world-war/british-commonwealth-air-training-plan>

<https://fr.wikipedia.org/wiki/Nunatak>

https://fr.wikipedia.org/wiki/Rivi%C3%A8re_Shipshaw#:~:text=La%20rivi%C3%A8re%20Shipshaw,%20prend%20sa,du%20Fjord%2Ddu%2DSaguenay

https://fr.wikipedia.org/wiki/Rivi%C3%A8re_Saguenay#:~:text=Sur%20le%20cours%20d'eau,il%20est%20le%20mieux%20connu

[https://fr.wikipedia.org/wiki/Rivi%C3%A8re_Caribou_\(rivi%C3%A8re_Saguenay\)#:~:text=Cette%20source%20est%20situ%C3%A9e%20du,5%2C8%20km%20%C3%A0%20l'](https://fr.wikipedia.org/wiki/Rivi%C3%A8re_Caribou_(rivi%C3%A8re_Saguenay)#:~:text=Cette%20source%20est%20situ%C3%A9e%20du,5%2C8%20km%20%C3%A0%20l')

[https://fr.wikipedia.org/wiki/Rivi%C3%A8re_Caribou_\(rivi%C3%A8re_Saguenay\)#:~:text=Cette%20source%20est%20situ%C3%A9e%20du,5%2C8%20km%20%C3%A0%20l'](https://fr.wikipedia.org/wiki/Rivi%C3%A8re_Caribou_(rivi%C3%A8re_Saguenay)#:~:text=Cette%20source%20est%20situ%C3%A9e%20du,5%2C8%20km%20%C3%A0%20l')

https://fr.wikipedia.org/wiki/Monts_Valin#:~:text=Compos%C3%A9%20d'une%20dizaine%20de,parc%20national%20des%20Monts%20DValin

Ouvrages

ANDREWS, John T. 1978. Sea level history of arctic coasts during the Upper Quaternary: Dating, sedimentary sequences, and history, *Progress in Physical Geography*, 2(2), pp. 375-407.

ARKÉOS INC. Juillet 2020. *Ligne à 735 kV Micoua-Saguenay, inventaire complémentaire et fouilles archéologiques*, Rapport réalisé pour le compte d'Hydro-Québec, 201 p.

BERGERON, Michel. 2004. Histoire de l'aéroport de Saint-Honoré (1942-1946), *Saguenayensia*, Volume 46, Numéro 3, juillet-septembre 2004, pp. 15-21.

----. 2013. Le Centenaire de Saint-Honoré : *honorons le passé, bâtissons l'avenir*, Une publication de La Société de développement de Saint-Honoré, 440 p.

BERNATCHEZ, Pascal. 2003. Évolution littorale holocène et actuelle des complexes deltaïques de Betsiamites et de Manicouagan-Outardes : synthèse, processus, causes et perspectives. Thèse de doctorat, Géographie, Université Laval.

BOUCHARD, Russell. 1994. *La vie quotidienne à Chicoutimi au temps des fondateurs : extraits des mémoires de la famille Petit, tome 1, 1873-1882, Chicoutimi-Nord*, [Chez l'auteur].

CHAPDELAINE, CLAUDE ET ÉRIC CHALIFOUX. 1994. *Inventaire archéologique, route 138, Natashquan/Kégashka*. MTQ, Division des études environnementales Est, rapport inédit, 83 p.

DALY, Lisa M. (2015) *Aviation archaeology of World War II Gander: an examination of military and civilian life at the Newfoundland airport*. Doctoral (PhD) thesis, Memorial University of Newfoundland.

DYKE Arthur S. et PREST Victor K. 1987. *Late Wisconsinan and Holocene history of the Laurentide Ice Sheet*, Géographie Physique et Quaternaire, v. 41 (2), pp. 237-263.

DYKE, Arthur S. A. MOORE et L. ROBERTSON. 2003. *Deglaciation of North America*, Geological Survey of Canada, Open File 1574, Sheet 2. <https://geoscan.nrcan.gc.ca/starweb/geoscan/servlet.starweb?path=geoscan/fulle.web&search1=R=214399>

----. 2004. *An outline of North American deglaciation with emphasis on central and northern Canada*, pp. 371-406, dans: Quaternary Glaciations - Extent and Chronology, Part II: North America, J. Ehlers et P.L. Gibbard (eds), Elsevier B. V.

FRANCIS, Paul, FLAGG, Richard et CRISP, Graham. "Nine Thousand Miles of Concrete A review of Second World War temporary airfields in England". *Historic England*. p. 6. [Document version: January 2016]

GODIN-GAUTHIER, Monique. 1971. *Étude de deux villages de la rive nord du Saguenay, Saint-Honoré et Saint-David*. Institut de géographie, mémoire présenté pour l'obtention d'une licence en géographie à l'Université Laval, 6 juin 1971.

HATCH F.J. 1983. *Aerodrome of Democracy, Canada and the British Commonwealth Air Training Plan 1939-1945*, Department of National Defence, Directorate of History, Monograph Series No. 1, 218 p.

HÉBERT, Bernard. 1993. Inventaires archéologiques, hélicoptère de Kégashka. Bacs 098-103 et 098-108. Route 138 Natashquan / Kégashka, MTQ, Direction de l'Environnement, 22p.

HÉBERT, B. et ROY, D. 1998. Inventaires archéologiques, Hélicoptère de la tabatière et banc d'emprunt, 098-114, Service du support technique Direction générale de Québec et de l'Est, Ministère des Transports, 33p.

IBRAHIM, Ghassen. 2011, Géologie et géomorphologie quaternaire de la zone de GIEBV Duplessis, Organisme de bassins versants Duplessis, Sept Îles, mars 2011, 32 p.

INSTITUT CULTUREL AVATAQ. 1987. Inventaire archéologique de l'aire d'étude du village de d'Inukjuak, Nouveau-Québec : réfection des infrastructures aéroportuaires / [Jean-Claude Moquin, Ian Badgley], 2 vol.

INSTITUT CULTUREL AVATAQ. [1988]. Inventaire archéologique de l'aire d'étude du village de Kangiqsujuaq, Nouveau-Québec : réfection des infrastructures aéroportuaires / [Luc Litwinionek], 2 vol.

INSTITUT CULTUREL AVATAQ, 1989, Inventaire archéologique de l'aire d'étude du village d'Akulivik, Nouveau-Québec : réfection des infrastructures aéroportuaires / par l'Institut culturel Avataq Inc., 2 vol.

INSTITUT CULTUREL AVATAQ. 1989. Inventaire archéologique de l'aire d'étude du village d'Aupaluk, Nouveau-Québec : réfection des infrastructures aéroportuaires / [Daniel Gendron].

INSTITUT CULTUREL AVATAQ. 1993. *Analyse des sites IcGm-2, IcGm-3 et IcGm-4, Inukjuak, Nunavik, projet de réfection des infrastructures aéroportuaires nordiques*. MTQ.

LABORATOIRE D'ARCHÉOLOGIE DE L'UQAC. 2020. Inventaire archéologique 2019 au Poste de traite de Chicoutimi (DcEs-1), Ville de Saguenay, [Piédalue, Langevin, Gagné et Gadbois-Langevin], 179 p.

LANGÉVIN, Érik. 2015. Un fjord, une rivière, un lac et des ruisseaux. Variabilité culturelle paléohistorique sur le bassin hydrographique de la rivière Saguenay (Québec, Canada). Thèse de doctorat, Département d'anthropologie, Université de Montréal, Montréal.

LANGÉVIN, E. et PLOURDE N. (2017). Du Piekouagamy au fleuve Saint-Laurent. La question des identités culturelles au cours de l'Archaïque supérieur sur le bassin hydrographique de la rivière Saguenay. Dans A.L. Burke et C. Chapdelaine, *L'Archaïque au Québec : six millénaires d'histoire amérindienne* », 2017, Recherches amérindiennes Québec, Paléo-Québec #16, chapitre 5, p. 151-186.

LANGÉVIN, E. (2020) *Un fjord, une rivière, un lac et des ruisseaux : variabilité culturelle paléohistorique sur le bassin hydrographique de la rivière Saguenay (Québec, Canada)*. *Recueil des tableaux*. Groupe de recherche en Invention régionale (GRIR), UQAC, 523 p.

LEDUC, Éric. 2016. *Le quaternaire de la région du Saguenay—Lac-Saint-Jean, Québec : cartographie, sédimentologie, modélisation de l'extension marine et paléogéographie*, Mémoire présenté comme exigence partielle de la maîtrise en géographie, Université du Québec à Montréal, janvier 2016, 185 p.

LE PROGRÈS DU SAGUENAY, 25 juillet et 9 août 1946, p. 5, BAnQ numérique.

LI, T., J.-P. DUCRUC, M.-J. CÔTÉ, D. BELLAVANCE et F. POISSON. 2019. Les provinces naturelles : première fenêtre sur l'écologie du Québec, Québec, ministère de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques, Direction de la connaissance écologique, 24 p. <http://www.environnement.gouv.qc.ca/biodiversite/cadre-ecologique/rapports/provinces-naturelles.pdf>

MINISTÈRE DE LA CULTURE ET DES COMMUNICATIONS DU QUÉBEC.
L'appréciation par valeurs préconisée par le règlement sur la recherche archéologique,
MCCQ, p. ii.

MINISTÈRE DES RESSOURCES NATURELLES DE LA FAUNE ET DES PARCS DU
QUÉBEC. 2003. Guide de reconnaissance des types écologiques.

MOQUIN, J-C. 1986. *Inventaire archéologique de l'aire d'étude du village d'Inukjuak*,
Nouveau-Québec, réfection des infrastructures aéroportuaires. MTQ, Environnement.

OCCHIETTI S., PARENT M., LAJEUNESSE P., ROBERT R. et GOVARE É. 2011: *Late
Pleistocene - Early Holocene decay of the Laurentide Ice Sheet in Québec-Labrador*. In
Quaternary Glaciations - Extent and Chronology, Part IV - a closer look, Elsevier.

PATRIMOINE EXPERTS. 2004. Inventaires archéologiques (été 2003), MTQ, Direction
de la Côte-Nord, Direction générale de Québec et de l'Est, 17 p.

PATRIMOINE EXPERTS. 2003. Inventaires archéologiques (été 2002), MTQ, Direction
de la Côte-Nord, Direction générale de Québec et de l'Est, 112 p.

PATRIMOINE EXPERTS. 2000. *Inventaires archéologiques, Direction de la Côte-Nord*,
mars 2000. MTQ, rapport inédit, 93 p.

PINTAL, Jean-Yves. 2008a. *Amélioration de la desserte routière locale à la Tabatière*,
Basse-Côte-Nord, Inventaire archéologique, La Compagnie Pakatan Meskanau de la
Grande Séduction Basse-Côte-Nord février 2008, 32 p.

PINTAL J-Y, 2008b. *Amélioration de la desserte routière locale à La Romaine, Inventaire
archéologique*, La Compagnie Pakatan Meskanau de la Grande Séduction Basse-Côte-
Nord, rapport inédit, 25 p.

RAYMOND, René. 1971. Pédologie de la région de Chicoutimi, Bulletin technique no 16,
Ministère de l'agriculture et de la Colonisation, Division des sols, Service de la recherche
et de l'enseignement, 120 p.

RICHARD, P.J.H. 1988. *Couvert végétal au Québec-Labrador et son histoire
postglaciaire*, notes et documents # 87-01, Université de Montréal, Montréal.

RICHARD, P. J.H. et Grondin, Pierre. 2009. *Histoire postglaciaire de la végétation*,
Extrait du Manuel de foresterie, Ordre des ingénieurs forestiers du Québec, 10 p.

ROY, Denis W., Guillaume BEAUDOIN, Éric LEDUC, Alain ROULEAU, Julien
WALTER, Romain CHESNAUX, Pierre COUSINEAU. 2011. Isostasie postglaciaire
différentielle au lac-Saint-Jean (Québec) et implications sur la qualité de l'eau souterraine,
GéoHydro, 2011, Congrès conjoint de l'Association canadienne pour l'étude du

Quaternaire (CANQUA) et de la Section canadienne de l'Association internationale des hydrogéologues, Québec, 28-31 août 2011.

RÉPERTOIRE DU PATRIMOINE CULTUREL DU QUÉBEC. 2013. Église de Saint-Honoré, Numéro du bien : Identifiant municipal : 2012.94240.MART.3560.01

RÉPERTOIRE DU PATRIMOINE CULTUREL DU QUÉBEC. 2014. Sculptures (Ange à la trompette). Direction générale du patrimoine.

SERVICE DE L'AMÉNAGEMENT ET DES EAUX SOUTERRAINES DE LA DIRECTION DES POLITIQUES DE L'EAU DU MINISTÈRE DU DÉVELOPPEMENT DURABLE, DE L'ENVIRONNEMENT ET DES PARCS. 2007. Guide technique, Captage d'eau souterraine pour des résidences isolées, Document préparé par le Service de l'aménagement et des eaux souterraines de la Direction des politiques de l'eau du ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs, A.10 et B.48.

SIMARD, Robert. 1973. Les Grandes Loutres ou M8CHAU 8RAGANICH, Société d'archéologie du Saguenay, 7 p.

SUBARCTIQUE ET LABORATOIRE D'ARCHÉOLOGIE DE L'UQAC. 2012. *Varias archéologiques. Résultats du printemps 2010 et mise à jour de quelques collections résiduelles*, Subarctique Enr. et Laboratoire d'Archéologie de l'UQAC [Érik Langevin, Raphaël Gadbois et Jonathan Mattson, Vol.1, 90 p.

TREMBLAY, Philippe. 2005. Étude hydrogéologique de l'aquifère de Saint-Honoré avec emphase sur son bilan hydrique, Mémoire présenté à l'Université du Québec à Chicoutimi, comme exigence partielle de la Maîtrise en Science de la Terre, 188 p.

TROESTLER, Étienne. 2002. La faune et la flore au Saguenay–Lac-Saint-Jean, Cégep de Jonquière, 13 novembre 2002. http://encyclobec.ca/region_projet.php?projetid=491

VALIQUETTE, Marc-André. 2017. *Bagotville, 75 ans de défense aérienne*, Laval, IMAVIATION, Friesens, 512 p.

Annexe 1: Tableau des vestiges

Aéroport de St-Honoré

Tableau des vestiges historiques

MTQ Projet 8105-20-AD01

Id vestiges	Vestige	Date de construction/ établissement	Date de démolition/ abandon	# de secteur	Localisation	Références	Type de construction	État actuel (degré d'intégrité)	Potentiel de présence archéologique	Intervention proposée	Association historique
S1-1	Hangar pour avions et tour de contrôle	1942	Post-1947; déménagé par la Cie Price à son usine de carton à Jonquière	1	En bordure du tablier de l'aéroport	Musée de Bagotville-5, 8, 9, 10; photo Harvard 1943; article Second W War: Air Defence and Operational training in the Saguenay; Bergeron, 2013, p. 258	Bois sur dalle de béton	Le bâtiment a été déménagé, mais les fondations sont probablement en place	Élevé; empreinte visible	Inventaire	Témoigne du rôle d'appui de St-Honoré à la défense aérienne et à la formation opérationnelle au Saguenay durant la Deuxième Guerre mondiale
S1-2	Caserne (édifice h)	1942	Post 1947-avant 1964	1	À l'ouest du terminal	Musée de Bagotville-1, 3, 5, 8, 9; article Second W War: Air Defence and Operational training in the Saguenay	Bois sur dalle de béton	Arasé	Élevé; zone non reconstruite	Inventaire et fouille	Témoigne du rôle d'appui de St-Honoré à la défense aérienne et à la formation opérationnelle au Saguenay durant la Deuxième Guerre mondiale
S1-3	[Aire de stockage du bois]	1942	Avant 1964	1	À l'ouest du terminal	Musée de Bagotville-8	[Bois sur dalle de béton]	Enlevé	Moyen; trace en sous-sol	Inventaire	Associé aux installations durant la Deuxième Guerre mondiale
S1-4	Garage pour véhicules automobile [garage Murdock?]	1942	Post 1947-avant 1964	1	À l'ouest du terminal	Musée de Bagotville-1, 8	Bois sur dalle de béton	Les fondations sont encore visibles	Élevé; zone non reconstruite	Inventaire	Témoigne du rôle d'appui de St-Honoré à la défense aérienne et à la formation opérationnelle au Saguenay durant la Deuxième

											Guerre mondiale
S1-5	Grange ou hangar	1942	Post 1947-avant 1964	1	À l'ouest du terminal	Musée de Bagotville-1, 8	Bois sur dalle de béton	Enlevé	Élevé; zone non reconstruite	Inventaire	Témoigne du rôle d'appui de St-Honoré à la défense aérienne et à la formation opérationnelle au Saguenay durant la Deuxième Guerre mondiale
S1-8	Base d'éclairage	1942	Ind.	1	À l'ouest du terminal	Musée de Bagotville-8	Béton	[Remplacé]	Moyen	Inventaire	Associé aux installations durant la Deuxième Guerre mondiale
S1-9	Dépendance	1942	Avant 1964	1	À l'ouest du terminal	Musée de Bagotville-8	[Bois sur dalle de béton]	Enlevé	Moyen; trace en sous-sol	Inventaire	Associé aux installations durant la Deuxième Guerre mondiale

S1-10	Station de pompage [Bâtiment des pompes et réservoirs]	1942	1946; acheté par Jean-Louis Laprise et déménagé	1	À l'ouest du terminal	Musée de Bagotville-8; Bergeron, 2013, p. 258	Béton	Les fondations du bâtiment sont visibles et les réservoirs sont enfouis sous un monticule au nord des fondations; le bâtiment des pompes a été déménagé après la guerre	Élevé; zone non reconstruite	Inventaire et fouilles	Témoigne du rôle d'appui de St-Honoré à la défense aérienne et à la formation opérationnelle au Saguenay durant la Deuxième Guerre mondiale
S1-11	Dépendance	1942	Avant 1964	1	À l'ouest du terminal	Musée de Bagotville-8	[Bois sur dalle de béton]	Enlevé	Moyen; trace en sous-sol	Inventaire	Associé aux installations de la Deuxième Guerre mondiale
S1-12	Dépendance	1942	Avant 1964	1	À l'ouest du terminal	Musée de Bagotville-8	[Bois sur dalle de béton]	Enlevé	Moyen; trace en sous-sol	Inventaire	Associé aux installations de la Deuxième Guerre mondiale
S1-13	Dépendance	1942	Avant 1964	1	À l'ouest du terminal	Musée de Bagotville-8	[Bois sur dalle de béton]	Enlevé	Moyen; trace en sous-sol	Inventaire	Associé aux installations de la Deuxième Guerre mondiale
S1-30	[Aire de stationnement d'avions]	[1942]	Après 1972	1	En face de la tour de contrôle	...	[Bois sur base de béton]	Arasé; une plateforme de béton est visible, mais la présence d'un bâtiment est incertaine	Élevé	Inventaire	Associé aux installations de la Deuxième Guerre mondiale
S1-31	Camp des ouvriers	1942	[1946]	1	Installé sur la route menant à l'aéroport; pourrait être à l'extérieur du site	Bergeron, 2013, pp. 248 et 252	Construction temporaire ind.	Enlevés	Faible	Inspection visuelle	Associé aux installations de la Deuxième Guerre mondiale

S1-6	Garage Murdoch	1959	Après 1968	1	Installé à l'emplacement du hangar pour avions (S1-1)	Bergeron, 2013, p. 278	Bois et tôle; probablement construit sur la dalle de béton du hangar	Enlevé	Faible	Inspection visuelle	Aménagement privé
S1-14	Tour de contrôle	1964	ca 1969	1	Sur l'emplacement de S1-1	MTQ 64174-38	Blocs de béton sur dalle de béton	Enlevé	Moyen; remplacé en 1970, puis en 2006	Inventaire préalable	[Aménagements pour compagnies privées]
S1-15	Dépendance	1964	ca 1969	1	Sur l'emplacement de S1-10	MTQ 64174-38	Ind.	Enlevé	Élevé; zone non reconstruite	Inventaire	[Aménagements pour compagnies privées]
S1-16	[Hangar]	1964	ca 1969	1	Au sud du terminal	MTQ 64174-38	Ind.	Enlevé	Élevé; sous l'asphalte	Inventaire	[Aménagements pour compagnies privées]
S1-17	Dépendance	1964	ca 1969	1	Au sud du terminal	MTQ 64174-38	Ind.	Enlevé	Faible, mais traces possibles; zone reconstruite	Inventaire	[Aménagements pour compagnies privées]
S1-18	Dépendance	1964	ca 1969	1	Au sud du terminal	MTQ 64174-38	Ind.	Enlevé	Faible, mais traces possibles; zone reconstruite	Inventaire	[Aménagements pour compagnies privées]
S1-19	Dépendance	1964	ca 1969	1	Au sud du terminal	MTQ 64174-38	Ind.	Enlevé	Faible, mais traces possibles; zone reconstruite	Inventaire	[Aménagements pour compagnies privées]
S1-20	Tour de contrôle	1970	2006	1	Sur l'emplacement de S1-1	MTQ 72817-10; Musée de Bagotville-18, 19; Bergeron, 2013, p. 313.	Béton; construite d'après les plans d'architecte de Gravel et Gravel, elle a une hauteur de 14 m	Remplacée en 2006 par une tour de 23m de hauteur	Nul	Aucune	Associée à la prise en charge de l'aéroport par le Ministère des Transports

S1-21	Pavillon Laliberté	1972	–	1	Au sud de la tour de contrôle	MTQ 72817-10; Musée de Bagotville-18, 19	Béton préfabriqué	Toujours en place, mais modifié; ajout de nouvelles ailes en 1982 et 1990	Nul	Aucune	Associé au Centre québécois de formation aéronautique du CEGEP de Chicoutimi
S1-22	Hangar	1972	–	1	Au sud de la tour de contrôle	MTQ 72817-10; Musée de Bagotville-18	[Acier sur base de béton]	Toujours en place	Nul	Aucune	Associé au Centre québécois de formation aéronautique du CEGEP de Chicoutimi
S1-23	Hangar	1972	–	1	Au sud de la tour de contrôle	MTQ 72817-10; Musée de Bagotville-18	[Acier sur base de béton]	Toujours en place	Nul	Aucune	Associé au Centre québécois de formation aéronautique du CEGEP de Chicoutimi
S1-24	Poteau d'éclairage	1972	Ind.	1	Au nord de la tour de contrôle	Musée de Bagotville-18	Bois	Enlevé	Faible, mais traces possibles	Inventaire	Associée à la prise en charge de l'aéroport par le Ministère des Transports
S1-25	Dépendance	1972	Ind.	1	Peut-être idem S1-15	MTQ 72817-10	Ind.	Enlevé	Moyen	Inventaire	Associée à la prise en charge de l'aéroport par le Ministère des Transports
S1-26	Hangar	1977	–	1	À l'ouest de la tour de contrôle	MTQQ77385-31	Ind.	Toujours en place ou reconstruit	Nul	Aucune	[Aménagements pour compagnies privées]
S1-27	Dépendance	1977	Ind.	1	À l'ouest de la tour de contrôle	MTQQ77385-31	Ind.	Enlevé	Moyen	Inventaire	[Aménagements pour compagnies privées]
S1-28	Dépendance	1977	Ind.	1	À l'ouest de la tour de contrôle	MTQQ77385-31	Ind.	Enlevé	Moyen	Inventaire	[Aménagements pour

											compagnies privées]
S1-29	Dépendance	1977	Ind.	1	À l'ouest de la tour de contrôle	MTQQ77385-31	Ind.	Enlevé	Moyen	Inventaire	[Aménagements pour compagnies privées]
S2-1	Cabane à patates frites	1972	Ind.	2	Le long de la limite sud du site	MTQ72817-10; Dany Gauthier, com. pers.	[Sur dalle de bois]	Enlevé	Faible; probablement construction hors-sol	Aucune	[Aménagements pour compagnies privées]
S2-2	Garage	1972	Ind. Site occupé par Exact Air depuis 1992	2	Le long de la limite sud du site	MTQ72817-10	[Acier sur base de béton]	Toujours en place, mais modifié	Nul	Aucune	[Aménagements pour compagnies privées]
S2-3	Édicule de regard	1977	—	2	Le long de la limite sud du site	MTQQ77385-31; Dany Gauthier, com.pers.	Béton	Toujours en place	Nul	Aucune	[Aménagements pour compagnies privées]
S3-1	Bâtiment	1977	[1996]	3	Zone sud-est du site	MTQQ77385-31	[Sur dalle de bois]	Enlevé	Moyen; zone non construite	Inventaire ou surveillance archéologique	[Associé à l'école de vol à voile Région-Est du Canada (EUVRE) des cadets de l'air]
S3-2	Bâtiment	1977	[1996]	3	Zone sud-est du site	MTQQ77385-31	[Sur dalle de bois]	Enlevé	Moyen; zone non construite	Inventaire ou surveillance archéologique	[Associé à l'école de vol à voile Région-Est du Canada (EUVRE) des cadets de l'air]
S3-3	Bâtiment	1977	[1996]	3	Zone sud-est du site	MTQQ77385-31	[Sur dalle de bois]	Enlevé	Moyen; zone non construite	Inventaire ou surveillance archéologique	[Associé à l'école de vol à voile Région-Est du Canada (EUVRE) des cadets de l'air]
S3-4	Bâtiment	1977	[1996]	3	Zone sud-est du site	MTQQ77385-31	[Sur dalle de bois]	Enlevé	Moyen; zone non construite	Inventaire ou surveillance archéologique	[Associé à l'école de vol à voile Région-Est du Canada

											(EVRRE) des cadets de l'air]
S3-5	Bâtiment	1977	[1996]	3	Zone sud-est du site	MTQQ77385-31	[Sur dalle de bois]	Enlevé	Moyen; zone non construite	Inventaire ou surveillance archéologique	[Associé à l'école de vol à voile Région-Est du Canada (EVRRE) des cadets de l'air]
S3-6	Bâtiment	1977	[1996]	3	Zone sud-est du site	MTQQ77385-31	[Sur dalle de bois]	Enlevé	Moyen; zone non construite	Inventaire ou surveillance archéologique	[Associé à l'école de vol à voile Région-Est du Canada (EVRRE) des cadets de l'air]
S3-7	Bâtiment	1977	[1996]	3	Zone sud-est du site	MTQQ77385-31	[Sur dalle de bois]	Enlevé	Moyen; zone non construite	Inventaire ou surveillance archéologique	[Associé à l'école de vol à voile Région-Est du Canada (EVRRE) des cadets de l'air]
S3-8	Bâtiment	1977	[1996]	3	Zone sud-est du site	MTQQ77385-31	[Sur dalle de bois]	Enlevé	Moyen; zone non construite	Inventaire ou surveillance archéologique	[Associé à l'école de vol à voile Région-Est du Canada (EVRRE) des cadets de l'air]
S3-9	Dépendance	1977	[1996]	3	Zone sud-est du site	MTQQ77385-31	[Sur dalle de bois]	Enlevé	Moyen; zone non construite	Inventaire préalable ou surveillance archéologique	[Associé à l'école de vol à voile Région-Est du Canada (EVRRE) des cadets de l'air]
S3-10	Dépendance	1977	[1996]	3	Zone sud-est du site	MTQQ77385-31	[Sur dalle de bois]	Enlevé	Moyen; zone non construite	Inventaire ou surveillance archéologique	[Associé à l'école de vol à voile Région-Est du Canada (EVRRE) des cadets de l'air]

S3-11	Dépendance	1977	[1996]	3	Zone sud-est du site	MTQQ77385-31	[Sur dalle de bois]	Enlevé	Moyen; zone non construite	Inventaire ou surveillance archéologique	[Associé à l'école de vol à voile Région-Est du Canada (EUVRE) des cadets de l'air]
S3-12	Dépendance	1977	[1996]	3	Zone sud-est du site	MTQQ77385-31	[Sur dalle de bois]	Enlevé	Moyen; zone non construite	Inventaire ou surveillance archéologique	[Associé à l'école de vol à voile Région-Est du Canada (EUVRE) des cadets de l'air]
S3-13	Dépendance	1977	[1996]	3	Zone sud-est du site	MTQQ77385-31	[Sur dalle de bois]	Enlevé	Moyen; zone non construite	Inventaire préalable ou surveillance archéologique	[Associé à l'école de vol à voile Région-Est du Canada (EUVRE) des cadets de l'air]
S3-14	Dépendance	1977	[1996]	3	Zone sud-est du site	MTQQ77385-31	[Sur dalle de bois]	Enlevé	Moyen; zone non construite	Inventaire ou surveillance archéologique	[Associé à l'école de vol à voile Région-Est du Canada (EUVRE) des cadets de l'air]
S4-1	Cible pour largage de bombes	1942	Avant 1964	4	Au centre du terre-plein	Musée de la Défense aérienne / BFC Bagotville, Collection Dan McWilliams; M. Bergeron, 2013, p. 256	Plateforme composée de «pièces de bois, espacées d'environ 8 à 10 pouces (20-25 centimètres), posées à plat sur le sol »	Arasé	Élevé; l'emplacement repéré (sol congloméré)	Sondages préalables aux travaux	Témoigne du rôle d'appui de St-Honoré à la défense aérienne et à la formation opérationnelle au Saguenay durant la Deuxième Guerre mondiale

S4-2	Cible pour largage de bombes	1942	Post 1977	4	Au centre du terre-plein	Musée de la Défense aérienne / BFC Bagotville, Collection Dan McWilliams; M. Bergeron, 2013, p. 256	Plateforme composée de «pièces de bois, espacées d'environ 8 à 10 pouces (20-25 centimètres), posées à plat sur le sol»	Arasé	Faible; l'emplacement n'a pu être repéré	–	Témoigne du rôle d'appui de St-Honoré à la défense aérienne et à la formation opérationnelle au Saguenay durant la Deuxième Guerre mondiale
S4-3	Levée intérieure	1942	Post 1977	4	Bordure intérieure des pistes	St Honoré Que, Proposed Layout R.C.A.F. Aerodrome, Satellite to Saguenay, Plan No Q-13, Ottawa, Apr. 16, 1942	Sol remblayé à partir du centre du terre-plein	Arasée	Élevé pour la portion nord qui apparaît sur les photos aériennes récentes; possibilité d'une trace stratigraphique	Sondages préalables aux travaux	Témoigne du rôle d'appui de St-Honoré à la défense aérienne et à la formation opérationnelle au Saguenay durant la Deuxième Guerre mondiale
S4-4	Pistes principales de décollage et d'atterrissage	1942	La piste sud a été allongée de 610 m en 1974	4	Pistes posées à 60° présentant une configuration triangulaire delta	Musée de la Défense aérienne / BFC Bagotville, Collection Dan McWilliams; Bergeron, 2013, pp. 316 et 338	Pierre concassée et sable compacté; asphalté entre 1942 et 1944 ; dalles de renforcement en béton aux angles	La piste ouest (06-24) a été refaite en 2017; la piste 18-36 a été refaite en 2020	Élevé aux abords; présence du réseau de drainage	Sondages préalables aux travaux	Témoigne du rôle d'appui de St-Honoré à la défense aérienne et à la formation opérationnelle au Saguenay durant la Deuxième Guerre mondiale

S4-5	Pistes de planeurs	1977	1996	4	Portion sud du terre-plein	Ministère des Terres et Forêts, Service de la Cartographie, Photocartotheque provinciale, Québec 1977	Sable compacté	Visibles mais appelées à être nivelées pour l'aménagement de la piste d'entraînement pour hélicoptères	Faible; largement arasées lors de travaux de nivellement en 2020	Surveillance archéologique	[Associé à l'école de vol à voile Région-Est du Canada (EUVRE) des cadets de l'air]
S4-6	[Dépendance]	[1977]	–	4	Au nord-est des pistes de planeur	Ministère des Terres et Forêts, Service de la Cartographie, Photocartotheque provinciale, Québec 1977; Selon Dany Gauthier, com.pers. il s'agissait d'une cuisine pour les cadets de l'air	[Sur dalle de bois]	Enlevé	Faible, mais traces possibles	Sondages préalables aux travaux	[Associé à l'école de vol à voile Région-Est du Canada (EUVRE) des cadets de l'air]
S4-7	[Dépendance]	[1977]	–	4	Jonction nord-est des pistes de planeurs	Ministère des Terres et Forêts, Service de la Cartographie, Photocartotheque provinciale, Québec 1977	[Sur dalle de bois]	Enlevé	Faible, mais traces possibles	Sondages préalables aux travaux	[Associé à l'école de vol à voile Région-Est du Canada (EUVRE) des cadets de l'air]
S4-8	Voie Alpha	1942	–	4	Aire de circulation interne ouest	Musée de la Défense aérienne / BFC Bagotville, Collection Dan McWilliams; Musée de Bagotville-8	Pierre concassée et sable compacté; asphalté entre 1942 et 1944	Non modifiée	Élevé aux abords; présence du réseau de drainage	Sondages préalables aux travaux	Témoigne du rôle d'appui de St-Honoré à la défense aérienne et à la formation opérationnelle au Saguenay durant la Deuxième Guerre mondiale

S4-9	Voie Delta	1942	–	4	Aire de circulation interne sud	Musée de la Défense aérienne / BFC Bagotville, Collection Dan McWilliams	Pierre concassée et sable compacté; asphalté entre 1942 et 1944	La voie a été élargie en 2017	Élevé aux abords; présence du réseau de drainage	Sondages préalables aux travaux	Témoigne du rôle d'appui de St-Honoré à la défense aérienne et à la formation opérationnelle au Saguenay durant la Deuxième Guerre mondiale
S4-10	Voie Bravo	1942	–	4	Aire de circulation interne sud-est	Musée de la Défense aérienne / BFC Bagotville, Collection Dan McWilliams	Pierre concassée et sable compacté; asphalté entre 1942 et 1944	Non modifiée	Élevé aux abords; présence du réseau de drainage	Sondages préalables aux travaux	Témoigne du rôle d'appui de St-Honoré à la défense aérienne et à la formation opérationnelle au Saguenay durant la Deuxième Guerre mondiale

Annexe 2 : Fiches de site MCC et MTQ

FICHE DE SITE ARCHÉOLOGIQUE

Nom attribué au site : Aéroport Chicoutimi-Saint-Honoré Code Borden : DdEs-2

RESPONSABLES DE L'EXPERTISE (MANDAT MTQ)

Numéro du permis de recherche archéologique au Québec : 20-SUBA-06

Chargé de projet : Érik Langevin

Archéologue responsable de
l'intervention :

Raphaël Gadbois-
Langevin/Noémie Plourde

LOCALISATION

Date de la découverte (jj/mm/aa) : 03/08/20

Longitude (dd°mm'ss") -71°03'02" Latitude (dd°mm'ss") 48°31'15"

Longitude (UTM) 348587.677 Latitude (UTM) : 5376221.637 Fuseau UTM : 19N

Longitude (MTM) 264133.986 Latitude (MTM) : 5375950.605 Fuseau MTM : 7

Technique de localisation : GPS Arpentage Autre : _____

N° photo aérienne : 2019 (VGO) Échelle : 1-500m Année : 2017

No carte topographique : 22D/06 Échelle : 1-50 000 Année : 2019
(22dk102/22d1
1102)

Municipalité : Saint-Honoré MRC : Le Fjord-du-Saguenay

Canton : Tremblay Lot : 5 730 681 et 5 731 420

Nom du propriétaire : MTQ

Adresse du propriétaire : 1, rue de l'Aéroport

Altitude/mer : 166 (m) **Altitude/cours/plan d'eau** : 158 (m) Nom : Lac Docteur

Nom bassin hydrographique : Rivière Saguenay

DESCRIPTION

Statut légal : Aucun Cité Déclaré Classé

Nombre d'aires d'occupation identifiée : 4

Position du site : En stratigraphie En surface

Identification culturelle/chronologique :

1. Deuxième Guerre mondiale (1942 à 1946) 2. 1953 à aujourd'hui

3. _____ 4. _____

FICHE DE SITE ARCHÉOLOGIQUE

Nom attribué au site : Aéroport Chicoutimi-Saint-Honoré Code Borden : DdEs-2

Superficie estimée du site (m²): 1691586 Dimensions (m) : 1750 x 3000
 Datation du site : Inconnue Absolue Relative Référence : Document d'archive
 État du site suite à la dernière intervention : Intact Perturbé : 4 % Détruit : -1 %
 Inventorié : 4 % Fouillé : -1 %

DESCRIPTION (suite)

1- Description de l'environnement naturel et anthropique :

Terrestre, dégagé, partiellement bâti et partiellement boisé.

2- Description des points de repère géographiques ou anthropiques :

Rivière Saguenay /Lac Docteur/ Ville de Saint-Honoré

3- Description des travaux archéologiques réalisés dans le cadre du mandat :

Inventaire; surveillance; examen visuel et sondages.

4- Position stratigraphique :

Surface et en profondeur.

5- Description des artefacts :

Quincaillerie de bâtiment et conduits

6- Description des structures :

Fondations en béton sur radiers de bois et béton concassé; conduits en grès grossier et en terre cuite; rail en métal; sol congloméré.

7- Datation des structures :

1942 à 1946; 1953 à aujourd'hui

FICHE DE SITE ARCHÉOLOGIQUE

Nom attribué au site : Aéroport Chicoutimi-Saint-Honoré Code Borden : DdEs-2

8- Interprétations (type de site, saison d'occupation, fonction, associations, contexte historique, etc.) :

Site aéroportuaire; occupation permanente; militaire, commerciale et éducative.

9- Description des moyens de protection temporaires mis en place :

N/A

10- Analyses réalisées :

N/A

11- Autres commentaires :

Aucun

VALEURS

Compléter la grille en annexe du présent document en prenant en compte le cadre de référence de l'appréciation par valeurs préconisé par le règlement sur la recherche archéologique du MCC : https://www.mcc.gouv.gc.ca/fileadmin/documents/patrimoine/L_appreciation_par_valeurs_preconisee_par_le_Reglement_sur_la_recherche_archeologique.pdf

RECOMMANDATIONS

Site ne requérant ni expertise de terrain supplémentaire ni protection :

Protection Fouille Relevés Surveillance* Analyse spécialisée

Autre recommandation : Inventaire de zones ciblées.

* La surveillance archéologique doit demeurer une solution d'exception

FICHE DE SITE ARCHÉOLOGIQUE

Nom attribué au site : Aéroport Chicoutimi-Saint-Honoré Code Borden : DdEs-2

Précision sur les recommandations :

1. Poursuivre l'expertise des vestiges de la 2^e Guerre apparents en surface
2. Repérer et circonscrire les vestiges potentiels de la 2^e Guerre en sous-sol
3. Expertiser les réseaux d'utilités installés en 1942 à quelques endroits
4. Poursuivre la surveillance des travaux de caractérisation environnementale et autres travaux réalisés par des tiers
5. Protéger les vestiges datant de la Deuxième Guerre mondiale

FICHE DE SITE ARCHÉOLOGIQUE

Nom attribué au site : Aéroport Chicoutimi-Saint-Honoré Code Borden : DdEs-2

Annexe 1 : Grille d'appréciation des sites archéologiques par valeurs		
Valeur	Valeur attribuée	Justification
Pour les valeurs 1 à 3, en tenant compte des échelles territoriales, qualifier les valeurs sur une échelle de 1 à 5 (1 – Nulle 2 – Faible 3- Moyenne 4 – Forte 5 – Exceptionnelle). Justifier.		
1 - Recherche sur le terrain Possibilités offertes par un site pour la poursuite de la recherche sur le terrain	4/5	Plusieurs zones du site sont, à ce jour, inexplorées. Le secteur englobant la tour de contrôle (secteur 1) recèle plusieurs vestiges datant de la Deuxième Guerre mondiale.
2 - Connaissance post-terrain Capacité des données et des collections recueillies à livrer des connaissances supplémentaires dans un contexte de recherche en laboratoire dans le domaine de l'archéologie	4/5	La présence potentielle d'artéfacts et d'équipements associés spécifiquement aux fonctions militaires et aéroportuaires du site sont à prévoir.
3 - Scientifique Site se distinguant par des caractéristiques intrinsèques permettant la réalisation d'études scientifiques qui relèvent de domaines spécialisés connexes à l'archéologie	5/5	Exemple des nouveaux champs d'expertise en archéologie, le site constitue une référence utile pour les recherches sur des sites à vocation similaire.
Pour les valeurs 4 à 7, cocher, le cas échéant, la ou les valeurs attribuées en tenant compte des échelles territoriales. Justifier les valeurs attribuées.		
4 - Exception Site associé à un ou plusieurs phénomènes rares ou présentant des caractéristiques exceptionnelles se démarquant nettement d'autres sites connus	<input checked="" type="checkbox"/> Locale	Il n'y a que trois aéroports au Québec datant de la 2e Guerre qui ont conservé le modèle de pistes «60 degree runway» (St Honoré et St-Jean-sur-Richelieu).
	<input checked="" type="checkbox"/> Régionale	
	<input type="checkbox"/> Nationale	
5 - Représentativité Site qui, en comparaison autres sites connus, est le plus représentatif d'un territoire, d'une culture, d'une fonction, d'un mode de vie, d'un événement ou de tout autre aspect caractéristique du patrimoine archéologique du Québec	<input checked="" type="checkbox"/> Locale	L'aéroport de Chicoutimi-Saint-Honoré est représentatif du rôle du Commonwealth dans la défense aérienne durant la 2e Guerre mondiale, puis de l'implication régionale dans la protection des ressources vitales à l'effort de guerre et dans la formation de personnel affecté aux fonctions de défense aérienne. Après la guerre, le site a maintenu sa fonction aéroportuaire en accueillant des compagnies d'aviation privées et des écoles de pilotage.
	<input checked="" type="checkbox"/> Régionale	
	<input checked="" type="checkbox"/> Nationale	
6 - Appropriation collective	<input checked="" type="checkbox"/> Locale	Une partie de la main d'œuvre et des matériaux

FICHE DE SITE ARCHÉOLOGIQUE

Nom attribué au site : Aéroport Chicoutimi-Saint-Honoré Code Borden : DdEs-2

<p>Site ayant une importance ou une signification particulière pour une communauté au-delà de la recherche archéologique et scientifique</p>	<input checked="" type="checkbox"/> Régionale <input type="checkbox"/> Nationale	<p>de construction et de maintien de l'aéroport provenaient des environs de l'aéroport. Durant la 2e Guerre mondiale, Saint-Honoré fut désigné aéroport auxiliaire en appui à BFC Bagotville.</p>
<p>7 - Association Site qui, en association à d'autres sites, fait partie d'un ensemble cohérent dont l'étude contribue à une compréhension globale de l'occupation ou d'un phénomène culturel exceptionnel plus large.</p>	<input type="checkbox"/> Locale	<p>L'aéroport de Chicoutimi/Saint-Honoré a eu un rôle d'appui à la défense aérienne et à la formation opérationnelle au Saguenay durant la Deuxième Guerre mondiale, puis un rôle dans l'histoire aéronautique du Québec, notamment dans le secteur de formation de pilotes d'aéronefs. Le jumelage des aéroports de Saint-Honoré et de Bagotville durant la Deuxième Guerre mondiale souligne le rôle de la région dans la défense aérienne du pays.</p>

FICHE DE SITE ARCHÉOLOGIQUE

Joignez cette fiche au rapport de recherche archéologique.



Réservé à l'usage du Ministère	
Numéro de permis :	Date de réception :
Numéro de source :	
Professionnel traitant le dossier :	

Présentation
<p>Cette fiche de site archéologique vise à aider le titulaire d'un permis de recherche archéologique à fournir les renseignements requis dans une annexe qu'il doit joindre à son rapport de recherche.</p> <p>Selon la Loi sur le patrimoine culturel (chapitre P-9.002), « le titulaire d'un permis de recherche archéologique doit faire au ministre, selon la teneur et les modalités déterminées par règlement du ministre, un rapport annuel de ses activités » (article 72).</p> <p>Selon le Règlement sur la recherche archéologique, une des annexes que doit contenir le rapport de recherche est « un résumé des informations suivantes : l'identification du site et de sa localisation, son code Borden, les périodes culturelles qui lui sont associées, les travaux réalisés, les analyses réalisées, les valeurs archéologiques associées au site, les recommandations, la nature, la datation et la fonction des vestiges immobiliers, ainsi que la nature et la datation des artefacts et des écofacts » (article 11).</p> <p>Les informations contenues dans ce formulaire pourront être transférées dans la base de données des sites archéologiques du Québec.</p>

L'astérisque (*) indique que l'information est requise.

Section 1 – Identification du titulaire du permis de recherche archéologique
*Nom : Subarctique Enr.
Nom du mandataire (si le titulaire du permis est une personne morale) : Érik Langevin
*Numéro du permis de recherche archéologique : 20-SUBA-06

Section 2 – Description du site archéologique		
*Code Borden : DdEs-2		
Nom du site : Aéroport Chicoutimi-Saint-Honoré		
Autres noms du site : Centre québécois de formation aéronautique (CQFA)		
*Latitude (DD-MM-SS.ddd) : 48° 31' 15" nord	*Longitude (DD-MM-SS.ddd) : 71° 03' 02" ouest	
UTM nord : 5376221.637	UTM est : 348587.676	Zone UTM : 19N
*Numéro de la carte (ex. : 21 L/14) : 22 D/11		
Rang : 8	Lot : 5 730 681 et 5 731 420	

Section 2 – Description du site archéologique (Suite)	
*Municipalité : Saint-Honoré	
Municipalité régionale de comté (MRC), communauté métropolitaine (CM), Administration régionale Kativik (ARK) : Le Fjord-du-Saguenay	
Région administrative :	02 Saguenay-Lac-Saint-Jean
*Localisation informelle : Au nord de la rivière Saguenay, à 2,778 k à l'est-sud-est de la ville de Saint-Honoré (canton Tremblay) et à environ 10,3712 km de Chicoutimi. Plan d'eau le plus près: Lac Docteur à 1,3KM à l'est de l'aéroport (158 m d'altitude).	
Altitude par rapport au niveau moyen de la mer :	166 m
Altitude par rapport au plan d'eau le plus près :	8 m
*Superficie totale du site :	1691586 m ²
*Portion résiduelle du site (évaluation de la superficie restante du site) : 3/4 (site dont il reste les 3/4 en place)	
*Condition de la portion résiduelle du site : Remaniée, perturbée	
Remarques sur la portion résiduelle du site : L'ensemble du site est associé à l'exploitation de l'aéroport de 1942 à aujourd'hui.	
Environnement du site (cochez toutes les cases appropriées) :	
<input type="checkbox"/> Aquatique enroché <input type="checkbox"/> Aquatique ensablé <input type="checkbox"/> Semi-aquatique enroché (ex. : plage) <input type="checkbox"/> Semi-aquatique ensablé (ex. : plage) <input checked="" type="checkbox"/> Terrestre <input type="checkbox"/> Terrestre – Environnement d'origine complètement bouleversé (ex. : milieu urbain) <input checked="" type="checkbox"/> Terrestre – Environnement d'origine partiellement bouleversé (ex. : près de bâtiments) <input checked="" type="checkbox"/> Terrestre – Végétation <input type="checkbox"/> Terrestre – Végétation forestière (ex. : dans un parc national) <input type="checkbox"/> Terrestre – Végétation herbacée (ex. : dans un champ non cultivé) <input type="checkbox"/> Terrestre – Végétation toundra	
*Présence des vestiges mobiliers et immobiliers : Surface et stratigraphie	

Section 2 – Description du site archéologique (Suite)

*Type de propriétaire du site (cochez toutes les cases appropriées) :

- Gouvernement fédéral
 Privé
 Propriété de l'État – Assemblée nationale du Québec
 Propriété de l'État – Commission de la capitale nationale du Québec
 Propriété de l'État – Ministère de la Culture et des Communications, Société de développement des entreprises culturelles (SODEC)
 Propriété de l'État – Ministère du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques (MDDELCC)¹
 Propriété de l'État – Ministère des Forêts, de la Faune et des Parcs (MFFP)
 Propriété de l'État – Hydro-Québec
 Propriété de l'État – Ministère de l'Énergie et des Ressources naturelles
 Propriété de l'État – Société québécoise des infrastructures
 Propriété de l'État – Ministère du Tourisme
 Propriété de l'État – Ministère des Transports
 Ville, municipalité, paroisse
 Autre (précisez) :

Remarques sur le site (exemple : artefacts observés mais laissés sur place) :

Un certain nombre de vestiges de bâtiments datant de la Deuxième Guerre mondiale sont apparents en surface.

¹. Le MDDELCC est propriétaire de tout le milieu hydrique (fond des cours d'eau, lacs, rivières et fleuve), des parcs nationaux et des réserves écologiques.

Section 3 – Périodes culturelles du site archéologique

Périodes culturelles concernées (cochez toutes les cases appropriées) :

- À déterminer
- Amérindien
- Amérindien historique indéterminé (1500-1950)
- Amérindien historique moderne (1900-1950)
- Amérindien historique ancien (1500-1899)
- Amérindien préhistorique indéterminé (12 000-450 AA)
- Amérindien préhistorique archaïque (9 500-3 000 AA) (au sud du 49° parallèle)
- Amérindien préhistorique archaïque du Bouclier (6 500-2 000 AA)
- Amérindien préhistorique archaïque ancien ou inférieur (9 500-7 000 AA) (au sud du 49° parallèle)
- Amérindien préhistorique archaïque récent laurentien (5 500-4 200 AA) (au sud du 49° parallèle)
- Amérindien préhistorique archaïque maritime (8 000-3 000 AA)
- Amérindien préhistorique archaïque moyen (7 000-5 500 AA) (au sud du 49° parallèle)
- Amérindien préhistorique archaïque récent post-laurentien (4 200-3 000 AA) (au sud du 49° parallèle)
- Amérindien préhistorique archaïque récent (5 500-3 000 AA) (au sud du 49° parallèle)
- Amérindien préhistorique paléoindien (12 000-8 000 AA) (au sud du 49° parallèle)
- Amérindien préhistorique paléoindien ancien ou inférieur (12 000-10 000 AA) (au sud du 49° parallèle)
- Amérindien préhistorique paléoindien récent ou supérieur plano (10 000-8 000 AA) (au sud du 49° parallèle)
- Amérindien préhistorique paléoindien récent ou supérieur (10 000-8 000 AA) (au sud du 49° parallèle)
- Amérindien préhistorique post-archaïque (3 500-450 AA) (Basse-Côte-Nord et Mushuau Nipi)
- Amérindien préhistorique post-archaïque ancien (3 500-2 500 AA) (Basse-Côte-Nord et Mushuau Nipi)
- Amérindien préhistorique post-archaïque moyen (2 500-1 100 AA) (Basse-Côte-Nord et Mushuau Nipi)
- Amérindien préhistorique post-archaïque récent (1 100-450 AA) (Basse-Côte-Nord et Mushuau Nipi)
- Amérindien préhistorique préhistoire ancienne (3 500-2 000 AA) (Jamésie)
- Amérindien préhistorique préhistoire récente (2 000-450 AA) (Jamésie)
- Amérindien préhistorique sylvicole (3 000-450 AA) (au sud du 49° parallèle)
- Amérindien préhistorique sylvicole inférieur (3 000-2 400 AA)
- Amérindien préhistorique sylvicole moyen (2 400-1 000 AA) (au sud du 49° parallèle)
- Amérindien préhistorique sylvicole moyen ancien (2 400-1 500 AA) (au sud du 49° parallèle)
- Amérindien préhistorique sylvicole moyen tardif (1 500-1 000 AA) (au sud du 49° parallèle)
- Amérindien préhistorique sylvicole supérieur (1 000-450 AA) (au sud du 49° parallèle)
- Amérindien préhistorique sylvicole supérieur ancien (1 000-650 AA) (au sud du 49° parallèle)
- Amérindien préhistorique sylvicole supérieur tardif (650-450 AA) (au sud du 49° parallèle)
- Historique (1000-1533)
- Historique (1534-1607)
- Historique (1608-1759)
- Historique (1760-1799)
- Historique (1800-1899)
- Historique (1900-1950)
- Historique indéterminé
- Indéterminable
- Inuit
- Inuit néoesquimau (1350-1950)
- Inuit néoesquimau historique (1750-1899)
- Inuit néoesquimau moderne (1900-1950)
- Inuit néoesquimau thuléen (1350-1750)
- Inuit paléoesquimau (3 800-1 000 AA)
- Inuit paléoesquimau ancien (prédorsetien) (3 800-2 500 AA)
- Inuit paléoesquimau récent (dorsetien) (2 000-1 000 AA)

Section 4 – Travaux archéologiques

Remplissez un bloc par période de travaux effectués.

*Date de début des travaux (aaaa-mm-jj) : 2020-08-03		
*Nature des travaux (cochez toutes les cases appropriées) :		
<input type="checkbox"/> Aucun (découverte)	<input type="checkbox"/> Fouille de sauvetage	<input checked="" type="checkbox"/> Relevé 3D
<input checked="" type="checkbox"/> Collecte	<input type="checkbox"/> Prélèvement d'échantillon	<input checked="" type="checkbox"/> Sondage
<input checked="" type="checkbox"/> Évaluation de site, inspection visuelle	<input type="checkbox"/> Reconnaissance géophysique	<input checked="" type="checkbox"/> Surveillance
<input type="checkbox"/> Fouille	(test de résistivité, géoradar, etc.)	
*Numéros des opérations et des sous-opérations utilisées : Op 1 à 4		
*Date de début des travaux (aaaa-mm-jj) : 2020-10-27		
*Nature des travaux (cochez toutes les cases appropriées) :		
<input type="checkbox"/> Aucun (découverte)	<input type="checkbox"/> Fouille de sauvetage	<input type="checkbox"/> Relevé 3D
<input type="checkbox"/> Collecte	<input type="checkbox"/> Prélèvement d'échantillon	<input checked="" type="checkbox"/> Sondage
<input type="checkbox"/> Évaluation de site, inspection visuelle	<input type="checkbox"/> Reconnaissance géophysique	<input type="checkbox"/> Surveillance
<input type="checkbox"/> Fouille	(test de résistivité, géoradar, etc.)	
*Numéros des opérations et des sous-opérations utilisées : Op 1		
*Date de début des travaux (aaaa-mm-jj) :		
*Nature des travaux (cochez toutes les cases appropriées) :		
<input type="checkbox"/> Aucun (découverte)	<input type="checkbox"/> Fouille de sauvetage	<input type="checkbox"/> Relevé 3D
<input type="checkbox"/> Collecte	<input type="checkbox"/> Prélèvement d'échantillon	<input type="checkbox"/> Sondage
<input type="checkbox"/> Évaluation de site, inspection visuelle	<input type="checkbox"/> Reconnaissance géophysique	<input type="checkbox"/> Surveillance
<input type="checkbox"/> Fouille	(test de résistivité, géoradar, etc.)	
*Numéros des opérations et des sous-opérations utilisées :		
*Date de début des travaux (aaaa-mm-jj) :		
*Nature des travaux (cochez toutes les cases appropriées) :		
<input type="checkbox"/> Aucun (découverte)	<input type="checkbox"/> Fouille de sauvetage	<input type="checkbox"/> Relevé 3D
<input type="checkbox"/> Collecte	<input type="checkbox"/> Prélèvement d'échantillon	<input type="checkbox"/> Sondage
<input type="checkbox"/> Évaluation de site, inspection visuelle	<input type="checkbox"/> Reconnaissance géophysique	<input type="checkbox"/> Surveillance
<input type="checkbox"/> Fouille	(test de résistivité, géoradar, etc.)	
*Numéros des opérations et des sous-opérations utilisées :		

Section 5 – Nature et fonction des vestiges ou des traces d'établissement

*Avez-vous trouvé des vestiges ou des traces d'établissement ? Oui Non

Si vous avez répondu oui, remplissez les champs suivants en réservant un bloc pour l'ensemble d'un vestige ou d'une trace.

Fonction de l'ensemble du vestige ou de la trace : Militaire	
Autre fonction de l'ensemble du vestige ou de la trace (précisez) : Hangar d'avions	
Type de vestige ou de trace :	Nombre :
1. <u>Fondation</u>	1. <u>1</u>
2. <u>Choisir...</u>	2. _____
3. <u>Choisir...</u>	3. _____
4. <u>Choisir...</u>	4. _____
5. Autre (précisez) : _____	5. _____
Période culturelle (de construction, de mise en place) :	
Historique (1900-1950)	
Remarque : La base de Saint-Honoré a été fermée le 5 janvier 1945 et déclarée surplus par le dept. des Terres & Bâtiments	

Fonction de l'ensemble du vestige ou de la trace : Militaire	
Autre fonction de l'ensemble du vestige ou de la trace (précisez) : Garage pour autos	
Type de vestige ou de trace :	Nombre :
1. <u>Fondation</u>	1. <u>1</u>
2. <u>Choisir...</u>	2. _____
3. <u>Choisir...</u>	3. _____
4. <u>Choisir...</u>	4. _____
5. Autre (précisez) : _____	5. _____
Période culturelle (de construction, de mise en place) :	
Historique (1900-1950)	
Remarque : La base de Saint-Honoré a été fermée le 5 janvier 1945 et déclarée surplus par le dept. des Terres & Bâtiments	

Fonction de l'ensemble du vestige ou de la trace : Militaire	
Autre fonction de l'ensemble du vestige ou de la trace (précisez) : Station de pompage	
Type de vestige ou de trace :	Nombre :
1. <u>Fondation</u>	1. <u>1</u>
2. <u>Réservoir</u>	2. _____
3. <u>Choisir...</u>	3. _____
4. <u>Choisir...</u>	4. _____
5. Autre (précisez) : <u>Cheminée d'aération de réservoir</u>	5. <u>1</u>
Période culturelle (de construction, de mise en place) :	
Historique (1900-1950)	
Remarque : Les réservoirs sont logés sous un monticule, visible au nord de la fondation du bâtiment.	

Section 5 – Nature et fonction des vestiges ou des traces d'établissement (Suite)

Fonction de l'ensemble du vestige ou de la trace : Militaire	
Autre fonction de l'ensemble du vestige ou de la trace (précisez) : Cible d'entraînement de largage de bombes	
Type de vestige ou de trace :	Nombre :
1. Choisir... _____	1. _____
2. Choisir... _____	2. _____
3. Choisir... _____	3. _____
4. Choisir... _____	4. _____
5. Autre (précisez) : Sol congloméré _____	5. 1 _____
Période culturelle (de construction, de mise en place) :	
Historique (1900-1950)	
Remarque :	
Fonction de l'ensemble du vestige ou de la trace : Commerciale	
Autre fonction de l'ensemble du vestige ou de la trace (précisez) : Drains français	
Type de vestige ou de trace :	Nombre :
1. Canalisation, drain, puits d'accès _____	1. 4 _____
2. Choisir... _____	2. _____
3. Choisir... _____	3. _____
4. Choisir... _____	4. _____
5. Autre (précisez) : _____	5. _____
Période culturelle (de construction, de mise en place) :	
Historique indéterminé	
Remarque : Probablement antérieur à 1980.	
Fonction de l'ensemble du vestige ou de la trace : Entreposage	
Autre fonction de l'ensemble du vestige ou de la trace (précisez) : Stockage de carburant	
Type de vestige ou de trace :	Nombre :
1. Choisir... _____	1. _____
2. Choisir... _____	2. _____
3. Choisir... _____	3. _____
4. Choisir... _____	4. _____
5. Autre (précisez) : Rails _____	5. _____
Période culturelle (de construction, de mise en place) :	
Historique indéterminé	
Remarque : Les rails ont vraisemblablement été mis en place lors de la construction du hangar no 3 du CQFA en 1981.	

Section 5 – Nature et fonction des vestiges ou des traces d'établissement (Suite)

Fonction de l'ensemble du vestige ou de la trace : Choisir...	
Autre fonction de l'ensemble du vestige ou de la trace (précisez) :	
Type de vestige ou de trace :	Nombre :
1. Choisir... _____	1. _____
2. Choisir... _____	2. _____
3. Choisir... _____	3. _____
4. Choisir... _____	4. _____
5. Autre (précisez) : _____	5. _____
Période culturelle (de construction, de mise en place) :	
Choisir...	
Remarque :	

Fonction de l'ensemble du vestige ou de la trace : Choisir...	
Autre fonction de l'ensemble du vestige ou de la trace (précisez) :	
Type de vestige ou de trace :	Nombre :
1. Choisir... _____	1. _____
2. Choisir... _____	2. _____
3. Choisir... _____	3. _____
4. Choisir... _____	4. _____
5. Autre (précisez) : _____	5. _____
Période culturelle (de construction, de mise en place) :	
Choisir...	
Remarque :	

Fonction de l'ensemble du vestige ou de la trace : Choisir...	
Autre fonction de l'ensemble du vestige ou de la trace (précisez) :	
Type de vestige ou de trace :	Nombre :
1. Choisir... _____	1. _____
2. Choisir... _____	2. _____
3. Choisir... _____	3. _____
4. Choisir... _____	4. _____
5. Autre (précisez) : _____	5. _____
Période culturelle (de construction, de mise en place) :	
Choisir...	
Remarque :	

Section 6 – Nature de l'occupation du site

*Connaissez-vous la nature de l'occupation du site ? Oui Non

Si vous avez répondu oui, remplissez les champs suivants.

Fonction du site : Militaire	Saison : Annuelle
Autre fonction du site (précisez) : Aéroport	
Période culturelle : Amérindien historique moderne (1900-1950)	
Durée : Permanente (plusieurs années)	
Remarque : Date d'opération: 1942 à 1946	

Fonction du site : Commerciale	Saison : Annuelle
Autre fonction du site (précisez) : Centre de formation aéronautique	
Période culturelle : Historique indéterminé	
Durée : Permanente (plusieurs années)	
Remarque : 1953 à aujourd'hui	

Fonction du site : Choisir...	Saison : Choisir...
Autre fonction du site (précisez) :	
Période culturelle : Choisir...	
Durée : Choisir...	
Remarque :	

Fonction du site : Choisir...	Saison : Choisir...
Autre fonction du site (précisez) :	
Période culturelle : Choisir...	
Durée : Choisir...	
Remarque :	

Fonction du site : Choisir...	Saison : Choisir...
Autre fonction du site (précisez) :	
Période culturelle : Choisir...	
Durée : Choisir...	
Remarque :	

Section 7 – Présence d'artéfacts, d'écofactes et de restes humains

7A – *Avez-vous recueilli des artéfacts lithiques ? Oui Non

Si vous avez répondu oui, remplissez les champs suivants.

Catégorie lithique :
Type lithique :
Période culturelle :
Remarque (ex. : la pointe de projectile est polie) :

Catégorie lithique :
Type lithique :
Période culturelle :
Remarque (ex. : la pointe de projectile est polie) :

Catégorie lithique :
Type lithique :
Période culturelle :
Remarque (ex. : la pointe de projectile est polie) :

Catégorie lithique :
Type lithique :
Période culturelle :
Remarque (ex. : la pointe de projectile est polie) :

Catégorie lithique :
Type lithique :
Période culturelle :
Remarque (ex. : la pointe de projectile est polie) :

Catégorie lithique :
Type lithique :
Période culturelle :
Remarque (ex. : la pointe de projectile est polie) :

Si l'espace est insuffisant, remplissez l'annexe Section 7A.

Section 7 – Présence d'artéfacts, d'écofactes et de restes humains (Suite)

7B – *Avez-vous recueilli des artéfacts autres que lithiques, des écofactes ou des restes humains ? Oui Non

Si vous avez répondu oui, remplissez les champs suivants.

Catégorie autre que lithique : Métal
Type autre que lithique : Quincaillerie de bâtiment (loquet, cadenas, pivot, etc.)
Période culturelle : Historique indéterminé
Remarque (ex. : les pipes sont en terre cuite fine argileuse rouge) : Anneau de levage et fil tréfilé

Catégorie autre que lithique : Céramique
Type autre que lithique : Grès grossier (gg)
Période culturelle : Historique indéterminé
Remarque (ex. : les pipes sont en terre cuite fine argileuse rouge) : Conduit (hangar d'avions)

Catégorie autre que lithique : Choisir...
Type autre que lithique :
Période culturelle : Choisir...
Remarque (ex. : les pipes sont en terre cuite fine argileuse rouge) :

Catégorie autre que lithique : Choisir...
Type autre que lithique :
Période culturelle : Choisir...
Remarque (ex. : les pipes sont en terre cuite fine argileuse rouge) :

Catégorie autre que lithique : Choisir...
Type autre que lithique :
Période culturelle : Choisir...
Remarque (ex. : les pipes sont en terre cuite fine argileuse rouge) :

Catégorie autre que lithique : Choisir...
Type autre que lithique :
Période culturelle : Choisir...
Remarque (ex. : les pipes sont en terre cuite fine argileuse rouge) :

Si l'espace est insuffisant, remplissez l'annexe Section 7B.

Section 8 – Datations absolues

*Avez-vous effectué des analyses sur des objets pour obtenir des datations absolues ? Oui Non

Si vous avez répondu oui, remplissez les champs suivants.

Objet de datation :	
Autre objet de datation (précisez) :	
Période culturelle :	
Au choix, remplissez l'une ou l'autre des lignes suivantes – Âge ou année :	
Âge minimum AA :	Âge maximum AA :
Année la plus ancienne :	Année la plus récente :

Objet de datation :	
Autre objet de datation (précisez) :	
Période culturelle :	
Au choix, remplissez l'une ou l'autre des lignes suivantes – Âge ou année :	
Âge minimum AA :	Âge maximum AA :
Année la plus ancienne :	Année la plus récente :

Objet de datation :	
Autre objet de datation (précisez) :	
Période culturelle :	
Au choix, remplissez l'une ou l'autre des lignes suivantes – Âge ou année :	
Âge minimum AA :	Âge maximum AA :
Année la plus ancienne :	Année la plus récente :

Objet de datation :	
Autre objet de datation (précisez) :	
Période culturelle :	
Au choix, remplissez l'une ou l'autre des lignes suivantes – Âge ou année :	
Âge minimum AA :	Âge maximum AA :
Année la plus ancienne :	Année la plus récente :

Objet de datation :	
Autre objet de datation (précisez) :	
Période culturelle :	
Au choix, remplissez l'une ou l'autre des lignes suivantes – Âge ou année :	
Âge minimum AA :	Âge maximum AA :
Année la plus ancienne :	Année la plus récente :

Section 9 – Datations relatives

*Possédez-vous de l'information vous permettant de déterminer des datations relatives ? Oui Non

Si vous avez répondu oui, remplissez les champs suivants.

Objet de datation :	
Autre objet de datation (précisez) :	
Période culturelle :	
Au choix, remplissez l'une ou l'autre des lignes suivantes – Âge ou année :	
Âge minimum AA :	Âge maximum AA :
Année la plus ancienne :	Année la plus récente :

Objet de datation :	
Autre objet de datation (précisez) :	
Période culturelle :	
Au choix, remplissez l'une ou l'autre des lignes suivantes – Âge ou année :	
Âge minimum AA :	Âge maximum AA :
Année la plus ancienne :	Année la plus récente :

Objet de datation :	
Autre objet de datation (précisez) :	
Période culturelle :	
Au choix, remplissez l'une ou l'autre des lignes suivantes – Âge ou année :	
Âge minimum AA :	Âge maximum AA :
Année la plus ancienne :	Année la plus récente :

Objet de datation :	
Autre objet de datation (précisez) :	
Période culturelle :	
Au choix, remplissez l'une ou l'autre des lignes suivantes – Âge ou année :	
Âge minimum AA :	Âge maximum AA :
Année la plus ancienne :	Année la plus récente :

Objet de datation :	
Autre objet de datation (précisez) :	
Période culturelle :	
Au choix, remplissez l'une ou l'autre des lignes suivantes – Âge ou année :	
Âge minimum AA :	Âge maximum AA :
Année la plus ancienne :	Année la plus récente :

Section 10 – Datations interprétées

*Possédez-vous de l'information vous permettant de déterminer des datations interprétées ? Oui Non

Si vous avez répondu oui, remplissez les champs suivants.

Objet de datation : Document historique	
Autre objet de datation (précisez) : Informateur	
Période culturelle : Historique indéterminé	
Au choix, remplissez l'une ou l'autre des lignes suivantes – Âge ou année :	
Âge minimum AA :	Âge maximum AA :
Année la plus ancienne : 1942	Année la plus récente : 2017

Objet de datation : Choisir...	
Autre objet de datation (précisez) :	
Période culturelle : Choisir...	
Au choix, remplissez l'une ou l'autre des lignes suivantes – Âge ou année :	
Âge minimum AA :	Âge maximum AA :
Année la plus ancienne :	Année la plus récente :

Objet de datation : Choisir...	
Autre objet de datation (précisez) :	
Période culturelle : Choisir...	
Au choix, remplissez l'une ou l'autre des lignes suivantes – Âge ou année :	
Âge minimum AA :	Âge maximum AA :
Année la plus ancienne :	Année la plus récente :

Objet de datation : Choisir...	
Autre objet de datation (précisez) :	
Période culturelle : Choisir...	
Au choix, remplissez l'une ou l'autre des lignes suivantes – Âge ou année :	
Âge minimum AA :	Âge maximum AA :
Année la plus ancienne :	Année la plus récente :

Objet de datation : Choisir...	
Autre objet de datation (précisez) :	
Période culturelle : Choisir...	
Au choix, remplissez l'une ou l'autre des lignes suivantes – Âge ou année :	
Âge minimum AA :	Âge maximum AA :
Année la plus ancienne :	Année la plus récente :

Section 11 – Analyses spécialisées (post-terrain)

*Avez-vous effectué des analyses spécialisées (post-terrain) ? Oui Non

Si vous avez répondu oui, remplissez les champs suivants.

Type d'analyse :	Autre type d'analyse (précisez) :
Objet de l'analyse :	Autre objet de l'analyse (précisez) :
Période culturelle :	

Type d'analyse :	Autre type d'analyse (précisez) :
Objet de l'analyse :	Autre objet de l'analyse (précisez) :
Période culturelle :	

Type d'analyse :	Autre type d'analyse (précisez) :
Objet de l'analyse :	Autre objet de l'analyse (précisez) :
Période culturelle :	

Type d'analyse :	Autre type d'analyse (précisez) :
Objet de l'analyse :	Autre objet de l'analyse (précisez) :
Période culturelle :	

Type d'analyse :	Autre type d'analyse (précisez) :
Objet de l'analyse :	Autre objet de l'analyse (précisez) :
Période culturelle :	

Section 12 – Recommandation

*Recommandation sur la diffusion et la mise en valeur (cochez toutes les cases applicables) :

- | | |
|---|---|
| <input type="checkbox"/> Aucune | <input checked="" type="checkbox"/> Diffusion scientifique |
| <input type="checkbox"/> Conservation et interprétation hors site | <input type="checkbox"/> Restauration d'un vestige immobilier |
| <input checked="" type="checkbox"/> Conservation et interprétation <i>in situ</i> | <input type="checkbox"/> Restauration d'un vestige mobilier |

*Recommandation sur la gestion (cochez toutes les cases applicables) :

- | | |
|--|--|
| <input type="checkbox"/> Aucune | <input checked="" type="checkbox"/> Protection physique |
| <input type="checkbox"/> Protection légale | <input checked="" type="checkbox"/> Suivi de l'intégrité du site |

*Recommandation pour la poursuite de la recherche (cochez toutes les cases applicables) :

- | | |
|--|--|
| <input type="checkbox"/> Aucune | <input checked="" type="checkbox"/> Fouille |
| <input type="checkbox"/> Analyse spécialisée | <input checked="" type="checkbox"/> Relevés |
| <input type="checkbox"/> Collecte | <input checked="" type="checkbox"/> Sondage |
| <input type="checkbox"/> Évaluation de site | <input checked="" type="checkbox"/> Surveillance |

Section 13 – Collection

*Type de propriétaire(s) de la collection (cochez toutes les cases appropriées) :

- Gouvernement fédéral
- Privé
- Propriété de l'État – Assemblée nationale du Québec
- Propriété de l'État – Commission de la capitale nationale du Québec
- Propriété de l'État – Ministère de la Culture et des Communications, Société de développement des entreprises culturelles (SODEC)
- Propriété de l'État – Ministère du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques (MDDELCC)¹
- Propriété de l'État – Ministère des Forêts, de la Faune et des Parcs (MFFP)
- Propriété de l'État – Hydro-Québec
- Propriété de l'État – Ministère de l'Énergie et des Ressources naturelles
- Propriété de l'État – Société québécoise des infrastructures
- Propriété de l'État – Ministère du Tourisme
- Propriété de l'État – Ministère des Transports
- Ville, municipalité, paroisse
- Autre (précisez) :

*Remarques sur la collection (endroit où elle est conservée, etc.) :

Les collections seront déposées au LRAQ.

1. Le MDDELCC est propriétaire de tout le milieu hydrique (fond des cours d'eau, lacs, rivières et fleuve), des parcs nationaux et des réserves écologiques.

Section 14 – Valeurs du site archéologique

Valeur de recherche sur le terrain

*Le site archéologique présente-t-il un potentiel de recherche sur le terrain ? Oui Non

Si oui, expliquez en quoi le site présente une valeur de recherche sur le terrain.

L'essentiel des vestiges d'intérêt est associé aux aménagements mis en place durant la Deuxième Guerre mondiale. Trois fondations de bâtiments datant de la Deuxième Guerre mondiale, observées lors de l'inspection visuelle, ont fait l'objet de sondages de caractérisation. D'autres vestiges potentiels de cette période gisent probablement sous la surface.

Valeur de connaissance (post-terrain)

*La recherche sur le site apporte-t-elle de nouvelles connaissances (archéologique, historique, archivistique, etc.) ou est-elle susceptible de le faire ? Oui Non

Si oui, quelles sont ces connaissances ? Comment les exploiter ?

La recherche sur le site de l'aéroport de Chicoutimi-Saint-Honoré est susceptible d'apporter des connaissances sur son implication dans la défense aérienne régionale durant la Deuxième Guerre mondiale de même que sur les aménagements mis en place à cette époque.

Section 14 – Valeurs du site archéologique (Suite)

Valeur d'exception (unicité, rareté, diversité)

***Le site archéologique présente-t-il des caractéristiques physiques d'exception (unicité, rareté, diversité) qui mériteraient une protection ?** Oui Non

Si oui, présentez ces caractéristiques physiques d'exception et expliquez pourquoi elles devraient être protégées.

Les vestiges datant de l'époque de la Deuxième Guerre mondiale sont considérés comme ayant une valeur patrimoniale élevée en raison de leur association avec l'un des événements les plus marquants du 20^e siècle. L'intégrité physique de bon nombre de ces vestiges a pu être observée. L'aéroport a également conservé la disposition originelle des pistes selon le modèle « 60 Degree Runway » et dont il n'existe que trois exemplaires au Québec: Saint-Honoré, Sept-Îles et Saint-Jean-sur-Richelieu.

Ces caractéristiques militent en faveur de la protection in situ de ces vestiges. La mise en place de mesures d'évaluation d'impact et de mitigation lors de tout développement pouvant menacer leur état est essentiel. Ces mesures ont pour but d'assurer le plus possible le respect et l'intégration de ces vestiges dans la planification des futurs projets.

Valeur scientifique

***Le site archéologique peut-il apporter une contribution déterminante à la recherche archéologique (ex. : site qui se prête à des recherches interdisciplinaires) ?** Oui Non

Si oui, expliquez en quoi le site peut apporter une contribution déterminante à la recherche archéologique.

Saint-Honoré est le premier aéroport opérationnel au Québec sur lequel ont été mené des interventions archéologiques. Exemple des nouveaux champs d'expertise en archéologie, le site constitue une référence utile pour les recherches sur des sites à vocation similaire.

Section 14 – Valeurs du site archéologique (Suite)

Valeur de représentativité

*Le site archéologique est-il caractéristique d'une période, d'une manifestation culturelle, d'un mode de vie ou d'une région ? Oui Non

Si oui, expliquez en quoi le site est représentatif.

L'aéroport de Chicoutimi-Saint-Honoré est représentatif du rôle du Commonwealth dans la défense aérienne durant la 2e Guerre mondiale, puis de l'implication régionale dans la protection des ressources vitales à l'effort de guerre et dans la formation de personnel affecté aux fonctions de défense aérienne.

Valeur d'appropriation

*S'agit-il d'un site archéologique pour lequel les communautés environnantes ont développé ou entretenu un attachement particulier ou un sentiment d'appartenance et qui présente un potentiel comme ressource de développement durable et de qualité de vie ? Oui Non

Si oui, expliquez en quoi le site présente une valeur d'appropriation.

La ville de Saint-Honoré a un attachement particulier pour le site de l'aéroport. Plusieurs de ses anciens citoyens ont participé à la construction et au maintien du site et plusieurs travailleurs de l'extérieur de la région ont logé chez des familles de Saint-Honoré, de même que des militaires, durant la 2e Guerre. Un chercheur local (Michel Bergeron, historien et président d'assemblée du conseil de Fabrique de St-Honoré) a constitué l'histoire de l'aéroport et des liens avec la communauté locale. La commémoration et la protection des vestiges du passé du site, et en particulier, ceux de la 2e Guerre, permet d'honorer la mémoire de ceux qui ont contribué à la création de l'aéroport.

Section 14 – Valeurs du site archéologique (Suite)

Valeur d'association

*Le site archéologique mériterait-il d'être regroupé avec d'autres sites connus sur le territoire immédiat et qui, une fois réunis, pourraient contribuer aux autres valeurs ? Oui Non

Si oui, expliquez pourquoi le site devrait être regroupé avec d'autres sites et comment ce regroupement pourrait contribuer aux autres valeurs.

Durant la 2e Guerre mondiale, Saint-Honoré fut désigné aéroport auxiliaire en appui à BFC Bagotville. Le regroupement des deux sites renforcerait le rôle régional dans la défense aérienne du pays.

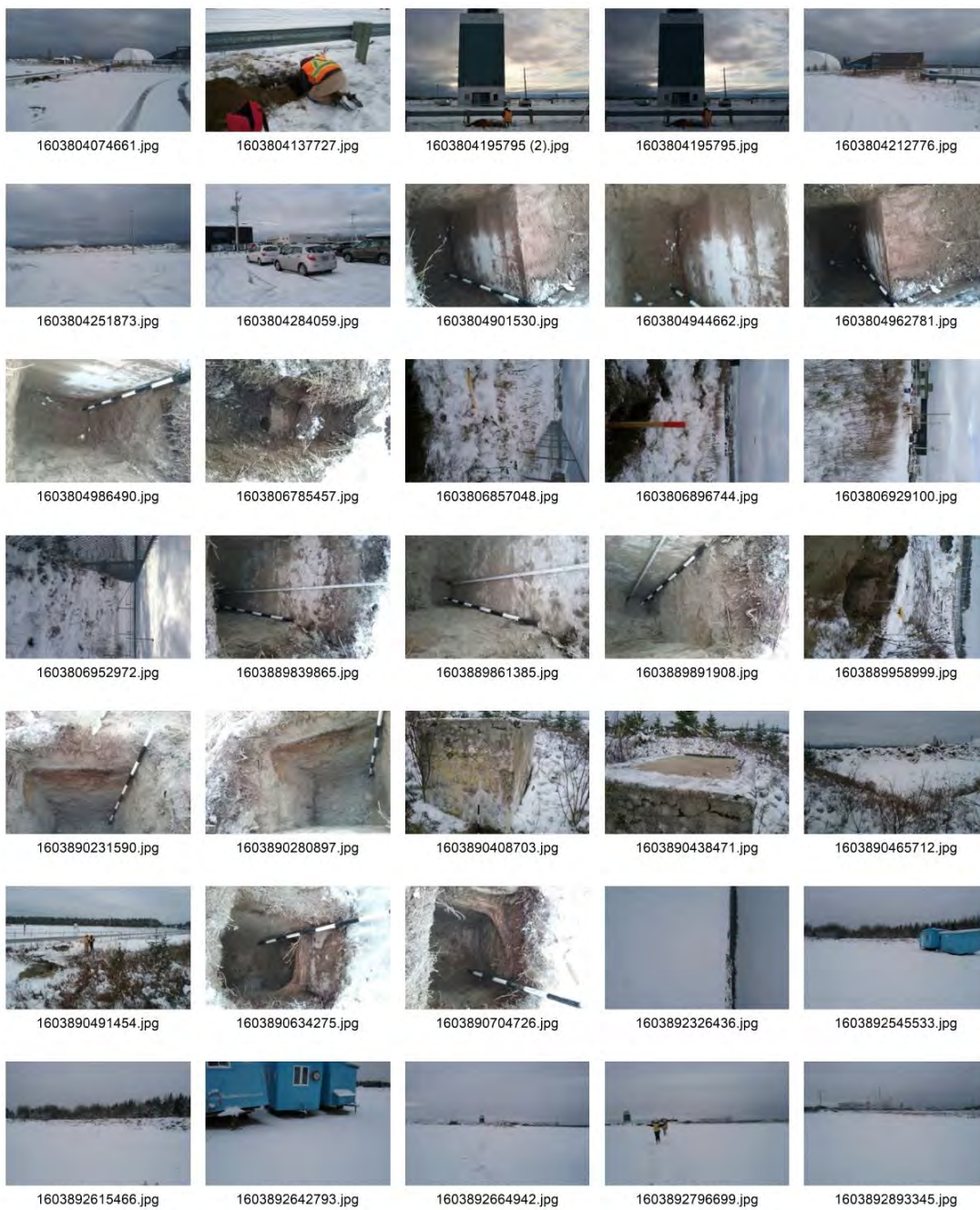
Envoi du formulaire

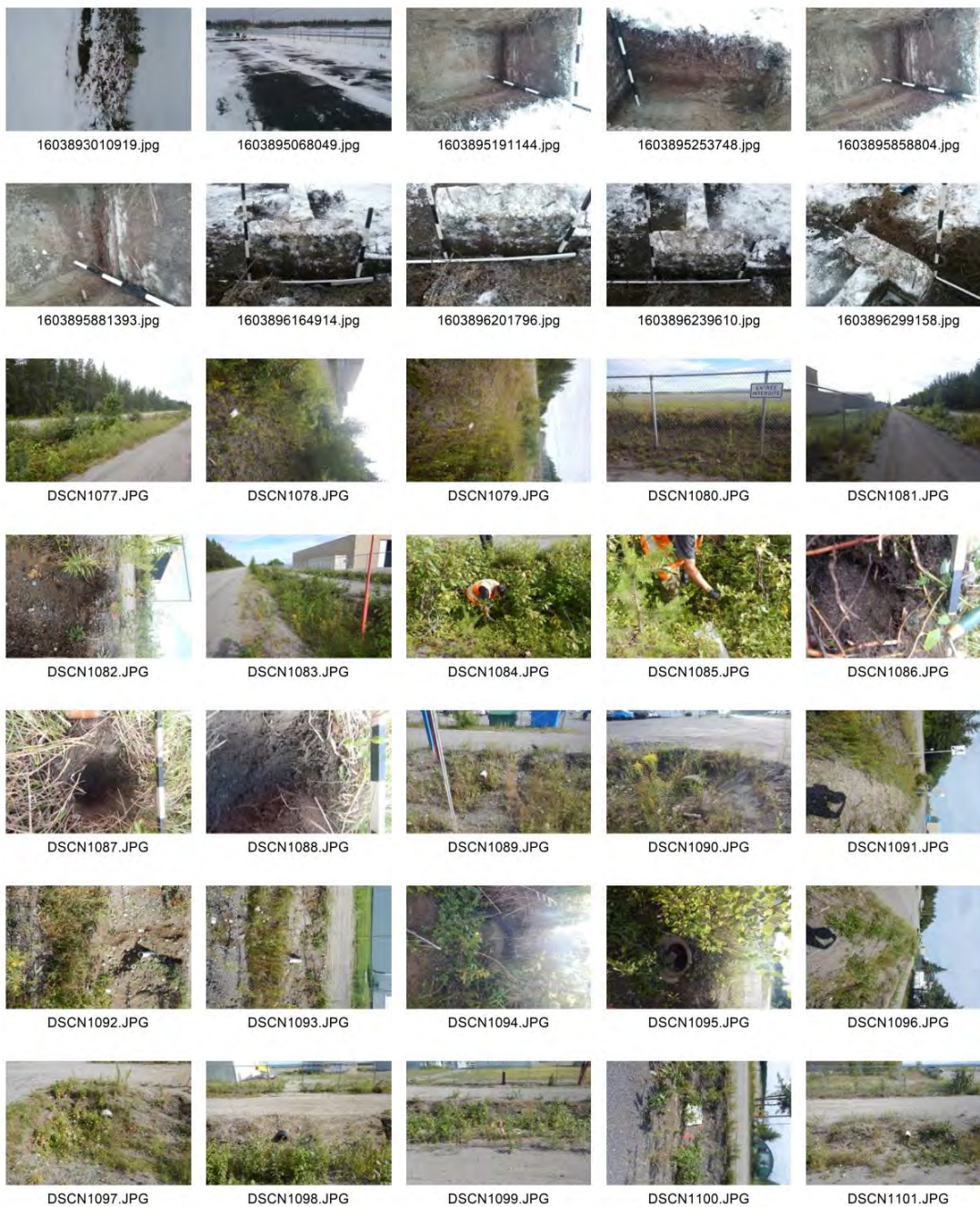
Le formulaire rempli doit être joint en annexe au rapport de recherche et envoyé au responsable des permis de recherche archéologique du ministère de la Culture et des Communications par courriel, à permis.archeologie@mcc.gouv.qc.ca, par télécopieur, au 418 380-2336, ou par la poste, à :

Responsable des permis de recherche archéologique
Direction générale du patrimoine
 Direction de l'archéologie et du développement culturel autochtone
 Ministère de la Culture et des Communications
 225, Grande Allée Est, RC, bloc C
 Québec (Québec) G1R 5G5

Pour information : 1 418 380-2342

Annexe 3 : Dossier photographique terrain







DSCN1102.JPG



DSCN1103.JPG



DSCN1104.JPG



DSCN1105.JPG



DSCN1106.JPG



DSCN1107.JPG



DSCN1108.JPG



DSCN1109.JPG



DSCN1110.JPG



DSCN1111.JPG



DSCN1112.JPG



DSCN1113.JPG



DSCN1114.JPG



DSCN1115.JPG



DSCN1116.JPG



DSCN1117.JPG



DSCN1118.JPG



DSCN1119.JPG



DSCN1121.JPG



DSCN1122.JPG



DSCN1123.JPG



DSCN1124.JPG



DSCN1125.JPG



DSCN1126.JPG



DSCN1127.JPG



DSCN1128.JPG



DSCN1129.JPG



DSCN1130.JPG



DSCN1131.JPG



DSCN1132.JPG



DSCN1133.JPG



DSCN1134.JPG



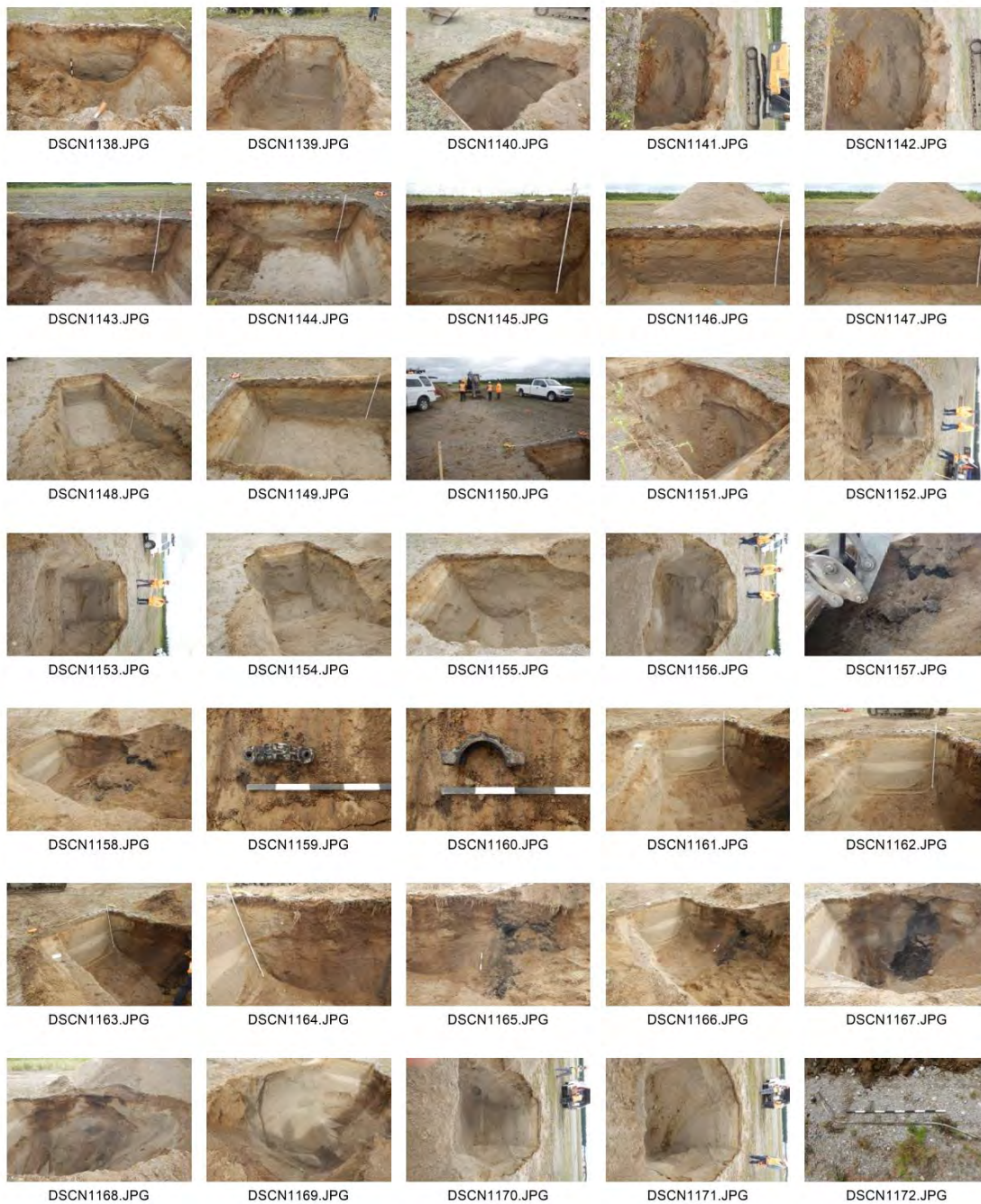
DSCN1135.JPG

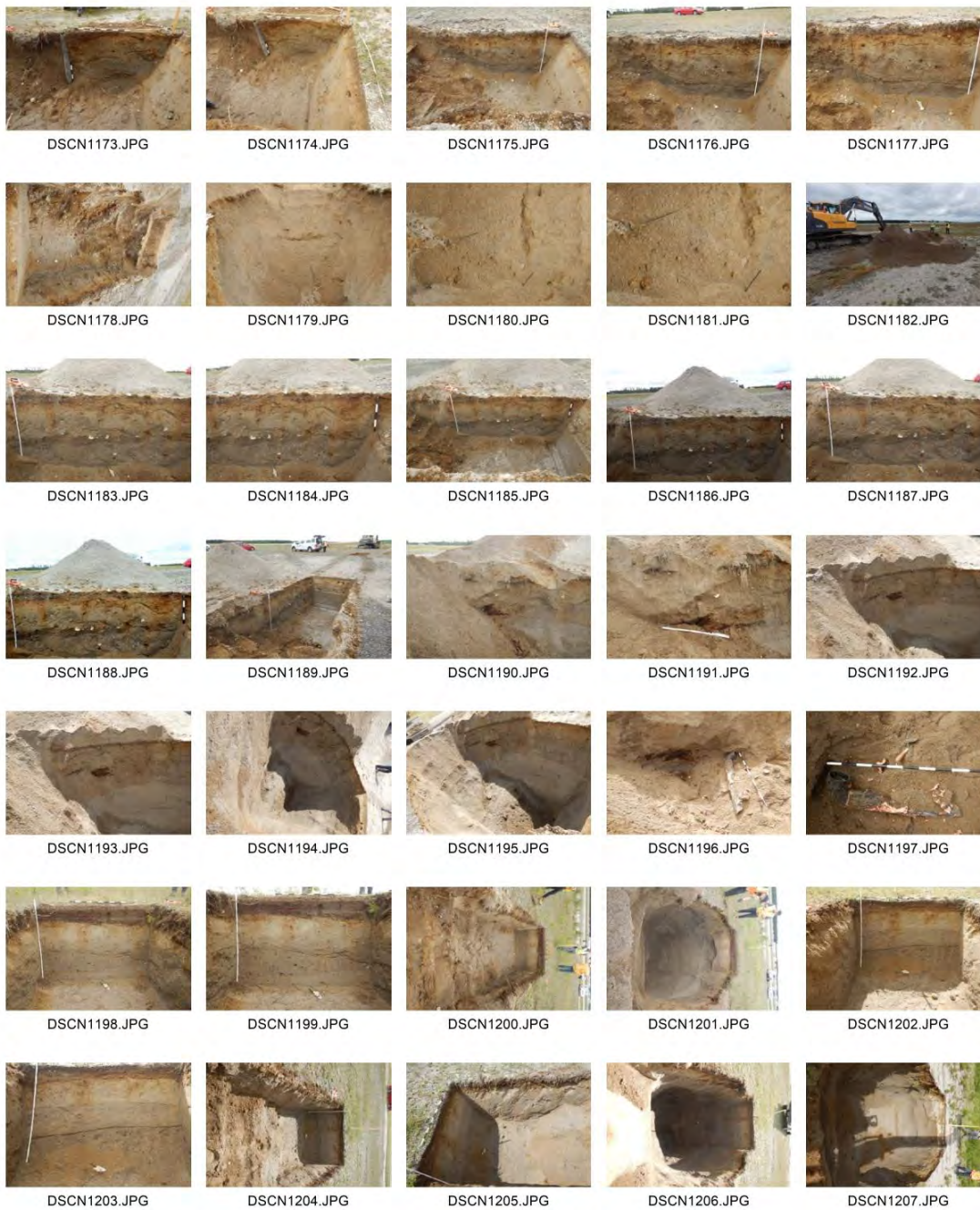


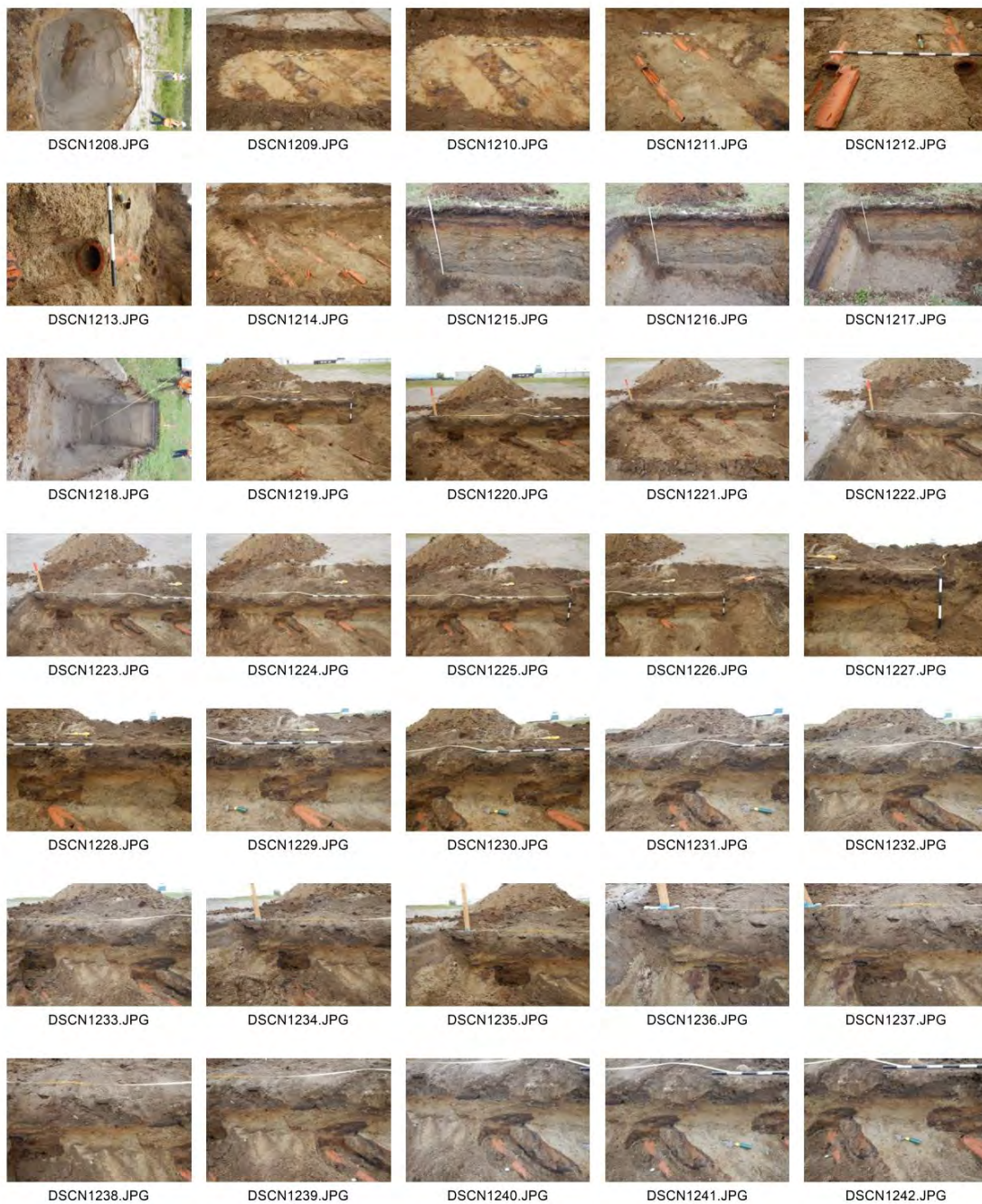
DSCN1136.JPG

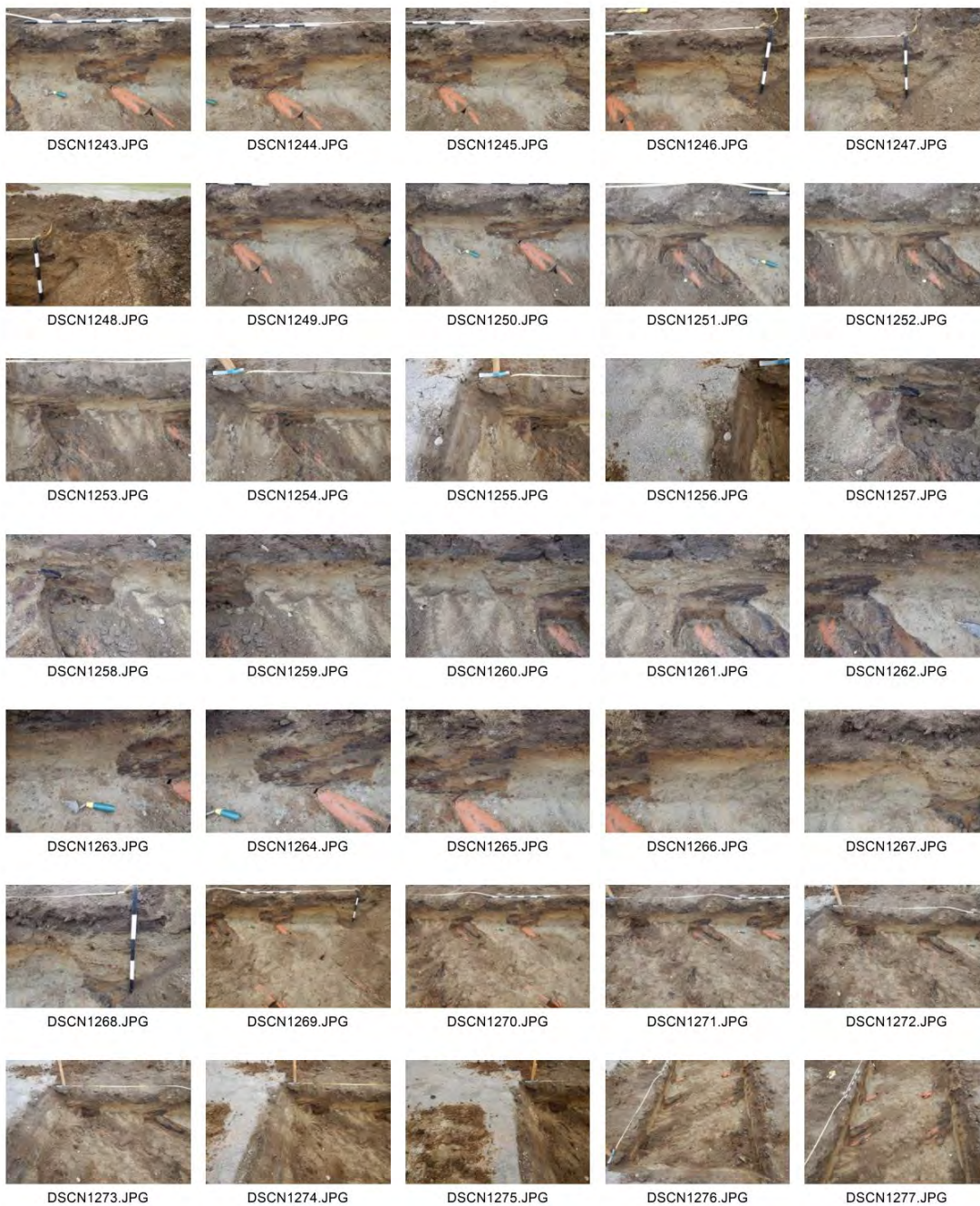


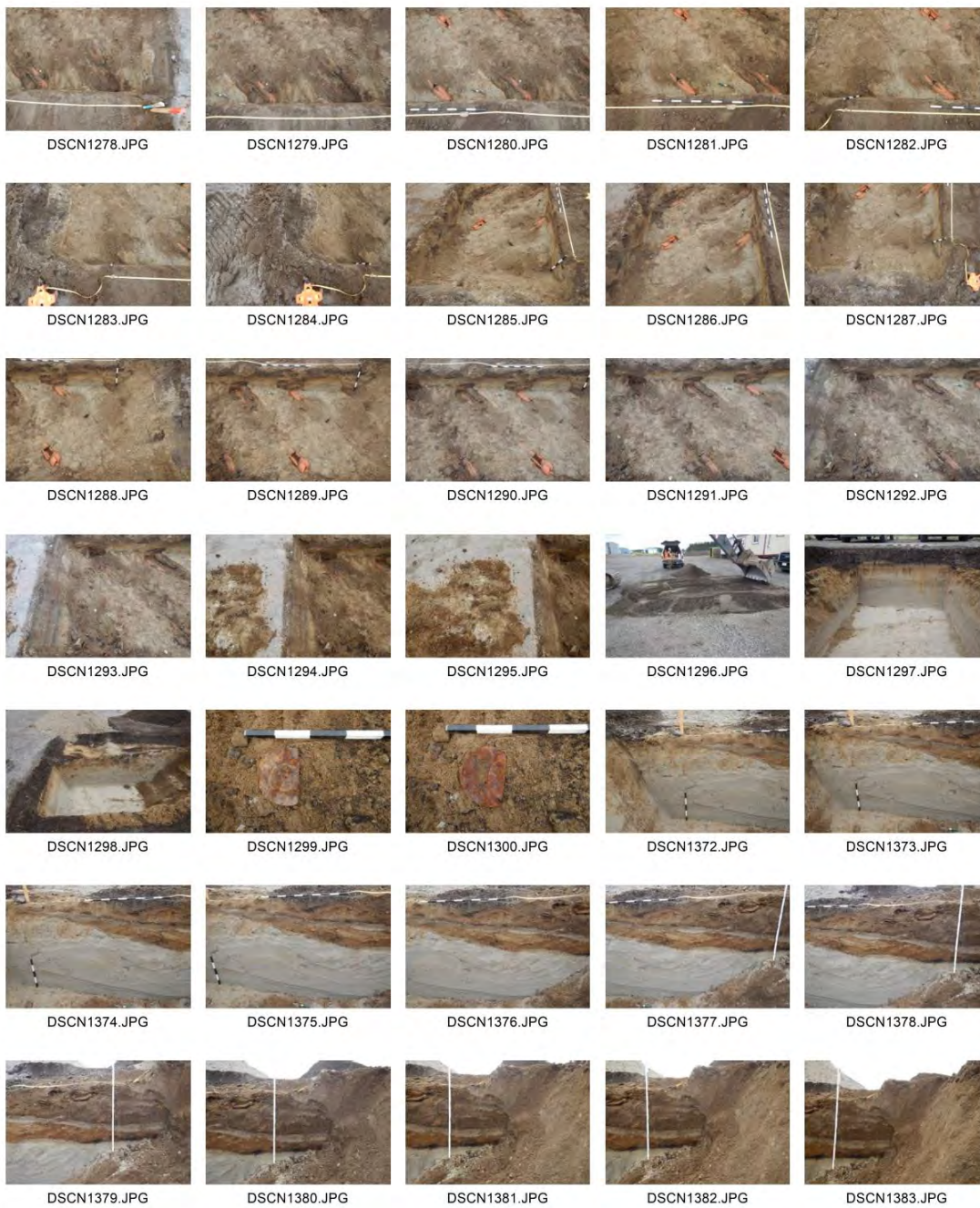
DSCN1137.JPG

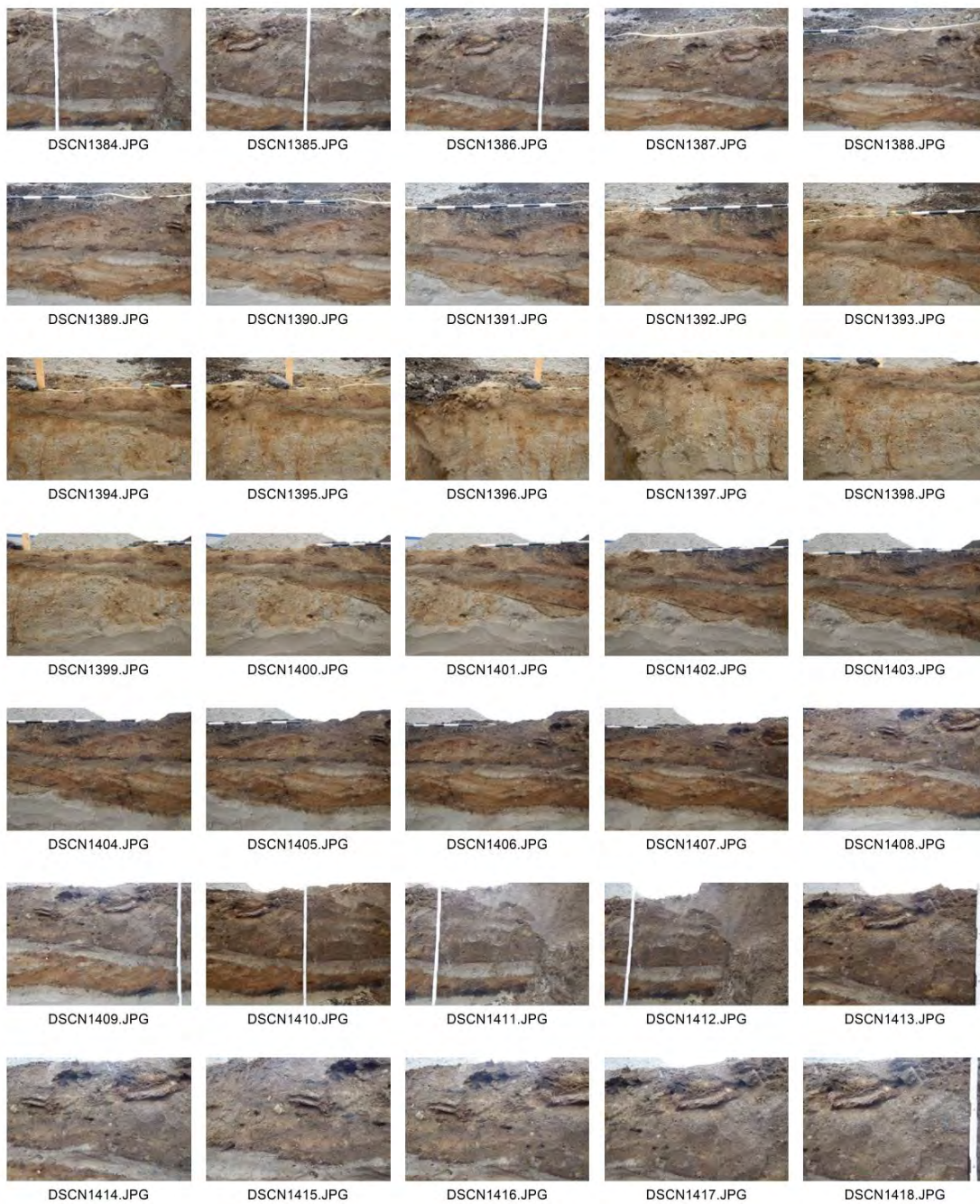














DSCN1419.JPG



DSCN1420.JPG



DSCN1421.JPG



DSCN1422.JPG



DSCN1423.JPG



DSCN1424.JPG



DSCN1425.JPG



DSCN1426.JPG



DSCN1427.JPG



DSCN1428.JPG



DSCN1429.JPG



DSCN1430.JPG



DSCN1431.JPG



DSCN1432.JPG



DSCN1433.JPG



DSCN1434.JPG



DSCN1435.JPG



DSCN1436.JPG



DSCN1437.JPG



DSCN1438.JPG



DSCN1439.JPG



DSCN1440.JPG



DSCN1441.JPG



DSCN1442.JPG



DSCN1443.JPG



DSCN1444.JPG



DSCN1445.JPG



DSCN1446.JPG



DSCN1447.JPG



DSCN1448.JPG



DSCN1449.JPG



DSCN1450.JPG



DSCN1451.JPG



DSCN1452.JPG



DSCN1453.JPG



DSCN1454.JPG



DSCN1455.JPG



DSCN1456.JPG



DSCN1457.JPG



DSCN1458.JPG



DSCN1459.JPG



DSCN1460.JPG



DSCN1461.JPG



DSCN1462.JPG



DSCN1463.JPG



DSCN1464.JPG



DSCN1465.JPG



DSCN1466.JPG



DSCN1467.JPG



DSCN1468.JPG



DSCN1469.JPG



DSCN1470.JPG



DSCN1567.JPG



DSCN1568.JPG



DSCN1569.JPG



DSCN1570.JPG



DSCN1571.JPG



DSCN1572.JPG



DSCN1573.JPG



DSCN1574.JPG



DSCN1575.JPG



DSCN1576.JPG



DSCN1577.JPG



DSCN1578.JPG



DSCN1579.JPG



DSCN1580.JPG



DSCN1581.JPG



DSCN1582.JPG

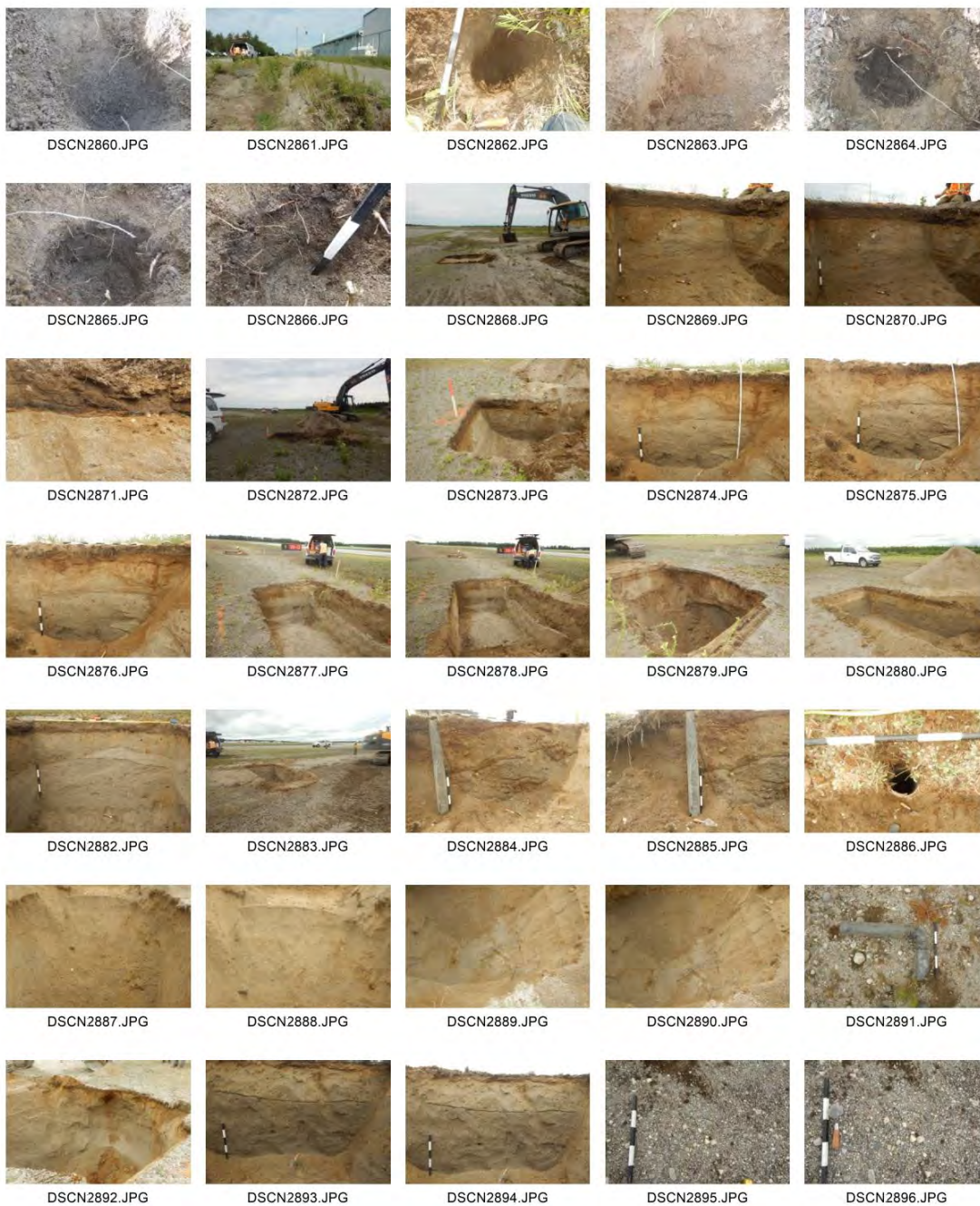


DSCN1583.JPG



DSCN1584.JPG







DSCN2897.JPG



DSCN2898.JPG



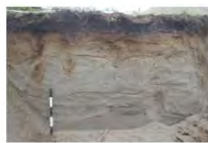
DSCN2899.JPG



DSCN2900.JPG



DSCN2901.JPG



DSCN2902.JPG



DSCN2903.JPG



DSCN2904.JPG



DSCN2905.JPG



DSCN2906.JPG



DSCN2907.JPG



DSCN2908.JPG



DSCN2909.JPG



DSCN2910.JPG



DSCN2911.JPG



DSCN2912.JPG



DSCN2913.JPG



DSCN2914.JPG



DSCN2915.JPG



DSCN2916.JPG



DSCN2917.JPG



DSCN2918.JPG



DSCN2919.JPG



DSCN2920.JPG



DSCN2921.JPG



DSCN2922.JPG



DSCN2923.JPG



DSCN2924.JPG



DSCN2925.JPG



DSCN2926.JPG



DSCN2927.JPG



DSCN2928.JPG



DSCN2929.JPG



DSCN2930.JPG



DSCN2931.JPG



DSCN2932.JPG



DSCN2933.JPG



DSCN2934.JPG



DSCN2935.JPG



DSCN2936.JPG



DSCN2937.JPG



DSCN2938.JPG



DSCN2939.JPG



DSCN2940.JPG



DSCN2941.JPG



DSCN2942.JPG



DSCN2943.JPG



DSCN2944.JPG



DSCN2945.JPG



DSCN2946.JPG



DSCN2947.JPG



DSCN2948.JPG



DSCN2949.JPG



DSCN2950.JPG



DSCN2951.JPG



DSCN2952.JPG



DSCN2953.JPG



DSCN2954.JPG



DSCN2955.JPG



DSCN2956.JPG



DSCN2957.JPG



DSCN2958.JPG



DSCN2959.JPG



DSCN2960.JPG



DSCN2961.JPG



DSCN2962.JPG



DSCN2963.JPG



DSCN2964.JPG



DSCN2965.JPG



DSCN2966.JPG



DSCN2967.JPG



DSCN3187.JPG



DSCN3188.JPG



DSCN3189.JPG



DSCN3190.JPG



DSCN3191.JPG



DSCN3192.JPG



DSCN3193.JPG



DSCN3194.JPG



DSCN3490.JPG



DSCN3491.JPG



DSCN3492.JPG



DSCN3493.JPG



DSCN3494.JPG



DSCN3495.JPG



DSCN3496.JPG



DSCN3497.JPG



DSCN3498.JPG



DSCN3499.JPG



DSCN3500.JPG



DSCN3501.JPG



DSCN3502.JPG



DSCN3503.JPG



DSCN3504.JPG



DSCN3505.JPG



DSCN3506.JPG



DSCN3507.JPG



DSCN3508.JPG



DSCN3509.JPG



DSCN3510.JPG



DSCN3511.JPG



DSCN3512.JPG



DSCN3513.JPG



DSCN3514.JPG



DSCN3515.JPG



DSCN3516.JPG



DSCN3517.JPG



DSCN3518.JPG



DSCN3519.JPG



DSCN3520.JPG



DSCN3521.JPG



DSCN3522.JPG



DSCN3523.JPG



DSCN3524.JPG



DSCN3525.JPG



DSCN3526.JPG



DSCN3527.JPG



DSCN3528.JPG



DSCN3529.JPG



DSCN3530.JPG



DSCN3531.JPG



DSCN3532.JPG



DSCN3533.JPG



DSCN3534.JPG



DSCN3535.JPG



DSCN3536.JPG



DSCN3537.JPG



DSCN3538.JPG



DSCN3539.JPG



DSCN3540.JPG



DSCN3541.JPG



DSCN3542.JPG



DSCN3543.JPG



DSCN3544.JPG



DSCN3545.JPG



DSCN3546.JPG



DSCN3619.JPG



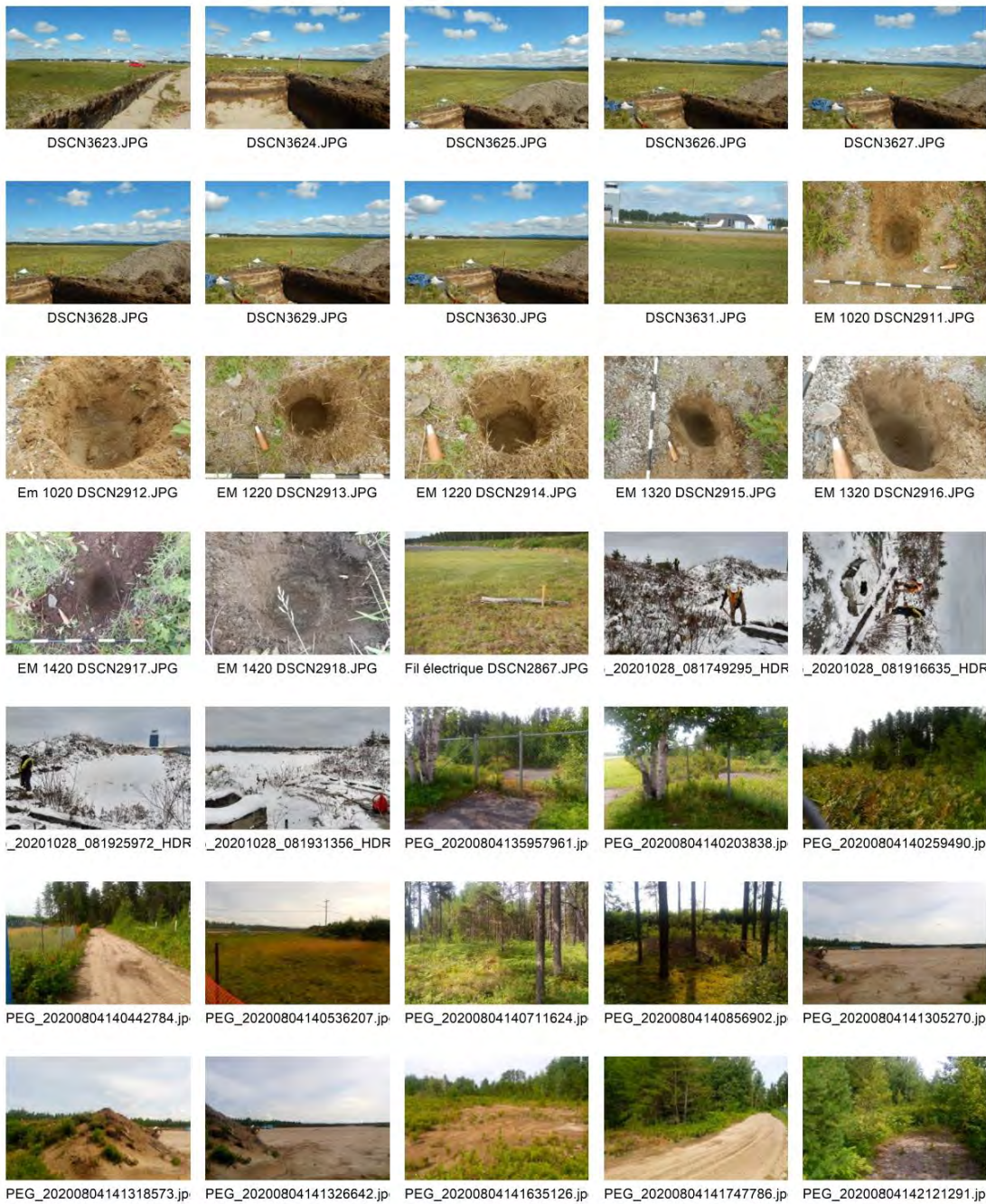
DSCN3620.JPG



DSCN3621.JPG



DSCN3622.JPG





PEG_20200804142516819.jp



PEG_20200804142948924.jp



PEG_20200804143238147.jp



PEG_20200804143428873.jp



PEG_20200804143733857.jp



PEG_20200804143808759.jp



PEG_20200804143933955.jp



PEG_20200804144035903.jp



PEG_20200804144207069.jp



PEG_20200804144308965.jp



PEG_20200804144424221.jp



PEG_20200804144431732.jp



PEG_20200804144605687.jp



PEG_20200804144611281.jp



PEG_20200804145018799.jp



PEG_20200804145024992.jp



PEG_20200804145123570.jp



PEG_20200804145155944.jp



PEG_20200804145300098.jp



PEG_20200804145513529.jp



PEG_20200804145933420.jp



PEG_20200804150320284.jp



PEG_20200804150412917.jp



PEG_20200804150504836.jp



PEG_20200804150710611.jp



PEG_20200804150754501.jp



PEG_20200804150931487.jp



PEG_20200804151044013.jp



PEG_20200804151130488.jp



PEG_20200804151317600.jp



PEG_20200804151412127.jp



PEG_20200804151446879.jp



PEG_20200804151608382.jp



PEG_20200804151707320.jp



PEG_20200804151939246.jp



PEG_20200804152244918.jp



PEG_20200804152348802.jp



PEG_20200804152533013.jp



PEG_20200804152814387.jp



PEG_20200804153111390.jp



PEG_20200804153158682.jp



PEG_20200804153239436.jp



PEG_20200804153544365.jp



PEG_20200804153717665.jp



PEG_20200804153915500.jp



PEG_20200804154019848.jp



PEG_20200804154111837.jp



PEG_20200804173601248.jp



PEG_20200804173725911.jp



PEG_20200804174719452.jp



PEG_20200804174748924.jp



PEG_20200804174851989.jp



PEG_20200804181341367.jp



PEG_20200804202934024.jp



PEG_20200804203002418.jp



PEG_20200804203332499.jp



PEG_20200804203443815.jp



PEG_20200804203707663.jp



PEG_20200804203712954.jp



PEG_20200804203825711.jp



PEG_20200805135115368.jp



PEG_20200805141736308.jp



PEG_20200805142021895.jp



PEG_20200805142506833.jp



PEG_20200805143112233.jp



PEG_20200805143157471.jp



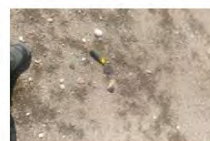
PEG_20200805184243797.jp



PEG_20200805184359237.jp



PEG_20200805184411110.jp



PEG_20200805184701651.jp



PEG_20200805185450615.jp



PEG_20200806114710258.jp



PEG_20200806114911235.jp



PEG_20200806115236692.jp



PEG_20200806115343767.jp



PEG_20200806115626851.jp



PEG_20200806120233222.jp



PEG_20200806120352361.jp



PEG_20200806120450125.jp



PEG_20200806120550343.jp



PEG_20200806181330784.jp



PEG_20200806181400681.jp



PEG_20200806185322916.jp



PEG_20200806190116963.jp



PEG_20200806191420867.jp



PEG_20200806192011835.jp



PEG_20200810135538886.jp



PEG_20200810141936251.jp



PEG_20200810142059697.jp



PEG_20200810143034249.jp



PEG_20200810143434637.jp



PEG_20200810143530397.jp



PEG_20200810143637572.jp



PEG_20200810144350131.jp



PEG_20200810144427528.jp



PEG_20200810144611738.jp



PEG_20200810144936782.jp



PEG_20200810150458956.jp



PEG_20200810150517103.jp



PEG_20200810150601519.jp



PEG_20200810150613616.jp



PEG_20200810150814310.jp



PEG_20200810170921905.jp



PEG_20200810171430131.jp



PEG_20200810174450541.jp



PEG_20200810181803722.jp



PEG_20200810204908644.jp



PEG_20200810205022096.jp



PEG_20200810205038175.jp



PEG_20200810205103143.jp



PEG_20200811123128091.jp



PEG_20200811123215438.jp



PEG_20200811123543663.jp



PEG_20200811123721280.jp



PEG_20200811124337223.jp



PEG_20200811125814610.jp



PEG_20200811130032208.jp



PEG_20200811131802609.jp



PEG_20200811133944196.jp



PEG_20200811143014184.jp



PEG_20200811144831660.jp



PEG_20200811144923865.jp



PEG_20200811145056167.jp



PEG_20200811145153981.jp



PEG_20200811154345889.jp



PEG_20200811154648419.jp



PEG_20200811154728844.jp



PEG_20200811154830882.jp



PEG_20200811172651942.jp



PEG_20200811172735245.jp



PEG_20200811173008602.jp



PEG_20200811173115022.jp



PEG_20200811173245114.jp



PEG_20200811173421368.jp



PEG_20200811173429739.jp



PEG_20200811173556597.jp



PEG_20200811173728958.jp



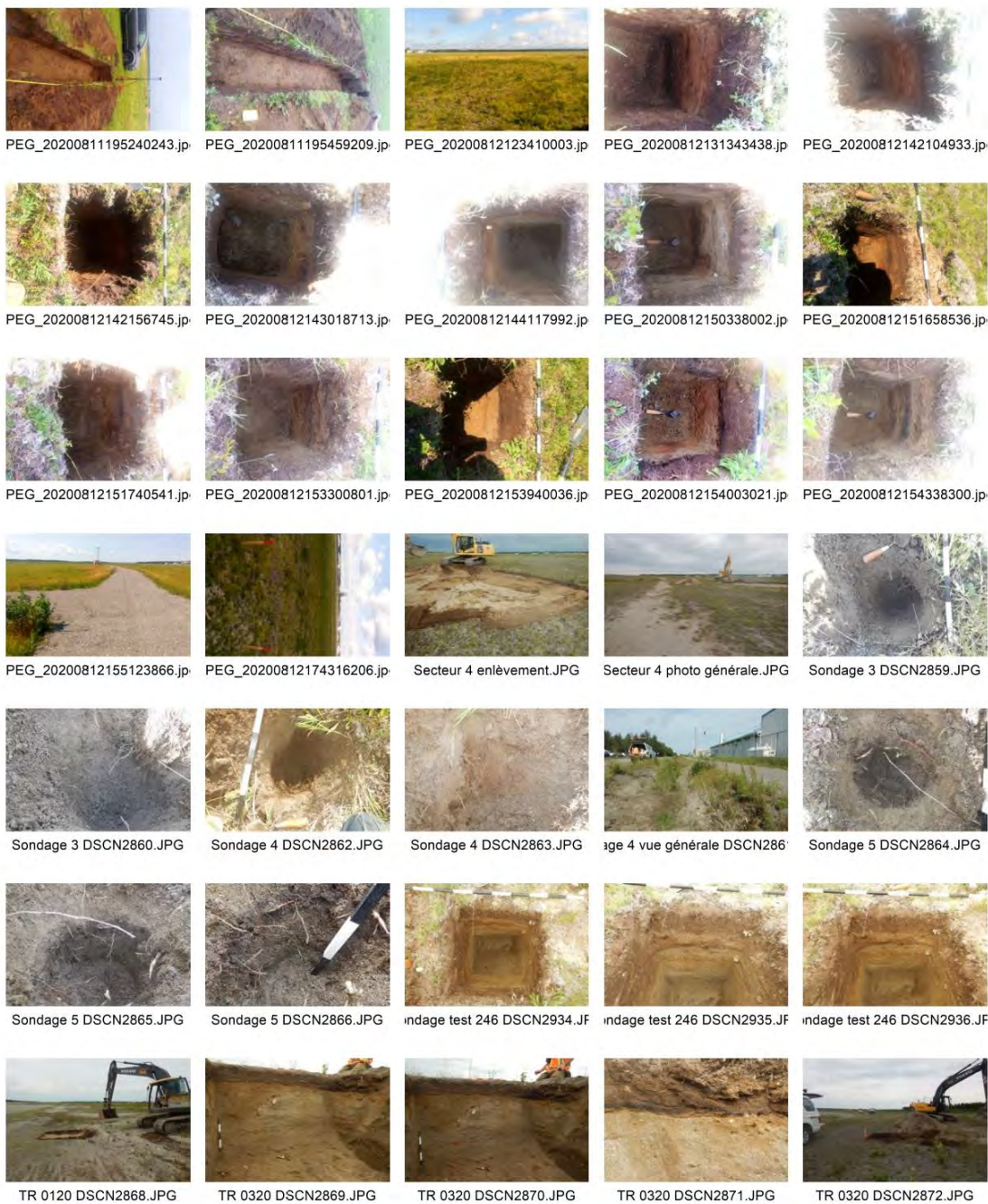
PEG_20200811173954115.jp



PEG_20200811183033558.jp



PEG_20200811183148595.jp







TR 2420 DSCN2907.JPG



TR 2420 DSCN2908.JPG



TR 2420 DSCN2909.JPG



TR secteur 1 DSCN3191.JPG



TR secteur 1 DSCN3192.JPG



hée mécanique S4 DSCN3193.JPG



hée mécanique S4 DSCN3194.JPG

Photos	Descriptifs	Direction
1076 à 1079	Secteur 2, vue générale du fossé en bordure de route	vers ouest (sauf 1078 vers est)
1080	Vue du sol vers aéroport depuis limite ouest du secteur 2	vers le nord
1081	Secteur 2, vue générale du fossé en bordure de route, chemin et fossé	vers l'est
1082	Affaissement du chemin en bordure de clôture aéroport. Sable beige avec roches arrondies de 0-5 à 4cm, avec poussière de pierre au dessus de chemin au travers.	vers le nord-ouest
1083	Vue de l'affaïssement de 1082 depuis le fossé, Vue du chemin et de l'aéroport	vers le nord-ouest
1084	Échantillonnage ;a la pelle de EM-01-20 par un technicien	vers le nord
1085	Idem mais rapproché	vers le nord
1086	Sondage manuel et petite succession des sols. Voir notes	-
1087	Sondage Em-02-20. Sol sable organique grossier seulement environ 1 pied de profond	vers le nord
1088	Idem , rapproché	vers le nord
1089	Bordure de fossé, vers le chemin qui bordure la clôture de l'aéroport. Drain pluvial installé sous le chemin à plus ou moins 2 pied et demi sous le chemin. En bordure ouest du chemin d'entrée d'Exact Air	vers le nord
1090	Ponceaux dans le fond du fossé partiellement obstrué par le sable du remblai de la route. À 4 pieds dans le sol. Sous le chemin d'accès d'Exact air menant vers l'aéroport.	vers est
1091	Idem de l'autre coté du chemin d'accès depuis le fond du fossé	vers l'ouest
1092 à 1093	Drains pluviaux, partie est de chemin d'accès depuis l'aéroport et se jettant dans le fossé, idem à 1089	vers le nord
1094	Ponceaux complètement obstrué par le sable, fond du fossé = remplissage de fossé.	vers l'est
1095	idem, plus à l'est	vers l'est
1096	vue du fossé	vers l'ouest
1097 à 1098	Drains pluvial, idem 1092 et 1089, plus grande dimension plus ou moins 20 cm de diamètres	vers l'ouest
1099	Traces d'un enfouissement d'un câble de Bell, depuis poteau aéroport jusqu'à la route et à travers le fond du fossé. Pas de signe visible de l'endroit où il ressort du côté sud du chemin	vers le nord
1100	Idem	vers le sud
1101	idem 1097 et 1098	vers le sud
1102	Remplissage du fond de fossé par érosion du chemin autour de l'aéroport. Sable beige avec cailloutis	vers le sud
1103	Fond du fossé, ponceaux de traverse. Sable et remplissage par le remblais de route adjacente et poussière de pierre. Secteur Em-07-20	vest l'ouest
1104	Érosion du chemin de clôture de l'aéroport dans le fossé, sable beige avec cailloutis	vest l'ouest
1105	Idem à 1099, mais cables hydro-québec. Enfouissement de cable depuis le poteaux. Longe la route-fossé	vers sud-est
1106	Idem	vers le nord-ouest
1107	Idem, pancarte avertissant d'enfouissement de cables	vers le nord-ouest

1108	Idem, zoom	vers le nord-ouest
1109	d'hydro-québec en bordure sud du fossé. Traces d'érosion du remblai de la route au dessus du câble, vers le fossé. Rer	vers l'ouest
1110 à 1114	Secteur 1, fondations associées à S1-4, depuis la clôture du chemin.	Vers sud, sud-est
1115 à 1116	Zone 3, vue générale	vers l'ouest puis vers l'est
1117 à 1119	Stratigraphie mur sud Tr-01-20	vers le sud
1120	Tr-02-20 strati en cours (ne pas prendre, prendre 1125)	vers le sud
1121	Tr-02-20 vue à 1 m et plus de profondeur	vers le sud
1122	Tr-01-20 en cours , creusement 3m et plus	vers le sud
1123	Idem 1121	vers le sud
1124	Idem	vers le sud
1125	Stratigraphie Tr-02-20, mur sud-est	vers le sud-est
1126	Tr-02-20, fond de la tranchée	vers le sud-est
1127	Environnementale, sable gris-orangé jusqu'au fond	vers le sud-est
1128	vue Tr-03-20, depuis sommet de la tranchée	vers l'ouest
1129	Idem, vue stratigraphie en coin avec niveau avec charbon	vers l'ouest
1130	Tr-04-20, stratigraphie en cours, nettoyage mur sud-ouest	vers sud-ouest
1131	Idem	vers sud-ouest
1132	Idem, vue du sommet	vers sud-ouest
1133	Stratigraphie Tr-04-20, mur sud-ouest	vers sud-ouest
1134	Tr-03-20, poursuite creusement de la tranchée environnement	vers sud-ouest
1135	Idem fond de la tranchée et stratigraphie jusqu'à plus ou moins 3 m	vers sud-ouest
1136	Tr-06-20, fouilleur au travail, coupe stratigraphique	vers le sud
1137	Tr-06-20, stratigraphie mur sud-est	vers le sud-est
1138	Idem	vers le sud-est
1139	Tr-04-20, fond de tranchée environnemental, paroi sud-ouest	vers le sud-ouest
1140	Idem	vers le nord
1141	Fond de la tranché TR-06-20	vers l'est
1142	Idem	vers l'est
1143	TR-07-20, strat mut nord-est	vers le nord-est
1144	Idem, vue depuis haut de la surface	vers le nord-est
1145	TR-08-20, strat murd nord-est	vers le nord-est
1146	Idem	vers le nord-est
1147	Idem	vers le nord-est
1148	TR-08-20, vue générale	Vers le nord

1149	Idem	Vers le nord-est
1150	Vue des travaux	Vers le nord-est
1151	Fond de TR-07-20, 3m de profond	Vers l'est
1152	Idem	Vers le sud-est
1153	TR-08-20, en cours du creusage environnementale en profondeur	Vers le nord-ouest
1154	Idem	Vers le nord-ouest
1155	Idem	Vers le nord-est
1156	TR-08-20, creusé à 3m. Parois très meuble	Vers le nord-ouest
1157	TR-09-20, en cours de creusage, tache d'huile en paroi est	Vers l'est
1158	Idem	Vers le nord-est
1159	Vue d'un objet trouvé dans la tache d'huile	Vers le nord-est
1160	Idem, TR-09-20	Vers le nord-est
1161	Tr-09-20, vue paroi nord	vers le nord
1162	Idem	vers le nord
1163	Idem, avec vue sur sols contaminés de la paroi est	vers l'est
1164	Idem, vue des sols contaminés de la paroi est	vers l'est
1165	TR-09-20, tache de sol huileux	vers l'est
1166	Idem 1164	vers l'est
1167	Vue de l'importante tache d'huile lors de la poursuite de l'excavation	vers l'est
1168	Idem, après effondrement partie de la paroi	vers l'est
1169	TR-09-20, paroi ouest, partie non contaminée	Vers le nord-ouest
1170	TR-10-20, en cours d'excavation vers le 3m de profond	Vers Ouest/sud-ouest
1171	Idem, plus profond vers 3m	Vers Ouest/sud-ouest
1172	TR-14-20, tige de métal, possible ground	Vers Ouest/sud-ouest
1173	TR-14-20, vue strat mur sud, tuyau en paroi	vers le sud
1174	Idem, depuis le sommet	vers le sud
1175	TR-15-20, vue générale, strat mur sud	Vers le sud
1176	Idem	Vers le sud
1177	Idem strati mur sud	Vers le sud
1178	TR-15-20, vue générale	Vers l'est
1179	TR-14-20 en cours d'excavation, poteau en paroi allant vers le sud. Fosse ou champ d'épuration? Tuyau alimentation d'eau au fond à 2m60, vers l'est	Vers l'est
1180 à 1181	Idem, rapproché	Vers l'est
1182	Fragments de tuyau/drain dans la pile excavée	Vers l'est

1183	TR-16-20, vers le sud, vue strat mur sud, partie est	Vers l'est
1184	Idem, partie ouest (suite)	vers l'ouest
1185	TR-16-20, vue d'ensemble, mur sud	vers le sud
1186 à 1188	Idem, mur sud et vue strati	vers le sud
1189	TR-16-20, vue générale	Vers le sud-ouest
1190	TR-16-20, en cours d'excavation. Lentille d'une poche organique. Bois en décomposition?	Vers l'ouest
1191	Idem	Vers l'ouest
1192	Idem	Vers l'ouest
1193	Idem mais plus dégagé après effondrement	Vers l'ouest
1194	TR-16-20 en cours d'excavation, vue générale plus lentille organique	Vers le nord
1195	Idem	Vers le sud
1196	TR-16-20, tuyau/drain révélé lors de l'excavation, associé à lentille de sol organique qui avait été vu en paroi	Vers le sud
1197	Partie du tuyau drain, isolé avec de la mousse	Vers le sud
1198	TR-11-20, paroi strati mur sud-ouest	Vers le sud-ouest
1199	Idem	Vers le sud-ouest
1200	Aperçu général TR-11-20	Vers le sud-ouest
1201	TR-11-20 en fin de creusage, plus ou moins 3m de profond	Vers le sud-ouest
1202	TR-05-20, paroi ouest	Vers l'ouest
1203	Idem	Vers l'ouest
1204	TR-05-20, vue générale	Vers l'ouest
1205	Idem	Vers le nord
1206	TR-05-20, vue de fin de tranchée à 3m de profond	Vers l'ouest
1207	TR-13-20 en cours d'excavation, 2m de profond	Vers le nord-est
1208	Idem, 3m de profond, fin d'excavation	Vers le nord-est
1209	Tr-20-20, en excavation à 50cm dans le sol. Enfouissement de tuyaux déjà visible par couche de sable limoneux organique, avec particules de bois	Vers le nord-est
1210	Idem	Vers le nord-est
1211	Idem avec tuyaux en grès vieillis	Vers le nord-est
1212	Vue de tuyaux dans leur axe	vers le nord
1213	Idem	vers le nord
1214	tuyaux dégagés, tr-20-20	vers le nord-est
1215	Tr-22-20, vue de profil, stratigraphie	vers le sud-ouest
1216	Idem	vers le sud-ouest
1217	Idem, vue générale de la tranchée	vers le sud-ouest

1218	tr-21-20, fin excavation, 3m profond	vers le nord
1219 à 1295	Stratigraphie et 3D photos, paroi nord tr-20-20 lors de l'arrêt de l'excavation	-
1296	Tr-23-20, surface de gravier	vers l'ouest
1297	Tr-23-20, stratigraphie mur nord	vers le nord-ouest
1298	Tr-23-20, vue générale	vers l'est
1299 à 1300	Te-23-20, morceau tole perforé	vers l'est
1301 à 1371	Ignorer	-
1372 à 1440	Tr-23-20, photogramétrie paroi est et vue générale	-
1441	Tr-23-20, dégagement des morceaux de bois, paroi Nord-est	vers nord-est
1442	Idem rapproché	vers nord-est
1443	Tr-23-20, fin excavation 3m de la tranchée, 3m de profond	vers le nord
1444 à 1448	Panneaux d'interprétation sur l'historique de l'aéroport devant le CQFA	vers le nord
1449 à 1457	Vue du poste de pompage et du bunker depuis la route	vers le nord-est
1458 à 1463	photos de bunker et des vestiges du poste de pompage. On identifie bien les cheminées d'accès	vers le nord-est
1464 à 1466	St-01 zone S4-2 paroi sud	vers le sud
1467	St-2, zone S4-1, paroi Nord-est, vue générale	vers le nord-est
1468	idem rapprochée	vers le nord-est
1469	idem vers le nord-ouest, vue au nadir	vers le nord-ouest
1470	idem vers l'est , parois	vers l'est
1471 à 1566	photogramétrie structure zone S4-1	-
1567	structure zone S4-1 photo environnement	vers le nord
1568	strcuture zone S4-1 photo environnement	vers le sud
1569 à 1573	Zone S4-1 sondages strcuture photos environnement	vers le sud
1574	paroi est, sondage	vers l'est
1575 à 1581	zone S4-1 sondages près structure photo environnement	vers l'est
1582	sondage positif sondage 19	vers l'est
1583	sondage 18	vers le nord
1584	sondage 18 et structure	vers le nord
1585	environnement	vers le nord
1586	sondage test centre S4-6	vers le nord
1587	sondage test centre S4-6	vers le nord
1588	secteur S4-6, extérieur ouest, lentille de charbon à la base du sol organique, sondage	vers l'est
1589	Idem	vers l'est
1590	Idem, stratigraphie mur est	vers l'est

1591	secteur S4-7, sondage 219 paroi est	vers l'est
1592 à 1593	S4-7 sondage 221 paroi nord	vers le nord
1594 à 1596	S4-7 sondage 231, paroi nord	vers le nord
1597 à 1599	Sondage test (numéro 26) partie nord secteur 4, pointe	vers le nord
1600 à 1602	Vue des travaux de décapage en cours	vers le nord
1603 à 1604	Sondage test au milieu de la structure S4-1	vers le nord
1605 à 1804	Photogramétrie structure S4-1 plus dégagée avec sondage au centre	vers le nord
1805 à 1806	Coupe de la lentille rouille dans la structure, zone s4-1	vers le nord
1807 à 1810	Photo d'ambiance	vers le nord
2851	général, secteur 2 zone aéroport vers le chemin récréo	Vers le nord
2852	vue rapproché stratigraphie, secteur 2, vers aéroport	Vers le nord
2853	vue général chemin récréo	Vers le nord-ouest
2854	vue générale, lisière de la forêt de l'autre côté du chemin principal	vers le sud
2855	stratigraphie de la coulée Sud. Vers le chemin du Valaire	Vers le nord
2856	Appercu de la couche en dessous du couvert forestier	vers le sud
2857	premier sondage, vue général , secteur 2	vers l'est
2858	nul	-
2859	sondage numéro 3	Vers le nord-ouest
2860	stratigraphie sondage num 3, vue rapprochée	Vers le nord-ouest
2861	photo général, zone sondage 4	vers l'est
2862 à 2863	sondage 4, stratigraphie	vers l'est
2864 à 2866	sondage 5 stratigraphie	Vers le nord-ouest
2867	nul	-
2868	debut travaux Tr-01-20	Vers le nord-ouest
2869	Tr-03-20 stratigraphie paroi sud-ouest	vers l'ouest
2870	Tr-03-20 stratigraphie paroi sud-ouest	vers l'ouest
2871	Tr-03-20 vue rapproché, couche charbonneuse	vers l'ouest
2872	Tr-03-20 vue éloignée	Vers le nord-ouest
2873	Tr-03-20 vue générale	Vers le nord-ouest
2874	Tr-06-20 stratigraphie	vers le sud-est
2875	Tr-06-20 stratigraphie	vers le sud-est
2876	Tr-06-20 stratigraphie	vers le sud-est
2877	Tr-07-20 vue générale 1m de profond	vers le sud
2878	Tr-07-20 vue générale 1m de profond	vers le sud

2879	Tr-07-20 paroi nord-est, profond 3m	vers le nord-est
2880	Tr-08-20, vue générale avec paroi nord-est	vers le nord
2881	nul	vers le nord
2882	Tr-10-20 paroi sudouest	vers le sud-ouest
2883	Tr-10-20 vue générale avec paroi sud ouest	vers l'ouest
2884	Stratigraphie paroi sud ouest tr 2014	vers l'ouest
2885	tuyau paroi sud-ouest	vers le sud-ouest
2886	vue d'en haut, tuyau paroi sud-ouest	vers le sud-ouest
2887	vue bout de tuyau 2014 qui entrait dans la paroi nord-est	vers le sud
2888	vue bout de tuyau 2014 qui entrait dans la paroi nord-est, vue rapprochée	vers le sud
2889	petit tuyau noir sectionné dans tr 2014	vers le nord-est
2890	même chose, vue rapprochée	vers le nord-est
2891	couche haut vers Est tranchée 2014	vers le nord-est
2892	Tr1520, vue générale avec paroi sud-ouest	vers le sud
2893 à 2894	Tr1220, stratigraphie paroi sud	vers le sud
2895 à 2896	Près de la tranchée 1220, clou à la surface	vers le nord
2897	photo générale Tr-12-11-5 20	Vers le nord-ouest
2898 à 2899	Tr1320, 3m profond, générale	vers le nord-est
2900	Stratigraphie parois sud, tr1320	vers le sud
2901	Photo générale Tr-1320, vue de loin paroi sud	vers le sud-est
2902	Stratigraphie parois l'est, tr2020	vers l'est
2903	vue générale avec parois est , tr2021	vers le nord-est
2904	tr2020, 3m profond , vue générale	vers le nord
2905 à 2906	tr2024, paroi nord-est, stratigraphie	vers le nord-est
2907	tr-2024, générale avec paroi nord-est	vers le nord
2908	Tr-2420, paroi nord-est vue rapproché sur les branches	vers l'est
2909	TR-2420, 3m profond	vers l'est
2910	Tr-2320, souche	vers le sud-ouest
2911	Em 1020	vers le sud
2912	Em 1020, vue rapproché paroi sud	vers le sud
2913 à 2914	Em 1220	vers l'est
2915 à 2916	Em 1320	vers le nord-est
2917 à 2918	Em1420	vers le nord-est
2919 à 2920	Vue générale, début travaux construction	vers le nord et nord-est

2921	début creusage	vers le nord
2922	Enlèvement de la couche organique	vers le nord
2923	photo générale, petit chemin battu	vers le nord-ouest
2924 à 2925	photo petite stratigraphie St1, paroi nord, début pelle construction	vers le nord
2926 à 2928	Photo stratigraphie, montrer changement de sols , st2	vers le sud-est
2929 à 2931	photos générale déroulement des travaux loader	vers le nord
2932	photo générale, avancement des travaux . 15 cm de profond	vers le nord
2933	photo générale, avancement des travaux . 15 cm de profond	vers l'ouest
2934 à 2936	Sondage test 246, paroi est	vers l'est
2937 à 3186	photogramétrie tranchée	vers le nord-est et le sud-est
3187 à 3190	photos générales, structure "solide"	vers le nord-est
3191 à 3192	photos générale, remplissage Tr secteur 1	Vers le nord-est et l'est
3193 à 3194	début tranchée mécanique S4	vers le sud
3195 à 3618	Photogramétrie , tranchée mécanique	-
3619 à 3631	Photos générale , tranchée mécanique	-
3632 à 3633	nul	-

fid	Notes	Photo
1	Dalle asphalte entrée route aéroport. Vers sud	JPEG 20200804135957961.jpg
2	Idem autre dalle asphalte, vers sud est	JPEG 20200804140203838.jpg
3	Bordure sud est route entrée aéroport. Partie boisée en arrière	JPEG 20200804140259490.jpg
4	Chemin vers sud a entree aeroport	JPEG 20200804140442784.jpg
5	Chemin et rempart de remblai. Déblai de autre côté de la route. Vers nord	JPEG 20200804140536207.jpg
6	Secteur boisée peu touché par activité récente. Chemin qui se poursuit. Vers le sud	JPEG 20200804140711624.jpg
7	Arbre coupe. Secteur dégagé en bordure des remblais coupe vent. Vers est	JPEG 20200804140856902.jpg
8	Secteur fortement remblayé/déblayé à est du chemin d'entrée. Vers est. Remblais de murets/talus de 3m de haut coupe vent de 3	JPEG 20200804141326642.jpg
9	Zone déboisée au nord du chemin d'accès. Zone déboisée avec sol de sable. En bordure d'un chemin transverse et à proximité du secteur de talus qui sont directement à l'est	JPEG 20200804141635126.jpg
10	Chemin transverse, vers ouest	JPEG 20200804141747786.jpg
11	Boisée au nord du chemin d'accès, vers le nord	JPEG 20200804142121291.jpg
12	Anciennes fondation en béton en bordure de route d'accès. Directement lié au vestige. Vers SE	JPEG 20200804142516819.jpg
13	Secteur vestige. Rien de visible. Vers le sud	JPEG 20200804142948924.jpg
14	Petit vallonement partie déboisée, avec fils qui circulent. Vers le sud	JPEG 20200804143238147.jpg
15	Vue du secteur où ce serait trouvé s1-3. Déblais majeurs et remblais sous forme de talus. Vers le nord est	JPEG 20200804143428873.jpg
16	Vue du secteur nivelé. S1-4 au loin. Vers le nord	JPEG 20200804143733857.jpg
17	Secteur nivelé. Vers ouest	JPEG 20200804143808759.jpg
18	Stationnement, tour de controle et bâtiment cqfa. Vers sud ouest	JPEG 20200804143933955.jpg
19	Idem 18. Plus vers ouest. Hangar	JPEG 20200804144035903.jpg
20	Borne incendie derrière hangar. Vers ouest	JPEG 20200804144207069.jpg
21	Dalle asphalte et fuel. Derrière hangar. Vers ouest	JPEG 20200804144308965.jpg
22	Idem précédent. Structure (fuel?) un peu plus vieille à l'arrière	JPEG 20200804144431732.jpg
23	Secteur nivelé. Fuel ou cablage électrique qui ressort avec deux stations/pointes. Vers nord ouest	JPEG 20200804144611281.jpg
24	Hangar mtq et aeroport. Vers sud est	JPEG 20200804145024992.jpg
25	Zone nivelé avec installations électrique. Talus au fond. Vers ouest	JPEG 20200804145123570.jpg
26	Idem précédent. Vers nord est	JPEG 20200804145155944.jpg
27	Hangars, travaux et bornes incendie. Vers sud ouest	JPEG 20200804145300098.jpg
28	Travaux creusement de fondation. Vers est	JPEG 20200804145513529.jpg
29	Petit chemin parralele à piste accès. Vers sud ouest	JPEG 20200804145758403.jpg
30	Vue vers pistes et secteur 1 au loin. Vers est/se	JPEG 20200804145852575.jpg
31	Hangars. Vers ne	JPEG 20200804145933420.jpg
32	Zone de déblais/remblais. Vers le nord	JPEG 20200804150320284.jpg
33	Idem précédent. Vers nord ouest	JPEG 20200804150412917.jpg
34	Vers sud est. Batiment cqfa, stationnement, tour controle et accès piste	JPEG 20200804150504836.jpg
35	Base beton avec anciennes traces de fondation. Devant tour de controle	JPEG 20200804150710611.jpg
36	Idem. Vue rapprochée. Vers nord est	JPEG 20200804150754501.jpg
37	Vue arriere tour contrôle. Vers sud Ouest	JPEG 20200804150931487.jpg
38	Blocs bétons en limite. Proximité hangar. Vers nord est	JPEG 20200804151044013.jpg
39	Trace au sol ancienne fondation. Vers sud	JPEG 20200804151130488.jpg
40	Dalle diesel tour controle boite électrique. Vers sud est	JPEG 20200804151317600.jpg
41	Accès piste cqfa. Vers sud	JPEG 20200804151412127.jpg
42	Batiment cqfa. Vers sud ouest	JPEG 20200804151446879.jpg
43	Partie aplaniée pour stationnement. Pas de trace de vestiges. Vers le nord	JPEG 20200804151608382.jpg
44	Poursuite traces s1-1. Le centre de ce secteur presente un petit talus - possible intérêt archéologique? Vers le est	JPEG 20200804151707320.jpg
45	Base beton s1-1. Vers sud	JPEG 20200804151939246.jpg
46	Vue generale secteur s1-1, avec petit renflement au centre. Sol est pierre concassés 0 3/4 avec morceaux dasphaltes. Bloc de betons alignés présents. Vers le sud	JPEG 20200804152244918.jpg
47	Vers s1-12. Vers nord est. Installations et hangar	JPEG 20200804152348802.jpg
48	Possible élément, cônes, dans secteur présumé s1-12. À valider? Accessible. Vers sud est	JPEG 20200804152533013.jpg
49	Zone deblais et coupe. En arriere plan zone non perturbée. Vers le nord	JPEG 20200804152814387.jpg
50	Hangars cqfa. Vers sud	JPEG 20200804153111390.jpg
51	Idem précédent. Vers ouest	JPEG 20200804153158682.jpg
52	Idem et acces piste. Vers sud ouest	JPEG 20200804153239436.jpg
53	Stationnement et hangar air medic. Vers sud	JPEG 20200804153544365.jpg
55	Hangar et ponceau beton. Vers est	JPEG 20200804153717665.jpg

56	Limite piste partie accessible depuis entrée. Vers le sud	JPEG 20200804153915500.jpg
57	Hangars, depuis bout du chemin. Vers ouest	JPEG 20200804154019848.jpg
58	Zone déboisée. Traces de coupes. Vers le nord	JPEG 20200804154111837.jpg
59	Câbles électriques enfouis, secteur 3	JPEG 20200804173601248.jpg
60	Secteur des réservoirs, patch de sable	JPEG 20200804173725911.jpg
61	Secteur réservoir, ancien chemin. Vers ouest	JPEG 20200804174719452.jpg
62	Idem, vers est	JPEG 20200804174748924.jpg
63	Vers pistes depuis secteur 3. Vue sur secteur 4	JPEG 20200804174851989.jpg
64	Surface tr 01 20	JPEG 20200804181341367.jpg
65	Vue générale, ancien chemin surélevé peu végétation. Vers sud	JPEG 20200804202934024.jpg
66	Idem précédent, vers nord. Sol sable seul indice s3-4	JPEG 20200804203002418.jpg
67	Vue secteur s3-5. Vers est. Sol dénudé	JPEG 20200804203332499.jpg
68	Vue secteur s3-11, vers sud sud-est	JPEG 20200804203443815.jpg
69	Secteur 3 vers piste, vue générale d'ensemble. Vers ouest	JPEG 20200804203712954.jpg
70	Idem précédent. Vers ouest.	JPEG 20200804203825711.jpg
71	Petit morceau d'asphalte au sol, à l'ouest de tr 10 20. Vers le nord	JPEG 20200805135115368.jpg
72	Secteur 3, vue de la zone des tranchées et endroit des vestiges. Vers le nord	JPEG 20200805141736308.jpg
73	Idem précédent. Secteur des tranchées et endroit anciens bâtiments. Vers nord ouest	JPEG 20200805142021895.jpg
74	Petit dénivelé qui marque partie arasée. Vers ouest	JPEG 20200805142506833.jpg
75	Entrées câbles électriques et bell arrière bâtiments	JPEG 20200805143112233.jpg
76	Poteau entrée électrique.	JPEG 20200805143157471.jpg
77	Fragments de métal en surface	JPEG 20200805184243797.jpg
78	Idem précédent. Grande concentration d'objets et de clous en métal sur la surface	JPEG 20200805184411110.jpg
79	Fragment tuyau gres en surface. Bcp de clous à proximité en surface	JPEG 20200805184701651.jpg
80	Barrure de porte. En surface	JPEG 20200805185450615.jpg
81	Travaux de construction en cours. Excavation déjà réalisée. Vers sw	JPEG 20200806114710258.jpg
82	Hangars dans limite de la zone 1. Derrière zone de travaux. Vers sw .	JPEG 20200806114911235.jpg
83	Secteur qui serait champ d'épuration. Vers le nord est	JPEG 20200806115236692.jpg
84	Vers pistes. Vue générale. Vers SE	JPEG 20200806115343767.jpg
85	Vue vers cqfa et secteur s1-8. Serait champ épuration. Vers nord est	JPEG 20200806115626851.jpg
86	Vue générale. Vers l'est et secteur s1-8. Réservoirs de fuel sous terrain et champ épuration	JPEG 20200806120233222.jpg
87	Rails au sol, devant tank fuel. Vers nord est	JPEG 20200806120352361.jpg
88	Vue générale. Vers est	JPEG 20200806120450125.jpg
89	Regard. Vers est	JPEG 20200806120550343.jpg
90	Em 11 20	JPEG 20200806181330784.jpg
91	Idem. Em 11 20	JPEG 20200806181400681.jpg
92	Puit/pompe visible devant bunker de 1943. Vers le sw	JPEG 20200806185322916.jpg
93	Station de pompage, avec vestiges du bunker à l'arrière	JPEG 20200806190116963.jpg
94	Vue du bunker et de station de pompage	JPEG 20200806191420867.jpg
95	État du secteur avant déboisement de 2019	JPEG 20200806192011835.jpg
96	Aperçu secteur s4-2. Vers le sud est	JPEG 20200810135538886.jpg
106	Route Vers le sud	JPEG 20200810141936251.jpg
107	Route Vers l'ouest	JPEG 20200810142059697.jpg
114	Sondage. Très compact. Concassé d'asphalte.photo vers le sud	JPEG 20200810143434637.jpg
115	Sondage. Très compact. Concassé d'asphalte.photo vers l'est	JPEG 20200810143530397.jpg
116	Route. Vers le sud	JPEG 20200810143637572.jpg
118	Sondage. Vers le nord.	JPEG 20200810144936782.jpg
121	Photo environnement. Vers le sud	JPEG 20200810144427528.jpg
123	Photo environnement. Vers le nord	JPEG 20200810144611738.jpg
126	Sondage test 1	JPEG 20200810150613616.jpg
128	Vers ouest	JPEG 20200810150814310.jpg
141	Aperçu de la zone. Vers sw	JPEG 20200810170921905.jpg
142	Photo environnement. Vers l'est	JPEG 20200810171430131.jpg
152	Sondage. Vers le nord	JPEG 20200810174450541.jpg
167	Sondage test 2	JPEG 20200810181803722.jpg

183	Sondage. Structure. Vue generale du sondage et de la structure dégagée enpartie. Vers le nord est	JPEG_20200810204908644.jpg
184	Idem précédent	JPEG_20200810205022096.jpg
185	Idem précédent. Vers nw	JPEG_20200810205038175.jpg
186	Idem précédent. Vers w	JPEG_20200810205103143.jpg
205	Sondage	JPEG_20200811133944196.jpg
214	Chemin asphalté menant vers s4-6. Vers le nw	JPEG_20200811144831660.jpg
215	Chemins sana végétation menant vers pistes planeur. Vers ouest	JPEG_20200811144923865.jpg
216	Vers extrémité pistes planeur. Vers se	JPEG_20200811145056167.jpg
217	Sacs de sable éventré, s4-6	JPEG_20200811145153981.jpg
232	Cable amarage pour les planeurs	JPEG_20200811154345889.jpg
233	Vue du secteur à est du chemin de terre, où se trouvait les indices de vestiges et câbles d'amarrage. Vers le nw	JPEG_20200811154648419.jpg
234	Plateforme asphaltée en bout de piste des planeurs. Vers le se	JPEG_20200811154728844.jpg
235	Pistes de planeur en parallèle à piste et travaux. Vers ouest	JPEG_20200811154830882.jpg
236	Vue générale. Zone végétation sec...mais dans axe cablage électrique entre station meteo et radio. Vers le sud	JPEG_20200811172651942.jpg
237	Station meteo et chemin. Vers	JPEG_20200811172735245.jpg
238	Morceaux d'asphalte en surface à travers herbe au sol. Vers est	JPEG_20200811173008602.jpg
239	Poste électrique. Vers le sud	JPEG_20200811173115022.jpg
240	Accumulation en surface de morceaux d'asphalte et de roches. Vers est	JPEG_20200811173245114.jpg
241	Vue générale du secteur. Vers le sud est	JPEG_20200811173429739.jpg
242	Lisière coupe vegetation. Bordure de piste. Vers le sud	JPEG_20200811173556597.jpg
243	Vue generale bordure de piste. Chemin tappé? Vers le nord	JPEG_20200811173728958.jpg
244	Secteur sondages. Vers ouest	JPEG_20200811173954115.jpg
245	Debut tranchée ouest	JPEG_20200811183033558.jpg
246	Sondage test	JPEG_20200811183148595.jpg
250	Tranchée de profil. Vers ouest	JPEG_20200811195240243.jpg
251	Tranchée vers est	JPEG_20200811195459209.jpg
252	Vue générale de la pointe intérieure. Zone de sondage. Vers le nord	JPEG_20200812123410003.jpg
256	Sondage. Sol organique 15cm, suivi dun remblai de sable gris clair et sable brun sur 37cm, avec inclusion de charbon et matiere organique	JPEG_20200812131343438.jpg
258	Sondage. Remblai de 30 cm, sous couche de sable organique de 15 cm	JPEG_20200812142156745.jpg
259	Sondage. Remblai de 20 cm sous couche organique de 10 cm. Sur sable gris beige rocailleux	JPEG_20200812143018713.jpg
261	Sondage test. Voir notes	JPEG_20200812144117992.jpg
264	Sondage. Sable organique de 20 cm sous ube couche de sable beige meuble - remblayage superieur different de celui plus au sud	JPEG_20200812150338002.jpg
268	Sondage. Remblai de 17 cm en surface sous organique, sur couche de sable noir organique de 1 cm. Repose sur sable beige Orange rocailleux	JPEG_20200812151740541.jpg
275	Sondage. Sable brun beige organique mélangé de 20 cm sous sable organique de surface brun noir de 12 cm. Sur horizons de sable classiques au secteur	JPEG_20200812153300801.jpg
276	ble organique brun, sur couches de sable variées. 1 cm de sable orange, 10 cm de sable gris-beige grossier, 2 cm de sable orange et apres une transition de sable grossier beige allar	JPEG_20200812154003021.jpg
277	Sondage. 10 cm de sable organique, 20 cm de sable beige fin, 28 cm de sable organique mélangé à savle beige/orange (remblai) puis sable gris brige meuble	JPEG_20200812154338300.jpg
278	Chemin passant directement sur la pointe des photo de 45. Vers ouest	JPEG_20200812155123866.jpg
279	Apercu zone pour tranchée mécanisée.vers nw	JPEG_20200812174316206.jpg
281	Vue des pistes. Vers se	JPEG_20200811123128091.jpg
282	Idem vers nw	JPEG_20200811123215438.jpg
284	Aurait été cuisines . Vers est	JPEG_20200811123543663.jpg
285	Idem vers nw	JPEG_20200811123721280.jpg
286	Vue secteur s4 7 vers Nord	JPEG_20200811124337223.jpg
287	Conduite drainage	JPEG_20200811125814610.jpg
288	ge, deuxoeme guerre. Vers est. Deux bout de beton 10 pouce large, reseau de drainage pour section plis problématique de aeroport. Creix de 16 pouces avec fond en beton. Grillage e	JPEG_20200811130032208.jpg
289	Puit eau? Vers SE	JPEG_20200811143014184.jpg

Annexe 4 : Interventions archéo MTQ Saint-Honoré.kmz (USB)

Annexe 5 : Culture matérielle

Artefacts élagués non inventoriés



Artefacts élagués inventoriés



											Réservé au Ministère	
Provenance	# Cat	Code mat	Matériau	Objet	No. frag.	No. obj.	Code fonction	Fonction	Intégrité	Commentaires	No. Cat.	No. Bte.
Sondage 12, Garage auto, secteur 1		3.1.1.2	Métal ferreux, acier	Anneau de levage	1	1	4.7.2.5	Support	Complet	Anneau de forme ovoïde pouvant être articulé ou fixé avec une vis et un écrou posé à une extrémité de la tête. Le chiffre 2½ gravé sur la tête est probablement associé à la grosseur de l'anneau.		
Sondage 0, Hangar d'avions, secteur 1		3.1.1.13	Fil tréfilé	Ind.	1	1	4.7.2.4	Fixations- divers	Complet	Courbé sur la longueur; a peut-être servi de goupille. Très rouillé		
Sondage 0, Hangar d'avions, secteur 1		1.2.1.990	Grès grossier sans glaçure, général	Conduit	2	1	4.8.3	Plomberie et canalisation	Frag	Surface extérieure nervurée et intérieur lisse.		

Annexe 6 : Notes de terrain (USB)

Annexe 7 : Greffes en ligne (USB)

Annexe 8 : Collections photos CFB Bagotville et Michel Bergeron

Annexe 9 : Plans du directeur de l'aéroport (USB)

Expertises archéologiques, 2021

AÉRODROME CHICOUTIMI-SAINT-HONORÉ, MUNICIPALITÉ DE SAINT-HONORÉ

Direction générale des projets et de l'exploitation aéroportuaires
Direction de l'environnement



Photo page couverture : Vue aérienne de la station R1 Saint-Honoré, été 2021. (Source : Subarctique Enr., 2021-08-10_10405)

MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC
DIRECTION GÉNÉRALE DES PROJETS ET DE L'EXPLOITATION
AÉROPORTUAIRES

EXPERTISES ARCHÉOLOGIQUES, 2021

Aérodrome Chicoutimi-Saint-Honoré, dans la municipalité de Saint-Honoré

Projet no 4306-19-AD03

Ministère des Transports du Québec
Direction de l'environnement
Direction générale de la gestion des projets routiers et de l'encadrement en
exploitation
800 Place D'Youville, 11e étage
Québec (Québec) G1R 3P4

Permis de recherche archéologique au Québec : 21-SUBA-06

Titulaire du permis de recherche archéologique : Subarctique. Enr.

Rapport préparé par :

Subarctique Enr
1428, rue des Maristes
Chicoutimi (Québec) G7H 4K7
Téléphone : 418-693-5444
Adresse courriel : subarctique@hotmail.com

Juin 2022



Sommaire

Des expertises archéologiques se sont déroulées sur le site de l'aéroport de Chicoutimi-Saint-Honoré dans la municipalité de Saint-Honoré (MRC Le Fjord-du-Saguenay, circonscription électorale de Dubuc), du 22 juillet au 13 août 2021. Ces expertises comprenaient un relevé et inventaire de la station de pompage et de ces réservoirs (S1-10), un inventaire du site du bâtiment non identifié S1-5, des sondages à l'emplacement du hangar à avions et de son annexe (S1-1), un inventaire du secteur de la caserne (S1-2), une expertise des infrastructures de drainage des pistes, un examen du rail d'atterrissage de l'hélicoptère, le dégagement d'une fondation d'une dépendance non identifiée (S1-9), puis une inspection visuelle accompagnée de sondages dans le secteur du ruisseau de l'Aqueduc (secteur 5) afin de déterminer la présence d'une occupation paléohistorique. De plus, des levés géophysiques ont été réalisés à l'emplacement de la caserne (S1-2), de la dépendance S1-9, du bâtiment S1-5 et de deux bâtiments apparaissant sur le plan de 1964 (S1-16 et 1L). Ce mandat a été réalisé par Subarctique Enr. pour le compte du Ministère des Transports du Québec, Direction de l'Environnement, avec une équipe composée d'une archéologue chargée de terrain et de deux assistants, sous la direction d'Érik Langevin.

Les principaux vestiges repérés sont des fondations de bâtiments, des services et des couches de sol associés à l'exploitation de l'aéroport de 1942 à aujourd'hui. Aucune trace d'occupation antérieure n'a été observée. La principale valeur archéologique du site réside dans son rôle de soutien pour la défense aérienne régionale durant la Deuxième Guerre mondiale. Saint-Honoré est le premier aéroport militaire au Québec sur lequel on a mené des expertises archéologiques et le premier aéroport opérationnel au Québec dont les installations aéroportuaires ont été reconnues « site archéologique ».



Équipe de réalisation

Ministère des Transports du Québec

Direction générale de la gestion des projets routiers et de l'encadrement en exploitation

Direction de l'environnement

Isabelle Duval Archéologue, chargée d'activité

Ghislain Gagnon Archéologue, chargé d'activité

Direction générale des projets et de l'exploitation aéroportuaires

Direction de la planification des projets aéroportuaires

Denis Audette Biologiste, Conseiller en environnement

Daniel Richer Biologiste, Conseiller en environnement

Karen Petrie Adjointe à la directrice

Direction de la réalisation des projets aéroportuaires

Selim Ahmed Responsable du module génie civil

Subarctique Enr.

Érik Langevin Archéologue, chargé de projet, édition

Gisèle Piédalue Archéologue chargée de terrain, rédaction des rapports et inventaire de la culture matérielle

Raphaël Gadbois Cartographe

Jany-Claude Bouchard Archéologue, assistante

Marc-André Bécharde Archéologue, assistant

Jennifer Gagné Édition

Consultants externes

Dany Gauthier Directeur de l'aérodrome Chicoutimi/Saint-Honoré

Michel Lebeau Ancien directeur de l'aérodrome Chicoutimi/Saint-Honoré

Michel Bergeron Historien, président d'assemblée du conseil de Fabrique de St-Honoré

Yves Dupéré Coordonnateur des programmes éducatifs / Musée de la Défense aérienne / BFC Bagotville

Géophysique GPR Levés géophysiques

International Inc.



Table des matières

Sommaire _____	V
Équipe de réalisation _____	VI
Liste des figures _____	X
Liste des tableaux _____	XVIII
1. Introduction _____	1
2. Localisation générale _____	2
3. Méthodologie de recherche _____	6
3.1 Sources consultées _____	9
3.2 Stratégie d'intervention spécifique _____	9
3.2.1 Collecte des données _____	9
3.2.2 Levés au géoradar et EM-61 _____	10
3.2.3 Inventaire _____	10
3.2.4 Enregistrement de données _____	11
3.2.5 Culture matérielle _____	11
3.2.6 Mesures de protection et de conservation _____	11
4. État des connaissances archéologiques _____	12
4.1 Les interventions archéologiques antérieures _____	15
4.1.1 Sites paléohistoriques en périphérie de la zone d'étude _____	15
4.1.2 Les sites historiques en périphérie de la zone d'étude _____	25
5. Contexte géographique et environnemental _____	27
5.1 Évolution géomorphologique et environnementale _____	27
5.2 Région hydrographique _____	29



5.3 Région géologique _____	35
5.3.1 Géologie générale _____	35
5.3.2 Les dépôts meubles _____	35
5.4 Les écosystèmes _____	39
5.4.1 La végétation _____	39
5.4.2 La faune _____	39
6. Contexte ethnologique et archéologique _____	41
6.1 Synthèse du cadre paléohistorique et historique amérindien régional et local	41
6.2 Occupation eurocanadienne du secteur à l'étude _____	43
6.2.1 La fondation du village de Saint-Honoré _____	43
6.2 L'aéroport de Saint-Honoré durant la Deuxième Guerre mondiale _____	47
6.3 Les compagnies privées et les écoles de formation _____	57
6.4 La gestion de l'aéroport _____	64
7. Résultats des interventions archéologiques _____	66
7.1 La caserne (édifice h), S1-2, 1J _____	66
7.2 Le hangar d'avions, S1-1, 1H _____	81
7.3 La station de pompage, S1-10, 1E _____	88
7.4 Le bâtiment non identifié, S1-5, 1N _____	96
7.5 Une dépendance, S1-9, 1K _____	101
7.6 Les infrastructures de drainage de la piste est, 1F _____	108
7.7 Le rail d'atterrissage de l'hélicoptère, 1G et 1M _____	111
7.8 Bâtiment de 1964, S1-16 _____	115
7.9 Bâtiment de 1964, 1L _____	118



7.10 Inventaire paléohistorique, secteur 5 _____	121
8. Conclusions et recommandations _____	129
Hangar pour avions et annexe, S1-1 _____	129
Caserne, S1-2 _____	129
Complexe de la station de pompage (S1-10) _____	130
Réservoirs de la station de pompage, S1-10 _____	130
Garage pour autos, S1-4 _____	131
Emplacement du bâtiment S1-5 _____	131
Secteur du Rail _____	131
Bâtiment S1-16 _____	131
Bâtiment de 1964 _____	132
Dépendance au nord de la route #1 (S1-9) _____	132
Pistes de décollage et d'atterrissage et taxiways _____	132
Infrastructures de drainage des pistes _____	133
Secteur 5 (paléohistorique) _____	133
Épilogue _____	133
Ouvrages cités et sources _____	134
Annexe 1 : Inventaire de la culture matérielle et photos d'artéfacts _____	139
Annexe 2 : Géoradar _____	146
Annexe 3 : Notes de terrain _____	178
Annexe 4 : Photos et catalogue photos _____	223
Annexe 5 : Fiche de site MTQ MCCQ _____	311



Liste des figures

Figure 1 : Localisation de l'aéroport de Saint-Honoré. (Source : Ministère des Transports, Direction de l'environnement, mars 2020)	3
Figure 2 : Plan des limites de propriété de l'Aéroport de Saint-Honoré. (Source : Ministère des Transports, Direction de l'environnement, mars 2020)	4
Figure 3 : Secteurs d'expertise archéologique établis préalablement par le Ministère des Transports (en bleu), et les limites du site archéologique reconnu par le ministère de la Culture et des Communications (en jaune), Aéroport de Saint-Honoré. (Source : Ministère des Transports, Direction de l'environnement, mars 2020; modifié mai 2021)	5
Figure 4 : Plan des tranchées et sondages réalisées en 2021 sur le site de l'Aéroport de Saint-Honoré. (Source : Subarctique Enr., 2021-08-28)	7
Figure 5 : Photographie aérienne des zones investiguées par géoradar et EM-61. (Source : Géophysique GPR International Inc., « Résultats de levés géophysiques à Saint-Honoré », 12 août 2021, figure 2)	8
Figure 6 : Carte des écoles d'entraînement au Québec datant de la Deuxième Guerre mondiale. (Source : Tiré de Hatch, 1983, pp. 121 et 170)	15
Figure 7 : Localisation générale du site DdEt-02. (Source : Langevin, Gadbois, Matson, 2012)	17
Figure 8 : Pointe de projectile et outil bifacial recueillis du site DdEt-2, au nord de la ville actuelle de Saint-Amboise. (Source : Langevin et Plourde, 2017, Paléo-Québec #16, chapitre 5, p. 151-186).....	19
Figure 9 : Carte satellite indiquant l'emplacement du site du Poste de traite de Chicoutimi. (Source : mapcarta.com/fr/N3918739520/Carte)	20
Figure 10 : Localisation des sites archéologiques DdEs-1 et DeEr-1 dans la zone d'étude hydrographique générale. (Source : Arkéos 2020, p.66).....	22
Figure 11 : Répartition des interventions archéologiques réalisées sur le site du poste de traite DcEs-1 depuis 1969. (Source Subarctique Enr., 2019).....	24
Figure 12 : Façade de l'Église de Saint-Honoré arborant les deux anges à la trompette avec détail de l'une des sculptures. (Source : Ministère de la Culture et des Communications, 82.031.8A [22])	26



- Figure 13 : Les rivières Shipshaw et Valin par rapport au site de l’aéroport de Saint-Honoré. (Source : vgo.portailcartographique.gouv.qc.ca/mobile) 31
- Figure 14 : Cours d’eau à proximité de l’aéroport de Chicoutimi/Saint-Honoré, incluant la rivière Caribou et le ruisseau de l’Aqueduc. (Source : <https://www.eodms-sgdot.nrcan-rncan.gc.ca>) 32
- Figure 15 : Plan de l’aquifère de Saint-Honoré et des cours d’eau à proximité de l’aéroport de Saint-Honoré. (Source : Tiré de Tremblay, 2005, figure 3.1, p. 44)..... 33
- Figure 16 : LIDAR du site de l’aéroport, indiquant le relief du ruisseau de l’Aqueduc et les sondages réalisés de part et d’autre du cours d’eau. (Source : <https://www.donneesquebec.ca/recherche/dataset/produits-derives-de-base-du-lidar>)..... 34
- Figure 17 : Profil d’un sol organique sur argile calcaire (Saint-Honoré). (Source : Raymond, 1971, planche X-A)..... 37
- Figure 18 : Carte pédologique avec un encart du secteur de l’aéroport de Saint-Honoré (en rouge) où les sols meubles sont constitués de loams sableux. (Source : Institut de recherche et de développement en agroenvironnement, feuillet 22D11102) 38
- Figure 19 : Étendue maximale, profondeur et isobases des paléorivages de la Mer de Laflamme dans la région du Saguenay–Lac-Saint-Jean avec la zone d’étude en rouge. (Sources : Carte et source tirées de Leduc, 2016, Le quaternaire de la région du Saguenay Lac-Saint-Jean, Québec : cartographie, sédimentologie, modélisation de l’extension marine et paléogéographie. Université de Montréal, p. 135) 42
- Figure 20 : Plan des premières concessions du canton Tremblay. (Source : Greffes en ligne, 1869 PL55T013_1, 7 octobre 1869) 44
- Figure 21 : Portion de terrain formant la Municipalité du Village de Saint-Honoré. La chaussée du chemin du Volair traverse les lots 68 à 76 à la limite sud du Rang VIII. (Source : Greffes en ligne, PL60H0039_1, 6 décembre 1950)..... 46
- Figure 22 : Plan de la Municipalité de Saint-Honoré indiquant la répartition des lots. Ceux occupés par l’aéroport de Saint-Honoré ont été superposés en rouge. (Source : Greffes en ligne, PL60H0093_1, 4 mai 1972) 48
- Figure 23 : Une partie des lots occupés par l’aéroport de Saint-Honoré. (Source : Greffes en ligne, CA10T013_13_1, 19 mai 1971) 49
- Figure 24 : Extrait d’un plan de l’Air Services Branch, indiquant la portion du chemin vers le village situé sur le site de l’aéroport. (Source: Air Services Branch, St Honoré,



P.Q. Showing Road to be Constructed to R.C.A.F. Aerodrome, Q-13-4, June 5th/42, Défense nationale, direction de l'aéroport de Saint-Honoré)..... 50

Figure 25 : Plan d'aménagement de l'aéroport : St Honoré Que, Proposed Layout R.C.A.F. Aerodrome, Satellite to Saguenay, Plan No Q-13, Ottawa, Apr. 16, 1942. (Source: Défense nationale, direction de l'aéroport de Saint-Honoré) 51

Figure 26 : Vue aérienne de la station R1 Saint-Honoré, été 1942, arborant le modèle « 60 Degree Runway ». (Source : Musée de la Défense aérienne / BFC Bagotville, Collection Dan McWilliams)..... 53

Figure 27 : Dalles bétonnées aux angles des pistes. (Source : St Honoré Que, Proposed Layout R.C.A.F. Aerodrome, Satellite to Saguenay, Plan No Q-13, Ottawa, Apr. 16, 1942 Défense nationale, direction de l'aéroport de Saint-Honoré)..... 55

Figure 28 : Détail de la dalle bétonnée à l'angle sud-ouest des pistes, vue vers l'est (s.d.). (Source : Collection Michel Bergeron, 79-volair cons aérienne3) 56

Figure 29 : Photo aérienne des installations du CQFA vers 1970 (secteur 1). (Source : Musée de la Défense aérienne / BFC Bagotville)..... 58

Figure 30 : Le pavillon Laliberté du CQFA et la tour de contrôle de Transport-Canada à l'aéroport de Saint-Honoré [ca 1970], secteur 1. (Source : Archives CQFA, tiré de Bergeron, 2013, p. 344) 59

Figure 31 : Les installations du CQFA et la tour de contrôle de Transport-Canada à l'aéroport de Saint-Honoré, 1982. Le garage no 3 est indiqué par une flèche. (Source : Archives CQFA, tiré de Bergeron, 2013, p. 336) 60

Figure 32 : Les installations du CQFA et la tour de contrôle érigée en 2006 (2013). (Source : MTQ) 61

Figure 33 : Plan des propriétaires de bâtiments à l'aéroport de Chicoutimi-Saint-Honoré en 2020. (Source : Réalisé par la Direction de la géomatique pour le Service de la sécurité civile, MTQ, 23 janvier 2020) 63

Figure 34 : Vue aérienne de l'aéroport de Chicoutimi/Saint-Honoré en 2015. (Source : Les ailes du Québec, <http://www.neomedia.com/upload/7/evenements/2015/2/211670/ministere-des-transports-aeroport-de-saint-honore.jpg>; photo: Fabrice Tremblay <https://magazineaviation.ca/aeroport-de-saint-honore/>)..... 65

Figure 35 : Vue de la caserne datant de la Deuxième Guerre mondiale. (Source : Musée de la Défense aérienne / BFC Bagotville)..... 66



Figure 36 : Levés au géoradar dans le secteur de la caserne (S1-2) indiquant les anomalies détectées, sur lesquelles sont superposées les tranchées archéologiques. (Source : Géophysique GPR international Inc., août 2021 et Subarctique Enr., 2022-04-20) 67

Figure 37 : Levés à l'EM-61 dans le secteur de la caserne (S1-2) indiquant les anomalies détectées. L'anomalie importante au centre est associée à un trou d'homme existant. (Source : Géophysique GPR international Inc., août 2021) 68

Figure 38 : Implantation des tranchées mécaniques sur le site de la caserne (édifice h) de l'aéroport de Saint-Honoré (1J), indiquant la disposition des piliers de support de l'édifice. (Source : Subarctique Enr., 2022-04-20) 70

Figure 39 : Tranchées montrant les traces de piliers délimitant les limites extérieures des ailes sud (à gauche) (1J10, 1J11 et 1J13) et nord (à droite) (1J5, 1J8, et 1J9) de la caserne, vers le nord-ouest. (Source : Subarctique, Enr., DSCN2787, DSCN2782) 71

Figure 40 : Tranchées nord-sud 1J1 (à gauche) et 1J3 (à droite) indiquant des traces de piliers associées aux ailes du bâtiment, vers le sud-ouest. (Source : Subarctique, Enr., DSCN2486, DSCN2490) 71

Figure 41 : Logements militaires à Arvida, 1945. (Source: BAnQ, 03Q E6, S7, SS1, P28350.jpg) 72

Figure 42 : Baraques militaires (« H huts ») à toiture de bardeaux d'asphalte, au camp Picton en Ontario, 12 mai 2012, photo : Bruce Forsyth. (Sources : <https://militarybruce.com/abandoned-canadian-military-bases/abandoned-bases/ontario/>, https://militarybruce.com/wp-content/uploads/2014/01/101_3323.jpg, pages consultées le 2022-01-15) 73

Figure 43 : Échantillon de tuile de revêtement en ciment gris contenant de l'amiante provenant de la caserne (1J2-1). (Source : Subarctique Enr., IMG_0176, 2021-08-20) 75

Figure 44 : Fragments de bardeaux d'asphalte provenant de la caserne (1J1-5). (Source : Subarctique Enr., IMG_0163, 2021-08-20) 76

Figure 45 : Morceaux de cloison sèche provenant de l'intérieur de la caserne. On remarque également la présence de morceaux d'étoupe (« backing ») transpercés de trous de clous de fixation (1J1-5). (Source : Subarctique Enr., IMG_0167, 2021-08-20). 77

Figure 46 : Fragments d'une bouteille d'eau de Javel, brun ambré, 32 oz, avec capuchon en métal vissé. Les capuchons vissés apparaissent sur les bouteilles d'eau de javel entre 1940-1944. (Source : Subarctique Enr., IMG_0166, 2021-08-20). 78



- Figure 47 : Regard situé sur le site de la caserne (1J), en 1942 et aujourd’hui, vue vers l’ouest. (Source : Musée de la Défense aérienne / BFC Bagotville; Subarctique Enr.). 79
- Figure 48 : Profil stratigraphique du tracé de la canalisation associé au réseau d’évacuation des eaux-usées de la caserne (1J3-16). (Source : Subarctique Enr., DSCN2741) 80
- Figure 49 : Vue du hangar d’avions de l’aérodrome de Saint-Honoré et son système de fenestration, en 1947. (Source : Musée de la Défense aérienne / BFC Bagotville) 81
- Figure 50 : Le hangar d’avions de Saint-Honoré en voie de démolition pour la vente, illustrant les piliers de support en béton entre les ouvertures de fenêtres. (Source : Collection Michel Bergeron, 44-riviere sable 4) 82
- Figure 51 : Les hangars d’avion de l’aérodrome de Bagotville, en 1942. Le hangar no 1 est disparu après la guerre et le hangar no. 2 (à droite) a été démoli à l’automne 2021. (Source : Archives publiques du Canada, MDN PA 191106)..... 83
- Figure 52 : Vestiges du hangar d’avions et de sa chaufferie (1H). (Source : Subarctique Enr., 2022-04-20) 84
- Figure 53 : Les limites du hangar à avions et l’annexe du côté est (en haut à gauche). L’ancienne borne d’arpentage est visible en bas à gauche. (Sources : Subarctique Enr., DSCN2189 (1H1), DSCN2194 (1H2), DSCN2255 (1H9), DSCN2262 (1H10))..... 85
- Figure 54 : Détail de la borne d’arpentage (1H9) planté en 1956 à l’angle sud-est de la fondation du bâtiment. (Source : Subarctique Enr., DSCN2259) 86
- Figure 55 : Façade nord de l’annexe du hangar (1H2) indiquant son empattement en bois et, à droite, le butoir du hangar et sa base de béton. (Source : Subarctique Enr., DSCN2194 et DSCN2404) 87
- Figure 56 : Détail du revêtement de la partie supérieure du hangar d’avions indiquant l’utilisation de tuiles de ciment avec amiante. (Source : Collection Michel Bergeron, 45a-riviere sable 6) 88
- Figure 57 : Un sous canadien de 1943, encastré dans la fondation de la station de pompage. (Source : Subarctique Enr., IMG_0329, 2021-08-20) 89
- Figure 58 : Plan de la fondation de la station de pompage avec la disposition probable des équipements d’extraction et de distribution d’eau, et du bloc des réservoirs au nord (1E). (Source : Subarctique Enr., 2022-04-20) 91



- Figure 59 : Fondation de la station de pompage (1E) à la fin des travaux montrant la disposition des ancrages d'équipements, vue vers le nord-ouest. (Source : Subarctique Enr., DSCN2812)..... 92
- Figure 60 : Détail de l'entrée d'eau en provenance des réservoirs. (Source : Subarctique Enr., DSCN2319)..... 93
- Figure 61 : Les cheminées d'aération sud (à gauche) et ouest (à droite) ainsi que les angles nord et est de la surface des réservoirs (au centre). (Source : Subarctique Enr., DSCN2035 (1E1), DSCN2158 (1E10), DSCN2064 (1E5), DSCN2152 (1E6 et 1E7))..... 94
- Figure 62 : Vue d'une cheminée d'aération servant d'accès aux réservoirs. (Source : Collection Dany Gauthier, Directeur de l'aéroport, P1020265 et P1020267), transmises le 2021-07-30)..... 94
- Figure 63 : Agrandissement du sondage 1E5, à l'angle est des réservoirs, dans lequel une petite section de la façade externe a été dégagée. On remarque la couche d'argile grise qui enrobe les réservoirs. (Source : Subarctique Enr., DSCN2814) 95
- Figure 64 : Schéma d'une station de pompage avec réservoirs. (Source: J. Paul Guyer, « Introduction to Pumping Stations for Water Supply Systems », CED Engineering.com, 2012, figure 3-2)..... 96
- Figure 65 : Levés au géoradar dans le secteur présumé du bâtiment non identifié (S1-5) indiquant l'absence d'anomalies. (Source : Géophysique GPR international Inc., août 2021) 97
- Figure 66 : Localisation du bâtiment S1-5 selon une photo datant de 1942 et sa superposition sur un plan actuel du site. (Sources : Musée de la Défense aérienne / BFC Bagotville, Collection Dan McWilliams et Subarctique Enr., R. Gadbois-Langevin, déc. 2020) 98
- Figure 67 : Plan de l'excavation à l'emplacement du bâtiment S1-5, indiquant l'empreinte partielle de son pourtour. (Source : Subarctique Enr., 2022-04-20) 100
- Figure 68 : Empreinte du bâtiment S1-5 (1N) dans le sable naturel, vue vers le sud. (Source : Subarctique Enr., DSCN2617). 101
- Figure 69 : Localisation de la dépendance S1-9, selon la photo aérienne de 1942. (Sources : Musée de la Défense aérienne / BFC Bagotville, Collection Dan McWilliams et Subarctique Enr., R. Gadbois-Langevin, déc. 2020)..... 102
- Figure 70 : Levés au géoradar dans le secteur de la dépendance S1-9 indiquant la présence de l'inversion de polarité qui a amené à cibler le lieu d'excavation. (Source :



Géophysique GPR international Inc., août 2021, p. 5 et Subarctique, Enr., 2022-04-20	103
Figure 71 : Plan des vestiges de la dépendance S1-9. (Source : Subarctique Enr., 2022-04-20)	105
Figure 72 : Fondation en béton à l'emplacement du vestige S1-9, vue vers le sud-est. (Source : Subarctique Enr., DSCN2655)	106
Figure 73 : Abri de munitions, du Seneca Army Depot, Deer Haven Park, https://www.fingerlakes.org/sites/default/files/2020-09/Deer_Haven_Park_Auto_Tours_Bunker.jpg , page consultée le 2022-04-22.	107
Figure 74 : Cartouche en métal cuivreux avec le poinçon « 1V1 et 97 » sur la douille associé au bâtiment S1-9 (1K1). (Source : Subarctique Enr., DSCN2904)	108
Figure 75 : Réseau de drainage des pistes et voies de circulation internes, mis en place en 1942 (St Honoré Que, Proposed Layout R.C.A.F. Aerodrome, Satellite to Saguenay, Plan No Q-13, Ottawa, Apr. 16, 1942). (Source: Défense nationale, direction de l'aéroport de Saint-Honoré)	109
Figure 76 : Plan des utilités publiques de 2016, indiquant l'emplacement des sondages effectués pour expertiser le réseau de drainage de la piste est. (Source : Transports, Mobilité durable et électrification des transports, direction générale des Territoires, 2016-12-19)	110
Figure 77 : Puisards et drains types du réseau de drainage de la piste est. (Source : Subarctique Enr., DSCN2092 (1F1), DSCN2096 (1F1), DSCN2100 (1F2), DSCN2115 (1F3), DSCN2106 (1F3))	111
Figure 78 : Emplacement du rail et de la plateforme servant de surfaces d'atterrissage des hélicoptères. (Source : Subarctique Enr., R. Gadbois-Langevin, déc. 2020)	112
Figure 79 : Rails d'atterrissage d'hélicoptère, vue en surface et de profil, et la plateforme d'hélicoptère à proximité. (Source : Subarctique Enr., DSCN2138, DSCN2149, DSCN2147)	113
Figure 80 : Levés au géoradar à proximité des infrastructures d'atterrissage des hélicoptères indiquant l'absence d'anomalies. (Source : Géophysique GPR international Inc., août 2021)	114
Figure 81 : Plan polyphasé 1942-2017, secteur 1, indiquant l'emplacement du bâtiment S1-16. (Source : MTQ, Direction de l'Environnement, 25 mars 2020)	116



- Figure 82 : Levés au géoradar à l’emplacement du bâtiment S1-16 indiquant la présence d’anomalies. (Source : Géophysique GPR international Inc., août 2021, p. 4) 117
- Figure 83 : Plan polyphasé 1942-2017, secteur 1, indiquant l’emplacement du bâtiment 1L. (Source : MTQ, Direction de l’Environnement, 25 mars 2020)..... 119
- Figure 84 : Levés au géoradar à l’emplacement du bâtiment 1L indiquant la présence d’anomalies. (Source : Géophysique GPR international Inc., août 2021) 120
- Figure 85 : Photo aérienne indiquant le secteur du ruisseau de l’Aqueduc. (Source : subarctique Enr, photo 104040, 2021-08-10) 121
- Figure 86 : Plan des sondages réalisés de part et d’autre du ruisseau de l’Aqueduc afin d’évaluer la présence d’un niveau d’occupation paléohistorique. (Source : Subarctique Enr., R. Gadbois-Langevin, 2021) 122
- Figure 87 : Ruisseau de l’Aqueduc à la limite sud de la propriété de l’aéroport, vue vers le nord. (Source : Subarctique Enr., DSCN2125, 27 juillet 2021)..... 123
- Figure 88 : Terrasse sablonneuse à l’ouest du ruisseau de l’Aqueduc. (Source : Subarctique Enr., DSCN2127, 27 juillet 2021) 124
- Figure 89 : Enrochement au lieu de résurgence du ruisseau de l’Aqueduc et le tuyau souterrain canalisant les eaux du ruisseau. (Source : Subarctique Enr., DSCN2130 et DSCN2131) 125
- Figure 90 : Profil du sondage 19 indiquant la séquence non perturbée des sols en place avec le sable gris de plage au fond. (Source : Subarctique Enr., DSCN2859) 127
- Figure 91 : Détail du sondage 30 indiquant l’épais remblai recouvrant un ancien niveau humique. (Source : Subarctique Enr., DSCN2876) 128



Liste des tableaux

Tableau 1 : Sites archéologiques en périphérie de la zone d'étude.....	16
--	----



1. Introduction

Le rapport qui suit présente les résultats des expertises archéologiques réalisées sur le site de l'aéroport de Chicoutimi-Saint-Honoré dans la municipalité de Saint-Honoré (MRC Le Fjord-du-Saguenay, circonscription électorale de Dubuc), du 22 juillet au 13 août 2021. Les différents volets du mandat attribué à la firme Subarctique Enr. comprenaient un inventaire par tranchées et sondages à l'emplacement de divers bâtiments et infrastructures datant de la Deuxième Guerre mondiale, une inspection visuelle accompagnée de sondages dans le secteur du ruisseau de l'Aqueduc au sud-ouest de l'aéroport, afin de déterminer la présence d'une occupation paléohistorique, et une série de levés géophysiques pour établir la présence de traces de constructions datant de 1964 et avant. Ce mandat a été réalisé pour le compte du Ministère des Transports du Québec, Direction de l'Environnement, (ci-après MTQ). Un permis de recherche (21-SUBA-06) a été demandé et émis par le ministère de la Culture et des Communications du Québec pour la réalisation des interventions.

La pelle et un opérateur pour la réalisation des tranchées et sondages mécaniques ont été fournis par Les entreprises Bouchard Côté Inc., sous la responsabilité de Subarctique Enr. Les levés géophysiques ont été réalisés par la firme Géophysique GPR International Inc.

L'aéroport de Chicoutimi-Saint-Honoré représente un volet marquant de l'implication régionale dans la défense aérienne durant la Deuxième Guerre mondiale et dans l'histoire aéronautique du Québec. Les expertises archéologiques s'inscrivent dans le cadre de l'application de la Loi sur le Patrimoine culturel, de la Loi sur le Développement durable et de l'approche préventive mise de l'avant par le MTQ afin de protéger le patrimoine archéologique du Québec. À la suite de l'analyse de la déclaration de découverte acheminée au ministère de la Culture et des Communications du Québec, le code Borden DdEs-2 a été attribué au site en mai 2021.

Sont présentés ci-après, la description du mandat, le cadre méthodologique et contextuel de l'intervention, les vestiges observés, ainsi que les conclusions et recommandations pour la protection du site.



2. Localisation générale

L'aéroport de Chicoutimi/Saint-Honoré est localisé au nord de la rivière Saguenay, à 2,778 km à l'est-sud-est de la ville de Saint-Honoré (canton Tremblay) et à environ 10,3712 km de Chicoutimi, Québec (figure 1). Le site de l'aéroport correspond à la zone d'intervention archéologique qui couvre les lots 5 730 681 et 5 731 420 (la tour de contrôle) (figure 2). Le territoire à l'étude s'intègre dans la région administrative du Saguenay Lac-Saint-Jean, dans la municipalité régionale de comté du Fjord-du-Saguenay, faisant partie de la circonscription électorale provinciale (CEP) de Dubuc. Le site est à une altitude de 166 m; ses coordonnées sont 264133.986 (E) et 5375950.605 (N)¹. Les secteurs 1, 4 et 5, identifiés préalablement par le MTQ, ont fait l'objet d'interventions en 2021 (figure 3). Il est à noter que le secteur 5 se situe à l'extérieur des limites du site archéologique reconnu par le ministère de la Culture et des Communications en mai 2021. Afin d'inclure les pistes de décollage et d'atterrissage et les voies de circulation internes mises en place en 1942, en plus du terre-plein au centre des pistes, la zone du secteur 4 a été agrandie par rapport aux limites initiales.

¹ NAD 83 (CSRS)-MTM Zone 7.

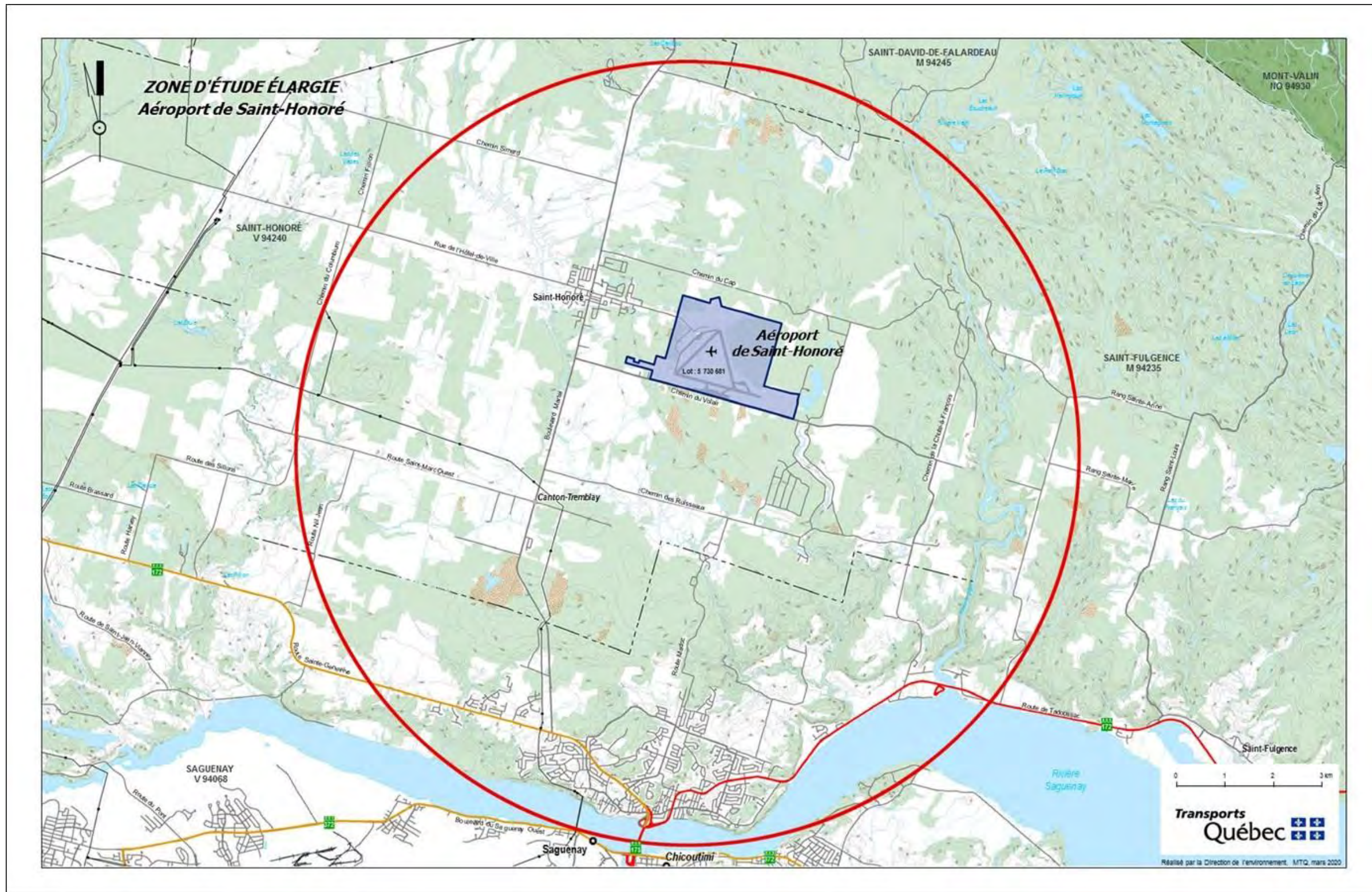


Figure 1 : Localisation de l'aéroport de Saint-Honoré. (Source : Ministère des Transports, Direction de l'environnement, mars 2020)



Figure 2 : Plan des limites de propriété de l'Aéroport de Saint-Honoré. (Source : Ministère des Transports, Direction de l'environnement, mars 2020)



Figure 3 : Secteurs d'expertise archéologique établis préalablement par le Ministère des Transports (en bleu), et les limites du site archéologique reconnu par le ministère de la Culture et des Communications (en jaune), Aéroport de Saint-Honoré. (Source : Ministère des Transports, Direction de l'environnement, mars 2020; modifié mai 2021)



3. Méthodologie de recherche

De manière générale, la méthodologie d'inventaire prescrite au point 2.4 de l'annexe 1 du devis technique 8104-20-AD01 du MTQ a été appliquée. Les travaux comprenaient un volet manuel et un volet avec support mécanique.

Les interventions réalisées se déclinent selon les secteurs suivants (figures 4 et 5).

- Inventaire (sondages et tranchées) : secteurs 1, 4 et 5
- Levés géophysiques : secteur 1



Figure 4 : Plan des tranchées et sondages réalisés en 2021 sur le site de l'Aéroport de Saint-Honoré. (Source : Subarctique Enr., 2021-08-28)



Figure 5 : Photographie aérienne des zones investiguées par géoradar et EM-61. (Source : Géophysique GPR International Inc., « Résultats de levés géophysiques à Saint-Honoré », 12 août 2021, figure 2)



3.1 Sources consultées

L'identification des vestiges s'appuie sur des recherches archivistiques et documentaires ainsi que sur des informations fournies par des tiers. Les principales sources consultées dans le cadre de l'étude sont les suivantes :

- Musée de défense aérienne de Bagotville
- Michel Bergeron, 2013, *Le Centenaire de Saint-Honoré*, Une publication de La Société de développement de Saint-Honoré
- Dany Gauthier, Directeur de l'aéroport de Saint-Honoré
- Michel Lebeau, ancien Directeur de l'aéroport de Saint-Honoré
- Greffe de l'arpenteur général du Québec
- Direction Histoire et patrimoine (DHP), Ministère de la Défense nationale / Gouvernement du Canada

3.2 Stratégie d'intervention spécifique

Selon les directives du MTQ, le prestataire de services devait collecter, évaluer, analyser et sauvegarder les données et les biens archéologiques relatifs aux découvertes archéologiques ou sites archéologiques identifiés dans les limites des présents travaux. Les données collectées sur le terrain comprennent l'ensemble des mesures et autres informations nécessaires à la compréhension du site et de son contexte, ainsi qu'à la réalisation des plans pour la production du rapport de recherche.

La stratégie adoptée s'est appuyée sur les prescriptions mises de l'avant par le MTQ dans le cadre de zones à l'intérieur desquelles un site archéologique historique est connu, tout en prenant en compte les problématiques particulières du site et la nature des vestiges. Les principales prescriptions incluses au présent mandat sont présentées ci-dessous.

3.2.1 Collecte des données

Toutes les données nécessaires à la compréhension des biens archéologiques, du site et de son contexte, ainsi qu'à la production des plans exigés pour la production du rapport de recherche archéologique ont été collectées. Cela comprend, indifféremment du contexte d'occupation, un relevé stratigraphique de tous les sondages positifs ainsi que des croquis stratigraphiques types des sondages négatifs, une description de tout vestige identifié dans les limites du projet, ainsi que leur localisation et report sur un plan, puis la collecte et l'inventaire des artefacts diagnostiques.



3.2.2 Levés au géoradar et EM-61

Une série de six (6) levés au géoradar, a été réalisé par la firme GPR afin de vérifier la présence d'anomalies pouvant être associées à des vestiges présumés en sous-sol et d'orienter les excavations à venir. Ces levés ont été effectués aux emplacements suivants (voir figure 5) :

- Le secteur de la caserne S1-2 (1J)
- Le bâtiment S1-5 (1N)
- La dépendance S1-9 (1K)
- Le bâtiment S1-16
- Secteur non construit (1L)
- Le secteur attenant la plate-forme d'hélicoptère (1M)

« Les zones S1-2, S1-16, 1L, et S1-5 ont été analysées par géoradar selon un quadrillage de profils espacés au 1 mètre. La zone 1M a été investiguée selon deux profils parallèles de 44 mètres de long. La zone 1K a été investiguée selon trois profils de géoradar; deux profils parallèles de 27 mètres et un profil de 15 mètres qui transect ces deux derniers.

Les paramètres d'acquisition de données ont été choisis afin de permettre un maximum de pénétration des ondes radar en profondeur tout en ayant une bonne résolution en surface. Un géoradar de type SIR-3000 couplé à une antenne de 400 MHz a été utilisé lors de la réalisation du levé »².

Seule la zone S1-2 a été relevée au moyen de l'EM-61.

« Un système électromagnétique EM-61 de Geonics Ltd a été utilisé pour détecter la présence d'anomalies électromagnétiques. Un interligne de deux mètres a été utilisé pour scanner la zone dans une direction. La longueur des lignes relevées à l'aide de l'EM-61 a été enregistrée par une roue de relevé, tandis que l'orientation des lignes a été manuellement inscrite »³.

3.2.3 Inventaire

L'inventaire des secteurs de la station de pompage (S1-10) et du hangar d'avions (S1-1) a priorisé la méthode d'échantillonnage par sondages manuels, à la pelle, en respectant la méthodologie de base prescrite par le Ministère.

Des sondages manuels ont été réalisés également en périphérie de la piste d'atterrissage est et du rail d'hélicoptère, alors que des tranchées mécaniques suivies

² Géophysique GPR international, 2021, *Résultats des levés géophysiques à St Honoré, a Chicoutimi QC*, p. 3.

³ GPR, *Ibid*, p. 3.



d'interventions manuelles ont été réalisées à l'emplacement de la caserne (S1-2) et de deux bâtiments non identifiés (S1-5 et S1-9).

Le secteur 5, pour sa part, a fait l'objet d'une inspection visuelle accompagnée de sondages manuels.

La disposition des excavations a été déterminée en fonction de la nature des sols et de la localisation présumée ou connue des vestiges potentiels. Les excavations ont atteint le sol naturel.

3.2.4 Enregistrement de données

Les excavations ont été relevées par GPS et des coupes stratigraphiques représentatives de la séquence des sols en place ont été réalisées. Les vestiges mis au jour ont été décrits, photographiés et positionnés et toutes les informations pertinentes pour chacun d'eux ont été notées. La mise en plan a été réalisée par le cartographe de Subarctique Enr.

Les numéros d'opération 1E à 1N ont été attribués aux interventions réalisées en 2021. Ceux-ci font suite à ceux attribués en 2020 (1A à 1D).

3.2.5 Culture matérielle

Les artefacts recueillis ont fait l'objet d'un inventaire et ont été photographiés. Les objets d'intérêt ont été conservés. Ceux ne présentant aucune valeur interprétative, ainsi que les objets trop dégradés et les échantillons redondants ont été élagués. Il est à noter que les matériaux de construction des bâtiments datant de la Deuxième Guerre mondiale présentent un intérêt particulier.

3.2.6 Mesures de protection et de conservation

Aucun objet ou vestige dégagé lors des travaux n'a fait l'objet de protection ou de conservation dans le cadre du présent mandat. Des recommandations concernant la protection des vestiges significatifs et les mesures de mitigation à mettre en place lors de la poursuite des travaux sont présentées au chapitre 8.



4. État des connaissances archéologiques

Dans cette section, les données présentées dans la documentation écrite et iconographique ont été examinées afin d'identifier les traces matérielles susceptibles de se trouver sur le site de l'aéroport de Chicoutimi/Saint-Honoré. Aucune intervention archéologique n'a eu lieu sur le site avant 2020. Cependant, une synthèse historique de l'aéroport est présentée dans l'ouvrage de Michel Bergeron *Le Centenaire de Saint-Honoré* (2013), dont plusieurs extraits sont inclus dans le présent rapport.

Saint-Honoré est le premier aéroport militaire au Québec sur lequel on a mené des expertises archéologiques. L'aérodrome de Bagotville, l'unité principale de formation opérationnelle secondée par Saint-Honoré, n'a jamais fait l'objet de recherches archéologiques. Il en est de même pour les autres centres d'entraînement de vol et aéroports militaires primaires (R1) et secondaires (R 2) construits ou utilisés durant la Deuxième Guerre mondiale, dont : Saint-Méthode-Dolbeau⁴, Saint-Hubert (Farnham)⁵, Windsor Mills (St-François-Xavier de Brompton)⁶, Cap-de-la-Madeleine (Maurice)⁷, L'Ancienne-Lorette (Québec)⁸, Saint-Jean-sur-Richelieu⁹, Mont-Joli¹⁰, Sept-Îles¹¹, Pontiac¹² et Lachine¹³ (voir figure 6 pour les aéroports faisant partie du *British*

⁴ L'aéroport a servi durant la Deuxième Guerre pour l'entraînement des pilotes de la RCAF. Abandonné par la suite, l'aéroport a été acquis par la ville de Dolbeau en 1957. L'aéroport a subi des réparations majeures au cours des années 1980 et est toujours en fonction à des fins commerciales (P74 Fonds Comité Intermunicipal de l'aéroport de St-Méthode, – [19--], 1975-1987; versé en 1999 à la Société d'histoire et de généalogie Maria-Chapdelaine.

⁵ L'aéroport de Saint-Hubert a été ouvert en 1927. En 1941, une partie de l'aéroport a accueilli les recrues venus recevoir leur formation de pilote. *La Presse*, 28 août 1987, <https://chronomontreal.uqam.ca/chronologie/1760-aeroport-de-saint-hubert>

⁶ Construit en 1940, cet aéroport d'entraînement de base pour pilotes (le *no 4 Elementary Flying Training School*), fut fermé en 1944. Aujourd'hui, il n'en reste rien. Éric Doyon, 20/04/2016, <https://www.memoireduquebec.com>

⁷ En usage de 1940 à 1944, il n'en reste rien aujourd'hui à part un, baraque (H-Hut), type de baraquement fort répandu partout au Canada. Éric Doyon, 20/04/2016, <https://www.memoireduquebec.com> Il s'agit de l'emplacement de l'actuelle polyvalente.

⁸ Emplacement du *no 22 Elementary Flying Training School* et du *no 8 Air Observer School* de 1941 à 1954, l'endroit est aujourd'hui devenu l'aéroport de Québec. Éric Doyon, 20/04/2016, <https://www.memoireduquebec.com>

⁹ Dès juillet 1941, l'aéroport accueille ses premiers élèves de la 9^e École d'observation aérienne. À la fermeture de l'école, la Défense nationale cède la gestion de l'aéroport à Transports Canada, qui le transforme en aéroport civil. Musée du Haut-Richelieu, museeduhaut-richelieu.com/chroniques/2020/une-longue-histoire-daviation-a-saint-jean-sur-richelieu

¹⁰ L'École de bombardement et de tir de Mont-Joli a vu le jour en 1941. L'aéroport a aussi servi de relai entre les différents aérodromes militaires qui couvraient l'ensemble du territoire. Radio Canada, un texte de Maya Arseneau avec les informations de Laurie Dufresne, publié le 9 décembre 2018, ici.radio-canada.ca/nouvelle/1140741/aeroport-mont-joli-histoire-deuxieme-guerre-mondiale

¹¹ Archiviste, Société historique de la Côte-Nord.

¹² L'aéroport est fermé.

¹³ Construite en 1941, la station a servi de point de convoyage d'appareils destinés au front pendant la guerre. Le *no 5 Manning Depot* resta en service jusqu'en 1959. L'ancien hangar est devenu l'aéroport de Dorval, aujourd'hui l'aéroport Pierre-Élliott-Trudeau. Éric Doyon, 20/04/2016, <https://www.memoireduquebec.com>

Intervention archéologique, 2021, Aérodrome Chicoutimi-Saint-Honoré, dans la municipalité de Saint-Honoré, projet 4306-19-AD03, Subarctique Enr.



Commonwealth Air Training Plan)¹⁴, puis l'aéroport militaire américain de Longue-Pointe-de-Mingan¹⁵.

D'autres sites d'aéroports civils sur le territoire du Québec ont fait l'objet d'un examen archéologique, soit l'aéroport de Tête-à-la-Baleine¹⁶, l'héliport de Kégashka¹⁷, l'aéroport de la Tabatière¹⁸ et l'aéroport de La Romaine¹⁹. Parmi les sites d'aéroports nordiques ayant connu des expertises archéologiques, on compte : Quaqtq²⁰,

¹⁴ <https://www.veterans.gc.ca/eng/remembrance/history/second-world-war/british-commonwealth-air-training-plan>; Hatch, 1983, p. 52.

¹⁵ En octobre 1942, le Canada accorda au Département américain de la Guerre la permission d'établir un aéroport militaire à Longue-Pointe-de-Mingan. L'histoire de l'aviation Nord-Côtière en 11 chapitres, Claudette Villeneuve, Société historique du Golfe, <https://www.shgcn.ca/nos-activites/lhistoire-de-laviation-a-laerogare-de-sept-iles> Le hangar, est l'un des vestiges de l'armée américaine encore debout (<https://www.longuepointedemingan.ca/a-decouvrir/vestiges-de-larmee-americaine>).

¹⁶ Le projet correspondait au rechargement de la piste de l'aéroport de Tête-à-la-Baleine impliquant l'exploitation d'une sablière et d'une carrière situées au sud-ouest du village de Tête-à-la-Baleine. L'inventaire a porté sur quatre secteurs, localisés à l'est de la route de l'aéroport. L'intervention n'a pas permis de découvrir de nouveaux sites archéologiques (Patrimoine Experts, 2004, pp. 8-9).

¹⁷ Les résultats de l'inventaire réalisé en 1993 ont mené à la découverte de deux sites paléohistoriques. Le site EbCh-7 découvert sur l'emplacement du futur héliport de Kégashka avait été entièrement détruit lors de travaux visant à en niveler la surface du sol. Le site EaCj-1 ne semble pas avoir subi de perturbations d'ordre naturel ou anthropique. Toutefois, il est estimé que de nouveaux sondages sur le site en question n'apporteraient que très peu d'informations additionnelles ou complémentaires (Hébert, 1993). L'inventaire réalisé par Chapdelaine et Chalifoux en 1994 a porté principalement sur le tracé de la route 138 dans la région de Kégashka, ce qui correspond au chemin de l'aéroport à l'est du village et au chemin d'hiver à l'ouest du village. Une prospection du site paléohistorique le site EbCh-9 a été réalisée. Quoique le site soit perturbé, il indique une présence qui peut devenir significative dans un contexte local mais aucune recommandation n'est formulée pour la protection de ce site (Chapdelaine et Chalifoux, p. 65).

¹⁸ L'aéroport est localisé en bordure ouest de la route 138, à quelque 7 km au nord du village. L'inventaire réalisé en 1998 à l'emplacement du futur héliport en 1998 (Hébert et Roy), sur les bancs d'emprunt 098-113 et 114, ont mené à la découverte de deux sites paléohistoriques (EeBr-11 et EeBr-12). Les projets de construction du chemin d'accès au nouvel aéroport et de la piste en 2003 n'ont pas permis de découvrir de nouveaux sites archéologiques (Patrimoine Experts, 2003). Une inspection visuelle du banc d'emprunt à proximité de l'ancien aéroport en 2008 a mené à la découverte d'un site à proximité (EfBr-5). Le banc d'emprunt, qui mesure environ 20 m X 20 m, n'a pas livré de vestige culturel. Cependant, l'inspection de l'ensemble du secteur, comprenant l'ancienne piste d'atterrissage, le chemin d'accès et deux cimetières, a révélé la présence d'éclats de pierre taillée. Il est possible que des portions intactes de ce site soient présentes dans la section boisée localisée immédiatement à l'est de l'ancien aéroport (Pintal, 2008).

¹⁹ L'emprise de l'infrastructure aéroportuaire a été expertisée par Patrimoine Experts en 2000. L'emprise de la route de desserte expertisée par Pintal en 2008 se veut un prolongement vers l'ouest de la route actuelle qui relie le village de La Romaine et la réserve d'Unamen Shipu à l'aéroport. Un repérage a également été fait à l'extérieur de l'emprise, au sud de la route qui longe la piste d'atterrissage. Aucun site n'a été trouvé.

²⁰ Inventaire archéologique de l'aire d'étude du village de Quaqtq, Nouveau-Québec. Réfection des infrastructures aéroportuaires, Institut culturel Avataq, 1988 et 1990. L'inventaire a permis de répertorier un total de 44 sites archéologiques en plus de permettre la cartographie de 4 sites déjà connus. De ces sites, 1 appartient à la culture prédorsétienne et 11 autres sont dorsétiens. Un site présente des composantes prédorsétiennes et dorsétiennes, 2 autres ont connu des occupations dorsétiennes et néoesquimaudes historiques et 1 comprend à la fois des évidences d'une occupation dorsétienne et d'une présence néoesquimaude indéterminée. Huit sites sont paléoesquimaux indéterminés et 1 autre site est paléoesquimaux indéterminé et néoesquimaux indéterminé. Un site est préhistorique indéterminé. Trois sites ont été attribués à la période néoesquimaude préhistorique. Trois sites néoesquimaux historiques ont été inventoriés. De plus, 7 sites d'origine néoesquimaude, mais dont la période d'occupation n'a pu être déterminée, ont été répertoriés. Finalement, 9 sites n'ont pu être attribués à aucune

Intervention archéologique, 2021, Aérodrome Chicoutimi-Saint-Honoré, dans la municipalité de Saint-Honoré, projet 4306-19-AD03, Subarctique Enr.



Kangiqsujaq²¹, Akulivik²², 'Inukjuak²³ et d'Aupaluk²⁴. Ces expertises ont été réalisées dans le cadre d'un projet de réfection des infrastructures aéroportuaires nordiques comprenant la réalisation d'études de potentiel archéologique dans onze localités du Nouveau-Québec (Nunavik), puis des inventaires archéologiques de ces mêmes localités. Les expertises ont permis l'enregistrement d'un grand nombre de sites archéologiques situés dans l'emprise de futures installations aéroportuaires²⁵. **Aucune** des interventions citées plus haut ne traite toutefois des infrastructures aéroportuaires.

période en particulier. Tous ces sites correspondent à des lieux d'habitation caractérisés par plusieurs types d'habitation.

²¹ Inventaire archéologique de l'aire d'étude du village de Kangiqsujaq, Nouveau-Québec, réfection des infrastructures aéroportuaires, Institut culturel Avataq, 1988. L'inventaire a permis de répertorier 10 sites archéologiques dont 4 sites préhistoriques, un site ayant connu des occupations préhistorique et historique et 5 sites ayant connu des occupations néoesquimaudes historiques. De plus, le site JjFa-1, déjà répertorié (Barré 1970) a été inventorié. Ce site semble avoir connu des occupations dorsétienne, néoesquimaude préhistorique et néoesquimaude historique. Les 4 sites préhistoriques présentent des évidences de la culture dorsétienne et le site à composantes multiples révèle des indices d'une occupation dorsétienne ainsi que d'une occupation néoesquimaude historique. Ces sites correspondent à des lieux d'habitation caractérisés par la présence de nombreux cercles de tente et de plusieurs aménagements particuliers. De plus, plusieurs habitations semi-souterraines ont été enregistrées sur le site JjFa-1.

²² Inventaire archéologique de l'aire d'étude du village d'Akulivik, Nouveau-Québec: réfection des infrastructures aéroportuaires, Institut culturel Avataq, 1989. L'inventaire a permis de répertorier un total de quarante-huit (48) sites archéologiques. De ces sites, deux (2) appartiennent à la culture prédorsétienne, trois (3) contiennent des évidences d'occupation dorsétienne. Des quarante-trois (43) sites néoesquimaux inventoriés, un (1) est d'origine préhistorique, quarante-deux (42) sont d'origine historique. De ces sites, deux (2) sont jumelés à une occupation dorsétienne. La majorité de ces sites correspondent à des lieux d'habitation caractérisés par plusieurs cercles de tente.

²³ Inventaire archéologique de l'aire d'étude du village d'Inukjuak, Nouveau-Québec. Réfection des infrastructures aéroportuaires, Jean-Claude Moquin, 1986. L'inventaire a permis de répertorier 24 sites archéologiques. De ces sites, 10 appartiennent à la culture dorsétienne, 1 à la culture prédorsétienne et 1 à ces 2 cultures. Un autre site est d'appartenance paléoesquimaude indéterminée. Des 10 sites néoesquimaux inventoriés, 2 sont d'origine préhistorique, 5 sont d'origine historique tandis que 3 autres sont liés aux occupations néoesquimaudes indéterminées. L'appartenance culturelle d'un site reste à déterminer. A quelques exceptions près, ces sites correspondent à des lieux d'habitations caractérisés par plusieurs cercles de tente. Les exceptions incluent le site prédorsétien, caractérisé par des structures d'habitation semi-souterraines et quelques autres sites composés d'aménagements particuliers de diverses fonctions; Analyse des sites IcGm-2,3 et 4, Inukjuak, Nunavik. Projet de réfection des infrastructures aéroportuaires nordiques, Institut culturel Avataq, 1993. Les trois sites archéologiques analysés représentent trois périodes distinctes de l'occupation humaine du Nunavik. Le site IcGm-2 a été principalement occupé à la période historique, mais contient aussi quelques traces d'une occupation antérieure remontant à la période dorsétienne. Le site IcGm-3 a été occupé par des groupes appartenant à la culture thuléenne, soit entre le 12^e siècle de notre ère et le début de la période de contact. IcGm-3 est un des rares sites thuléens à avoir fait l'objet d'une fouille archéologique sur le territoire du Nunavik. L'aire A du site IcGm-4 appartient à la phase moyenne de la période dorsétienne. Cette portion du site comprend une structure de tente et un aménagement axial, alors que sept structures d'habitation non fouillées ont été observées dans les aires B, C et D du même site. Ces aires n'étant pas menacées de destruction n'ont pas été intégrées au projet de sauvetage.

²⁴ Inventaire archéologique de l'aire d'étude du village d'Aupaluk Nouveau-Québec Réfection des infrastructures aéroportuaires, Institut culturel Avataq, 1989. L'inventaire a permis de répertorier 44 sites archéologiques, (dont deux ont été enregistrés en 1985) tous de la période néoesquimaude historique, à l'exception des deux sites inventoriés en 1985 qui sont d'origine paléoesquimaude. Toutefois, aucun des sites inventoriés n'est directement menacé par les travaux de construction aéroportuaire.

²⁵ La liste de ces études est disponible dans le catalogue CUBIQ.

Intervention archéologique, 2021, Aéroport Chicoutimi-Saint-Honoré, dans la municipalité de Saint-Honoré, projet 4306-19-AD03, Subarctique Enr.



Par ailleurs, la sous-discipline d'archéologie aéronautique²⁶, qui a commencé à être reconnue au début des années 1980, a engendré de nombreuses recherches sur des sites d'aviation, la majorité impliquant des lieux militaires²⁷. Mentionnons, à cet égard les interventions de Daly (2015) sur des sites à proximité de l'aéroport militaire de Gander (Terre-Neuve)²⁸. À la différence des travaux archéologiques réalisés sur le site de Saint-Honoré, les recherches de Daly se sont concentrées sur des lieux d'écrasement d'aéronefs, plutôt que sur les infrastructures aéroportuaires.

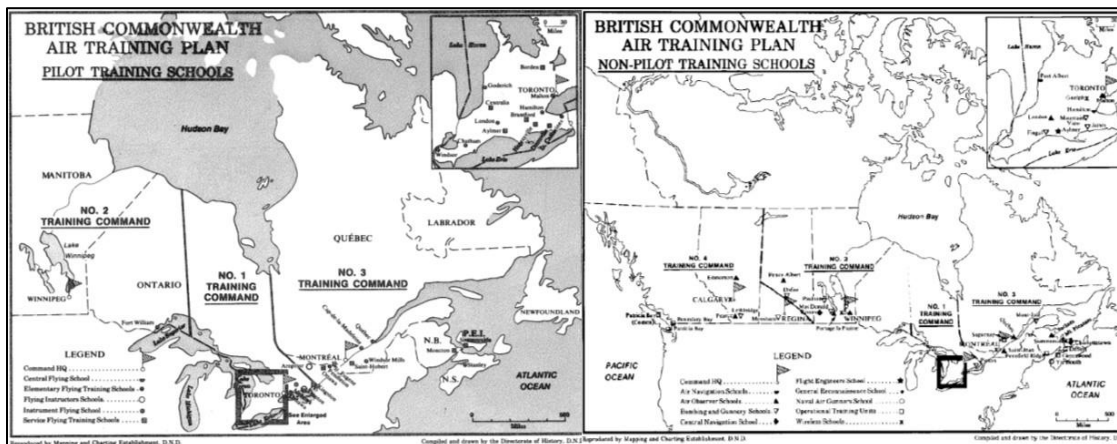


Figure 6 : Carte des écoles d'entraînement au Québec datant de la Deuxième Guerre mondiale. (Source : Tiré de Hatch, 1983, pp. 121 et 170)

4.1 Les interventions archéologiques antérieures

Aucun site archéologique (avant Saint-Honoré) n'a été répertorié à l'intérieur de la zone d'étude élargie (figure 1).

4.1.1 Sites paléohistoriques en périphérie de la zone d'étude

Quelques lieux permettent, néanmoins, d'avoir une idée de ce que fut l'occupation humaine du Haut-Saguenay au cours de la paléohistoire et de l'histoire ancienne²⁹ (tableau 1).

²⁶ « Aviation archaeology » est une division de « conflict archaeology », consacrée à l'archéologie de champs de bataille, de zones de guerre et de conflit et de sites ayant connu des actions militaires, des émeutes ou des manifestations.

²⁷ Aviation Archaeology, <https://www.aviationcultures.org/aviation-archaeology/>

²⁸ <https://www.caContributions to Aviation Archaeology | Plane Crash Girl.ca>

²⁹ Langevin, 2020.



No source (ISAQ)	Sites associés à proximité des limites des travaux actuelles	Année d'intervention	Chronologie	Types d'interventions	Dernier travaux
Ind.	DdEt-02	1971	Paléohistorique	Sondage	R. Simard
Ind.	DdEs-01	2018, 2019	Sylvicole inférieur	Sondage et fouilles	Arkéos
Ind.	DeEr-01	2018-2019	Sylvicole sup.	Sondage et fouilles	Arkéos
1485	DcEs-01	20	Archaïque, Sylv. Moyen et supérieur, Hist. XVII ^e à XX ^e	Sondages et fouilles	UQAC 2020

Tableau 1 : Sites archéologiques en périphérie de la zone d'étude.

En ce qui a trait aux occupations anciennes, au moins deux sites archéologiques, l'un à l'ouest, l'autre au sud, ont révélé des vestiges associés à la période de l'Archaïque. Le site DdEt-2, situé dans les limites actuelles de la municipalité de Saint-Amboise, à environ 20 km à l'ouest de la zone d'étude, fut découvert par Robert Simard en 1973 (figure 7).

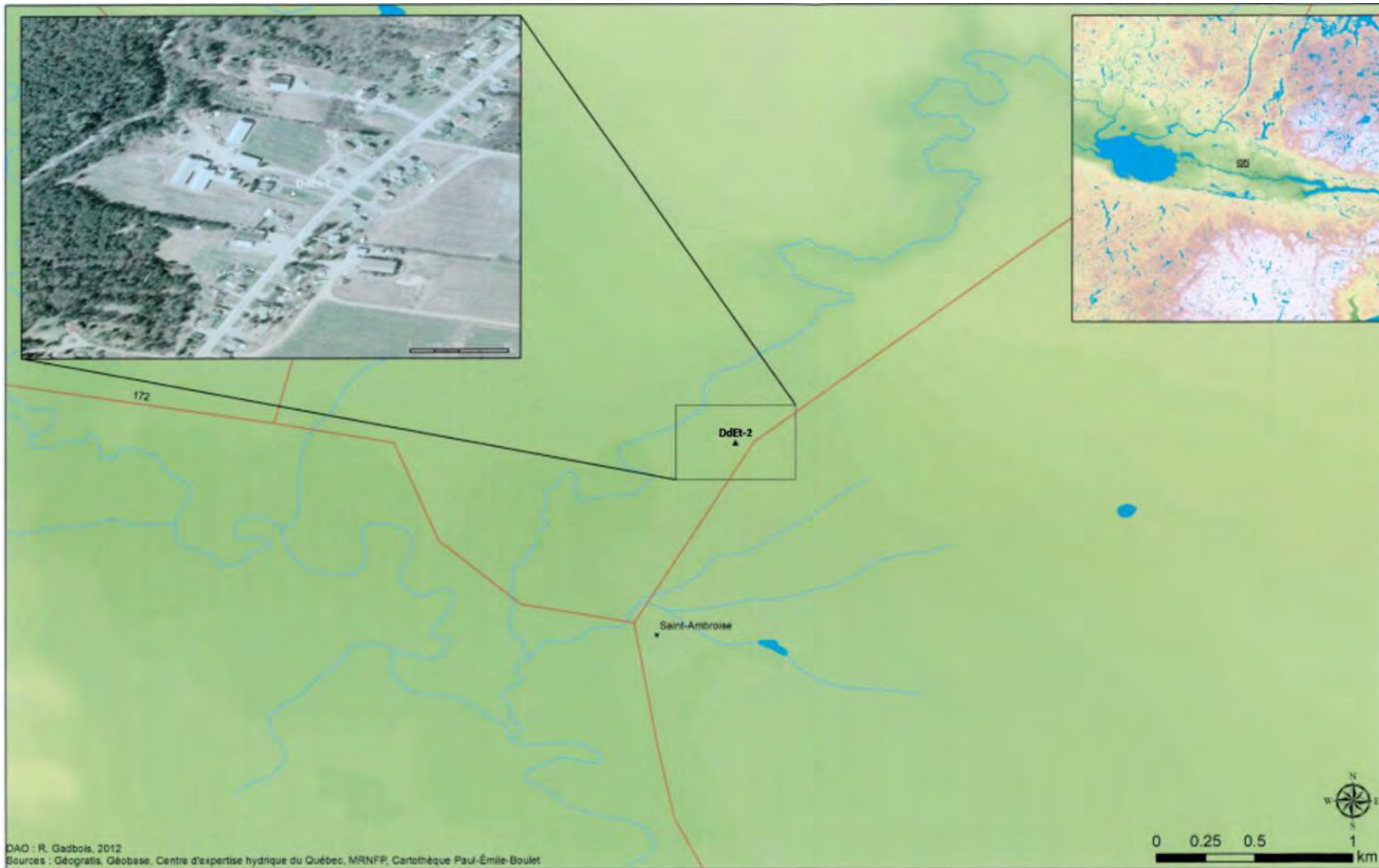


Figure 7 : Localisation générale du site DdEt-02. (Source : Langevin, Gadbois, Matson, 2012)



Localisé au nord de la ville actuelle de Saint-Amboise, le site DdEt-2 se situe possiblement sur ce qui devait être un ancien bras de la rivière Shipshaw³⁰. Suite aux travaux d'inventaire tenu par Simard en 1973, une possible aire de combustion fut identifiée et quelques vestiges furent recueillis parmi lesquels une pointe de projectile et un outil bifacial (figure 8). Sur la base typologique des artefacts collectés et de l'altitude de la terrasse, le site archéologique pourrait présenter une occupation antérieure à 6000 avant aujourd'hui³¹. En effet, la localisation, la typologie de la pointe et l'absence de cours d'eau à proximité pourraient suggérer une aussi grande ancienneté. Les faibles données recueillies à l'époque ne permettent toutefois aucune interprétation sur la nature de l'occupation en place et une inspection visuelle effectuée sur les lieux suggère que le site a depuis été totalement détruit³².

³⁰ Langevin, Gadbois, Matson, 2012.

³¹ Langevin, Gadbois, Matson, 2012.

³² Langevin, Gadbois, Matson, 2012.



Figure 8 : Pointe de projectile et outil bifacial recueillis du site DdEt-2, au nord de la ville actuelle de Saint-Amboise. (Source : Langevin et Plourde, 2017, *Paléo-Québec* #16, chapitre 5, p. 151-186)

Le site DcEs-1, mieux connu comme étant le Poste de Traite de Chicoutimi (figure 9), a lui aussi, sur une terrasse élevée, révélée quelques outils qui suggèrent une fréquentation archaïque de l'embouchure de la rivière Chicoutimi. Ces objets ont été découverts dans des lambeaux de niveau en place ayant miraculeusement échappés au décapage du site lors de la période historique³³.

³³ Langevin 2020.

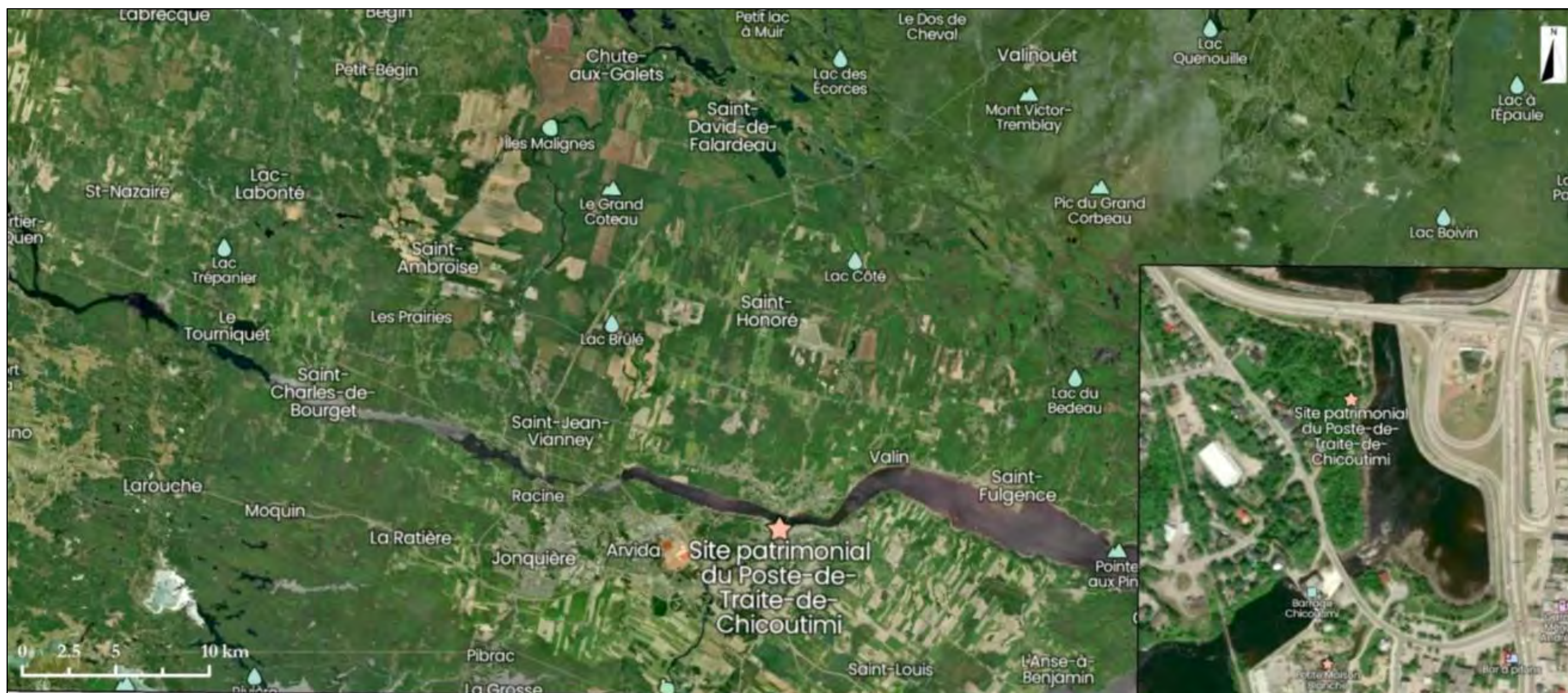


Figure 9 : Carte satellite indiquant l'emplacement du site du Poste de traite de Chicoutimi. (Source : mapcarta.com/fr/N3918739520/Carre)



Au cours de la période dite du Sylvicole, quelques sites se trouvant en périphérie de la zone d'étude, témoignent d'une fréquentation humaine. C'est le cas de deux sites archéologiques situés à environ 9 km au nord de la zone d'étude, qui ont récemment été mis au jour lors d'une étude d'avant-projet de la mise en place de la ligne 735 Kv Mécou-Saguenay pour le compte d'Hydro-Québec³⁴. Situés au nord-ouest de la municipalité de Saint-Honoré, les sites DdEs-1 et DeEr-1, ont été découverts en 2018-2019 (figure 10), puis fouillés en 2019. Notons que ceux-ci se trouvent en bordure de nappes lacustres qui donnent accès à la rivière Valin.

³⁴ Arkéos, 2020.



Figure 10 : Localisation des sites archéologiques DdEs-1 et DeEr-1 dans la zone d'étude hydrographique générale. (Source : Arkéos 2020, p.66)



En ce qui concerne DdEs-1, un total de 18 m² fut fouillé lors de la saison d'été 2019. La découverte de trois aires de combustions a permis d'amasser plusieurs artéfacts parmi lesquels se trouvaient 25 000 restes osseux, 2000 témoins lithiques et 15 tessons et grenailles de terre cuite³⁵. L'assemblage lithique se composait en grande majorité de calcédoine du Lac-Saint-Jean, incluant quelques morceaux de quartzite blanchâtre de la rivière Témiscamie. Selon les données recueillies lors de l'intervention, le site fut possiblement occupé pendant la saison automnale ou hivernale au Sylvicole supérieur entre la fin du XIV^e siècle et le début du XVI^e siècle de notre ère³⁶.

Quant au site DeEr-1, les vestiges recueillis lors de la campagne d'inventaire témoignent d'une occupation plus ancienne. Le site se situe en bordure de la rivière Saint-Louis. La réalisation de 4 sondages positifs a permis d'amasser plusieurs vestiges lithiques, dont des éclats de taille ainsi qu'une partie proximale de pointe de projectile en quartzite de la rivière Témiscamie³⁷. Bien que la nature de l'occupation ne puisse être précisée à ce stade, l'analyse C¹⁴ d'un charbon prélevé lors de l'inventaire témoigne de l'occupation du site au tout début du Sylvicole, voire à la fin de l'Archaïque³⁸.

Finalement, de nombreux vestiges du Sylvicole découverts sur le site du Poste de traite de Chicoutimi (DcEs-1) témoignent d'une série de fréquentations depuis le Sylvicole moyen jusqu'à la période du contact³⁹. Une thèse de doctorat récemment produite a en effet permis de déterminer que différentes Premières Nations ont passé sur ce lieu dans le cadre de leur passage vers le lac Saint-Jean ou vice versa. De nombreuses campagnes de fouilles effectuées depuis 1969 ont d'ailleurs livré des milliers de vestiges de nature autochtone, ou encore témoignant des échanges entre Premières Nations et Européens⁴⁰ (figure 11).

³⁵ Arkéos 2020, p.70.

³⁶ Communication personnelle, Geneviève Gagné-Dumont, 2020.

³⁷ Arkéos 2020, p. 126.

³⁸ Arkéos 2020, p.131.

³⁹ Langevin 2020.

⁴⁰ Langevin 2015.

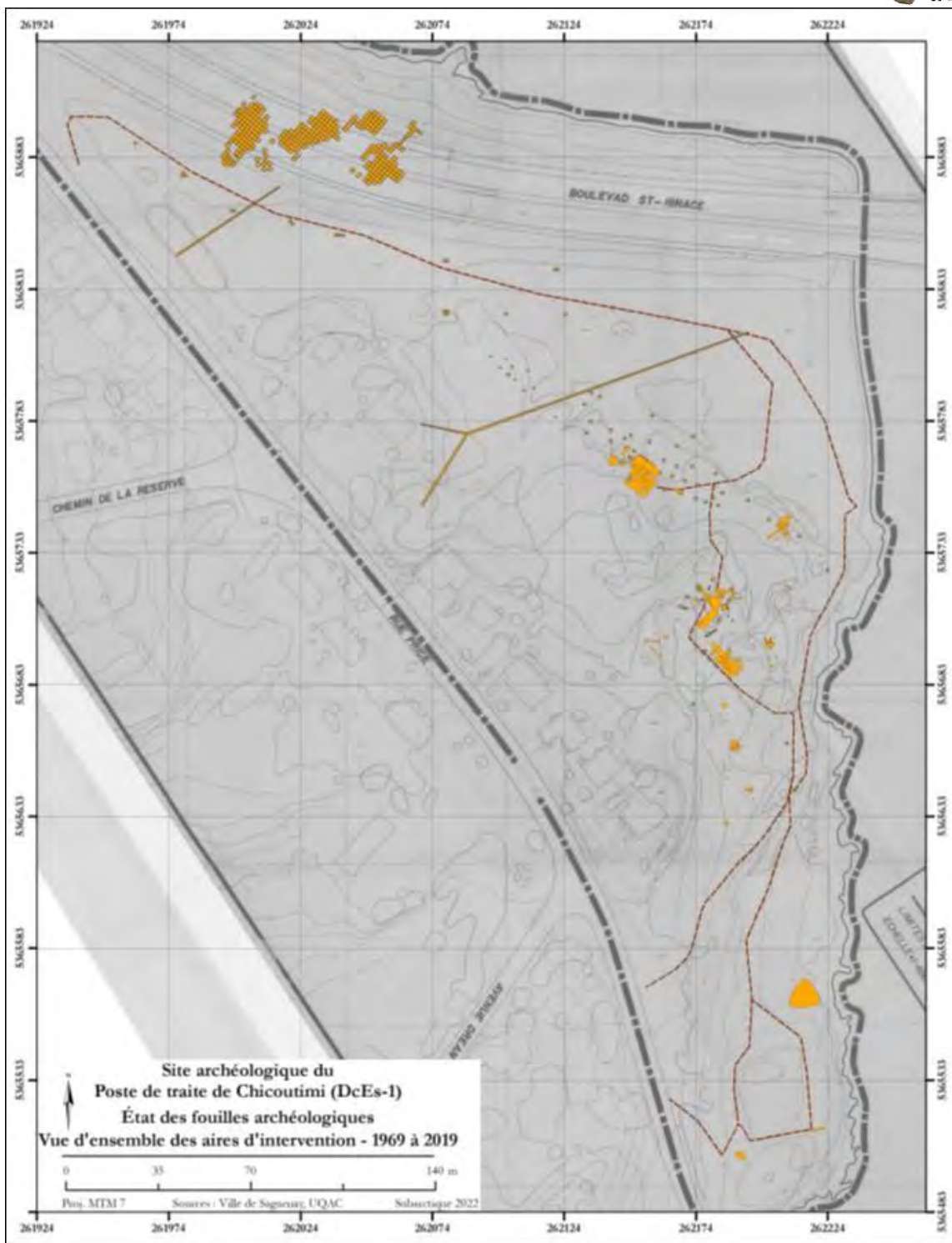


Figure 11 : Répartition des interventions archéologiques réalisées sur le site du poste de traite DcEs-1 depuis 1969. (Source Subarctique Enr., 2019)

Intervention archéologique, 2021, Aérodrome Chicoutimi-Saint-Honoré, dans la municipalité de Saint-Honoré, projet 4306-19-AD03, Subarctique Enr.



À l'intérieur de la zone d'étude, il n'y a donc aucun indice de la présence de vestiges de la paléohistoire et les caractéristiques du secteur ne semblent pas propices, tout au moins en ce qui concerne les époques récentes, à une fréquentation humaine au cours des quelques millénaires qui ont précédé l'arrivée des Européens. Il se pourrait, néanmoins, qu'au moment où la mer de Laflamme en était à son maximum, que les bords de terrasse où se trouve l'aéroport de Saint-Honoré aient présentés un certain intérêt.

4.1.2 Les sites historiques en périphérie de la zone d'étude

Le site archéologique le plus près de l'aéroport de Saint-Honoré (à un peu plus de 10 km) ayant un contexte historique est celui du Poste de traite de Chicoutimi (DcEs-1) sur la rive sud de la rivière Saguenay (voir figure 9). Établissement servant au commerce des fourrures de la fin du 17^e au milieu du 19^e siècle, le site a également hébergé l'une des principales missions du Domaine du roi. Il est considéré aujourd'hui comme le lieu de naissance de la ville de Chicoutimi. De 1843 à 1901, la compagnie Price-McLeod y a exploité une scierie, et de 1892 à 1930 la chapelle paroissiale Sacré-Cœur de Jésus a occupé le promontoire du secteur est. Les recherches archéologiques menées sur le site depuis 2004 étaient axées principalement sur son occupation historique (voir figure 11).

Finalement, il importe de souligner la présence des deux anges à la trompette, classés objet patrimonial, sur la façade de l'église Saint-Honoré. Ces œuvres ont été réalisées par le sculpteur Louis Jobin. L'église fut construite en 1916-1917 selon les plans de l'architecte Alfred Lamontagne⁴¹ (figure 12).

⁴¹ Les anges à la trompette constituent un témoin important de la statuaire religieuse du début du 20^e siècle. Louis Jobin est reconnue pour ses nombreuses réalisations dans le domaine religieux (<https://www.patrimoine-culturel.gouv.qc.ca/rpcg/detail.do?methode=consulter&id=7640&type=pge>; <https://www.patrimoineculturel.gouv.qc.ca/detail.do?methode=consulter&id=93227&type=bien>)



Figure 12 : Façade de l'Église de Saint-Honoré arborant les deux anges à la trompette avec détail de l'une des sculptures. (Source : Ministère de la Culture et des Communications, 82.031.8A [22])



5. Contexte géographique et environnemental

5.1 Évolution géomorphologique et environnementale

Lors de son optimum au Wisconsinien supérieur, vers 18000 ans BP, l'Inlandsis laurentidien était constitué de trois grands dômes coalescents lesquels occupaient l'ensemble du Québec ainsi qu'une partie du Canada et des États-Unis⁴². À cette période, une épaisseur de glace pouvant atteindre localement plus de 3 km recouvrait le Québec et seuls quelques sommets émergeaient de l'inlandsis pour former des nunataks⁴³. Au cours de son passage, cette immense masse de glace a façonné le substrat rocheux du Bouclier canadien puis mis en place des formes d'érosion et d'accumulation nous permettant de déterminer les différentes phases d'écoulement glaciaire qui ont prévalu lors de la dernière glaciation. Ces vestiges de la glaciation ont permis de conceptualiser de grands modèles d'englaciation et de déglaciation à l'échelle continentale⁴⁴.

La période de réchauffement climatique globale suivant cette période a eu pour effet d'amorcer le retrait graduel de l'Inlandsis laurentidien vers le nord, laissant derrière lui une série de mers postglaciaires. Ainsi, il y a environ 10 000 ans, un bras de mer a envahi la vallée du Saguenay et la région du lac Saint-Jean lorsqu'un front de glace a migré vers le nord. C'est ce qui a formé le golfe de Laflamme, qui a existé pendant 2000 ans, jusqu'à 8000 ans avant aujourd'hui. Au maximum de l'envahissement marin des basses terres du Saguenay – Lac-Saint-Jean, la mer de Laflamme se divisait en un sous-bassin « Est » et un sous-bassin « Ouest » correspondant respectivement aux basses terres du Haut-Saguenay entre les seuils du Cap Éternité et de Kénogami, et à celles du Lac-Saint-Jean à l'ouest du seuil de Kénogami. Ces deux bassins étaient reliés entre eux et avec la mer de Goldthwait essentiellement par des « détroits » profonds qui traversaient ces deux seuils et qui sont maintenant occupés par la rivière Saguenay et le fjord du Saguenay⁴⁵.

Trois millénaires plus tard, les glaces ne couvraient plus que 70 000 km² de l'Ungava, alors qu'une hausse de température de 1 à 2 degrés de plus lors de la saison estivale se fit remarquer comparativement à aujourd'hui. Le pin blanc et la pruche avaient envahi la faune du Québec méridionale tout comme ce fut le cas dans les provinces de l'est⁴⁶. On

⁴² À son extension maximale, vers 18 ka 14C BP (21,4 cal ka), l'Inlandsis laurentidien s'étendait jusqu'aux limites de l'état Wisconsin aux États-Unis (Dyke et Prest, 1987) et (Leduc, 2016, p. 140).

⁴³ Occhietti et al, 2011. Des nunataks sont des montagnes ou pitons rocheux s'élevant au-dessus de la glace des inlandsis, des champs de glace ou des calottes glaciaires.

⁴⁴ Andrews, 1978; Dyke et Prest, 1987; Dyke, 2003; Dyke, 2004.

⁴⁵ Roy, et al, 2011, 2.1.

⁴⁶ Richard et Grondin, 2009, p.7.



dénombrerait également beaucoup plus de bouleau blanc dans les pessières et les sapinières mésiques qu'aujourd'hui⁴⁷.

La période de 6000 AA à 4000 AA fut marquée également par la transgression laurentienne⁴⁸. Bernatchez (2003)⁴⁹ considère que cette transgression marine s'est produite en deux phases, soit lente dans un premier temps, mais qui s'est accentué considérablement jusqu'à 4300 AA⁵⁰. S'effectuant sur deux millénaires, elle va atteindre à son maximum une amplitude verticale de 12 m et continue encore aujourd'hui sa régression⁵¹.

C'est également autour de 4000 ans que les terres du Québec furent complètement libérées des glaciers même si certaines zones côtières du nord demeurent submergées, car elles sont encore assujetties au relèvement isostatique. La diminution de certaines espèces comme le noyé cendré, le tilleul d'Amérique et des caryers dans les érablières méridionales démontre un refroidissement du climat qui s'est étendu à toute l'Amérique du Nord. On note également une hausse du bouleau jaune même si le pin blanc est demeuré important⁵².

Pendant le refroidissement du Petit Âge Glaciaire qui s'est produit au courant des deux derniers millénaires, on remarque un accroissement de l'épinette rouge⁵³. La présence du bouleau jaune demeure, mais il y a une diminution de l'érable et du hêtre⁵⁴. Néanmoins, ce dernier va s'accroître avec la hausse de la température, mais moins rapidement que l'érable à sucre. De ce fait, il semble que la recrudescence du hêtre dans les érablières à sucre aujourd'hui démontre un retour à la normale des températures⁵⁵. Cela reflèterait principalement le réchauffement qui a suivi le Petit Âge Glaciaire (après 1850), notamment le réchauffement hivernal⁵⁶.

⁴⁷ Richard et Grondin, *op cit.*, p.6.

⁴⁸ Ghassen Ibrahim, 2011, p.22. La transgression marine est une avancée lente et relative de la mer due à une remontée du niveau marin, pouvant être combinée à une érosion du rivage ou un affaissement tectonique.

⁴⁹ Pascal Bernatchez, 2003.

⁵⁰ Bernatchez, *op. cit.*, p, 211.

⁵¹ Ibrahim, *op. cit.*, p. 22.

⁵² Richard et Grondin, *op cit.* p.7

⁵³ *Ibid*, p.8

⁵⁴ *Ibid*, p.8

⁵⁵ *Ibid*, p.8

⁵⁶ *Ibid*, p. 8



5.2 Région hydrographique

Le territoire de Saint-Honoré est situé dans la région hydrographique du Saguenay–Lac-Saint-Jean (06) et fait partie du bassin versant de la rivière Saguenay. Le réseau hydrographique de la rivière Saguenay exploite un système de fortes fractures subparallèles du socle rocheux orientées nord-sud. Ce système est souligné par le cours d'une trentaine de rivières importantes. La surface aquatique occupe 10 % du territoire avec plus de 200 000 petits et onze très grands plans d'eau, dont le lac Saint-Jean et les réservoirs Manicouagan et Pipmuacan⁵⁷.

Les principaux affluents de la rivière Saguenay, du côté nord, dans la région de Saint-Honoré, sont les rivières Shipshaw, à l'ouest, et Valin, à l'est (figure 13). Parmi les rivières secondaires, la rivière Caribou, à l'ouest de l'aéroport est à souligner (figure 14).

La rivière Shipshaw prend sa source au barrage du lac Pamouscachiou lequel est intégré au réservoir Pipmuacan, dans le territoire non organisé du Mont-Valin, au sein de la municipalité régionale de comté du Fjord-du-Saguenay. La rivière coule dans le territoire non organisé de Mont-Valin, dans Saint-David-de-Falardeau, dans Saint-Honoré et dans la ville de Saguenay et se déverse sur la rive Nord de la rivière Saguenay au niveau du village de Saint-Jean-Vianney. À la rencontre de la rivière Shipshaw, la rivière Saguenay se divise en deux bras. Sur le cours d'eau nord, on retrouve la centrale hydroélectrique de Shipshaw et, du côté sud, la centrale de Chute-à-Caron. Entre Chicoutimi et Jonquière, les deux déversoirs des barrages se rejoignent pour former la portion navigable du Saguenay. À l'est de Saint-Honoré, la rivière Valin tire sa source des Monts Valin et se déverse sur la rive nord de la rivière Saguenay dans la municipalité de Saint-Fulgence⁵⁸.

La rivière Caribou, quant à elle, prend sa source à l'embouchure d'un très petit lac située à 1,0 km au sud-est du lac Grenon. La rivière coule à l'ouest du village de Saint-Honoré et se déverse dans la rivière Saguenay, en face de la Pointe à l'Îlet⁵⁹.

Deux plans d'eau, le lac Docteur et le lac Joly, se profilent respectivement à 1,3 et 1,5 km à l'est de l'aéroport de Saint-Honoré (figures 14 et 15).

Parmi les nombreux ruisseaux qui sillonnent le territoire environnant l'aéroport de Saint-Honoré, le ruisseau de l'Aqueduc se profile du nord au sud dans la partie sud-ouest du

⁵⁷ Li, T., et al, 2019, p.9, <http://www.environnement.gouv.qc.ca/biodiversite/cadre-ecologique/rapports/provinces-naturelles.pdf>

⁵⁸ Atlas du Canada, Ministère des ressources naturelles du Canada, <https://www.eodms-sgdot.nrcan-rncan.gc.ca>

⁵⁹ Atlas du Canada, Ministère des ressources naturelles du Canada, <https://www.eodms-sgdot.nrcan-rncan.gc.ca>



site de l'aéroport⁶⁰ (figure 14). Situé en bordure d'une terrasse de la mer de Laflamme dans une zone non perturbée, il y réside une probabilité d'y découvrir des vestiges de la paléohistoire (figure 16).

⁶⁰ La source du ruisseau n'est pas connue, mais il pourrait être une résurgence de l'aquifère présent sous le territoire de l'aéroport.



Figure 13 : Les rivières Shipshaw et Valin par rapport au site de l'aéroport de Saint-Honoré. (Source : vgo.portailcartographique.gouv.qc.ca/mobile)



Figure 14 : Cours d'eau à proximité de l'aéroport de Chicoutimi/Saint-Honoré, incluant la rivière Caribou et le ruisseau de l'Aqueduc. (Source : <https://www.eodms-sqdot.nrcan-rncan.gc.ca>)

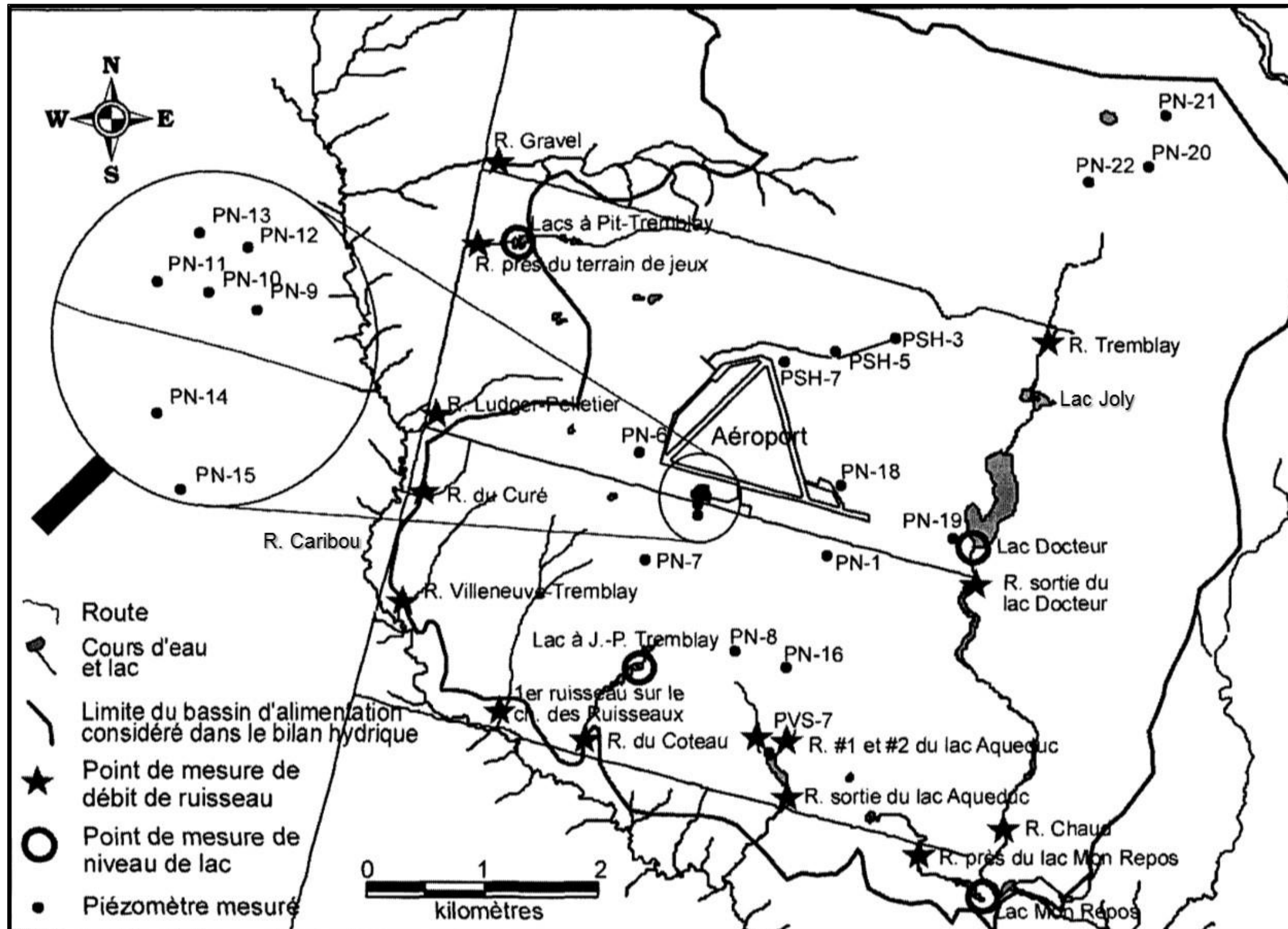


Figure 15 : Plan de l'aquifère de Saint-Honoré et des cours d'eau à proximité de l'aéroport de Saint-Honoré. (Source : Tiré de Tremblay, 2005, figure 3.1, p. 44)

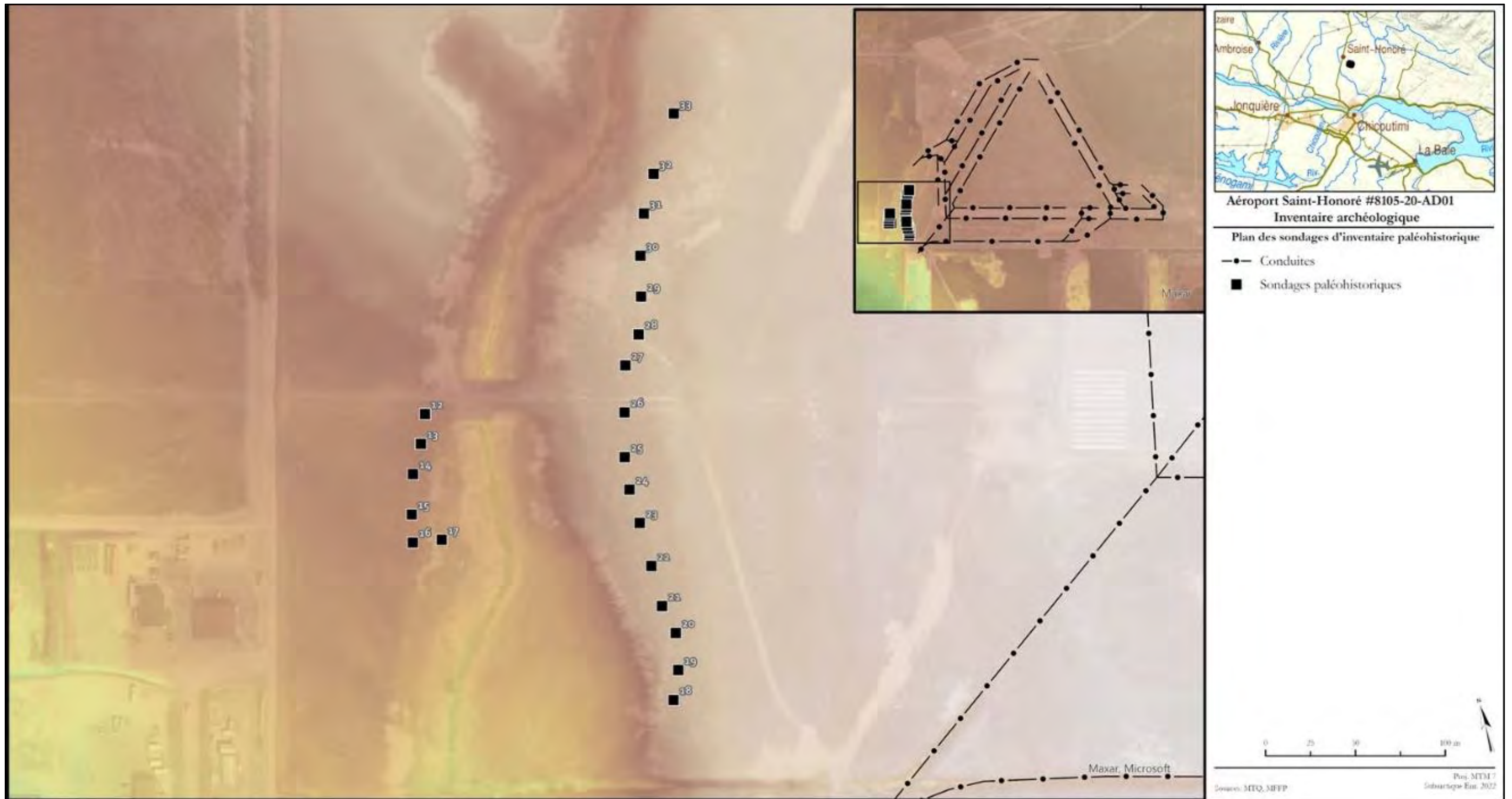


Figure 16 : LIDAR du site de l'aéroport, indiquant le relief du ruisseau de l'Aqueduc et les sondages réalisés de part et d'autre du cours d'eau. (Source : <https://www.donneesquebec.ca/recherche/dataset/produits-derives-de-base-du-lidar>)



5.3 Région géologique

5.3.1 Géologie générale

Saint-Honoré est localisé dans la province naturelle « *Les Laurentides centrales* », dans la région D02, intitulée la Plaine du Lac-Saint-Jean⁶¹. La province correspond aux racines d'une chaîne de montagnes mise en place il y a près d'un milliard d'années, lors de l'orogénèse de Grenville. Gneiss, anorthosite et granite dominant l'assise rocheuse. Une série de plateaux, souvent fortement disséqués en collines, se succèdent à partir du golfe du Saint-Laurent vers le nord et le nord-ouest. Leur surface sommitale passe rapidement de 400 à 700 mètres d'altitude sur une distance d'environ 150 kilomètres. Un massif important, les monts Valin, composés d'une dizaine de sommets qui surplombent le Saguenay–Lac-Saint-Jean, couvre une superficie de 6 900 km². Son point culminant est le pic Dubuc du mont Valin qui culmine à 984 mètres. Ces montagnes marquent la limite septentrionale du graben du Saguenay. Le socle rocheux affleure souvent en alternance avec des dépôts glaciaires minces sur les plateaux et les massifs. De grandes tourbières colonisent les sables deltaïques et littoraux à la sortie des reliefs, alors que des argiles marines comblent une grande partie de la cuvette du lac Saint-Jean où l'on retrouve un territoire de faible relief à des altitudes inférieures à 100 mètres⁶².

Des schistes bitumineux de couleur gris-foncé ou noir recouvrent occasionnellement les calcaires de la région de Chicoutimi, notamment à Châte-aux-Galets et dans les rangs V11 et V111 de Saint-Honoré. L'épaisseur de cette formation ne dépasse guère 25 pieds dans les cantons Simard et Falardeau. La base de l'Utica le long de la rivière Shipshaw à Châte-aux-Galets se situe à une altitude de 550 pieds. Ceci pourrait expliquer en partie la présence de fragments de schistes dans les dépôts sableux d'où sont issues les séries de sols de la caténa Valin et du complexe de la série Saguenay⁶³.

5.3.2 Les dépôts meubles

La partie nord du Saguenay, de Saint-Ambroise à Sainte-Rose du Nord, présente un faciès fort variable. D'abord la tectonique est différente de celle de la partie sud: en bordure du Saguenay les abrupts rocheux sont parfois à la verticale et souvent retiennent les sédiments apportés par les affluents du Saguenay. L'immense delta de la rivière Shipshaw embrasse presque la totalité des paroisses de Saint-Ambroise et de Saint-Jean-Vianney et

⁶¹ <https://www.environnement.gouv.qc.ca/biodiversite/airesprotegees/provinces/conclusion.htm>

⁶² Li, T., et al, 2019, p. 9, <https://www.environnement.gouv.qc.ca/biodiversite/cadre-ecologique/rapports/provinces-naturelles.pdf>

⁶³ Raymond, 1971, pp. 15-16.



une bonne partie de Saint-David de Falardeau et de Saint-Honoré. Il en est ainsi des rivières Valin, à la Loutre et aux Outardes qui, au nord-Ouest de Saint-Fulgence, ont étalé des sédiments limono-sableux.

Dans la zone de sols argileux d'origine marine, soit à Chicoutimi-Nord, soit à Saint-Fulgence, on ne rencontre pas cette continuité texturale désirée dans l'établissement de sols caténaux. Dans « l'enclave » de Saint-Honoré, des dépôts organiques d'importance relative occupent une superficie appréciable de Saint-Honoré et de Chicoutimi-Nord. Ces dépôts reposent soit sur argile calcaire, soit sur formation rocheuse calcaire (figure 17). À Saint-Ambroise et à Saint-Jean-Vianney les tourbières ou les terrains organiques reposent généralement sur sables. Le canton Bégin, au nord de Saint-Ambroise, offre un paysage irrégulier et difficile d'identification: limons et argiles lités, dépressions organiques petites et multiples, affleurements rocheux arrondis, bas, et parfois recouverts d'un mince manteau de dépôts glaciaires; bref, tout ce qui paraît être la limite supérieure de la submergence marine avec forte hésitation dans la sédimentation d'éléments très fins. Les sols des paroisses de Boileau et de Ferland sont surtout issus de tills podzolisés mais contenant des fragments de roches calcareuses effervescentes⁶⁴. Le portrait pédologique régional est présenté à la figure 18.

⁶⁴ Raymond, 1971, pp. 16-17.



Figure 17 : Profil d'un sol organique sur argile calcaire (Saint-Honoré). (Source : Raymond, 1971, planche X-A)

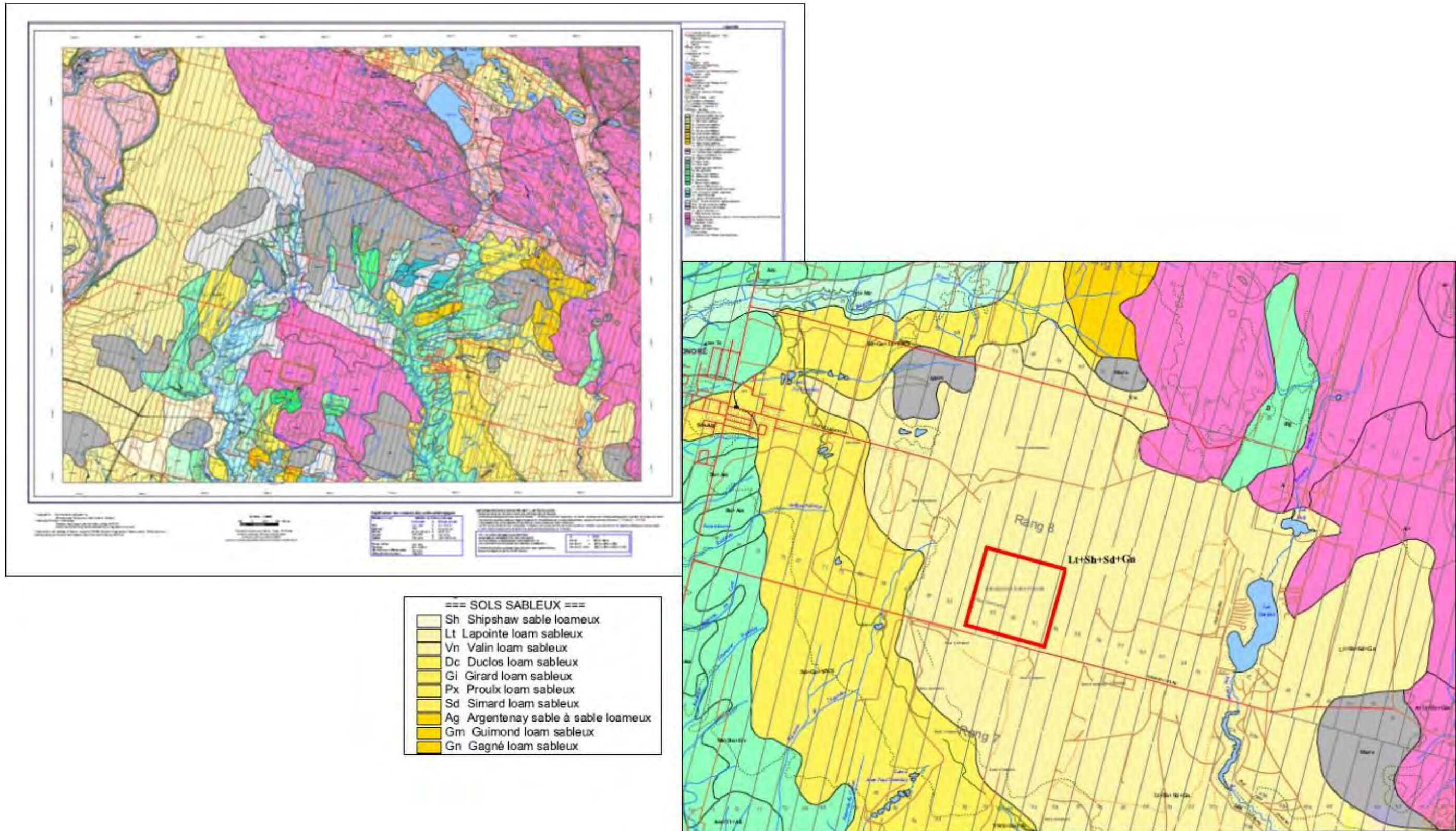


Figure 18 : Carte pédologique avec un encart du secteur de l'aéroport de Saint-Honoré (en rouge) où les sols meubles sont constitués de loams sableux. (Source : Institut de recherche et de développement en agroenvironnement, feuillet 22D11102)



5.4 Les écosystèmes

Le secteur de Saint-Honoré est situé dans la région écologique 4^e (Plaine du lac Saint-Jean et du Saguenay) et dans la province naturelle D (Laurentides centrales) selon le cadre écologique de référence du Québec (CERQ).

5.4.1 La végétation

La région est colonisée par des forêts mélangées composées de diverses espèces. Certaines, telles que le bouleau jaune, l'érable à sucre, le frêne noir, le hêtre à grandes feuilles, l'épinette rouge et le thuya, avoisinent la limite de leur aire de distribution. Les peuplements de pins gris dominent le paysage en raison, notamment, du relief peu accidenté, des dépôts de texture grossière et des feux répétés par le passé. Les coupes effectuées aujourd'hui dans les secteurs où il y a présence de peupliers favorisent toutefois l'expansion de ces derniers. Il en est de même des stations où le relief est plus accidenté. On assiste alors graduellement à une diminution du pin gris et à une augmentation des feuillus intolérants, surtout dans les secteurs où les sables sont plus fins. L'érable rouge occupe les milieux argileux, les buttes rocheuses de dépôt très mince et les coteaux où le dépôt est épais et le drainage, mésique. Les sapinières à bouleau jaune sont rares et sont surtout confinées aux limites de la région, là où le relief plus accidenté. Elles avoisinent ainsi le domaine bioclimatique de la sapinière à bouleau blanc. Les stations de drainage hydrique à proximité de lacs et de cours d'eau sont colonisées par la frênaie noire à sapin, parfois par la cédrière à sapin ou par l'ormie à frêne noir. Les cuvettes sont pour leur part habitées par les peuplements d'épinettes noires⁶⁵.

Sur le plan floristique, la particularité régionale la plus connue est le bleuet, dont deux espèces se retrouvent en région : le *vaccinium angustifolium* et le *vaccinium myrtilloides*. Le bleuet pousse un peu partout, mais plus facilement dans les zones soumises au défrichement et dans les brûlis⁶⁶.

5.4.2 La faune

Dans la partie septentrionale de la province naturelle, le lynx du Canada, la martre d'Amérique, le campagnol des rochers et le caribou des bois peuvent être considérés comme des mammifères terrestres représentatifs de la province naturelle, tout comme le mésangeai du Canada y est pour ce qui est oiseaux. L'omble de fontaine, le doré jaune

⁶⁵ Guide de reconnaissance des types écologiques, 2003, p. 2.7.

⁶⁶ Troestler, 2002, Encyclobec.



et le saumon de l'Atlantique au sud, le grand brochet au nord et la ouananiche dans le lac Saint-Jean abondent dans les eaux de la province naturelle⁶⁷.

⁶⁷ Li, T et al, 2019, p.9.

Intervention archéologique, 2021, Aérodrome Chicoutimi-Saint-Honoré, dans la municipalité de Saint-Honoré, projet 4306-19-AD03, Subarctique Enr.



6. Contexte ethnologique et archéologique

6.1 Synthèse du cadre paléohistorique et historique amérindien régional et local

Sur la base des données actuelles, l'occupation humaine sur le territoire du Saguenay se serait amorcée autour du VII^e millénaire AA, notamment sur les hautes terrasses de la rivière Sainte-Marguerite, situées dans le fjord de la rivière Saguenay à environ 25 km en amont de Tadoussac.

Situé à une altitude de 137 m⁶⁸, mais loin à l'intérieur des terres par rapport à la rivière Sainte-Marguerite (>100 km), le territoire actuel de Saint-Honoré aurait théoriquement pu accueillir une de ces populations anciennes.

Rappelons en effet qu'autour de 9 600 l'altitude maximale de la Mer Laflamme atteint 170 m près de Bagotville et 190 m près du village de l'Ascension au lac Saint-Jean, son altitude maximale atteindra jusqu'à 216 m au nord du territoire suite au retrait à la phase finale du retrait de l'Inlandsis Laurentidien. Vers 8 500, le front du glacier Inlandsis Laurentidien recouvrait toujours les terres à 45 km au nord-ouest du lac Saint-Jean⁶⁹. Le vaste territoire du Saguenay–Lac-Saint-Jean, en particulier toutes les terrasses sises à moins de 170-175 mètres d'altitude, était encore recouvert par les eaux de la mer de Laflamme⁷⁰. Ce n'est que plusieurs siècles plus tard, à la fin de la période de 8000 ans, que le seuil topographique de Kénogami de 100 m émergea⁷¹ (figure 19). Hypothétiquement, déjà à cette époque, le territoire de Saint-Honoré aurait pu accueillir des populations. Selon Richard (1987), le territoire d'étude présentait le couvert végétal d'une forêt boréale offrant une bonne qualité de vie pour les chasseurs-cueilleurs-collecteurs avec une biomasse animale diversifiée et des ressources ligneuses en abondance. Toutefois, à ce jour, aucun indice archéologique ne témoigne d'une occupation sur cette ancienne terrasse de la mer Laflamme lors de l'histoire ancienne.

⁶⁸ <https://fr.db-city.com/Canada--Qu%C3%A9bec--Saguenay--Lac-Saint-Jean--Saint-Honor%C3%A9>

⁶⁹ Leduc, 2016.

⁷⁰ Leduc, 2016.

⁷¹ Leduc, 2016.

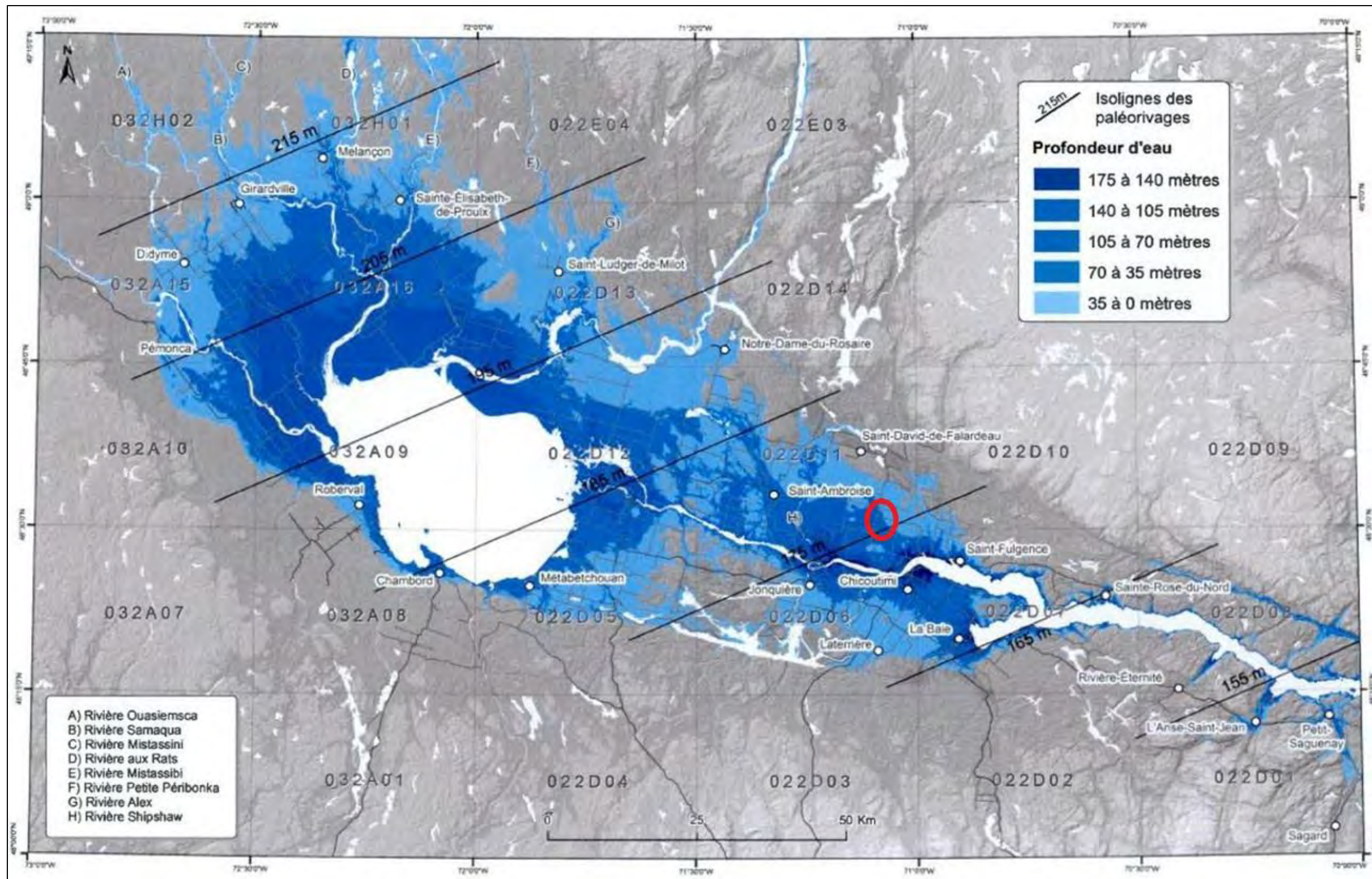


Figure 19 : Étendue maximale, profondeur et isobases des paléorivages de la Mer de Laflamme dans la région du Saguenay-Lac-Saint-Jean avec la zone d'étude en rouge. (Sources : Carte et source tirées de Leduc, 2016, *Le quaternaire de la région du Saguenay Lac-Saint-Jean*, Québec : cartographie, sédimentologie, modélisation de l'extension marine et paléogéographie. Université de Montréal, p. 135)



En ce qui a trait au potentiel archéologique de la zone d'étude relativement à une occupation paléohistorique ou historique ancienne, différents éléments permettent de déterminer que celui-ci est faible, voire inexistant.

D'une part, même si la zone d'étude se trouve en bordure d'une terrasse de la mer de Laflamme, la même où se situe le site DdEt-1 de Saint-Ambroise, contrairement à ce site, il ne se trouve aucun cours d'eau ancien ou actuel par lequel aurait pu transiter des populations anciennes. Il n'y a aucune trace également d'une ancienne anse ou d'une quelconque formation géologique et/ou géomorphologique qui aurait pu rendre le lieu particulièrement attrayant.

Par ailleurs et encore plus important, les travaux effectués au cours de l'été 2020 ont démontré que tout le secteur de l'aéroport a connu d'importantes perturbations qui, advenant le cas où le lieu aurait été fréquenté au cours de la paléohistoire, aurait entraîné la destruction de ce site.

En bref, en plus du fait que le lieu n'a jamais présenté un réel intérêt sur la base du mode de vie présumé des populations paléohistoriques locales, la construction de l'aéroport et de ses dépendances a entraîné des perturbations qui rendent le potentiel paléohistorique des lieux quasiment nuls.

6.2 Occupation eurocanadienne du secteur à l'étude

6.2.1 La fondation du village de Saint-Honoré

Les premiers lots agricoles de la région de Saint-Honoré ont été concédés au début des années 1860. Comme il était coutumier, les premiers lots ont été attribués à partir des rives de la rivière Saguenay (figure 20).

Selon la documentation, on utilisait un mode d'agriculture sur abattis-brûlis. Les feux d'abattis ont causé quelques conflagrations dans la paroisse, comme ailleurs dans la région, entraînant parfois de lourds dégâts, comme en 1916 lorsqu'un fort vent a poussé les feux d'abatis jusqu'au milieu du village de Saint-Honoré⁷².

⁷² Bergeron, 2013, p. 215.

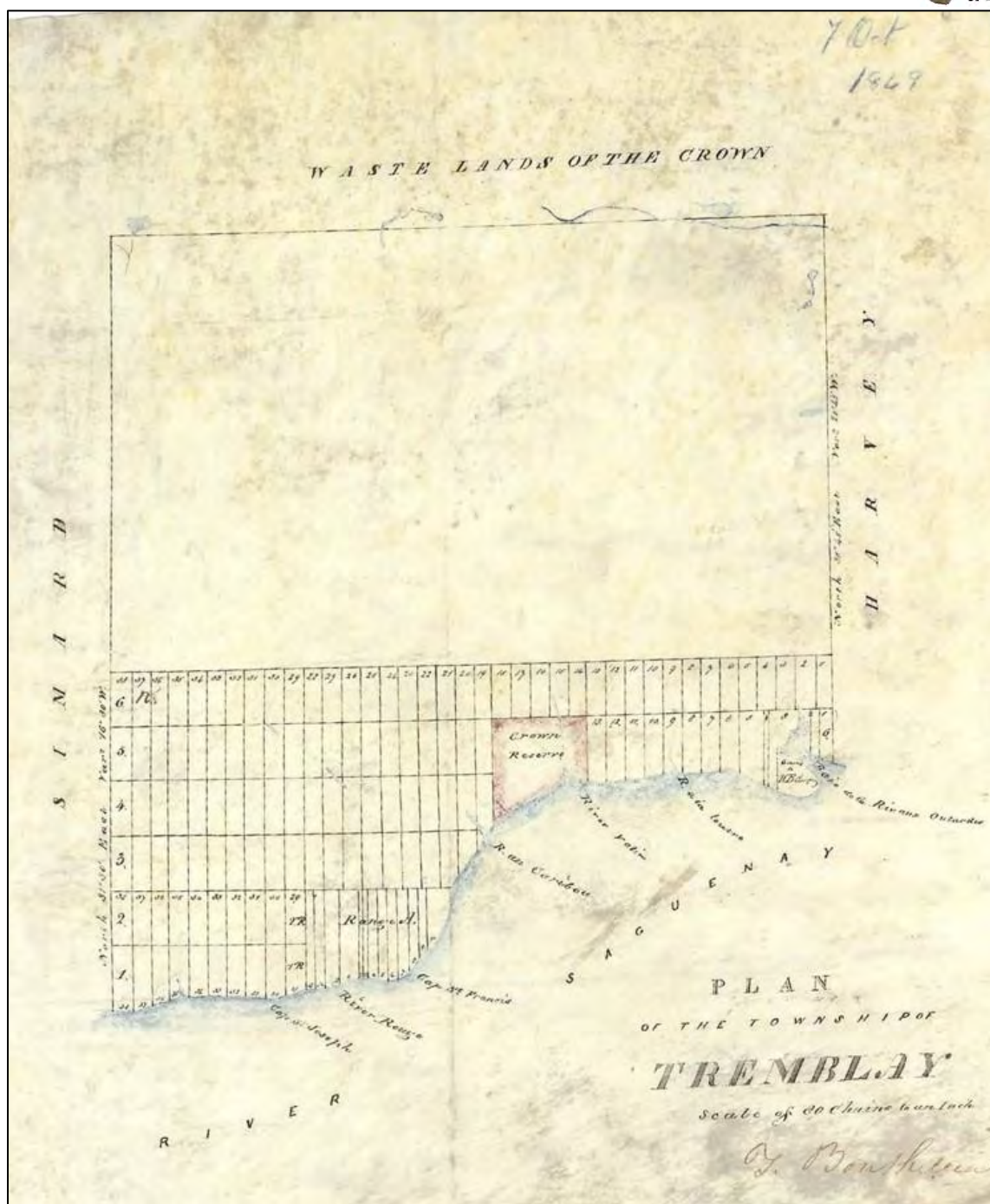


Figure 20 : Plan des premières concessions du canton Tremblay. (Source : Greffes en ligne, 1869 PL55T013_1, 7 octobre 1869)



En 1863, les premiers colons arrivés à Saint-Honoré furent Jean-Baptiste Petit, qui ouvrit le lot 76 du Rang 9, canton Tremblay, Louis Gagnon, le lot 1 du Rang 7, canton Simard, et Narcisse Lagacé, les lots 16 et 17 du Rang 7, canton Simard⁷³. *Le Terrier* nous informe également qu'Honoré Petit a acheté le lot no 76 rang 9, daté du 31 mai 1869. Ils avaient tous été recrutés par le curé de Beauport, l'abbé Grégoire Tremblay, fondateur de la société de colonisation⁷⁴.

Mais, déjà à cette époque, le travail du bois gagne en importance et l'agriculture devient une activité parallèle, car les chantiers forestiers de Price sont un attrait indéniable et la qualité des terres est plutôt médiocre.

« En effet, le terrain plat pouvait sembler des plus favorables à l'agriculture en général, mais très tôt, on s'est rendu compte que l'égouttement était défectueux en maints endroits, alors qu'en d'autres, la base calcaire couverte par un sable doit limiter considérablement le choix des cultures. En outre, une saison végétative relativement courte constituait un ultime facteur limitatif »⁷⁵.

Une seconde poussée de colonisation au début du XX siècle mènera à la constitution de Saint-Honoré en municipalité en 1914. En 1953, elle fut divisée en deux entités autonomes (village et paroisse) (figure 21) qui se sont regroupées en 1972⁷⁶.

⁷³ ANQC, Collection de la SHS, *dossier 109*, tiré de Bergeron, 2013, p. 15.

⁷⁴ ANQC, Collection de la SHS, *mémoire des vieillards no 142*, Ludger Petit. Russel Bouchard, *La vie quotidienne à Chicoutimi au temps des fondateurs : 1873-1882*, tome I, Chicoutimi-Nord, [Chez l'auteur], 1993, p. 7 et 41; tiré de Bergeron, 2013, p. 15.

⁷⁵ Monique Godin-Gauthier, *Étude de deux villages de la rive nord du Saguenay, Saint-Honoré et Saint-David*. Institut de géographie, mémoire présenté pour l'obtention d'une licence en géographie à l'Université Laval, 6 juin 1971; tiré de Bergeron, 2013, p. 232.

⁷⁶ Encyclopédie canadienne, <https://www.thecanadianencyclopedia.ca/fr/article/saint-honore>

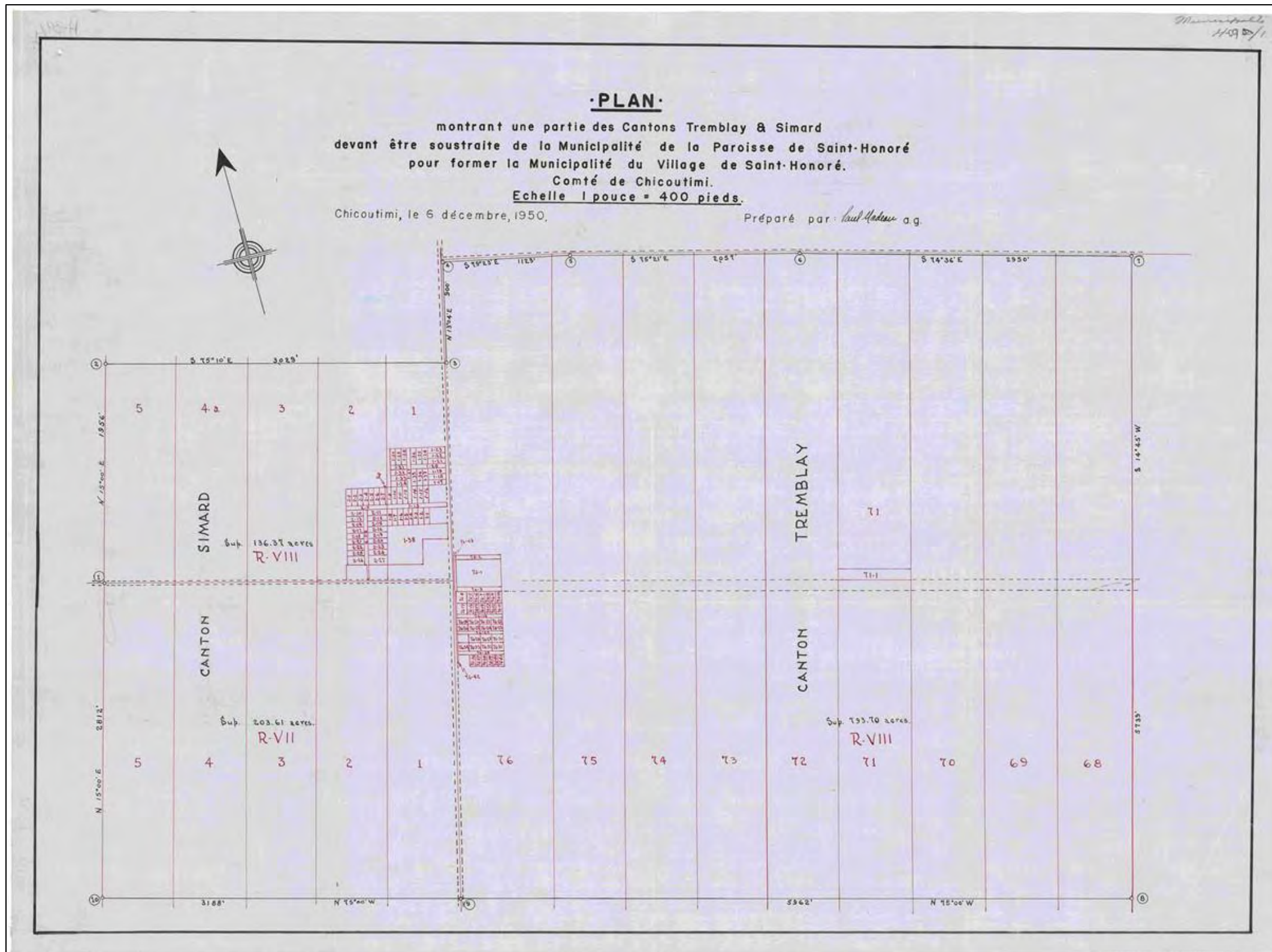


Figure 21 : Portion de terrain formant la Municipalité du Village de Saint-Honoré. La chaussée du chemin du Volair traverse les lots 68 à 76 à la limite sud du Rang VIII. (Source : Greffes en ligne, PL60H0039_1, 6 décembre 1950)



6.2 L'aéroport de Saint-Honoré durant la Deuxième Guerre mondiale

C'est surtout lors de la Deuxième Guerre mondiale que débuta l'occupation intensive du secteur à l'étude, lorsque Saint-Honoré fut désigné aéroport auxiliaire en appui à Bagotville. L'aéroport auxiliaire pouvait être utilisé comme substitut lors de mauvaises conditions météorologiques ou autres problèmes entraînant la fermeture de l'aéroport primaire⁷⁷.

La superficie totale du site aéroportuaire de Saint-Honoré est de 418 acres. Le site occupe une partie des lots cadastraux 57 à 67, plus une bande de terrain servant de chaussée traversant les lots 68 à 76 inclusivement (chemin de l'Aéroport). Le site longe le chemin public (chemin du Volair) à la limite sud du rang 8 du canton Tremblay⁷⁸ (figures 22 et 23). Selon un plan du Air Services Branch datant de juin 1942, les lots 68 à 72, immédiatement à l'ouest de l'aéroport, avaient déjà été concédés (figure 24). Un autre plan de 1942, proposant l'aménagement du futur aéroport, indique que les terrains doivent être déboisés et dessouchés⁷⁹ (figure 25), ce qui porte à croire que le site n'a pas été utilisé auparavant pour l'agriculture.

⁷⁷ Musée de la Défense aérienne de Bagotville, *Second World War: Air Defence and Operational Training in the Saguenay*, p. 40.

⁷⁸ Bergeron, 2013, p. 247.

⁷⁹ *St Honoré Que, Proposed Layout R.C.A.F. Aerodrome, Satellite to Saguenay, Plan No Q-13, Ottawa, Apr. 16, 1942.*

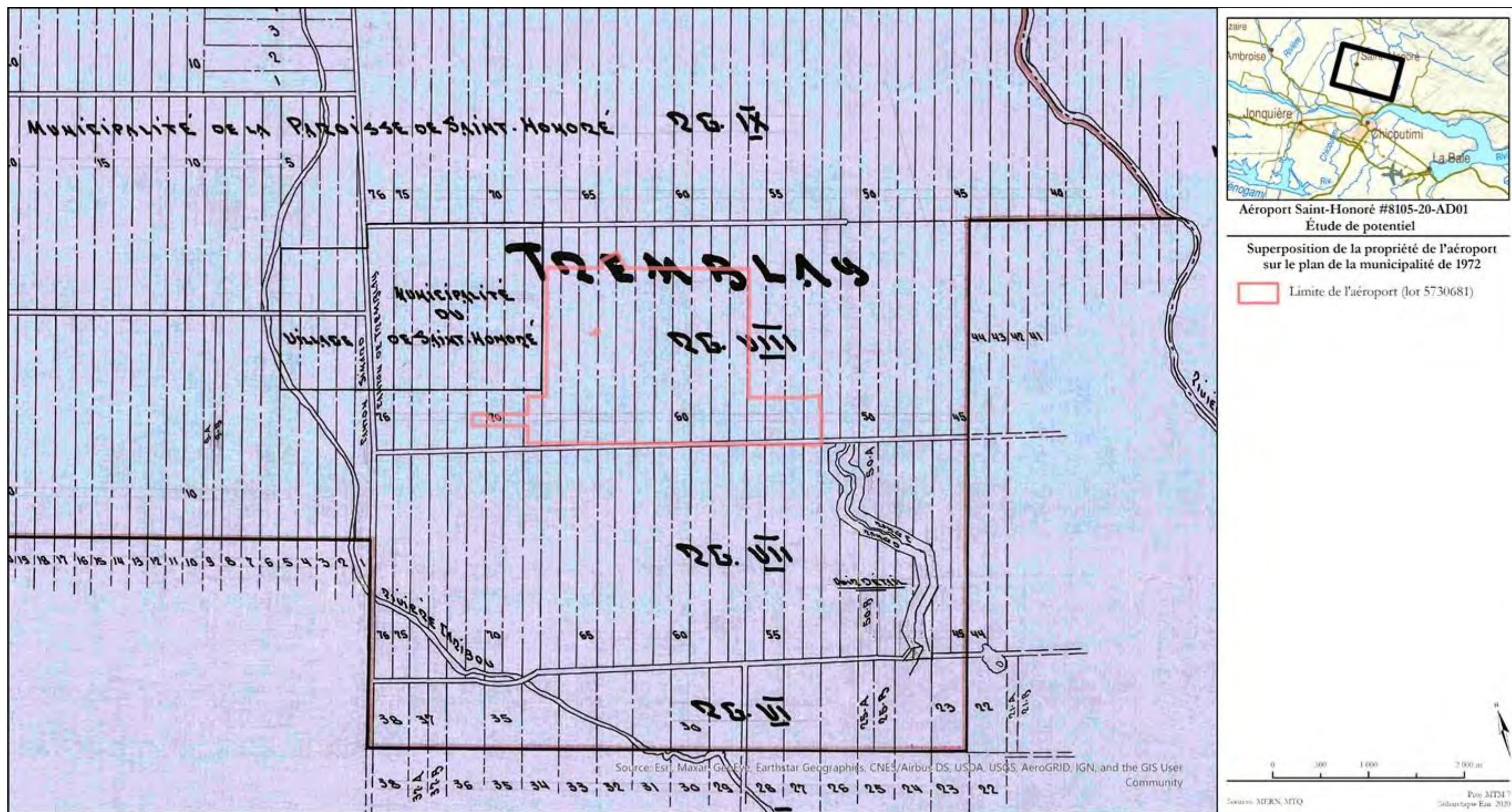


Figure 22 : Plan de la Municipalité de Saint-Honoré indiquant la répartition des lots. Ceux occupés par l'aéroport de Saint-Honoré ont été superposés en rouge. (Source : Greffes en ligne, PL60H0093_1, 4 mai 1972)

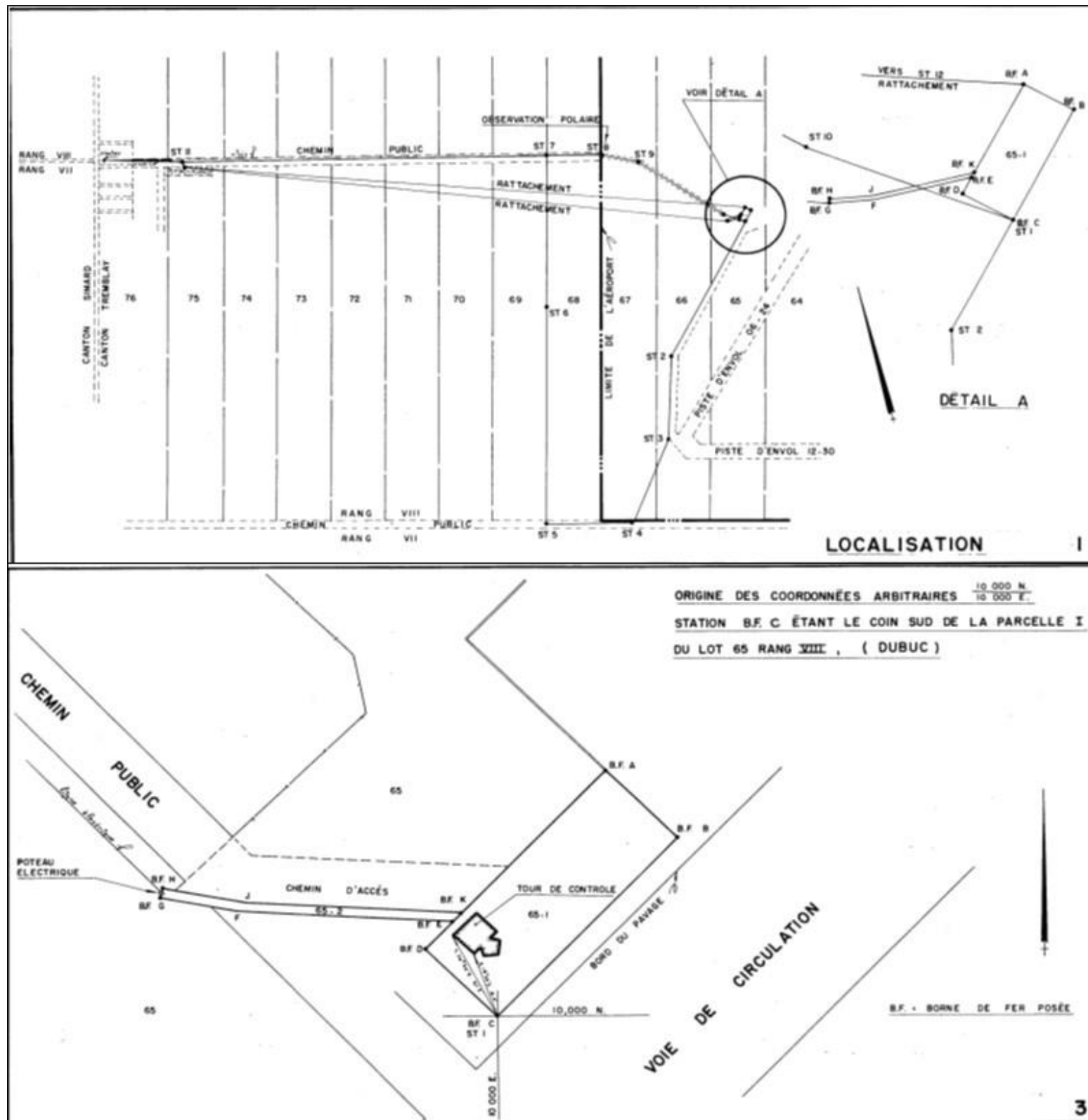


Figure 23 : Une partie des lots occupés par l'aéroport de Saint-Honoré. (Source : Greffes en ligne, CA10T013_13_1, 19 mai 1971)

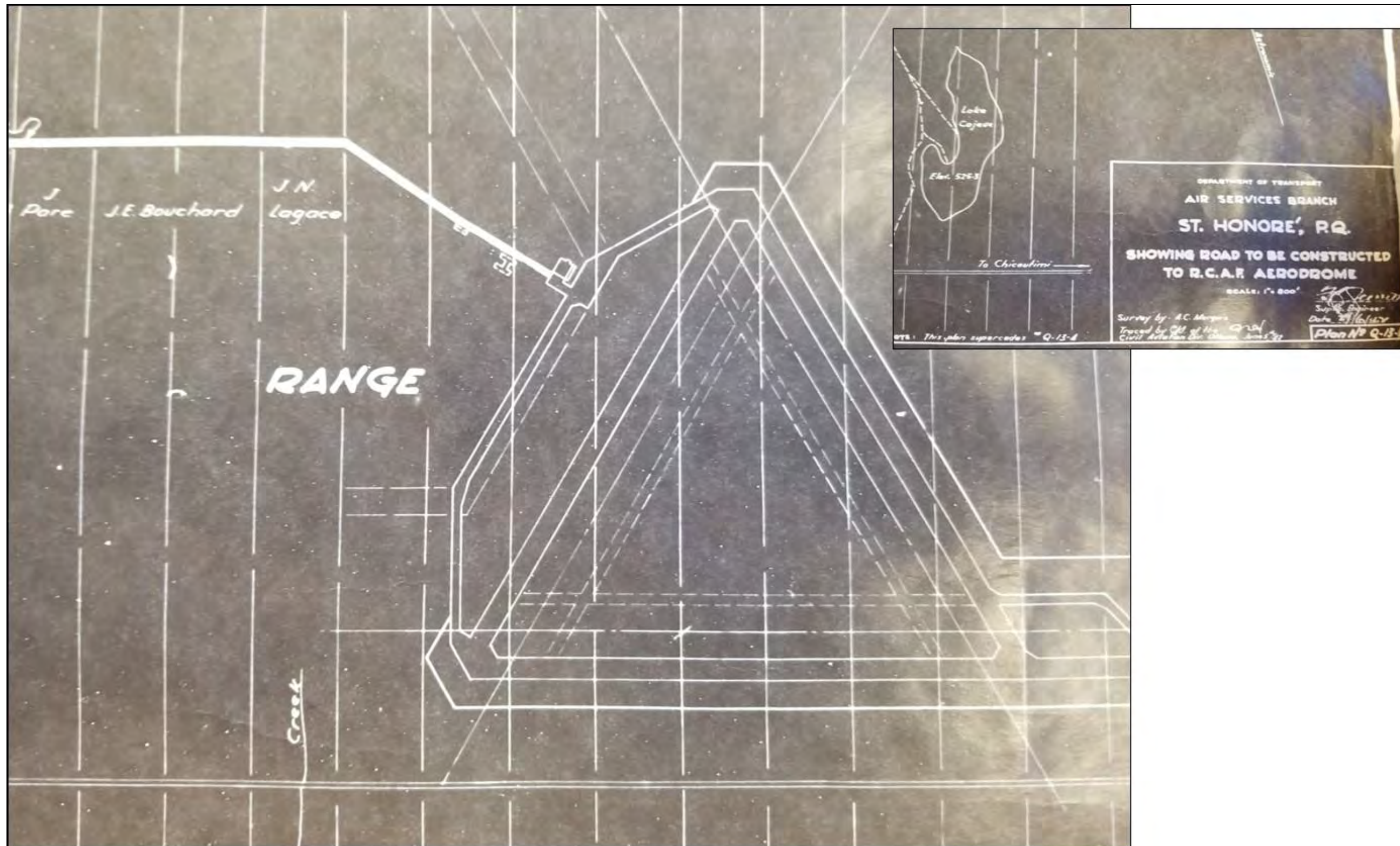


Figure 24 : Extrait d'un plan de l'Air Services Branch, indiquant la portion du chemin vers le village situé sur le site de l'aéroport. (Source: Air Services Branch, St Honoré, P.Q. Showing Road to be Constructed to R.C.A.F. Aerodrome, Q-13-4, June 5th/42, Défense nationale, direction de l'aéroport de Saint-Honoré)



Figure 25 : Plan d'aménagement de l'aéroport : St Honoré Que, Proposed Layout R.C.A.F. Aerodrome, Satellite to Saguenay, Plan No Q-13, Ottawa, Apr. 16, 1942. (Source: Défense nationale, direction de l'aéroport de Saint-Honoré)



Les appels d'offre furent lancés en juillet 1942 pour les travaux de débroussaillage, de drainage, de construction de voies de départ et des pistes de roulement à revêtement dur. Les ingénieurs responsables des travaux sont d'abord ceux du ministère des Transports, de Montréal, soit O. L. Colborne, ingénieur régional d'aviation (jusqu'au 31 juin 1943), J. H. Curson, ingénieur régional d'aviation (à partir du 1er juillet 1943), G. L. Taylor, ingénieur sur place et Carl Warren, inspecteur. Leurs bureaux sont situés à Montréal⁸⁰. L'entreprise *Ogilvie Limited* a reçu le contrat pour la construction des bâtiments alors que l'aménagement des pistes a été confié à la *Highway Paving Company*⁸¹. Environ 200 hommes travaillaient au chantier et logeaient dans des camps installés sur la route menant à l'aéroport, alors que d'autres étaient logés dans des maisons privées de Saint-Honoré⁸². La pierre concassée provenait d'une carrière située entre Saint-Honoré et Sainte-Anne (Chicoutimi-Nord), endroit actuel de la Carrière 500, et le sable provenait d'une carrière de sable située dans l'ancien chemin au bout de la rue Roussel, sur le bord du Saguenay, à Sainte-Anne⁸³. La base de Saint-Honoré a ouvert en juin 1942 et celle de Bagotville un mois plus tard, le 17 juillet.

En périphérie des pistes on retrouvait diverses installations : taxiways, tour de contrôle, tablier d'accueil, caserne, hangars pour avions, garages d'entretien, station de pompage et autres dépendances. Un terrain d'exercice de tir y avait été aménagé ainsi qu'une tour en forme de triangle, sur laquelle on avait placé des pièces de bois, espacées d'environ 8 à 10 pouces (20-25 centimètres), à plat sur le sol⁸⁴. L'ensemble du terrain de l'aéroport était clôturé⁸⁵. En 1942, une demande a été transmise au Ministère des Transports pour construire une route d'environ deux milles (3,2 kilomètres) entre la municipalité et l'aéroport⁸⁶ (voir figure 24).

Le modèle adopté pour Saint-Honoré fut le « *60 Degree Runway* », présentant une disposition triangulaire des pistes permettant d'adapter les manœuvres de décollage et d'atterrissage selon les vents dominants⁸⁷ (figure 26).

⁸⁰ Bergeron, 2013, p. 246.

⁸¹ Musée de la Défense aérienne de Bagotville, *Second World War: Air Defence and Operational Training in the Saguenay*, p. 40; contrat no 33908, 9 octobre 1942, File no 2-K-99, 31 octobre 1942.

⁸² Bergeron, 2013, pp. 248 et 252.

⁸³ Bergeron, 2013, p. 249.

⁸⁴ Bergeron, 2013, p. 256.

⁸⁵ Bergeron, 2013, p. 251.

⁸⁶ Archives nationales du Québec, Fonds Société historique du Saguenay. Lettre du ministère de l'Air, lettre du 8 juillet 1942; tiré de Bergeron, 2013, p. 251.

⁸⁷ Ce modèle optimal a été établi par le British Air Ministry en 1940 (Francis, Paul et al, [janvier 2016]. Il a été utilisé par plusieurs aéroports au Canada durant la Deuxième Guerre mondiale. Ce même modèle fut utilisé aux aéroports militaires de Bagotville, Saint-Jean-sur-Richelieu, Sept-Îles et l'Ancienne-Lorette (Québec), tous implantés par la Défense nationale, entre 1940 et 1943.



Figure 26 : Vue aérienne de la station R1 Saint-Honoré, été 1942, arborant le modèle « 60 Degree Runway ». (Source : Musée de la Défense aérienne / BFC Bagotville, Collection Dan McWilliams)



Aux angles des pistes, on avait aménagé des dalles bétonnées permettant de solidifier la structure (figures 27 et 28). Cette configuration a été conservée tout au long de l'opération de l'aéroport. Les pistes ont été construites sur un fond de poussière de pierre compactée (*consolidated crushed stone*), puis asphaltées entre 1942 et 1944⁸⁸.

⁸⁸ Dany Gauthier, directeur de l'aéroport de Saint-Honoré, com. pers.

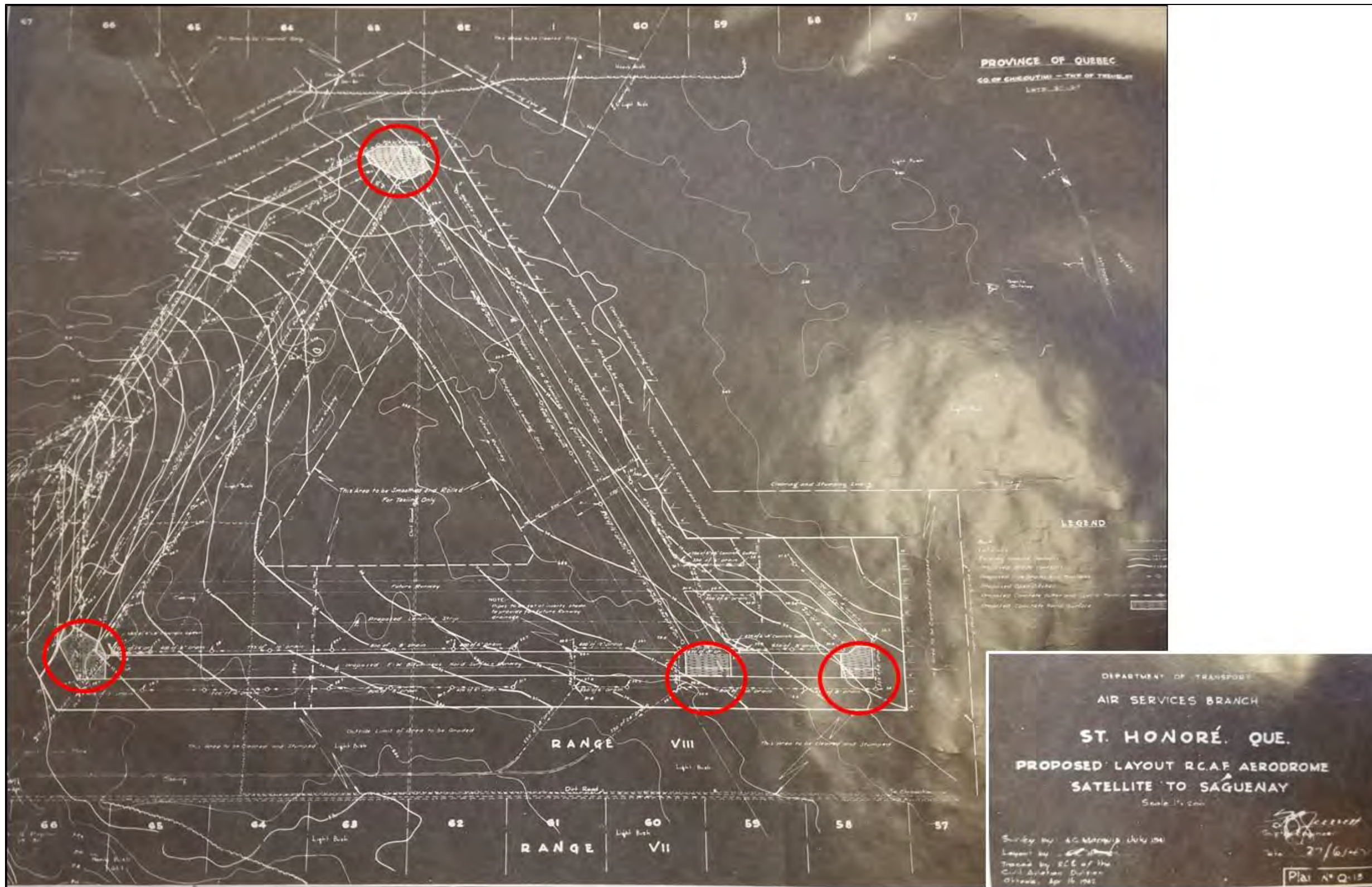


Figure 27 : Dalles bétonnées aux angles des pistes. (Source : St Honoré Que, Proposed Layout R.C.A.F. Aerodrome, Satellite to Saguenay, Plan No Q-13, Ottawa, Apr. 16, 1942 Défense nationale, direction de l'aéroport de Saint-Honoré)



Figure 28 : Détail de la dalle bétonnée à l'angle sud-ouest des pistes, vue vers l'est (s.d.). (Source : Collection Michel Bergeron, 79-volair cons aérienne3)

En 1944, la fermeture de la base de Bagotville ainsi que celle de son installation secondaire Saint-Honoré a été annoncé. La base de Saint-Honoré a été fermée le 5 janvier 1945 et déclarée surplus par le département des Terres et Bâtiment en 1946⁸⁹. Les pistes ont été mis à la disposition du transport civil⁹⁰ et les bâtiments ont été vendus au Club d'aviation de Chicoutimi, puis revendus à des tiers qui les ont déménagés⁹¹.

Les bâtiments recensés pour la vente étaient les suivants :

⁸⁹ Bergeron, 2004, p. 21.

⁹⁰ [Aviaweb: CF Bagotville](#)

⁹¹ Bergeron, 2004, p. 21. La compagnie *Price* a déménagé le hangar d'avions pour le transformer en entrepôt pour les rouleaux de carton sur le site du vieux moulin de carton de Jonquière, sur la Rivière-aux-Sables. La maison des pompes a été achetée par Jean-Louis Laprise en 1946, et déménagée sur le terrain voisin de sa résidence pour y ouvrir un restaurant. Ovide Tremblay, qui était ouvrier pour la compagnie *Ogilvie*, a acheté une bâtisse d'environ 12 pieds (3,6 mètres) par 24 (7,3 mètres) qui avait servi comme campement pour les travailleurs de la construction. Il l'a utilisée comme cuisine d'été. La bâtisse du personnel a été payée 15 000 \$ par la Maison Riverin et Fils, de Chicoutimi. Le ministère de la Voirie s'est porté acquéreur de la route qui relie l'aéroport à la route principale au coût de 12 000 \$. (Bergeron, 2013, pp. 258 à 260).



- Un hangar pour avions, d'une superficie de 112 pieds (34 mètres) par 180 (155 mètres) avec appentis pour système de chauffage.
- Un bâtiment pour loger le personnel, d'une superficie de 125 pieds (38 mètres) par 30 (9 mètres), de 75 pieds (23 mètres) par 30 (9 mètres) et de 125 (38 mètres) pieds par 30 (9 mètres).
- Un garage pour réparer les véhicules automobiles, d'une superficie de 125 pieds (38 mètres) par 30 (9 mètres) muni de douze portes doubles et de deux autres petits hangars.
- Un bâtiment des pompes, d'une superficie de 22 pieds (7 mètres) par 22 (7 mètres)⁹². Sous terre, il y avait une douzaine de réservoirs de ciment, d'une dimension de 12 pieds (4 mètres) par 12 (4 mètres) pour alimenter toutes les installations de l'aéroport en eau potable, servir de réservoirs d'urgence aux pompiers et fournir la chaufferie, toutes les bâtisses étant chauffées à la vapeur⁹³.

6.3 Les compagnies privées et les écoles de formation

Dès les années 1950, les pistes de l'aéroport seront utilisées par des clubs d'aviation privés et des écoles de pilotage⁹⁴. En 1959, un dénommé Murdoch a reçu l'autorisation de construire son propre garage et d'y installer un service à essence à l'endroit où avait été construit le garage d'avion en 1943⁹⁵. Plusieurs compagnies se sont aussi succédées, entre autres, l'Aéro Club du Saguenay (1953), Pine-Tree Aviation (1959), la Compagnie Lemelin Transport de Québec (1959), le Club d'Aviation du Saguenay (1960), Aviation Entreprise (1960), Lemelin Air Transport (1962) et Vol-Air (1964) et, plus récemment, Héli-Max (1983-1996-1997), L'École de parachutisme Horizon (1995), Le Centre aéronautique du Fjord (1995 à 1998) et Abordair (1993-1999)⁹⁶. Certains, comme Murdoch, ont construit des bâtiments sur le site, alors que d'autres logeaient dans des locaux à l'extérieur de l'aéroport.

En 1968, Le Centre québécois de formation aéronautique (CQFA), chapeauté par le Cégep de Chicoutimi⁹⁷, établit une école de pilotage à l'aéroport de Saint-Honoré. Ces installations comprennent un bâtiment administratif et deux hangars (figures 29 et 30). L'école offre des formations dans plusieurs domaines tels : pilote vérificateur agréé,

⁹² Aucune photo de ce bâtiment ne semble être disponible. La station aurait été construite après les autres bâtiments longeant la route de l'aéroport, car elle n'apparaît pas sur la photo aérienne de 1942.

⁹³ *Le Progrès du Saguenay*, le 9 août, 1946, p. 5.

⁹⁴ Bergeron, 2013, chapitre 13.

⁹⁵ Bergeron, 2013, p. 278.

⁹⁶ Bergeron, 2013, chapitre 13. Cette appellation fut donnée officiellement en 1983. Bergeron, 2013, p. 342.

⁹⁷ Encyclopédie canadienne, <https://www.thecanadianencyclopedia.ca/fr/article/saint-honore>

gestion des ressources du poste de pilotage, entraînement en vol de l'équipage, anglais international de l'aviation, transport de marchandises dangereuses, évitement de CFIT, vol à haute altitude, communications entre la cabine et le poste de pilotage, communications en situation d'urgence, procédures MNPS/RVSM, etc⁹⁸. Les activités du centre se poursuivent encore aujourd'hui.



Figure 29 : Photo aérienne des installations du CQFA vers 1970 (secteur 1). (Source : Musée de la Défense aérienne / BFC Bagotville)

⁹⁸ Bergeron, 2013, p. 287.



Figure 30 : Le pavillon Laliberté du CQFA et la tour de contrôle de Transport-Canada à l'aéroport de Saint-Honoré [ca 1970], secteur 1. (Source : Archives CQFA, tiré de Bergeron, 2013, p. 344)

Après douze ans d'existence, le cégep de Chicoutimi décida, en décembre 1979, de revoir la gestion et le fonctionnement de l'école, ce qui amena la construction de nouvelles installations. La construction en 1981 du garage n° 3 d'une superficie de 13 000 pieds carrés (1300 mètres carrés) a permis d'avoir un nouvel atelier d'entretien (figure 31). L'année suivante, une nouvelle aile fut ajoutée au Pavillon Laliberté où se trouvent vestiaires, des salles de cours et les bureaux administratifs. Puis, en 1990, on assistait à la construction d'une nouvelle aile abritant un laboratoire de démonstration, une salle d'entraînement et des locaux de classes⁹⁹ (figure 32).

⁹⁹ Bergeron, 2013, p. 342.



Figure 31 : Les installations du CQFA et la tour de contrôle de Transport-Canada à l'aéroport de Saint-Honoré, 1982. Le garage no 3 est indiqué par une flèche. (Source : Archives CQFA, tiré de Bergeron, 2013, p. 336)



Figure 32 : Les installations du CQFA et la tour de contrôle érigée en 2006 (2013). (Source : MTQ)

En 1977, l'école de vol à voile Région-Est du Canada (EVRRE) des cadets de l'air fut créée. Dès sa première année d'opération en 1978, les exercices de vol furent basés à l'aéroport de Saint-Honoré. L'école accueillait des cadets provenant de tout le Québec et de l'est de l'Ontario, et avait comme mandat d'assurer la formation des jeunes cadets au pilotage de planeur (vol à voile aussi appelé « vol pur ») et également au pilotage d'avion motorisé. En 1996, l'école de vol à voile a été transférée à l'aéroport de Saint-Jean-sur-Richelieu. Toutefois, la firme Exact-Air de Saint-Honoré continue encore aujourd'hui de former chaque année une vingtaine de cadets pour le pilotage d'avion motorisé¹⁰⁰.

Fondée en 1983, la compagnie Exact Air débuta ses opérations dans les locaux du club d'aviation du Saguenay et pris la relève d'Excel Air qui venait de faire faillite. En plus des vols réguliers, la compagnie offre des services de cartographie aérienne, de patrouille de feux, de photo aérienne et de tournage, puis elle fonde une école de pilotage privée. La compagnie agrandit son garage en 1992, pas au même emplacement, mais du côté sud de l'aéroport, et construit deux nouveaux garages pour ses opérations, s'ajoutant à celui érigé en 1982 (voir figure 33)¹⁰¹.

¹⁰⁰ Bergeron, 2013, p. 304.

¹⁰¹ Bergeron, 2013, pp. 301-302.



En 1988, un bâtiment fut construit pour Air Focus Inc. et Ailes dynamiques, une entreprise spécialisée dans la photographie, la télédétection et les équipements aéroportés (photo aérienne, numérique, visible, et infrarouge)¹⁰².

En 2000, Airmedic est apparu dans le domaine de la santé à titre d'ambulance aérienne et établit son siège social à Saint-Honoré. Elle occupera les édifices qui appartenaient autrefois à la Société de conservation, puis à la Compagnie Abordair¹⁰³.

¹⁰² Bergeron, 2013, p. 316.

¹⁰³ Bergeron, 2013, p. 313.



Figure 33 : Plan des propriétaires de bâtiments à l'aéroport de Chicoutimi-Saint-Honoré en 2020. (Source : Réalisé par la Direction de la géomatique pour le Service de la sécurité civile, MTQ, 23 janvier 2020)



6.4 La gestion de l'aéroport

En 1959, des démarches furent entamées pour procéder à la municipalisation de l'aéroport de Saint-Honoré¹⁰⁴. Après une longue saga, le 1^{er} décembre 1966, l'aéroport passa sous la juridiction du Ministère des Transports et Communications et c'est le Service aérien du Québec qui en assumait la gestion. L'année suivante, le 22 novembre, le gouvernement décida d'en devenir l'unique propriétaire¹⁰⁵. En 1970, une nouvelle tour de contrôle est construite. Jean-Paul Audet, à titre de préposé à l'aéroport, occupe une «roulotte» installée tout près de la tour¹⁰⁶. En 1971, on aménage un système de balises lumineuses sur les pistes, puis, en 1974, la piste principale est agrandie de 800 pieds (244 mètres), passant à une longueur de 6000 pieds (1830 mètres)¹⁰⁷. En 1983, un garage-atelier est ajouté et en 1985, le premier service officiel du Service des incendies de l'aéroport a été mis en place¹⁰⁸. En 1990, l'aéroport devint officiellement « Aéroport Chicoutimi / Saint-Honoré »¹⁰⁹ et cette même année on a procédé à la réfection de la voie de circulation Alpha¹¹⁰. Dans les années 1990, un comité fut créé afin de voir au développement de l'aéroport¹¹¹. Malgré l'ajout de nouvelles infrastructures et la réfection des pistes, l'aéroport conserve sa configuration implantée lors de la Deuxième Guerre mondiale (figure 34).

¹⁰⁴ Bergeron, 2013, p. 291.

¹⁰⁵ Bergeron, 2013, pp. 285 -287.

¹⁰⁶ Bergeron, 2013, p. 314.

¹⁰⁷ Bergeron, 2013, p. 316, (*Le Quotidien*, 14 novembre 1974).

¹⁰⁸ Bergeron, 2013, p. 314. En 1999, Transports-Québec a fermé le département d'incendie et a vendu ses équipements à la Municipalité. Bergeron, 2013, p. 315.

¹⁰⁹ *Minutes de la municipalité*, 4 juin 1990, dans Bergeron 2013, p. 316.

¹¹⁰ Bergeron, 2013, p. 316.

¹¹¹ Bergeron, 2013, p. 315.



Figure 34 : Vue aérienne de l'aéroport de Chicoutimi/Saint-Honoré en 2015. (Source : Les ailes du Québec, <http://www.neomedia.com/upload/7/evenements/2015/2/211670/ministere-des-transport-aeroport-de-saint-honore.jpg>; photo: Fabrice Tremblay <https://magazineaviation.ca/aeroport-de-saint-honore/>)

7. Résultats des interventions archéologiques

7.1 La caserne (édifice h), S1-2, 1J

Un bâtiment pour loger le personnel a été érigé en 1942. En forme de « U », le bâtiment occupait une superficie de 125 pieds (38 mètres) par 30 (9 mètres), de 75 pieds (23 mètres) par 30 (9 mètres) et de 125 (38 mètres) pieds par 30 (9 mètres) (figure 35). Aucune trace du bâtiment n'est visible à la surface et l'un des objectifs en 2021 fut de localiser son empreinte et caractériser son mode de construction.



Figure 35 : Vue de la caserne datant de la Deuxième Guerre mondiale. (Source : Musée de la Défense aérienne / BFC Bagotville)

Des levés au géoradar et à l'EM-61 ont été effectués dans la zone présumée de la caserne afin de cerner son emplacement et ses limites. Quoique des anomalies aient été détectées dans les deux cas (figures 36 et 37), aucune de celles-ci ne permettait de définir l'emprise et la forme de l'ancien bâtiment préexistant. Toutefois, cette opération a permis de fixer la zone exploratoire du secteur présumé de la caserne, tout en tenant compte des infrastructures récentes en dur, telles la clôture à l'ouest et le stationnement asphalté à l'est.



Figure 36 : Levés au géoradar dans le secteur de la caserne (S1-2) indiquant les anomalies détectées, sur lesquelles sont superposées les tranchées archéologiques. (Source : Géophysique GPR international Inc., août 2021 et Subarctique Enr., 2022-04-20)

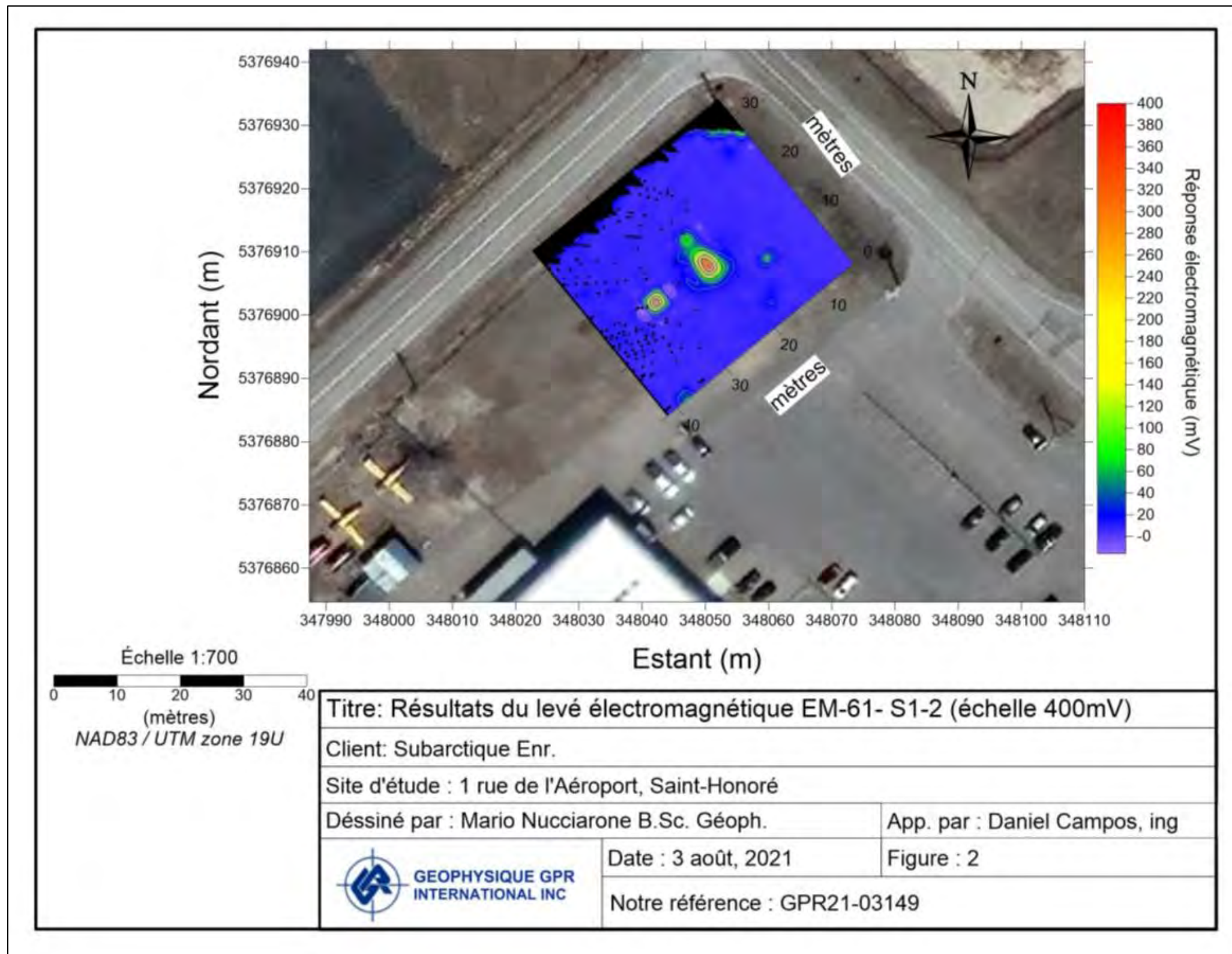


Figure 37 : Levés à l'EM-61 dans le secteur de la caserne (S1-2) indiquant les anomalies détectées. L'anomalie importante au centre est associée à un trou d'homme existant. (Source : Géophysique GPR international Inc., août 2021)



Un total de neuf tranchées mécaniques a été réalisé, soit quatre dans un axe nord-est/sud-ouest et cinq tranchées perpendiculaires aux trois précédentes. Des traces de piliers associées à l'emplacement de la caserne ont été mises au jour (figures 38 à 40). Cela confirme que le bâtiment était en bois et qu'il reposait sur des poutres plantées dans le sol. Ce type de construction était caractéristique des logements temporaires pour le personnel militaire érigés durant la Deuxième Guerre mondiale¹¹² (figure 41).

Les limites des ailes nord et sud du bâtiment ont été confirmées. Les limites est des ailes et la limite ouest de la portion centrale du bâtiment sont cependant plus floues. La partie ouest du bâtiment (longeant la clôture) aurait effectivement été perturbée par l'installation ultérieure du chemin (route #2), la clôture et le réseau de Bell. Étant difficile de fixer la limite ouest, la limite est l'est tout autant. Il est donc possible que le bâtiment se soit poursuivi légèrement sous le stationnement asphalté du CQFA, en fonction des dimensions indiquées dans la documentation.

¹¹² Wasch, Diane, et Perry Bush. "The Historical Context of World War II Temporary Structures: The U.S. Army." Washington, D.C.: Historic American Buildings Survey/Historic American Engineering Record, National Park Service, 1988.



Figure 38 : Implantation des tranchées mécaniques sur le site de la caserne (édifice h) de l'aéroport de Saint-Honoré (1J), indiquant la disposition des piliers de support de l'édifice. (Source : Subarctique Enr., 2022-04-20)



Figure 39 : Tranchées montrant les traces de piliers délimitant les limites extérieures des ailes sud (à gauche) (1J10, 1J11 et 1J13) et nord (à droite) (1J5, 1J8, et 1J9) de la caserne, vers le nord-ouest. (Source : Subarctique, Enr., DSCN2787, DSCN2782)



Figure 40 : Tranchées nord-sud 1J1 (à gauche) et 1J3 (à droite) indiquant des traces de piliers associées aux ailes du bâtiment, vers le sud-ouest. (Source : Subarctique, Enr., DSCN2486, DSCN2490)

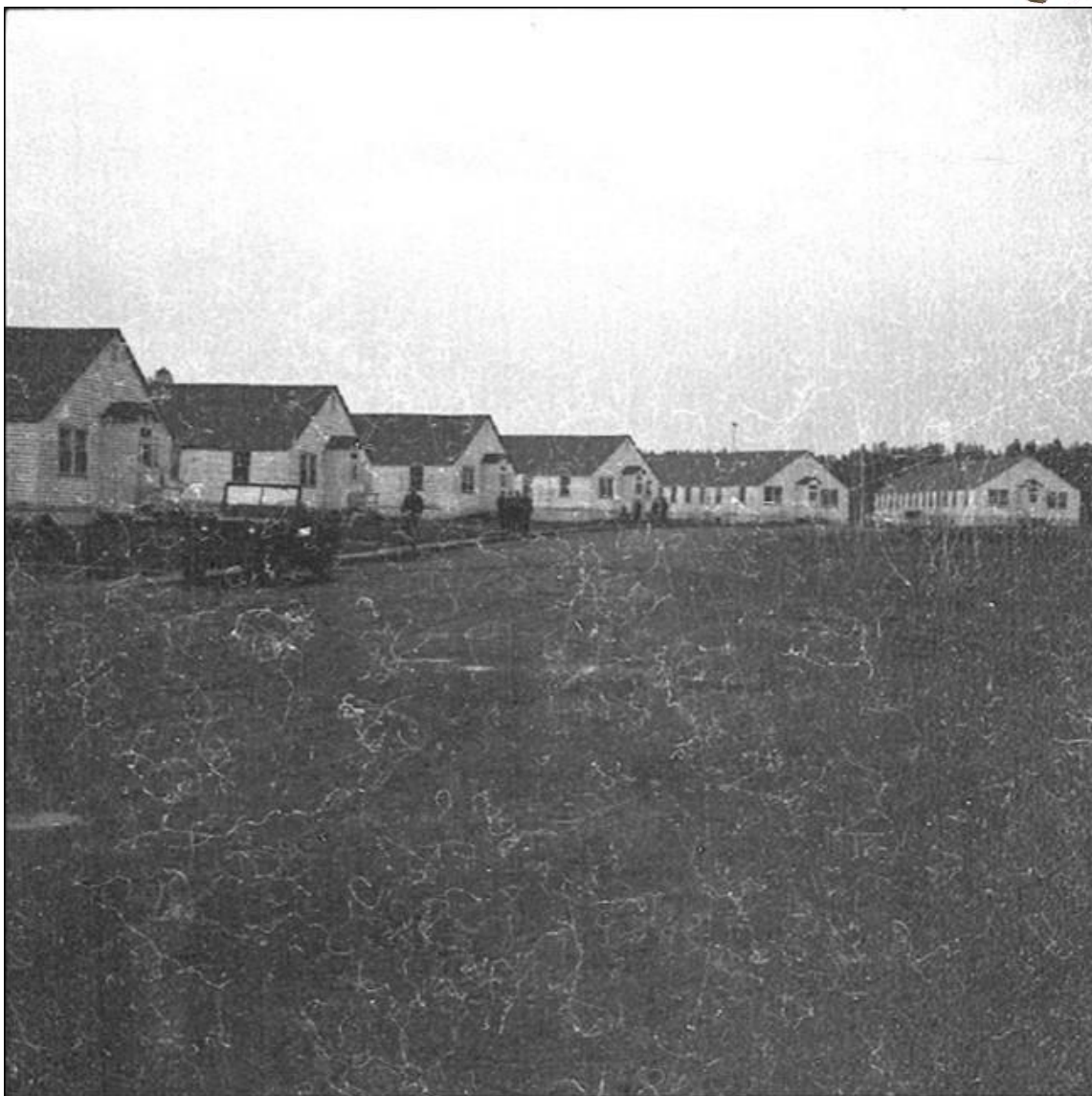


Figure 41 : Logements militaires à Arvida, 1945. (Source: BAnQ, 03Q E6, S7, SS1, P28350.jpg)

Comme l'indique les figures 35 et 41, le modèle architectural des logements militaires était plutôt simple, dicté par un besoin de flexibilité des espaces et une rapidité de construction en temps de guerre. Les plans étaient standardisés et la construction se faisait selon une approche de chaîne de montage en utilisant des composantes préfabriquées. Plusieurs produits mis en marché au début du 20^e siècle et incorporés aux constructions militaires durant la Deuxième Guerre mondiale, tels les contreplaqués, les panneaux durs, les panneaux de gypse et l'amiante-ciment, verront leur popularité reportée en construction domiciliaire après la guerre¹¹³.

¹¹³ University of Utah, *World War II Temporary Structures*, [World War II Structures \(utah.edu\)](http://WorldWarIIStructures.utah.edu), page consultée le 2021, 08-06.



Un exemple de baraque militaire arborant une toiture en bardeaux d'asphalte a été repéré au Camp Picton, en Ontario, l'une des bases aéroportuaires faisant partie des installations du *British Commonwealth Air Training Plan*, établies au Canada entre 1940 et 1945¹¹⁴ et la seule base relativement intacte qui reste de cette époque, au pays¹¹⁵ (figure 42).



Figure 42 : Baraques militaires (« H huts ») à toiture de bardeaux d'asphalte, au camp Picton en Ontario, 12 mai 2012, photo : Bruce Forsyth. (Sources : <https://militarybruce.com/abandoned-canadian-military-bases/abandoned-bases/ontario/>, https://militarybruce.com/wp-content/uploads/2014/01/101_3323.jpg, pages consultées le 2022-01-15)

Parmi les éléments constructifs recueillis sur le site de la caserne, il y avait des échantillons de tuiles de revêtement en ciment avec amiante, un matériau largement utilisé en

¹¹⁴ Toronto Star, <https://www.thestar.com/news/gta/2021/08/23/its-almost-haunting-this-second-world-war-airbase-is-for-sale-in-prince-edward-county-complete-with-original-barracks-and-working-airport.html?rf>, 23 août 2021, page consultée le 2022-01-15.

¹¹⁵ Dave O'Malley, « FOR THE RECORD — No.1 Bombing and Gunnery School, Picton, Ontario », *Les ailes d'époque du Canada*, <https://www.vintagewings.ca/stories/for-the-record>, 2021-07-20, page consultée 2022-01-15.



construction durant la Deuxième Guerre mondiale en raison de sa qualité ignifuge¹¹⁶ (figure 43), de nombreux fragments de bardeaux d'asphalte de couleur rouge-brun en surface, provenant probablement de la toiture de la caserne (figures 44), de même que des morceaux de cloison sèche de type Sackett Board composée de plusieurs épaisseurs de papier cartonné (figure 45).

¹¹⁶ Asbestos Cement Roofing and Siding History, https://inspectapedia.com/exterior/Asbestos_Cement_Siding_Roofing_History.php, page consultée le 2022-01-14.



Figure 43 : Échantillon de tuile de revêtement en ciment gris contenant de l'amiante provenant de la caserne (1J2-1). (Source : Subarctique Enr., IMG_0176, 2021-08-20)



Figure 44 : Fragments de bardeaux d'asphalte provenant de la caserne (1J1-5). (Source : Subarctique Enr., IMG_0163, 2021-08-20)



Figure 45 : Morceaux de cloison sèche provenant de l'intérieur de la caserne. On remarque également la présence de morceaux d'étoupe (« backing ») transpercés de trous de clous de fixation (1J1-5). (Source : Subarctique Enr., IMG_0167, 2021-08-20).

Outre les matériaux de construction et les pièces de quincaillerie d'architecture, un seul objet domestique a été mis au jour, soit une bouteille d'eau de javel (figure 46). De fait l'absence, presque total, d'objets domestiques suggère un nettoyage à fond du bâtiment avant son démontage en 1946. Par ailleurs, la localisation d'un dépotoir sur le site reste à confirmer, car aucun plan ne le précise.



Figure 46 : Fragments d'une bouteille d'eau de Javel, brun ambré, 32 oz, avec capuchon en métal vissé. Les capuchons vissés apparaissent sur les bouteilles d'eau de javel entre 1940-1944¹¹⁷. (Source : Subarctique Enr., IMG_0166, 2021-08-20).

¹¹⁷ Linda C. Sandelin, « Clorox Bottles: A Key to Their Identification and Date of Manufacture », Letter report to CAL FIRE Archaeologist Linda Sandelin from Kedron C. Miller, Product Specialist, Clorox Company 5/20/98, on file at the CAL FIRE Archaeology Office, Fresno, 11 juin 1998, <https://www.fire.ca.gov/programs/resource-management/resource-protection-improvement/environmental-protection-program/cultural-resources-management-program/clorox-bottles-a-key-to-their-indetification-and-date-of-manufacture/>, page consultée le 2021-08-20.



Quant au regard visible sur la photo historique (figure 35), tout porte à croire, qu'il a été réutilisé ou remplacé par le CQFA lors de la construction du bâtiment administratif vers 1970 (figure 47). Le vestige d'une canalisation (1J3-16) à l'arrière du trou d'homme remonte toutefois à l'époque de la caserne (figure 48) et servait vraisemblablement à écouler les eaux usées vers le regard. Outre des traces de bois, le remblai de la canalisation comprenait une section de fer barbelé et un petit fragment de brique rouge enrobé de mortier.



Figure 47 : Regard situé sur le site de la caserne (1J), en 1942 et aujourd'hui, vue vers l'ouest. (Source : Musée de la Défense aérienne / BFC Bagotville; Subarctique Enr.)

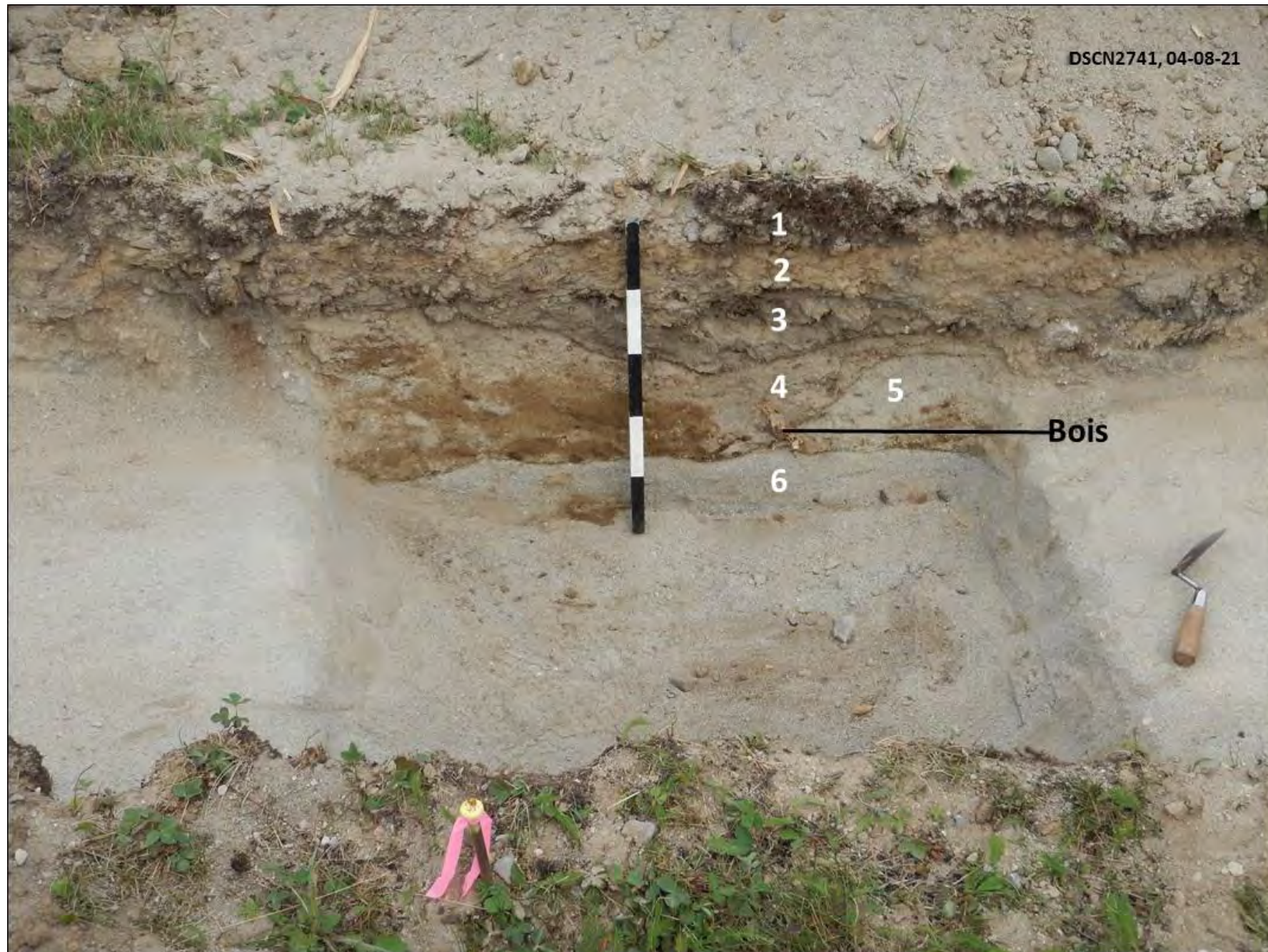


Figure 48 : Profil stratigraphique du tracé de la canalisation associé au réseau d'évacuation des eaux-usées de la caserne (1J3-16). (Source : Subarctique Enr., DSCN2741)

Légende :

- 1 Sol humique et gravier
- 2 Sable beige fin (post-utilisation)
- 3 Sable noirâtre (niveau d'occupation 2^e Guerre)
- 4 Sable marbré plus compacte
- 5 Sable gris-beige grossier, marbré (sol en place)
- 6 Sable gris-beige grossier (sol en place)

7.2 Le hangar d'avions, S1-1, 1H

Un hangar pour avions, d'une superficie de 112 pieds (34 mètres) par 180 (155 mètres) avec appentis pour abriter la chaufferie, fut érigé en 1942 à l'ouest de la tour de contrôle. La fondation en béton de ce bâtiment, toujours visible à l'ouest de la tour de contrôle actuelle, est bordée par une série de piliers de support en béton dont l'espacement de 4,5 m correspond aux ouvertures fenêtrées du hangar (figures 49 et 50). Comme l'indique la photo des hangars d'avion de Bagotville (figure 51), ces bâtiments avaient une signature architecturale particulière avec leurs grandes baies vitrées.



Figure 49 : Vue du hangar d'avions de l'aérodrome de Saint-Honoré et son système de fenestration, en 1947. (Source : Musée de la Défense aérienne / BFC Bagotville)



Figure 50 : Le hangar d'avions de Saint-Honoré en voie de démolition pour la vente, illustrant les piliers de support en béton entre les ouvertures de fenêtres. (Source : Collection Michel Bergeron, 44-rivière sable 4)



Figure 51 : Les hangars d'avion de l'aérodrome de Bagotville, en 1942. Le hangar no 1 est disparu après la guerre et le hangar no. 2 (à droite) a été démolì à l'automne 2021¹¹⁸. (Source : Archives publiques du Canada, MDN PA 191106)

Les interventions menées à l'été 2021 ont permis de circonscrire les limites restantes du bâtiment du côté sud et est et de son annexe servant de chaufferie (figures 52 et 53). Le hangar mesure 35 m (NS) par 50 m (EO), alors que l'annexe mesure 11,60 m (NS) par 4,50 m (EO). Une ancienne borne d'arpentage de la firme JP. Simard, datant de 1956, est visible à l'angle sud-est de la fondation du hangar (figure 54).

¹¹⁸ Yves Dupéré, Coordonnateur des programmes éducatifs / Musée de la Défense aérienne, com pers. 2022-01-13, 13 :31.

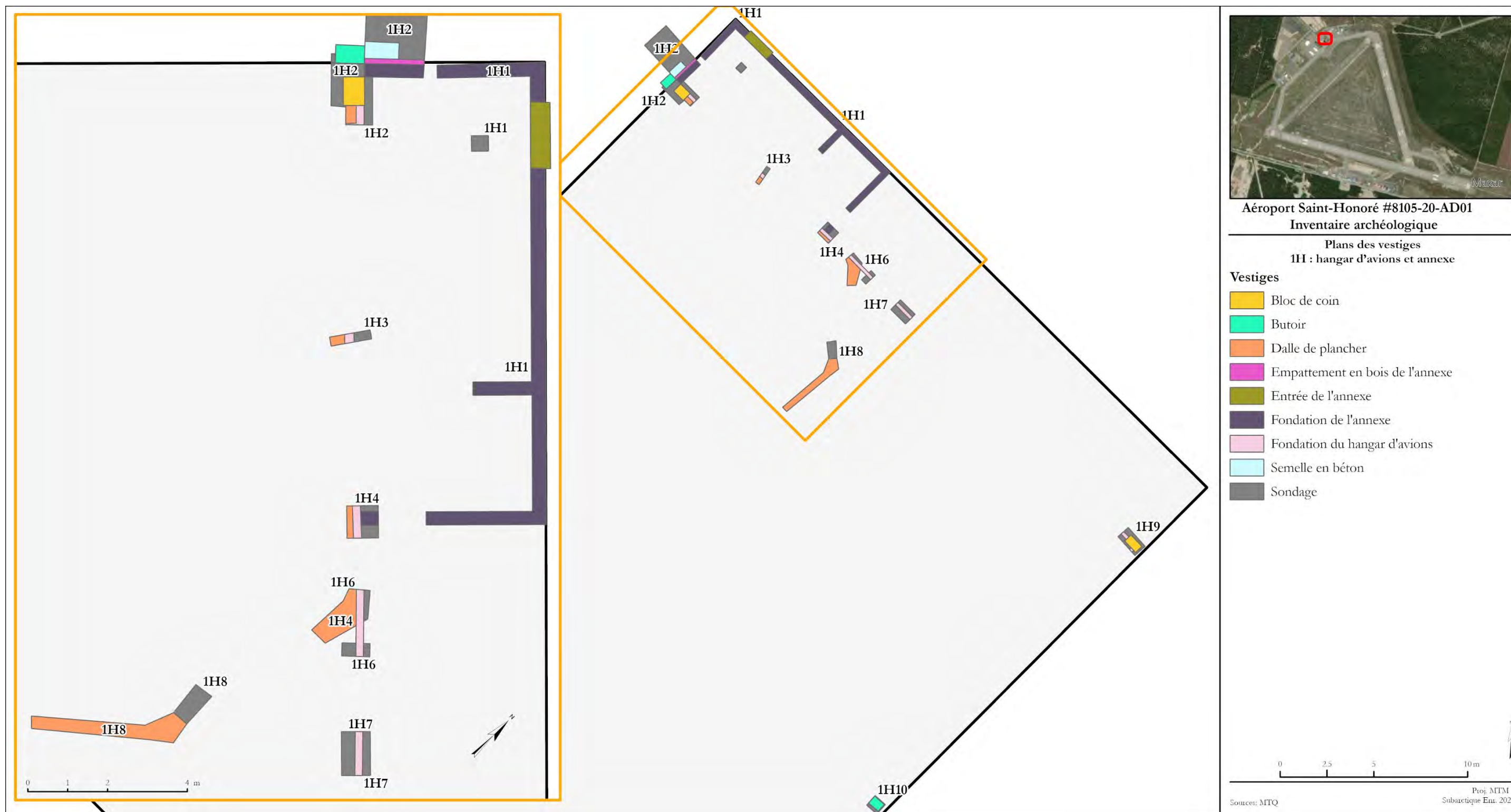


Figure 52 : Vestiges du hangar d'avions et de sa chaufferie (1H). (Source : Subarctique Enr., 2022-04-20)



Figure 53 : Les limites du hangar à avions et l'annexe du côté est (en haut à gauche). L'ancienne borne d'arpentage est visible en bas à gauche. (Sources : Subarctique Enr., DSCN2189 (1H1), DSCN2194 (1H2), DSCN2255 (1H9), DSCN2262 (1H10))



Figure 54 : Détail de la borne d'arpentage (1H9) planté en 1956 à l'angle sud-est de la fondation du bâtiment. (Source : Subarctique Enr., DSCN2259)

Une tranchée mécanique a été réalisée contre la façade nord de l'annexe ayant servi à loger la chaufferie du hangar d'avions, afin de documenter son mode de construction. La fondation en béton repose sur un empattement en bois et s'appuie contre le butoir du coin du hangar. Le butoir repose, à son tour, sur une base de béton de 72 cm de largeur (figure 55).



Figure 55 : Façade nord de l'annexe du hangar (1H2) indiquant son empattement en bois et, à droite, le butoir du hangar et sa base de béton. (Source : Subarctique Enr., DSCN2194 et DSCN2404)

Quelques échantillons de tuiles de revêtement en ciment gris contenant de l'amiante, semblable à celles de la caserne, ont été recueillis (voir figure 43). Le revêtement du hangar avec ce matériau est visible sur l'illustration ci-dessous (figure 56).



Figure 56 : Détail du revêtement de la partie supérieure du hangar d'avions indiquant l'utilisation de tuiles de ciment avec amiante. (Source : Collection Michel Bergeron, 45a-riviere sable 6)

7.3 La station de pompage, S1-10, 1E

Il n'existe aucune photo connue de la station de pompage, celle-ci ayant été construite après la prise de la photo aérienne de 1942. Toutefois, la présence d'un sous datant de 1943 encastré dans la fondation vient confirmer la date de construction du bâtiment (figure 57). S'il y a plusieurs hypothèses quant à l'origine de cette pratique, elle est cependant d'usage courant¹¹⁹.

¹¹⁹ British coin Forum, <https://www.predecimal.com/forum/topic/2809-putting-coin-on-foundation-who-started-it/>, page consultée le 2022-01-16.



Figure 57 : Un sous canadien de 1943, encastré dans la fondation de la station de pompage. (Source : *Subarctique Enr., IMG_0329, 2021-08-20*)

Selon un relevé des bâtiments, dressé lors de la fermeture de l'aéroport en 1946, le bâtiment des pompes avait une superficie de 7,20 mètres par 7,10 mètres. Elle abritait, autrefois, l'équipement de pompage et de distribution d'eau. Sous terre, à proximité de la salle des pompes, il y avait une douzaine de réservoirs de ciment, d'une dimension de 4 mètres par 4 mètres chacune pour alimenter toutes les installations de l'aéroport en eau potable, servir de réservoirs d'urgence aux pompiers et fournir l'eau aux bouilloires de la chaufferie, toutes les bâtisses étant chauffées à la vapeur¹²⁰.

La fondation du bâtiment des pompes est toujours visible au nord de la route de l'aéroport. Un monticule de terre recouvert d'une végétation arbustive et longeant la

¹²⁰ *Le Progrès du Saguenay*, le 25 juillet 1946, le 9 août, 1946, p. 5; tiré de Bergeron, 2013, p. 248).



fondation du côté nord abrite les douze anciens réservoirs d'eau en ciment. Les pourtours nord et est du monticule ont été labourés en 2019 (D. Gauthier, com pers.), fragilisant la façade des réservoirs.

Les interventions réalisées en 2021 comprenaient la poursuite du désherbage de la surface de la fondation de la station de pompage afin de relever les bases d'équipement associées à l'extraction et à la distribution de l'eau potable (figures 58 et 59). Seule une portion des sols recouvrant la fondation n'a pas été enlevée en raison de la présence d'une souche d'arbre. La fondation était munie d'un drain et d'une pompe à puisard afin d'éviter l'inondation de la station. Les baies de deux portes industrielles ont été relevées également. Le détail de l'entrée d'eau en provenance des réservoirs est illustré à la figure 60.

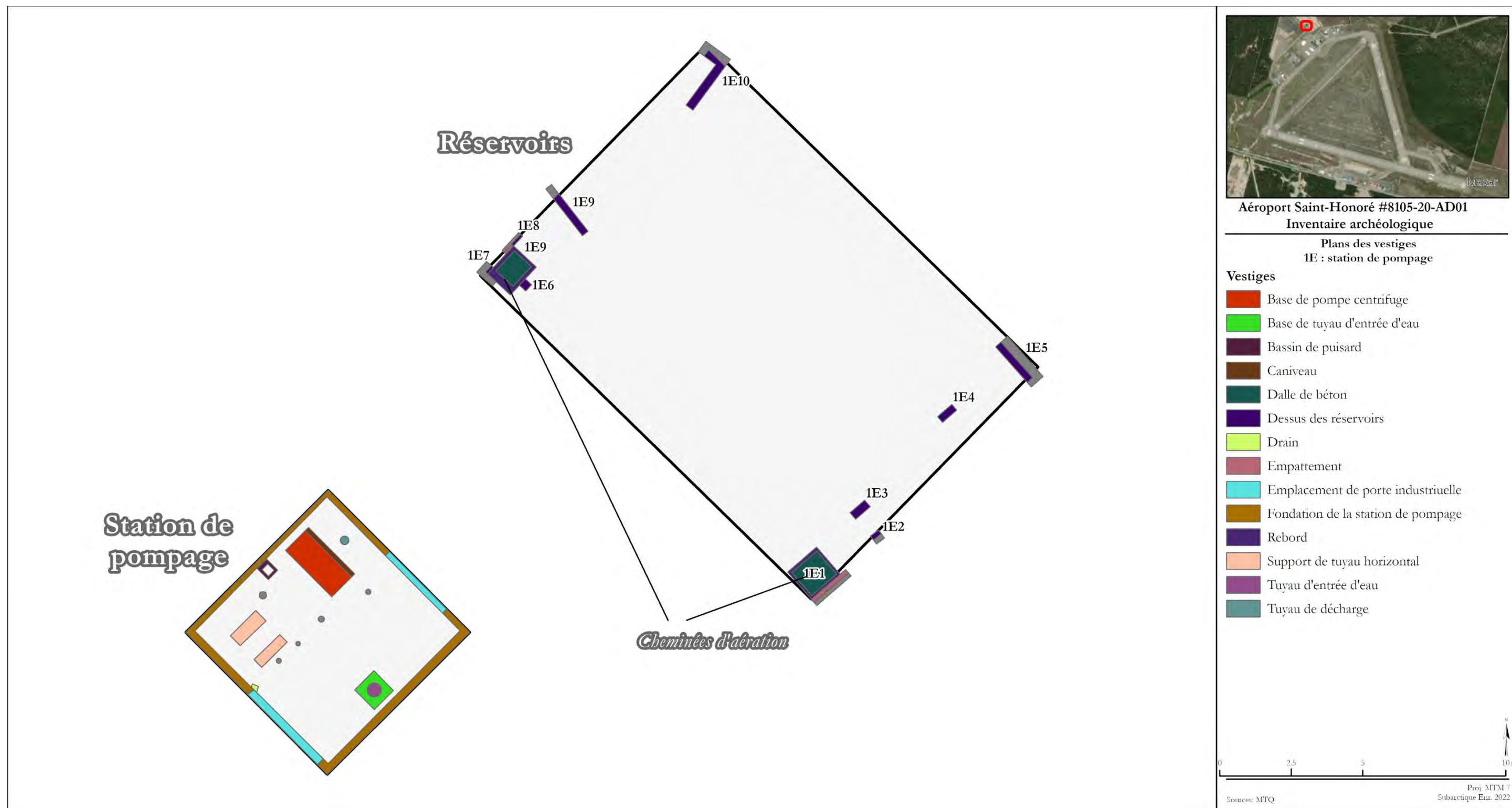


Figure 58 : Plan de la fondation de la station de pompage avec la disposition probable des équipements d'extraction et de distribution d'eau, et du bloc des réservoirs au nord (1E). (Source : Subarctique Enr., 2022-04-20)



Figure 59 : Fondation de la station de pompage (1E) à la fin des travaux montrant la disposition des ancrages d'équipements, vue vers le nord-ouest. (Source : Subarctique Enr., DSCN2812)



Figure 60 : Détail de l'entrée d'eau en provenance des réservoirs. (Source : Subarctique Enr., DSCN2319)

Quant aux réservoirs, les deux cheminées d'aération ont été délimitées et documentées (figure 61). (La cheminée sud avait déjà fait l'objet d'un premier sondage en 2020.) Les cheminées servaient également d'accès aux chambres souterraines¹²¹ (figure 62). D'autres sondages en lisière des réservoirs ont été réalisés afin de délimiter leur surface (figures 58 et 61). Les réservoirs mesurent 16,20 m (NS) par 11 m (EO). On remarque, par ailleurs que les surfaces des réservoirs sont goudronnées afin de les imperméabiliser. L'épaisseur du sol recouvrant les réservoirs varie de 32 à 60 cm. Il s'agit, de toute évidence, du remblaiement d'origine car aucun artefact n'a été mis au jour.

¹²¹ Ces accès sont actuellement bloqués par une dalle de béton pour des raisons de sécurité.



Figure 61 : Les cheminées d'aération sud (à gauche) et ouest (à droite) ainsi que les angles nord et est de la surface des réservoirs (au centre). (Source : Subarctique Enr., DSCN2035 (1E1), DSCN2158 (1E10), DSCN2064 (1E5), DSCN2152 (1E6 et 1E7))



Figure 62 : Vue d'une cheminée d'aération servant d'accès aux réservoirs. (Source : Collection Dany Gauthier, Directeur de l'aéroport, P1020265 et P1020267), transmises le 2021-07-30)

L'agrandissement du sondage à l'angle sud-est des réservoirs a permis de dégager une petite section de la façade (figure 63). Des moyens mécaniques plus élaborés seront cependant nécessaires pour l'examiner plus en profondeur, une intervention qui devra, par ailleurs, être accompagnée d'une évaluation de l'état de la structure par un ingénieur.



Figure 63 : Agrandissement du sondage 1E5, à l'angle est des réservoirs, dans lequel une petite section de la façade externe a été dégagée. On remarque la couche d'argile grise qui enrobe les réservoirs.
(Source : Subarctique Enr., DSCN2814)

Une lecture des vestiges permet de comprendre le fonctionnement général de cet ensemble. Essentiellement, l'eau était acheminée depuis les réservoirs à un conduit vertical, peut-être avec l'aide d'une pompe, transférée ensuite à une pompe centrifuge munie d'un moteur électrique pour augmenter la pression (régularisée avec des valves), puis relayée à des conduits de distribution. Quant à la tuyauterie permettant de distribuer l'eau aux bâtiments depuis la station de pompage, celle-ci n'a pas été expertisée et il n'est pas clair lesquels des bâtiments (autre que la caserne) avaient l'eau courante. Des excavations sur le pourtour de la station de pompage permettraient peut-être d'éclaircir cet aspect.

Le schéma suivant illustre le fonctionnement typique d'un système de pompage avec réservoirs souterrains (figure 64).

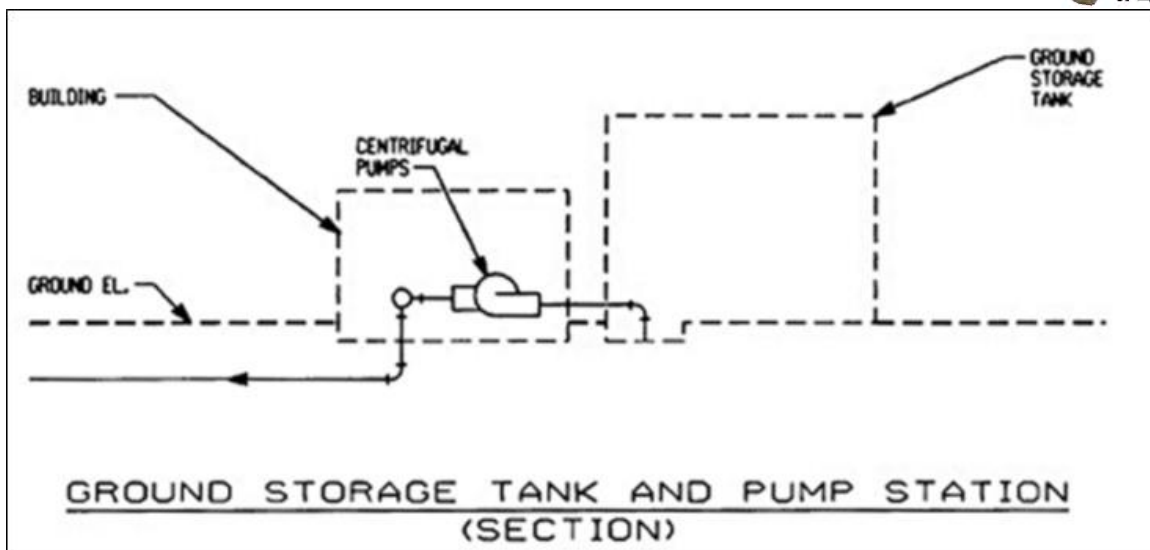


Figure 64 : Schéma d'une station de pompage avec réservoirs. (Source: J. Paul Guyer, « Introduction to Pumping Stations for Water Supply Systems », CED Engineering.com, 2012, figure 3-2)

7.4 Le bâtiment non identifié, S1-5, 1N

Un bâtiment non identifié, localisé au nord du garage pour autos (S1-4), faisait partie du complexe érigé en 1942. Aucune trace du bâtiment n'était visible à la surface et aucune anomalie n'a été détectée lors du relevé au géoradar (figure 65). Toutefois, la position relative du bâtiment a pu être estimée à partir de l'ancienne iconographie (figure 66) et l'intervention réalisée en 2021 avait pour objectif d'en repérer des traces.



Figure 65 : Levés au géoradar dans le secteur présumé du bâtiment non identifié (S1-5) indiquant l'absence d'anomalies. (Source : Géophysique GPR international Inc., août 2021)

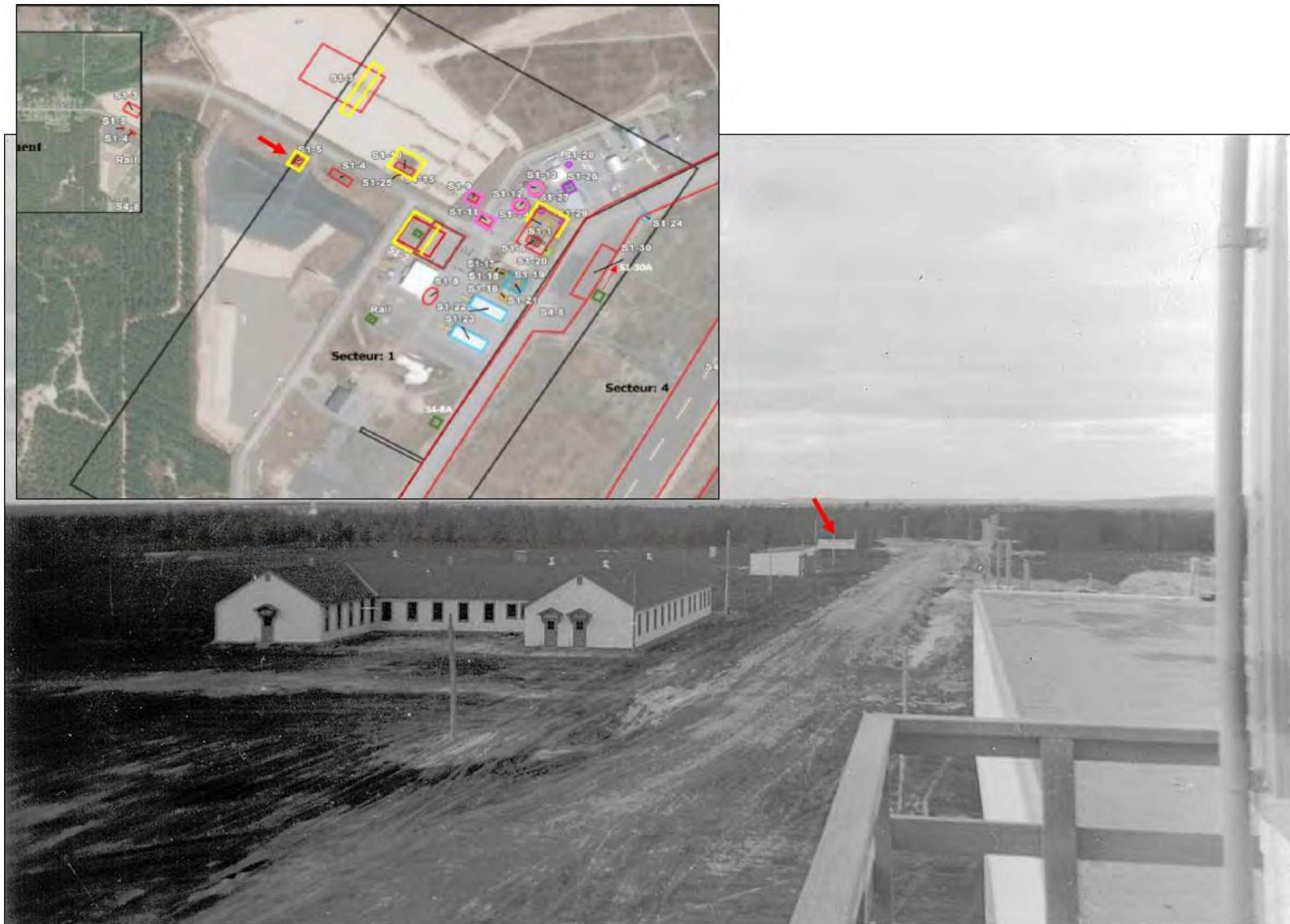


Figure 66 : Localisation du bâtiment S1-5 selon une photo datant de 1942 et sa superposition sur un plan actuel du site. (Sources : Musée de la Défense aérienne / BFC Bagotville, Collection Dan McWilliams et Subarctique Enr., R. Gadbois-Langevin, déc. 2020)



S'il ne reste aucun élément structurel du bâtiment, une trace formant une coupure nette dans le sable naturel environnant, a vraisemblablement permis de le situer (figures 67 et 68). La trace correspondrait, en effet à l'empreinte, en négatif, du bâtiment qui a occupé ce secteur et dont le pourtour aurait été gratté en deçà du niveau du brûlis. L'absence d'une fondation en béton suggère que le bâtiment était en bois. Sa fonction demeure cependant inconnue et aucun artefact diagnostique n'a été trouvé.

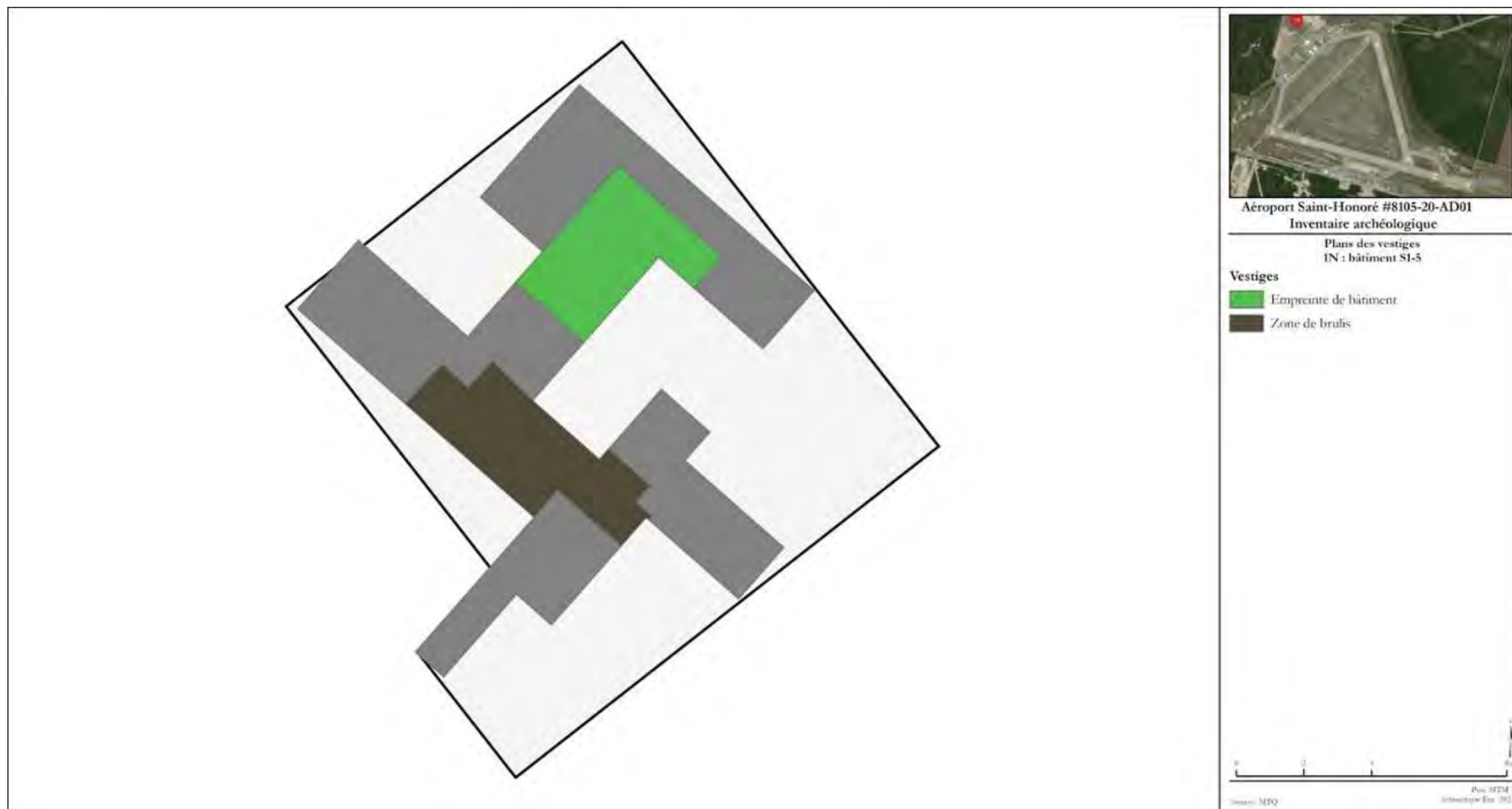


Figure 67 : Plan de l'excavation à l'emplacement du bâtiment S1-5, indiquant l'empreinte partielle de son pourtour. (Source : Subarctique Enr., 2022-04-20)



Figure 68 : Empreinte du bâtiment S1-5 (1N) dans le sable naturel, vue vers le sud. (Source : Subarctique Enr., DSCN2617).

7.5 Une dépendance, S1-9, 1K

Parmi les nombreuses dépendances qui ont vu le jour sur le site durant la Deuxième Guerre mondiale, l'une de celles-ci dans une zone non construite présentait un accès possible pour examen archéologique. La dépendance apparaît sur la photo aérienne de l'aéroport datant de 1942 (figure 69). Sa date de disparition n'a pu être déterminée.

L'objectif de l'intervention fut de localiser la dépendance, de documenter son mode de construction et, si possible, de déterminer sa fonction.

Des levés au géoradar ont permis de cibler la zone potentielle du vestige. L'anomalie, définie en orange sur le plan démontre la signature d'une inversion de polarité (figure 70), pouvant être indicative d'un vide.



Figure 69 : Localisation de la dépendance S1-9, selon la photo aérienne de 1942. (Sources : Musée de la Défense aérienne / BFC Bagotville, Collection Dan McWilliams et Subarctique Enr., R. Gadbois-Langevin, déc. 2020)

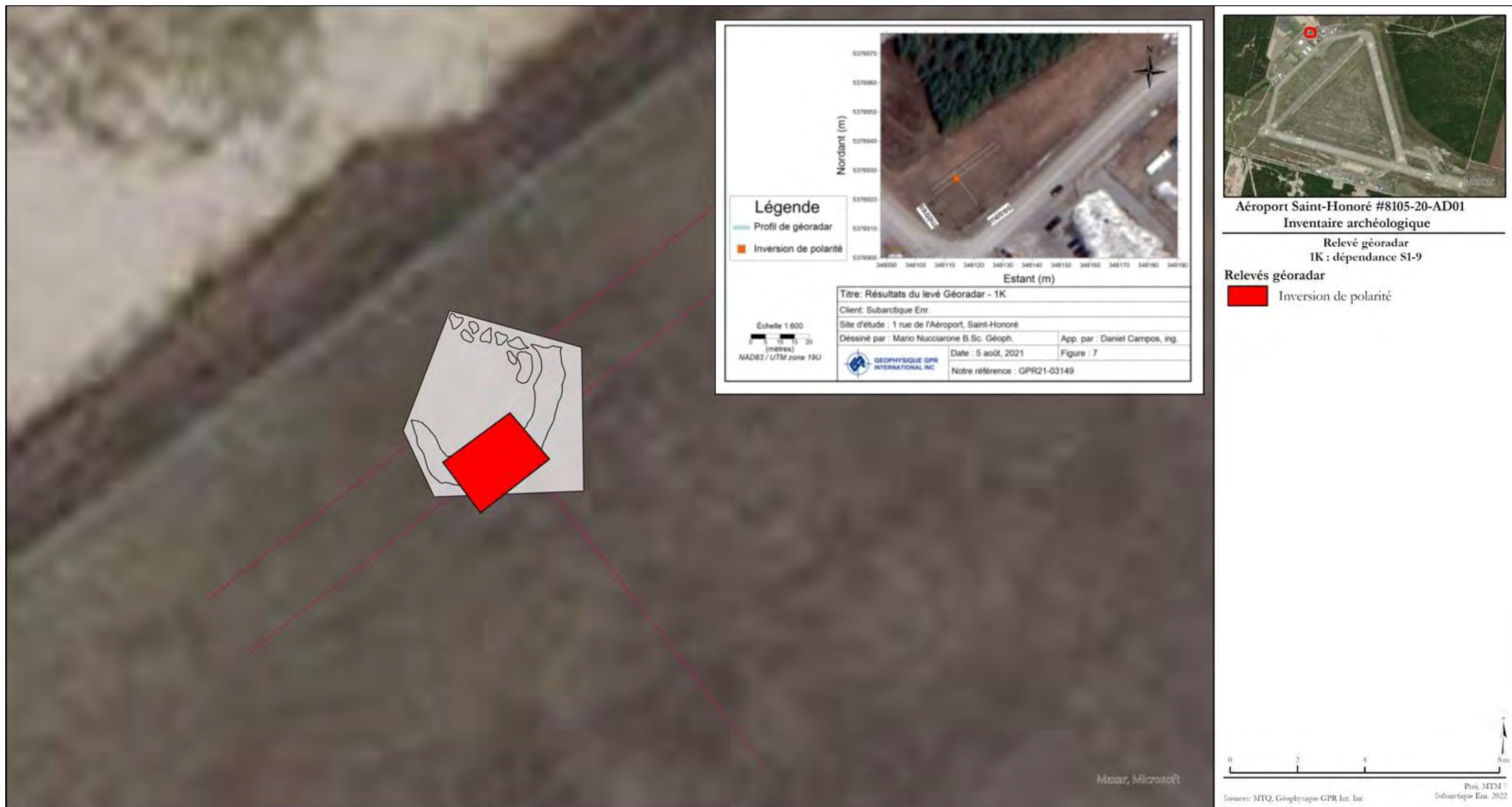


Figure 70 : Levés au géoradar dans le secteur de la dépendance S1-9 indiquant la présence de l'inversion de polarité qui a amené à cibler le lieu d'excavation. (Source : Géophysique GPR international Inc., août 2021, p. 5 et Subarctique, Enr., 2022-04-20)



L'excavation d'une tranchée à l'emplacement de la dépendance a permis de mettre au jour une fondation en béton fortement désagrégée (figures 71 et 72). La forme plus ou moins rectangulaire de la fondation donne à penser que la construction était de type « bunker », semblable à l'illustration à la figure 73.

Si la fonction de la dépendance demeure incertaine, la découverte d'une cartouche de balle de 9 mm en métal cuivreux suggère qu'elle aurait pu servir à loger des munitions (figure 74). La balle est de type percussion centrale et le poinçon « IVI et 97 » sur la douille indique qu'il s'agit d'une balle provenant des Industries Valcartier Inc., une usine de munitions construite en 1935 sur le terrain du camp militaire de Valcartier, puis privatisée et incorporée en 1967¹²².

¹²² International Ammunition Association forum Canadian DI headstamp on 303 and 9x19 cases, https://fr.abcdef.wiki/wiki/List_of_military_headstamps; Canada Companies Info: Canadian Arsenals Ltd, <https://canada.hkcorporationsearch.com/companies/sedgbr/> Une demande d'information supplémentaire sur la date de la cartouche a été acheminée à General Dynamics Ordnance and Tactical Systems-Canada Inc. (courriel daté du 26-01-2022), propriétaire de l'entreprise depuis 1989, mais aucune réponse n'a été reçue.

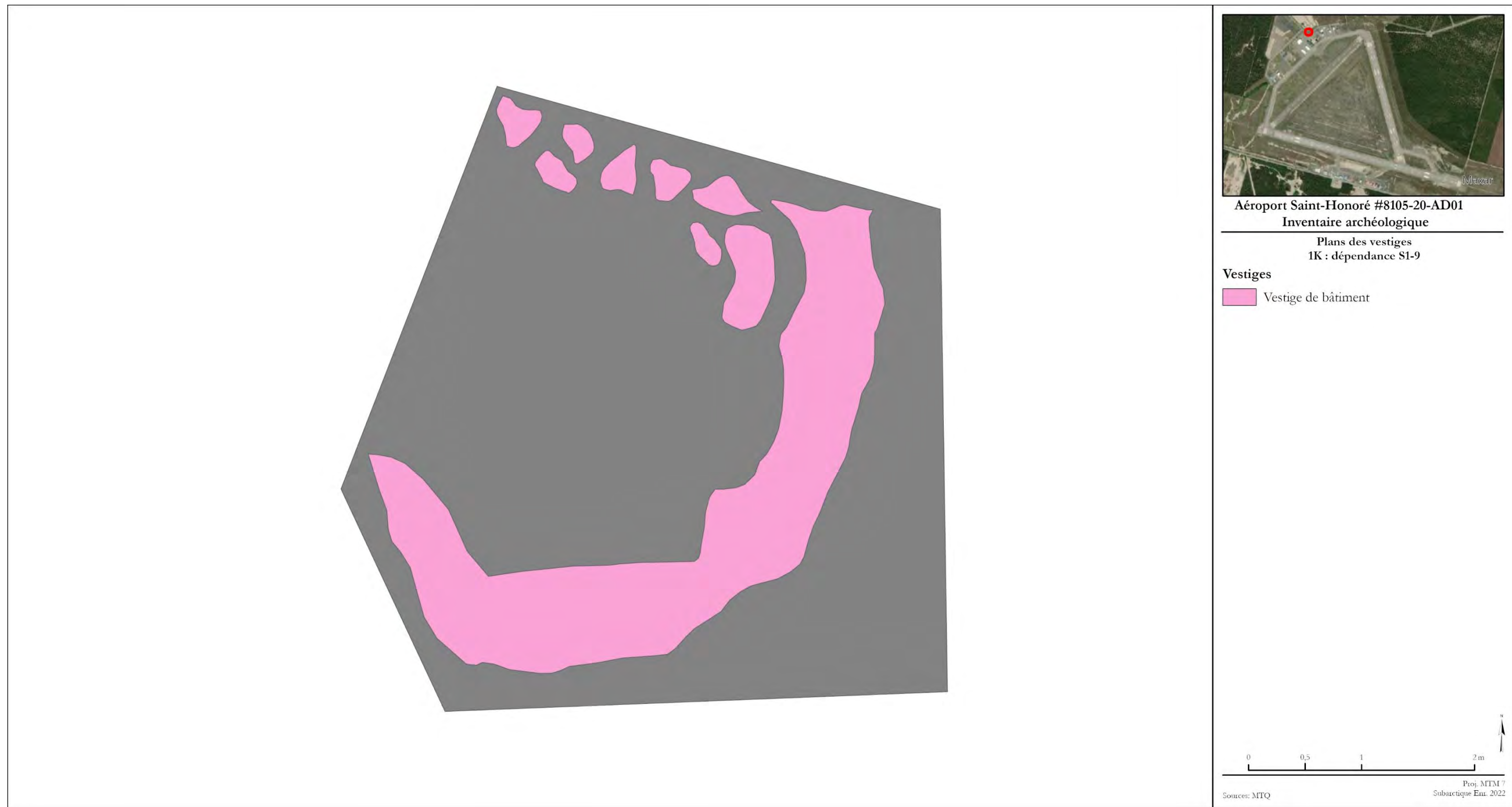


Figure 71 : Plan des vestiges de la dépendance S1-9. (Source : Subarctique Enr., 2022-04-20)



Figure 72 : Fondation en béton à l'emplacement du vestige S1-9, vue vers le sud-est. (Source : Subarctique Enr., DSCN2655)



Figure 73 : Abri de munitions, du Seneca Army Depot, Deer Haven Park, https://www.fingerlakes.org/sites/default/files/2020-09/Deer_Haven_Park_Auto_Tours_Bunker.jpg, page consultée le 2022-04-22.



Figure 74 : Cartouche en métal cuivreux avec le poinçon « 1V1 et 97 » sur la douille associé au bâtiment S1-9 (1K1). (Source : Subarctique Enr., DSCN2904)

7.6 Les infrastructures de drainage de la piste est, 1F

Comme l'indique un plan de 1942 (figure 75), le drainage des pistes fut une préoccupation importante afin de prévenir leur affaissement. Des conduits pluviaux longeaient les deux côtés des pistes. Le réseau mis en place durant la Deuxième Guerre est encore opérationnel. Un inventaire complet du réseau en place a été réalisé en 2016 (figure 76). Des sondages réalisés en bordure de la piste est avaient pour but de documenter les infrastructures qui en faisaient partie.

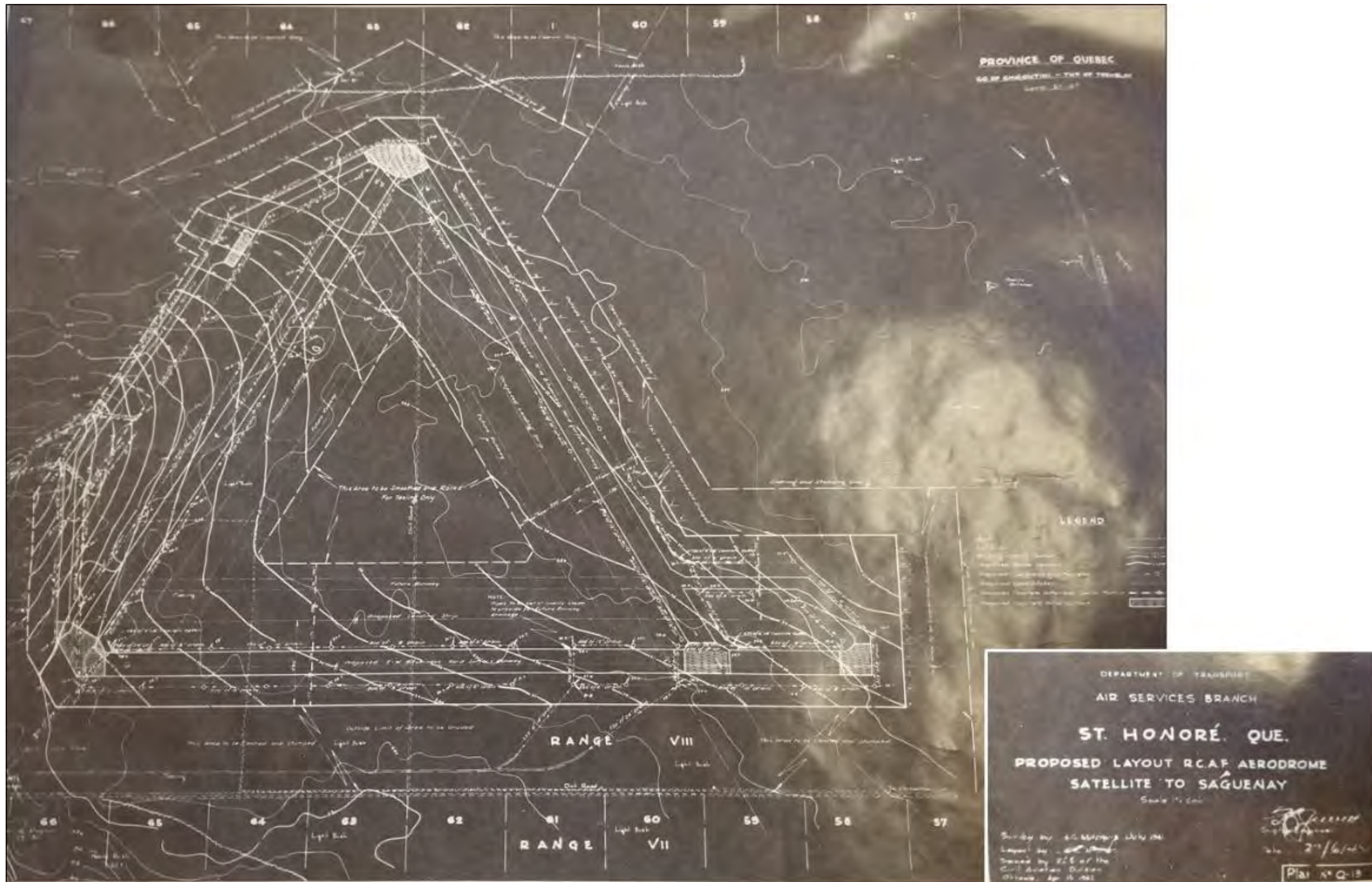


Figure 75 : Réseau de drainage des pistes et voies de circulation internes, mis en place en 1942 (St Honoré Que, Proposed Layout R.C.A.F. Aerodrome, Satellite to Saguenay, Plan No Q-13, Ottawa, Apr. 16, 1942). (Source: Défense nationale, direction de l'aéroport de Saint-Honoré)

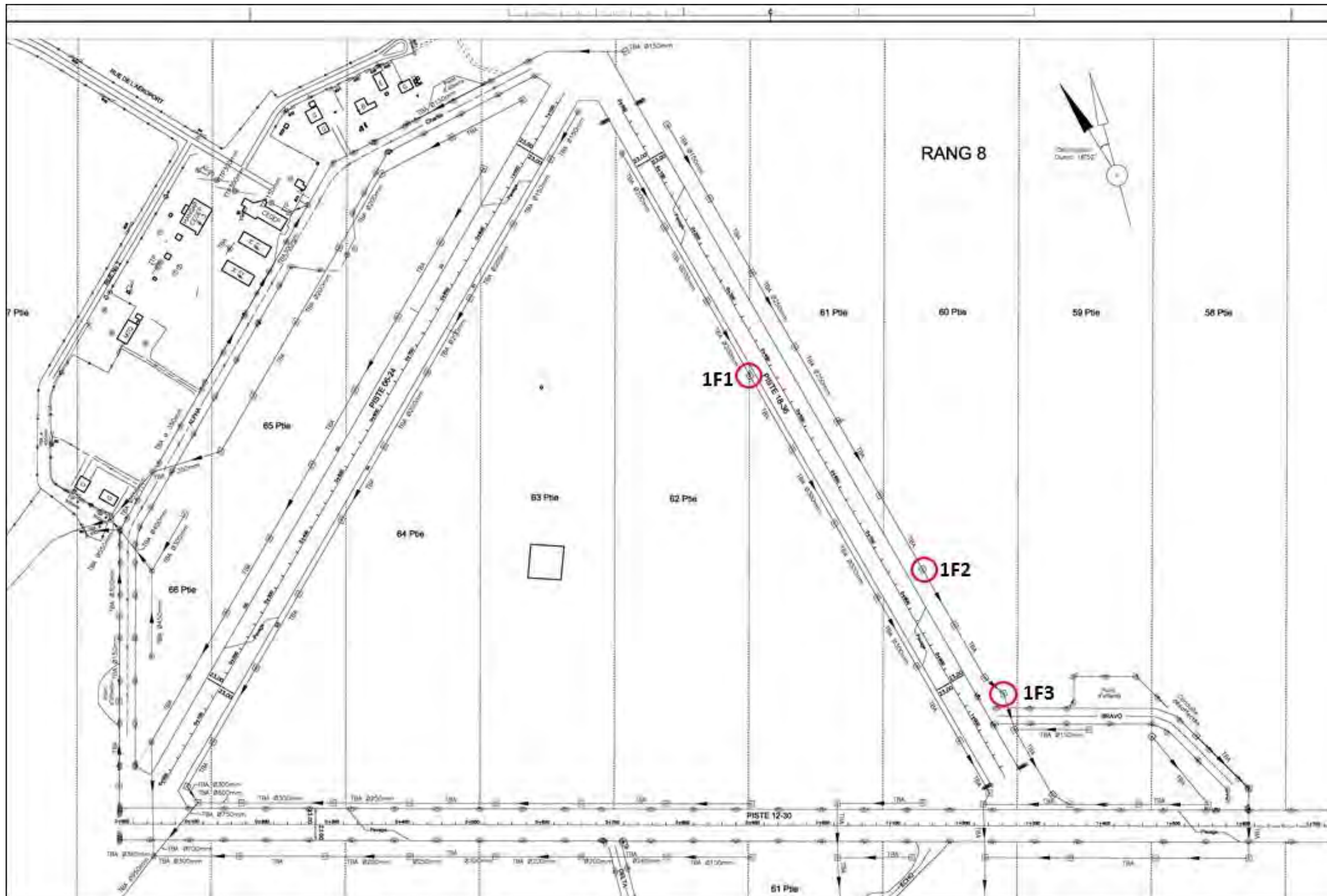


Figure 76 : Plan des utilités publiques de 2016, indiquant l'emplacement des sondages effectués pour expertiser le réseau de drainage de la piste est. (Source : Transports, Mobilité durable et électrification des transports, direction générale des Territoires, 2016-12-19)

Le réseau de drainage des pistes comprend des puisards reliés par drains souterrains en terre cuite (1F1 et 1F2) ainsi que des drains de surface en béton (1F2 et 1F3). Une expertise sur les deux types a été réalisée.



Figure 77 : Puisards et drains types du réseau de drainage de la piste est. (Source : Subarctique Enr., DSCN2092 (1F1), DSCN2096 (1F1), DSCN2100 (1F2), DSCN2115 (1F3), DSCN2106 (1F3))

7.7 Le rail d'atterrissage de l'hélicoptère, 1G et 1M

À la demande du Ministère, une expertise a été réalisée sur les rails qui se profilent à l'ouest des réservoirs du hangar du CQFA, construit en 1981 (figure 78). Les rails servaient autrefois de surface d'atterrissage des hélicoptères. Une plateforme d'atterrissage (plus récente) est visible à proximité.

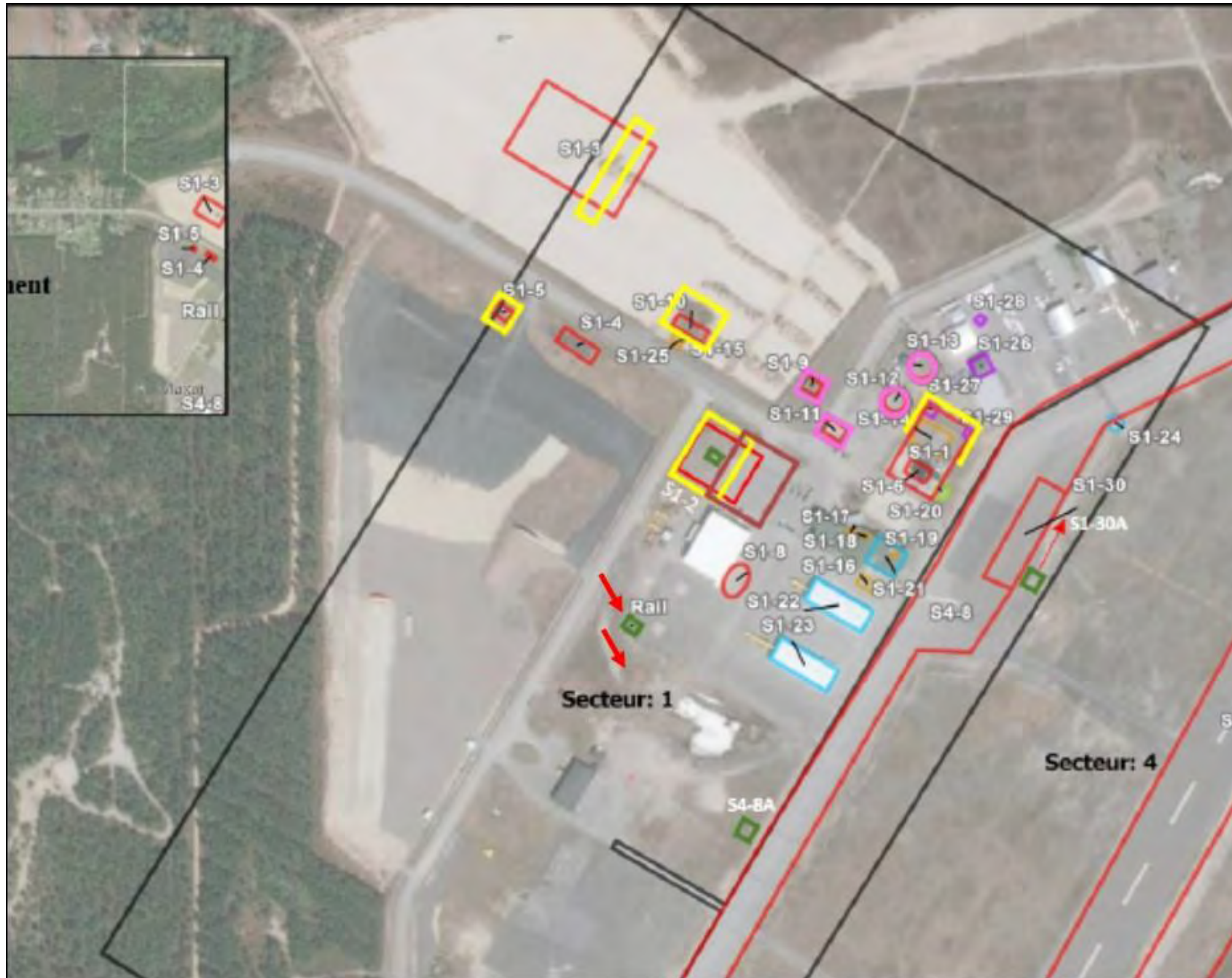


Figure 78 : Emplacement du rail et de la plateforme servant de surfaces d'atterrissage des hélicoptères. (Source : Subarctique Enr., R. Gadbois-Langevin, déc. 2020)

Un sondage réalisé en bordure de l'un des rails a permis de confirmer le modèle de rail mis en place. Les rails sont de type « UIC 60 », un rail à base plate issu du rail Vignole. Il n'y a aucune traverse n'y aucun ballast et les deux rails sont de longueurs différentes (4,70 m et 5,04 m). La surface des rails est peinte en rouge afin d'augmenter leur visibilité (figure 79).



Figure 79 : Rails d'atterrissage d'hélicoptère, vue en surface et de profil, et la plateforme d'hélicoptère à proximité. (Source : Subarctique Enr., DSCN2138, DSCN2149, DSCN2147)

Deux profils parallèles ont été effectués au géoradar dans ce secteur, mais aucune anomalie n'a été détectée (figure 80).



Figure 80 : Levés au géoradar à proximité des infrastructures d'atterrissage des hélicoptères indiquant l'absence d'anomalies. (Source : Géophysique GPR international Inc., août 2021)



7.8 Bâtiment de 1964, S1-16

Ce bâtiment non identifié apparaît sur un plan de 1964 (figure 81). Des levés au géoradar, demandés par le MTQ, ont permis de détecter deux cibles ponctuels à l'emplacement du bâtiment (figure 82). Ceux-ci comportaient de forts réflecteurs pouvant indiquer la présence de massifs souterrains ou de conduites. La détection du vestige, localisé à proximité des bâtiments du CQFA dans un secteur névralgique de l'aéroport, nous amène à proposer un suivi archéologique lors d'éventuels travaux dans ce secteur.



Figure 81 : Plan polyphasé 1942-2017, secteur 1, indiquant l'emplacement du bâtiment S1-16. (Source : MTQ, Direction de l'Environnement, 25 mars 2020)

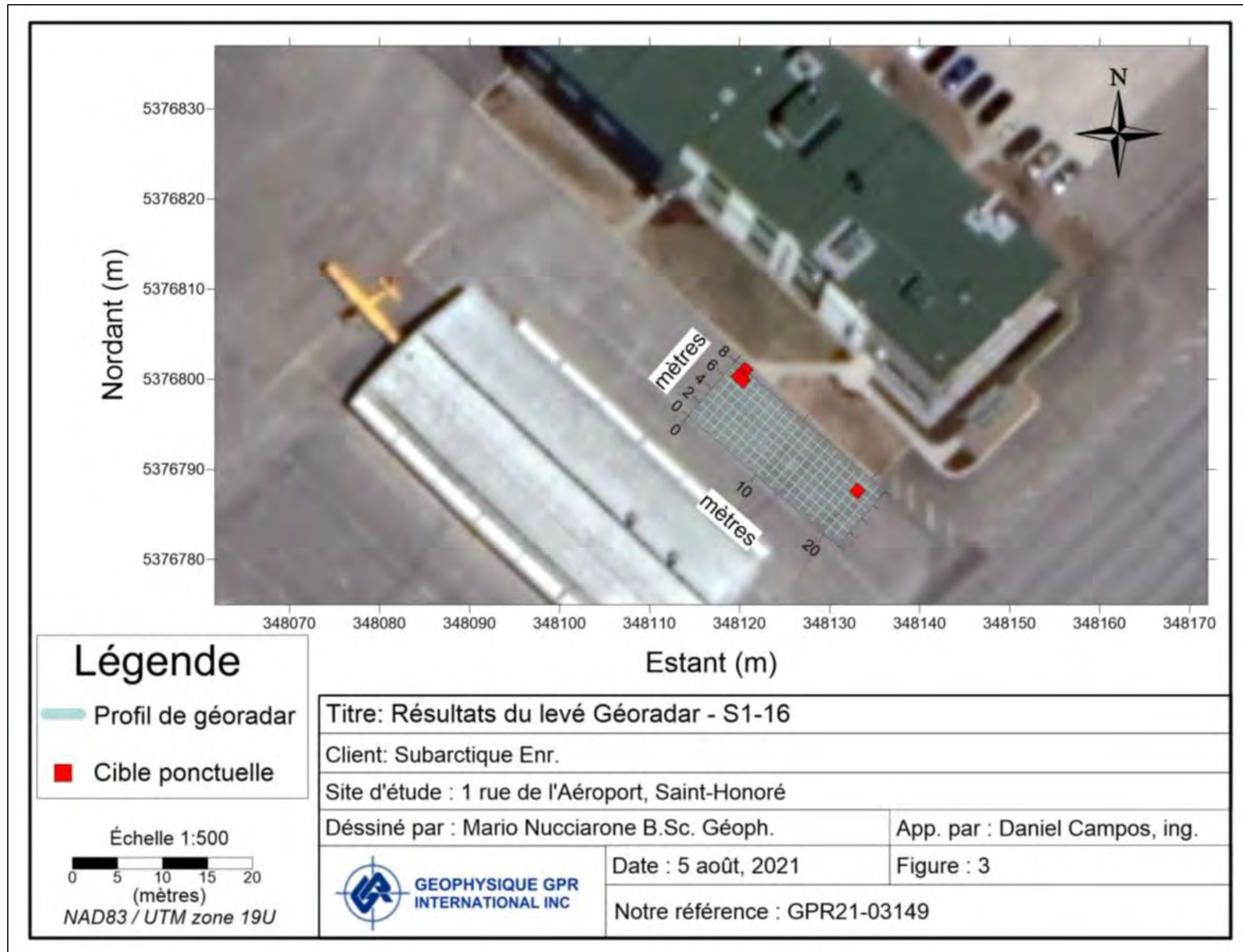


Figure 82 : Levés au géoradar à l'emplacement du bâtiment S1-16 indiquant la présence d'anomalies. (Source : Géophysique GPR international Inc., août 2021, p. 4)



7.9 Bâtiment de 1964, 1L

L'emplacement présumé d'un deuxième bâtiment apparaissant sur le plan de 1964 a également fait l'objet de levées au géoradar (figure 83), suite à une demande du MTQ. Les anomalies détectées correspondent à des dépressions stratigraphiques (figure 84). Les couches se profilent à une profondeur de 1 mètre et s'enfoncent jusqu'à 1,50 mètre¹²³. Il n'est pas clair, cependant, si celles-ci sont associées à la présence d'un ancien bâtiment. Une intervention archéologique préalable à tous travaux dans ce secteur est de mise.

¹²³ GPR, *Ibid*, p. 5.



Figure 83 : Plan polyphasé 1942-2017, secteur 1, indiquant l'emplacement du bâtiment 1L. (Source : MTQ, Direction de l'Environnement, 25 mars 2020)

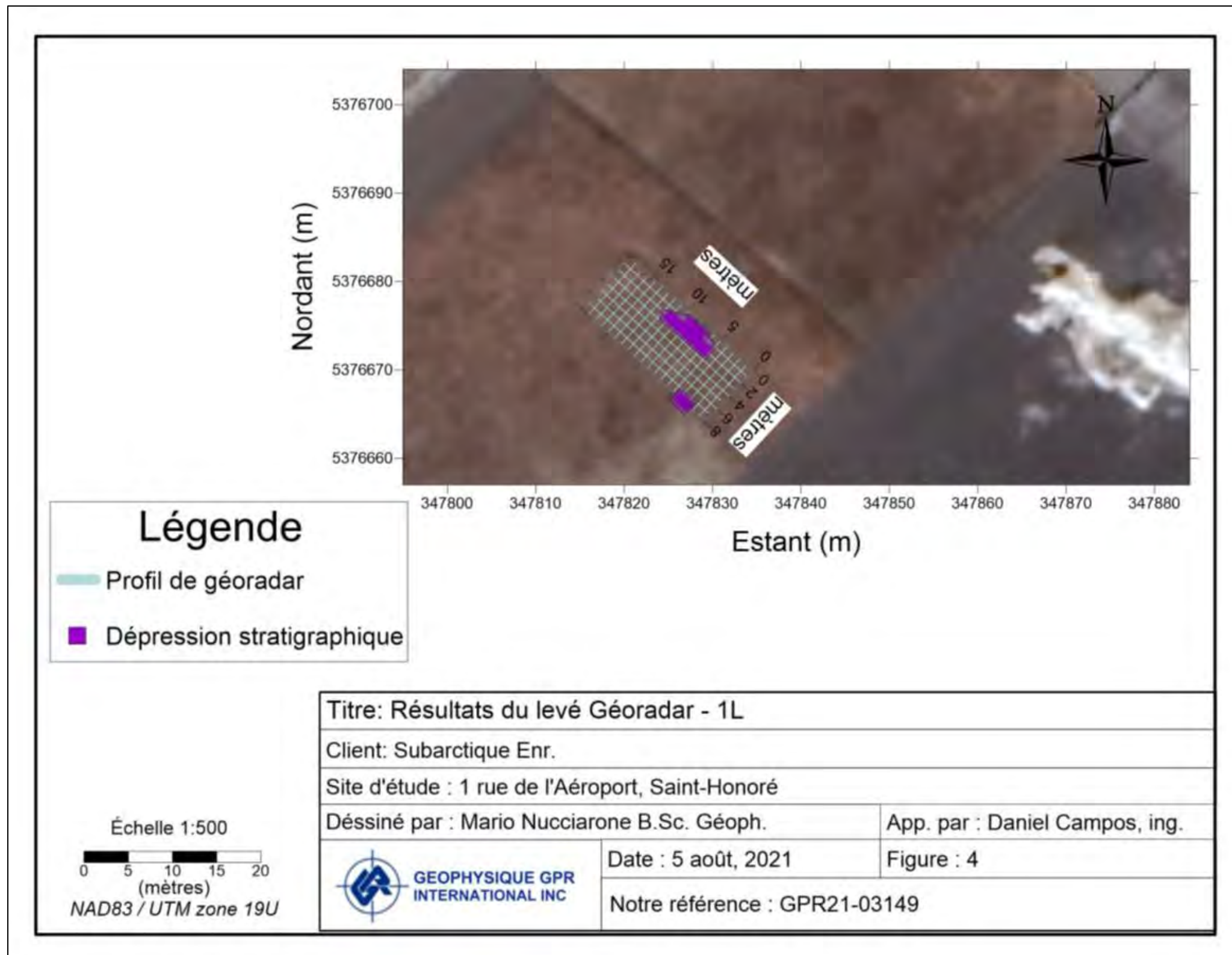


Figure 84 : Levés au géoradar à l'emplacement du bâtiment 1L indiquant la présence d'anomalies. (Source : Géophysique GPR international Inc., août 2021)



7.10 Inventaire paléohistorique, secteur 5

La zone comprise entre Saint-Ambroise et Saint-Honoré correspond aux limites des paléorivages de la mer de Laflamme, telles que définies par les recherches sur la paléogéographie régionale¹²⁴ (voir figure 20). Une inspection visuelle du secteur sud-ouest de l'aéroport, le long du ruisseau de l'Aqueduc, suivi d'un inventaire par sondages manuels a été réalisé (figures 85 et 86).



Figure 85 : Photo aérienne indiquant le secteur du ruisseau de l'Aqueduc. (Source : subarctique Enr, photo 104040, 2021-08-10)

¹²⁴ Roy et al. 2011; Leduc, 2016 p. 135.



Figure 86 : Plan des sondages réalisés de part et d'autre du ruisseau de l'Aqueduc afin d'évaluer la présence d'un niveau d'occupation paléohistorique. (Source : Subarctique Enr., R. Gadbois-Langevin, 2021)



Certaines zones sont recouvertes d'une végétation ouverte et ligneuse (arbustive et arborescente), alors que des bancs de sable sont visibles en surface sur la terrasse du côté ouest du ruisseau. Selon les informations obtenues des employés de l'aéroport, les pentes le long du ruisseau auraient été modifiées (figures 87 et 88).



Figure 87 : Ruisseau de l'Aqueduc à la limite sud de la propriété de l'aéroport, vue vers le nord. (Source : *Subarctique Enr., DSCN2125, 27 juillet 2021*)



Figure 88 : Terrasse sablonneuse à l'ouest du ruisseau de l'Aqueduc. (Source : Subarctique Enr., DSCN2127, 27 juillet 2021)

À proximité de l'aéroport, là où le ruisseau de l'Aqueduc devient souterrain, on observe l'aménagement récent d'un enrochement relié à une conduite pour canaliser le ruisseau (figure 89).



Figure 89 : Enrochement au lieu de résurgence du ruisseau de l'Aqueduc et le tuyau souterrain canalisant les eaux du ruisseau. (Source : Subarctique Enr., DSCN2130 et DSCN2131)

Intervention archéologique, 2021, Aéroport Chicoutimi-Saint-Honoré, dans la municipalité de Saint-Honoré, projet 4306-19-AD03, Subarctique Enr.



Les travaux d'inventaire effectués n'ont révélé aucune trace d'occupation paléohistorique. Cela étant dit, la possibilité d'un potentiel paléohistorique modéré n'est pas exclue. Un ancien niveau de plage fut observé à une trentaine de cm sous la surface dans la portion sud du secteur expertisé (figure 90). Un horizon organique qui correspond au niveau d'activité humaine a été repéré sur l'ensemble de la zone. Dans la portion nord du secteur expertisé, immédiatement à l'ouest de l'aéroport, celui-ci était recouvert d'un épais remblai (figure 91).



Légende :

- 1 Calotte et sol humique
- 2 Niveau d'humus avec fine couche d'AE à l'interface inférieure
- 3 Humus et sable
- 4 Sable orangé
- 5 Argile grise (ancien niveau de plage)
- 6 Sable gris-beige avec traces de matières organiques
- 7 Sable gris

Figure 90 : Profil du sondage 19 indiquant la séquence non perturbée des sols en place avec le sable gris de plage au fond. (Source : Subarctique Enr., DSCN2859)



Légende

- 1 Calotte
- 2 Sol humique
- 3 Niveau d'humus avec fine couche d'AE à l'interface inférieure
- 4 Sable orangé
- 5 Sable gris-beige
- 6 Sable gris fin

Figure 91 : Détail du sondage 30 indiquant l'épais remblai recouvrant un ancien niveau humique. (Source : Subarctique Enr., DSCN2876)



8. Conclusions et recommandations

Les interventions réalisées en 2020 et 2021 sur le site de l'aéroport de Saint-Honoré ciblaient, plus particulièrement, les installations datant de la Deuxième Guerre mondiale : la caserne, le hangar pour avions, la station de pompage, les abords de pistes et divers dépendances et services. Pour certains, la tâche consistait à caractériser les vestiges encore visibles. Pour d'autres, l'objectif était de confirmer la présence de constructions disparues et de documenter leur empreinte physique. En s'inspirant principalement de la superposition des plans et de l'iconographie ancienne, réalisée précédemment dans le cadre de l'étude de potentiel archéologique, les zones d'intervention et la méthodologie spécifique pour chacune a été déterminée. Les résultats obtenus pour chaque construction et les recommandations pour assurer la cueillette optimale des données archéologiques essentielles à leur compréhension sont présentés ci-dessous.

Hangar pour avions et annexe, S1-1

Le hangar pour avions était attenant à la première tour de contrôle. Sa forme architecturale et sa matérialité sont typiques des hangars d'avions sur d'autres sites de la même époque. Une partie de ses fondations servent aujourd'hui de stationnement. Des expertises menées à l'automne 2020 et à l'été 2021 ont permis de circonscrire les limites restantes du bâtiment et de son annexe servant de chaufferie. Une large section de la dalle de plancher du hangar est recouverte d'un épais remblai.

Recommandation :

- Dégagement complet de la dalle de plancher du hangar à des fins de documentation et de mise en valeur
- Préservation des fondations

Caserne, S1-2

La caserne (édifice h) occupait autrefois un secteur au nord de l'édifice du CQFA. Des tranchées réalisées à l'été 2021 ont permis de confirmer qu'il s'agissait d'une construction en bois reposant sur des poutres de bois dont les traces ont été mises au jour. Une partie des limites est et ouest des ailes du bâtiment, qui épousait la forme d'un « U », a été repérée. Les ailes se poursuivent peut-être sous le stationnement asphalté du CQFA (cela reste à vérifier). Les limites de la portion nord-ouest du bâtiment (reliant les deux ailes) ne sont pas connues. La présence d'une clôture, d'une ligne de Bell, d'un fossé et de la route #2, ajoutés après la Deuxième Guerre, sont venus perturber ce secteur. Les artefacts recueillis permettent de documenter les différents matériaux utilisés pour la



construction de la caserne. Cette dernière correspond au modèle « standard » de ce type d'édifice temporaire érigé sur les sites militaires à cette époque.

Recommandation :

- Décapage complet de la portion accessible du site de la caserne (menacé par d'éventuels travaux d'agrandissement du CQFA) afin de situer le bâtiment dans l'espace et documenter ses traces restantes.

Complexe de la station de pompage (S1-10)

La station de pompage et ses douze réservoirs en béton constituent un ensemble fort intéressant au plan technologique. Utilisant l'eau de l'aquifère présent sous le site de l'aéroport, la station alimentait les bâtiments en périphérie. Si la superstructure et les équipements de la salle des pompes ont été enlevés, leurs traces sont encore visibles : pompe centrifuge, pompe à puisard, tuyauterie d'extraction et de distribution etc.

Quant aux réservoirs, ceux-ci étaient enfouis sous un monticule de terre à l'arrière de la salle des pompes. Des travaux massifs de nivellement des sols environnants en 2019 font en sorte que les réservoirs sont aujourd'hui isolés sous une épaisseur de sols dont la stabilité est précaire. Seul l'extrados des réservoirs a pu être expertisé ponctuellement pour connaître ses dimensions. Les deux puits d'accès aux chambres souterraines ont été bloqués par une dalle de béton. Ainsi, l'intérieur des réservoirs n'a pu être documenté et l'on doit se fier à quelques photos prises par le personnel du site pour en connaître l'aménagement

Recommandations :

Station de pompage, S1-10

- Enlèvement des sols restants (aide mécanique) afin de dégager et documenter les éléments restants de la fondation
- Préservation de la fondation

Réservoirs de la station de pompage, S1-10

- Documentation complète de la structure avant son éventuel effondrement. Nécessite le soutien d'un ingénieur et des moyens techniques afin de sécuriser la structure et permettre l'accès à l'intérieur des réservoirs.



Garage pour autos, S1-4

La fondation de ce bâtiment est encore visible. Celle-ci a été documentée et expertisée ponctuellement en profondeur. Le vestige semble être en bon état.

Recommandation :

- Aucune intervention, sauf si le vestige est menacé par des travaux
- Préservation de la fondation

Emplacement du bâtiment S1-5

Ce bâtiment non identifié était localisé à l'ouest du garage pour autos. L'emplacement présumé du bâtiment a été expertisé. Seule la trace possible de son pourtour a été relevée. Il ne reste aucun élément structurel du bâtiment.

Recommandation :

- Aucune intervention

Secteur du Rail

À la demande du Ministère, une expertise a été réalisée sur les rails qui se profilent à l'ouest des réservoirs du hangar du CQFA, construit en 1981. Les rails servaient autrefois de surface d'atterrissage des hélicoptères. Une plateforme d'atterrissage (plus récente) est visible à proximité. Le secteur est passablement perturbé par la présence de réservoirs sous la zone attenante au hangar. Des levés au géoradar n'ont révélé aucune anomalie significative.

Recommandation :

- Aucune intervention sauf dans le cas d'une découverte fortuite.

Bâtiment S1-16

Un relevé au géoradar a été effectué sur l'emplacement présumé de ce bâtiment qui apparaît sur un plan de 1964. La présence de « cibles » a été détectée sous l'asphalte à l'ouest de l'édifice du CQFA.

Recommandation :

- Inventaire et fouille au besoin si l'asphalte était enlevé



Bâtiment de 1964

Un relevé au géoradar a été effectué sur l'emplacement présumé de ce bâtiment qui apparaît également sur un plan de 1964. La présence d'une dépression stratigraphique mérite une expertise archéologique.

Recommandation :

- Inventaire et fouille au besoin afin de vérifier la présence de vestiges

Dépendance au nord de la route #1 (S1-9)

Suivant un repérage au géoradar, l'excavation d'une tranchée à l'emplacement d'une dépendance non identifiée sur la photo aérienne de 1942 a été réalisée. Celle-ci a permis de mettre au jour une fondation en béton, de forme plus ou moins rectangulaire. La fonction précise de la dépendance n'a pu être déterminée, mais la découverte d'une douille de cartouche de fusil pourrait indiquer que nous sommes en présence d'un dépôt de munitions. Aucun autre bâtiment n'est indiqué dans ce secteur sur les plans anciens.

Recommandation :

- Aucune intervention sauf dans le cas d'une découverte fortuite en périphérie de la dépendance.

Pistes de décollage et d'atterrissage et taxiways

Les pistes ont été construites sur un fond de poussière de pierre compactée (*consolidated crushed stone*), puis asphaltées entre 1942 et 1944. Aux angles des pistes, on avait aménagé des dalles bétonnées permettant de solidifier la structure. Ces dalles, typiques du modèle d'aéroport « 60° runway » de la Deuxième Guerre, sont toujours présentes.

Les pistes ont fait l'objet de travaux récents sans toutefois modifier leur configuration de base. Les balises des pistes (12-30 et la 18-36) ainsi que de toutes les voies de circulation ont été remplacées en 2016. La piste 06-24 a été refaite l'année suivante alors que la piste 18-36 a été refaite en 2020. Aucune intervention archéologique n'a eu lieu jusqu'à présent afin de relever la stratigraphie ancienne des pistes et de documenter les dalles. Les interventions menées sur le terre-plein en 2020 ont permis d'en relever le profil stratigraphique et de localiser des aménagements d'intérêt, tels un site de largage de bombes.

Recommandation :

- Inventaires préalables dans les zones de travaux



Infrastructures de drainage des pistes

Le réseau de drainage des pistes mis en place en 1942 est toujours en fonction. Le réseau comprend des puisards et drains en terre cuite (souterrains) ainsi que des drains de surface en béton. Une expertise sur les deux types a été réalisée le long de la piste Est.

Recommandation :

- Aucune intervention sauf si menacée par des travaux ou par le remplacement du réseau en tout ou en partie

Secteur 5 (paléohistorique)

Une inspection visuelle du secteur sud-ouest de l'aéroport, le long du ruisseau de l'Aqueduc, a été effectuée le 27 juillet 2021 afin de déterminer l'intérêt de réaliser un inventaire paléohistorique. La zone comprise entre Saint-Ambroise et Saint-Honoré correspond aux limites des paléorivages de la mer de Laflamme, telles que définies par les recherches sur la paléogéographie régionale. Les travaux d'inventaire effectués n'ont révélé aucune trace d'occupation, mais la possibilité d'un potentiel paléohistorique modéré n'est pas exclue.

Recommandation :

- Aucune intervention sauf dans le cas d'une découverte fortuite ou lors d'un réaménagement des sols.

Épilogue

Les interventions réalisées sur le site de l'aéroport de Saint-Honoré viennent confirmer son intérêt archéologique. Représentant du rôle du Commonwealth dans la défense aérienne durant la Deuxième Guerre mondiale, impliqué dans la protection des ressources locales vitales à l'effort de guerre et participant à la formation du personnel affecté aux fonctions de défense aérienne, le site constitue une référence utile pour les recherches à venir sur des sites à vocation similaire, tant au niveau national que régional. D'emblée, on y voit toute la pertinence de réaliser une étude de potentiel archéologique comparative comprenant les autres lieux aéroportuaires de la région datant de cette époque afin de documenter les modes constructifs caractéristiques de ces installations, de repérer les éléments les plus rares et les plus représentatifs et, finalement, de mieux mitiger les travaux susceptibles d'en détruire les traces.



Ouvrages cités et sources

Archives

ANQC, Collection de la SHS, *dossier 109*.

ANQC, Collection de la SHS, *mémoire des vieillards no 142*, Ludger Petit.

ARCHIVES NATIONALES DU QUÉBEC, Fonds Société historique du Saguenay. Lettre du ministère de l'Air, lettre du 8 juillet 1942

LE GREFFE DE L'ARPENTEUR GÉNÉRAL DU QUÉBEC, UQAM, Carto 2014.

MUSÉE DE LA DÉFENSE AÉRIENNE. BFC Bagotville, Collection Dan McWilliams.

Sites Internet

[Aviaweb: CF Bagotville](#)

<https://aircadetleague.com/fr/propos-de-nous/370-2/>

<https://canada.hkcorporationsearch.com/companies/sedgbr/>

<https://chronomontreal.uqam.ca/chronologie/1760-aeroport-de-saint-hubert>

https://fr.abcdef.wiki/wiki/List_of_military_headstamps

<https://fr.db-city.com/Canada--Qu%C3%A9bec--Saguenay--Lac-Saint-Jean--Saint-Honor%C3%A9>

https://inspectapedia.com/exterior/Asbestos_Cement_Siding_Roofing_History.php

<https://www.memoireduquebec.com>

<https://www.aeroportdequebec.com/fr/a-propos/entreprise/histoire>

<https://www.aviationcultures.org/aviation-archaeology/>

<https://www.avionslegendaires.net/avion-militaire/hawker-hurricane/>

<https://www.caContributions to Aviation Archaeology | Plane Crash Girl.ca>

<https://www.environnement.gouv.qc.ca/biodiversite/cadreecologique/rapports/provinc-es-naturelles.pdf>

https://www.environnement.gouv.qc.ca/biodiversite/aires_protegees/provinces/conclu-sion.htm

<https://www.eodms-sgdot.nrcan-rncan.gc.ca>

<https://www.longuepointedemingan.ca/a-decouvrir/vestiges-de-larmee-americaine>

Intervention archéologique, 2021, Aérodrome Chicoutimi-Saint-Honoré, dans la municipalité de Saint-Honoré, projet 4306-19-AD03, Subarctique Enr.



<https://www.patrimoineculturel.gouv.qc.ca/rpcq/detail.do?methode=consulter&id=7640&type=pge>

<https://www.patrimoineculturel.gouv.qc.ca/detail.do?methode=consulter&id=93227&type=bien>

<https://www.plomberiebissonnette.ca/services-de-drains-et-egouts/drain-francais>

<https://www.predecimal.com/forum/topic/2809-putting-coin-on-foundation-who-started-it/>

<https://www.sepaq.com/parcs-quebec/blogue/article.dot?id=5b9e7bd2-debe-4368-8738-ddebbb84f015>

<https://www.shgcn.ca/nos-activites/lhistoire-de-laviation-a-laerogare-de-sept-iles>

<https://www.thecanadianencyclopedia.ca/fr/article/les-mers-postglaciaires-du-quebec>

<https://www.thecanadianencyclopedia.ca/fr/article/saint-honore>

<https://www.veterans.gc.ca/eng/remembrance/history/second-world-war/british-commonwealth-air-training-plan>

ici.radio-canada.ca/nouvelle/1140741/aeroport-mont-joli-histoire-deuxieme-guerre-mondiale

museeduhaut-richelieu.com/chroniques/2020/une-longue-histoire-daviation-a-saint-jean-sur-richelieu

Ouvrages

ANDREWS, John T. 1978. Sea level history of arctic coasts during the Upper Quaternary: Dating, sedimentary sequences, and history, *Progress in Physical Geography*, 2(2), pp. 375-407.

ARKÉOS INC. Juillet 2020. *Ligne à 735 kV Micoua-Saguenay, inventaire complémentaire et fouilles archéologiques*, Rapport réalisé pour le compte d'Hydro-Québec, 201 p.

BERGERON, Michel. 2004. Histoire de l'aéroport de Saint-Honoré (1942-1946), Volume 46, Numéro 3, juillet-septembre 2004.

---. 2013. Le Centenaire de Saint-Honoré, Une publication de La Société de développement de Saint-Honoré, 440 p.

BERNATCHEZ, Pascal. 2003. Évolution littorale holocène et actuelle des complexes deltaïques de Betsiamites et de Manicouagan-Outardes : synthèse, processus, causes et perspectives. Thèse de doctorat, Géographie, Université Laval.

Intervention archéologique, 2021, Aérodrome Chicoutimi-Saint-Honoré, dans la municipalité de Saint-Honoré, projet 4306-19-AD03, Subarctique Enr.



BOUCHARD, Russell. 1994. *La vie quotidienne à Chicoutimi au temps des fondateurs* : extraits des mémoires de la famille Petit, tome 1, 1873-1882, Chicoutimi-Nord, [Chez l'auteur], 1993.

CHRÉTIEN, Yves. 2013. Inventaire archéologique au site de la station de pompage et de la prise d'eau projetées de la mine de Niobec sur la rivière Shipshaw, à Saint-Honoré au Saguenay, Genivar, octobre 2013, 46 p.

DYKE Arthur S. et PREST Victor K. 1987. *Late Wisconsinan and Holocene history of the Laurentide Ice Sheet*, Géographie Physique et Quaternaire, v. 41, pp. 237-263.

DYKE, Arthur S. 2003. [Deglaciation of North America, Geological Survey of Canada, Open File 1574, Sheet 2.](#)

----. 2004. *An outline of North American deglaciation with emphasis on central and northern Canada*, pp. 371-406, in: Quaternary Glaciations - Extent and Chronology, Part II: North America, J. Ehlers and P.L. Gibbard (eds), Elsevier B. V.

IBRAHIM, Ghassen. 2011, Géologie et géomorphologie quaternaire de la zone de GIEBV Duplessis, Organisme de bassins versants Duplessis, Sept Iles, mars 2011, 32 p.

GODIN-GAUTHIER, Monique. 1971. *Étude de deux villages de la rive nord du Saguenay, Saint-Honoré et Saint-David*. Institut de géographie, mémoire présenté pour l'obtention d'une licence en géographie à l'Université Laval, 6 juin 1971.

GUIDE DE RECONNAISSANCE DES TYPES ÉCOLOGIQUES. 2003. p. 2.7, <https://www.donneesquebec.ca/recherche/dataset/systeme-hierarchique-de-classification-ecologique-du-territoire/resource/de0beebd-8792-4401-af41-57e9b3a9662d>

GUYER, Paul. 2012. « Introduction to Pumping Stations for Water Supply Systems », CED Engineering.com.

LANGVIN, Érik, Raphaël GADBOIS et Jonathan MATTSON. 2012. *Varias archéologiques. Résultats du printemps 2010 et mise à jour de quelques collections résiduelles*, Subarctique Enr. et Laboratoire d'Archéologie de l'UQAC, Vol.1, 90 P.

LANGVIN, Érik. 2015. Un fjord, une rivière, un lac et des ruisseaux. Variabilité culturelle paléohistorique sur le bassin hydrographique de la rivière Saguenay (Québec, Canada). Thèse de doctorat, Département d'anthropologie, Université de Montréal, Montréal.

LANGVIN, E. et PLOURDE N. (2017). Du Piekouagamy au fleuve Saint-Laurent. La question des identités culturelles au cours de l'Archaïque supérieur sur le bassin hydrographique de la rivière Saguenay. Dans A.L. Burke et C. Chapdelaine, *L'Archaïque au Québec : six millénaires d'histoire amérindienne* », 2017, Paléo-Québec #16, chapitre 5, p. 151-186.

Intervention archéologique, 2021, Aérodrome Chicoutimi-Saint-Honoré, dans la municipalité de Saint-Honoré, projet 4306-19-AD03, Subarctique Enr.



LANGEVIN, E. (2020) *Un fjord, une rivière, un lac et des ruisseaux : variabilité culturelle paléohistorique sur le bassin hydrographique de la rivière Saguenay (Québec, Canada)*. Groupe de recherche en Invention régionale (GRIR), UQAC, 523 p.

LEDUC, Éric. 2016. *Le quaternaire de la région du Saguenay–Lac-Saint-Jean, Québec : cartographie, sédimentologie, modélisation de l'extension marine et paléogéographie*, Mémoire présenté comme exigence partielle de la maîtrise en géographie, Université du Québec à Montréal, janvier 2016, 185 p.

LE PROGRÈS DU SAGUENAY, le vendredi 9 août 1946, p. 5, BAnQ numérique.

LI, T., J.-P. DUCRUC, M.-J. CÔTÉ, D. BELLAVANCE et F. POISSON. 2019. Les provinces naturelles : première fenêtre sur l'écologie du Québec, Québec, ministère de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques, Direction de la connaissance écologique, 24 p.

MUSÉE DE LA DÉFENSE AÉRIENNE DE BAGOTVILLE. s.d. *Second World War: Air Defence and Operational Training in the Saguenay*.

O'MALLEY, Dave. 2021-07-20. « FOR THE RECORD — No.1 Bombing and Gunnery School, Picton, Ontario », *Les ailes d'époque du Canada*, <https://www.vintagewings.ca/stories/for-the-record>

PINTAL, Jean-Yves. 2008. Amélioration de la desserte routière locale à la Tabatière, Basse-Côte-Nord, inventaire archéologique, février 2008, 32 p.

POMERLEAU, Daniel. 2006. *Une guerre mondiale au Saguenay*, 1^{er} mars 2006, <https://legionmagazine.com/fr/2006/03/une-guerre-mondiale-au-saguenay/>

RAYMOND, R. 1971. Pédologie de la région de Chicoutimi, Ministère de l'Agriculture et de la Colonisation, 120 p.

RICHARD, P.J.H. 1988. *Couvert végétal au Québec-Labrador et son histoire postglaciaire*, notes et documents # 87-01, Université de Montréal, Montréal.

RICHARD, P. J.H. et Grondin, Pierre. 2009. *Histoire postglaciaire de la végétation*, Extrait du Manuel de foresterie, Ordre des ingénieurs forestiers du Québec, 10 p.

ROY, Denis W., Guillaume BEAUDOIN, Éric LEDUC, Alain ROULEAU, Julien WALTER, Romain CHESNAUX, Pierre COUSINEAU. 2011. Isostasie postglaciaire différentielle au lac-Saint-Jean (Québec) et implications sur la qualité de l'eau souterraine / Post glacial differential isostasy in the Lac-Saint-Jean area (Quebec) and implications for the quality of groundwater, *GéoHydro*, [8 p.].

SANDELIN, Linda C. 11 juin 1998. « Clorox Bottles: A Key to Their Identification and Date of Manufacture », Letter report to CAL FIRE Archaeologist Linda Sandelin from Kedron C. Miller, Product Specialist, Clorox Company 5/20/98, on file at the CAL FIRE Archaeology

Intervention archéologique, 2021, Aérodrome Chicoutimi-Saint-Honoré, dans la municipalité de Saint-Honoré, projet 4306-19-AD03, Subarctique Enr.



Office, Fresno, <https://www.fire.ca.gov/programs/resource-management/resource-protection-improvement/environmental-protection-program/cultural-resources-management-program/clorox-bottles-a-key-to-their-indentification-and-date-of-manufacture/>.

SERVICE DE L'AMÉNAGEMENT ET DES EAUX SOUTERRAINES DE LA DIRECTION DES POLITIQUES DE L'EAU DU MINISTÈRE DU DÉVELOPPEMENT DURABLE, DE L'ENVIRONNEMENT ET DES PARCS. 2007. Guide technique, Captage d'eau souterraine pour des résidences isolées,

SIMARD, Robert, 1973. Les Grandes Loutres., Société d'archéologie du Saguenay, Chicoutimi, ms, 7 p.

TORONTO STAR. 23 août 2021. 'Haunting.. A Second World War airbase is for sale in Prince Edward County, complete with barracks and working airport,

<https://www.thestar.com/news/gta/2021/08/23/its-almost-haunting-this-second-world-war-airbase-is-for-sale-in-prince-edward-county-complete-with-original-barracks-and-working-airport.html?rf>.

TREMBLAY, Philippe. 2005. Étude hydrogéologique de l'aquifère de Saint-Honoré avec emphase sur son bilan hydrique, Mémoire présenté à L'Université du Québec à Chicoutimi, comme exigence partielle de la Maîtrise en Science de la Terre, 188 p.

TROESTLER, Étienne. 2002. La faune et la flore au Saguenay–Lac-Saint-Jean, Cégep de Jonquière, 13 novembre 2002.

Annexe 1 : Inventaire de la culture matérielle et photos d'artéfacts

Inventaire des artefacts et écofacts

Aéroport de Saint-Honoré/Chicoutimi

Projet No 4306-19-AD03

Code : DdEs-2

Date : 26 juillet au 13 août 2021

Collection : 2e Guerre mondiale

Lot	# Cat	Code mat	Matériau	Objet	No. frag.	No. obj.	Code fonction	Fonction	Intégrité	Commentaires	État	No. Cat.	No. Bte.
1H2		1.1.1.3	Tcg	Brique	1	1	4.7.3	Élément architectural	frag	Fragment de brique à corps rouge pâle ayant chauffé; 10 x 10 cm et 5,5cm d'épaisseur; provient d'un sondage le long de la fondation de la chaufferie du hangar à avions	conservé		
1H2		3.1.1.13	Métal ferreux fer tréfilé	Clou	1	1	4.7.2.3	Fixation	compl	Clou de 10cm de longueur	très rouillé; élagué		
1H2		1.1.1.3	Tcg	Brique	1	1	4.7.3	Élément architectural	frag	Fragment de brique à corps rouge pâle ayant chauffé; 9 x 6 cm; épaisseur partielle; provient de l'angle NE de la fondation de la chaufferie et du hangar à avions; idem fragment précédent	conservé		
1H2		4.2.5	Ciment	Tuiles	4	4	4.7.1.4	Revêtement	frag	Échantillons de tuiles de revêtement en ciment gris contenant de l'amiante, largement utilisé en construction à partir des années 1920 en raison de leur qualité ignifuge; épaisseur 3mm, surface ondulée et dessous uni	conservé		
1J1		5.4.6	Asphalte	Bardeaux	4	4	4.7.3	Élément architectural	frag	Fragments de bardeaux d'asphalte de couleur rouge-brun en surface, provenant probablement de la toiture de la caserne (Édifice h)	conservé		
1J1-4		3.1.1.13	Métal ferreux fer tréfilé	Clou	1	1	4.7.2.3	Fixation	compl	Clou de 6,5 cm de longueur avec traces de bois à l'extrémité effilée et traces de bardeau d'asphalte sur la tête indiquant que le clou provient de la toiture de la caserne	conservé		
1J1-5		5.2	Solde fibreux	Revêtement de cloison	±10	1	4.7.1.4	Revêtement	frag	Fragments de cloison sèche de type Sackett Board composée de plusieurs épaisseurs de papier cartonné.	échantillons conservés		
1J1-5		3.1.1.13	Métal ferreux fer tréfilé	Clou	20	20	4.7.2.3	Fixation	compl et frag	Clous de diverses longueurs: 10cm, 6 cm, 4 cm, 3 cm et 2,5 cm; clous de construction, de finition et de toiture	échantillons de chaque type conservés; autres élagués		
1J1-5		5.4.6	Asphalte	Bardeaux	13	13	4.7.3	Élément architectural	frag	Fragments de bardeaux d'asphalte de couleur rouge-brun en surface, provenant probablement de la toiture de la caserne (Édifice h)	échantillons conservés		
1J1-5		2.3.1.10	Verre couleur transparent brun	Bouteille	14	1	4.9	Entretien	frag	Fragments d'une bouteille d'eau de Javel, brun ambré, 32 oz avec capuchon en métal vissé. Les capuchons vissés apparaissent sur les bouteilles d'eau de javel entre 1940-1944 (Source: Letter report to CAL FIRE Archaeologist Linda Sandelin from Kedron C. Miller, Product Specialist, Clorox Company 5/20/98, on file at the CAL FIRE Archaeology Office, Fresno)	conservé		

1J2		1.1.1.3	Tcg	Brique	1	1	4.7.3	Élément architectural	frag	Fragment de brique rouge striée, 10cm de long avec traces de mortier de ciment. Idem 1J3-16.			
1J2-1		5.2	Solde fibreux	Revêtement de cloison	±20	1	4.7.1.4	Revêtement	frag	Fragments de cloison sèche de type Sackett Board composée de papier cartonné. 1 échantillon avec fragments de tuile en surface. Morceaux d'étoupe (« backing ») transpercés de clous de fixation. Idem 1J1-5.			
1J1-2		3.1.1.13	Métal ferreux fer tréfilé	Clou	±100	±100	4.7.2.3	Fixation	compl et frag	Clous de diverses longueurs: 10cm, 6 cm, 4 cm, 3 cm et 2,5 cm; clous de construction, de finition et de toiture	très rouillés; élagués		
1J2-1		3.1.1.13	Métal ferreux fer tréfilé	Clous annelés	30	30		Fixation	compl et frag	Clous de 4 cm de longueur; probablement utilisés pour fixer les cloisons sèches ou le sous-plancher.	conservés		
1J2-1		5.4.6	Asphalte	Bardeaux	±20	±20	4.7.3	Élément architectural	frag.	Fragments de bardeaux d'asphalte de couleur rouge-brun en surface, provenant probablement de la toiture de la caserne (Édifice h)	conservés		
1J1-2		4.2.5	Ciment	Tuile	1	1	4.7.1.4	Revêtement	frag	Échantillon de tuile de revêtement en ciment gris contenant de l'amiante; épaisseur 3mm, surface ondulée et dessous uni	conservé		
1J2-1		3.1.2.23	Métal cuivreux tréfilé	Crochet	1	1	4.7.2.1	Système de fermeture	frag.	Petit crochet de 4 cm de longueur; probablement pour un coffret ou petit meuble	conservé		
1J2-1		3.1.8	Métal alliage ind.	Anneau	1	1	4.8.4	[Mobilier]	compl	Petit anneau de 5mm de diamètre, avec cannelure au centre.			
1J2-4		4.3.5	Matière composite béton	Ind.	2	2	4.7	[Rejet]	frag	Fragments d'amas de béton, agrégats moyens, sablonneux.	conservés		
1J3		7.99	PVC	Tuyau	1	1	4.8.3	Canalisation	frag	Section de tuyau diam. 11,02 cm. Marque: DEE-DWV T1G2 SA B181.1-V85...; de type Drainway ABS DWV systems; en utilisation depuis environ 30 ans (ca 1990)	élagué		
1J3-12		3.1.1.13	Métal ferreux fer tréfilé	Clou	1	1	4.7.2.3	Fixation	compl	Clou de 6,5 cm de longueur	très rouillé; élagué		
1J3-12		4.2.5	Ciment	Tuile	1	1	4.7.1.4	Revêtement	frag	Échantillon de tuile de revêtement en ciment gris contenant de l'amiante; épaisseur 3mm, surface ondulée et dessous uni	élagué		
1J3-13/14		4.2.5	Ciment	Tuile	3	3	4.7.1.4	Revêtement	frag	Échantillons de tuile de revêtement en ciment gris contenant de l'amiante; épaisseur 3mm, surface ondulée et dessous uni	1 échantillon conservé		
1J3-13/14		5.4.6	Asphalte	Bardeaux	3	3	4.7.3	Élément architectural	frag.	Fragments de bardeaux d'asphalte de couleur rouge-brun en surface, provenant probablement de la toiture de la caserne (Édifice h)	élagués		
1J3-13/14		3.1.1.13	Métal ferreux fer tréfilé	[clôture]	4	4	4.7.2.6	Protection	frag	Sections de fer barbelé. L'usage militaire du fer barbelé remonte à la fin du 19e siècle (ca 1888)	très rouillés; élagués		
1J3-13/14		3.1.1.13	Métal ferreux fer tréfilé	Clous	5	5	4.7.2.3	Fixation	compl	4 clous de construction de 6,5 cm de longueur; 1 clou de toiture à tête large de 3,5 cm de longueur	Clous de construction élagués; clou de toiture conservé		

1J3-13/14	1.1.1.3	Tcg	Brique	1	1	4.7.3	Élément architectural	frag	Fragment de brique rouge striée, 7cm de long avec traces de mortier de ciment. Idem 1J3-16.	élagué		
1J3-16	3.1.1.13	Métal ferreux fer tréfilé	[clôture]	1	1	4.7.2.6	Protection	frag	Section de fer barbelé, env 38 cm de longueur. L'usage militaire du fer barbelé remonte à la fin du 19e siècle	très rouillé; élagué		
1J3-16	1.1.1.3	Tcg	Brique	1	1	4.7.3	Élément architectural	frag	Petit fragment de brique rouge striée enrobée de mortier à ciment de 8mm d'épaisseur. Idem 1J2.	conservé		
1J3-21	5.4.6	Asphalte	Bardeaux	5	5	4.7.3	Élément architectural	frag.	Fragments de bardeaux d'asphalte de couleur rouge-brun en surface, provenant probablement de la toiture de la caserne (Édifice h)	élagués		
1J3-21	5.4.6	Asphalte	Bardeaux	2	2	4.7.3	Élément architectural	frag.	Fragments de bardeaux d'asphalte de couleur grise en surface; la majorité des échantillons recueillis sont de couleur rouge-brun	conservé		
1J3-21	3.1.1.13	Métal ferreux fer tréfilé	Clous	5	5	4.7.2.3	Fixation	compl	1 de 10 cm de longueur; 3 de 6 cm de longueur, dont 2 avec traces de bois; 1 de 5,5 cm de longueur avec traces de bois	seuls les clous avec traces de bois ont été conservés		
1J9-1	4.2.5	Ciment	Tuiles	3	3	4.7.1.4	Revêtement	frag	Échantillons de tuiles de revêtement en ciment gris contenant de l'amiante, largement utilisé en construction à partir des années 1920 en raison de leur qualité ignifuge; épaisseur 3mm, surface ondulée et dessous uni	3 échantillons conservés		
1J10-2	3.1.1.13	Métal ferreux fer tréfilé	Clou	1	1	4.7.2.3	Fixation	compl	Clou de 10cm de longueur	très rouillé; élagué		
1J10-2	4.3.5	Matière composite béton	Ind.	1	1	4.7	[Rejet]	frag	Amas de béton, agrégats moyens, sablonneux. Idem 1J2-4.	élagué		
1J13-1	3.1.1.12	Métal ferreux fer laminé	Tôle	2	2	4.7.1.4	Revêtement	frag.	Retailles de tôle; 1mm d'épaisseur	très rouillés; élagués		
1J13-1	3.1.1.11	Métal ferreux fer forgé	Support	1	1	4.7.2.5	Support	compl	Support à angle 90°; chaque section de 10cm de longueur et 7mm d'épaisseur; aucune trace de trou de fixation	très rouillé; élagué		
1J13-1	4.2.5	Ciment	Tuile	1	1	4.7.1.4	Revêtement	frag	Fragment de tuile grise en ciment; 3 x 5 cm; extrémité biseautée	conservé		
1K1	4.3.5	Matière composite béton	Dalle	2	2	4.7.3	Élément architectural	frag	Échantillons de la dalle de dessous d'un bâtiment (dépendance ind.); 1 fragment de 12 x 13 cm env. 2 cm d'épaisseur; 1 fragment de 8 x 6 cm; béton grossier mais dense; dessous texturé de traces de coquillages	conservé		
1K1	4.3.5	Matière composite béton	Dalle	1	1	4.7.3	Élément architectural	frag	Échantillon de la dalle de dessus du bâtiment composée de béton et de pierre concassée; possiblement un rejet de construction, mais la structure présente des angles intérieurs bien définis; la galette repose sur la dalle de dessous.	conservé		

1K1	3.1.2.22	Métal cuivreux laminé	Cartouche de balle	1	1	3.7.3.1	Guerre, artillerie, munitions	compl	Cartouche en métal cuivreux, très légèrement éfilée avec rebord à feuillure et poinçon sur la douille « 1V1 et 97 » indiquant qu'il s'agit d'une balle de calibre ... provenant des Industries de Valcartier. <i>IVI Industries Valcartier Inc. (1977–1991; 1989–Present) - Saint-Gabriel-de-Valcartier, Quebec, Canada. In 1935, an ammunition manufacturing facility called Val-Rose was built on the grounds of the disused World War 1-era Valcartier Military Camp. From 1945 to 1967 the facility was part of Canadian Arsenals Ltd. and specialized in small arms ammunition. It was privatized as Industrie Valcartier Incorporee in 1967. It bought out Imperial, CIL's commercial cartridge division, in 1976. It was acquired by SNC-Lavalin (SNC Tec) in 1980, which renamed it IVI Inc.[11] The IVI plant in Valcartier ceased making commercial ammunition in 1988. IVI Inc. was later amalgamated into General Dynamics Ordnance and Tactical Systems - Canada Inc. in 1989. The Valcartier plant itself finally closed in 1991. Sources: Shannon Municipality History (Page 2); International Ammunition Association forum Canadian DI headstamp on 303 and 9x19 cases; Canada Companies Info: Canadian Arsenals Ltd.</i>	conservé		
-----	----------	-----------------------------	-----------------------	---	---	---------	-------------------------------------	-------	---	----------	--	--



DSCN2947.JPG



IMG_0162.JPG



IMG_0164.JPG



IMG_0167.JPG



IMG_0170.JPG



IMG_0176.JPG



IMG_0177.JPG



IMG_0178.JPG



IMG_0181.JPG



IG_2312_pages-to-jpg-0001.jp



IG_2315_pages-to-jpg-0001.jp



IMG_2317_page-0001.jpg



DSCN2886.JPG



DSCN2887.JPG



DSCN2888.JPG



DSCN2889.JPG



DSCN2890.JPG



DSCN2891.JPG



DSCN2894.JPG



DSCN2895.JPG



DSCN2896.JPG



DSCN2898.JPG



DSCN2902.JPG



DSCN2903.JPG



DSCN2904.JPG



DSCN2905.JPG



DSCN2906.JPG



DSCN2907.JPG



DSCN2910.JPG



DSCN2913.JPG



DSCN2915.JPG



DSCN2917.JPG



DSCN2919.JPG



DSCN2924.JPG



DSCN2925.JPG



DSCN2934.JPG



DSCN2936.JPG



DSCN2938.JPG



DSCN2940.JPG

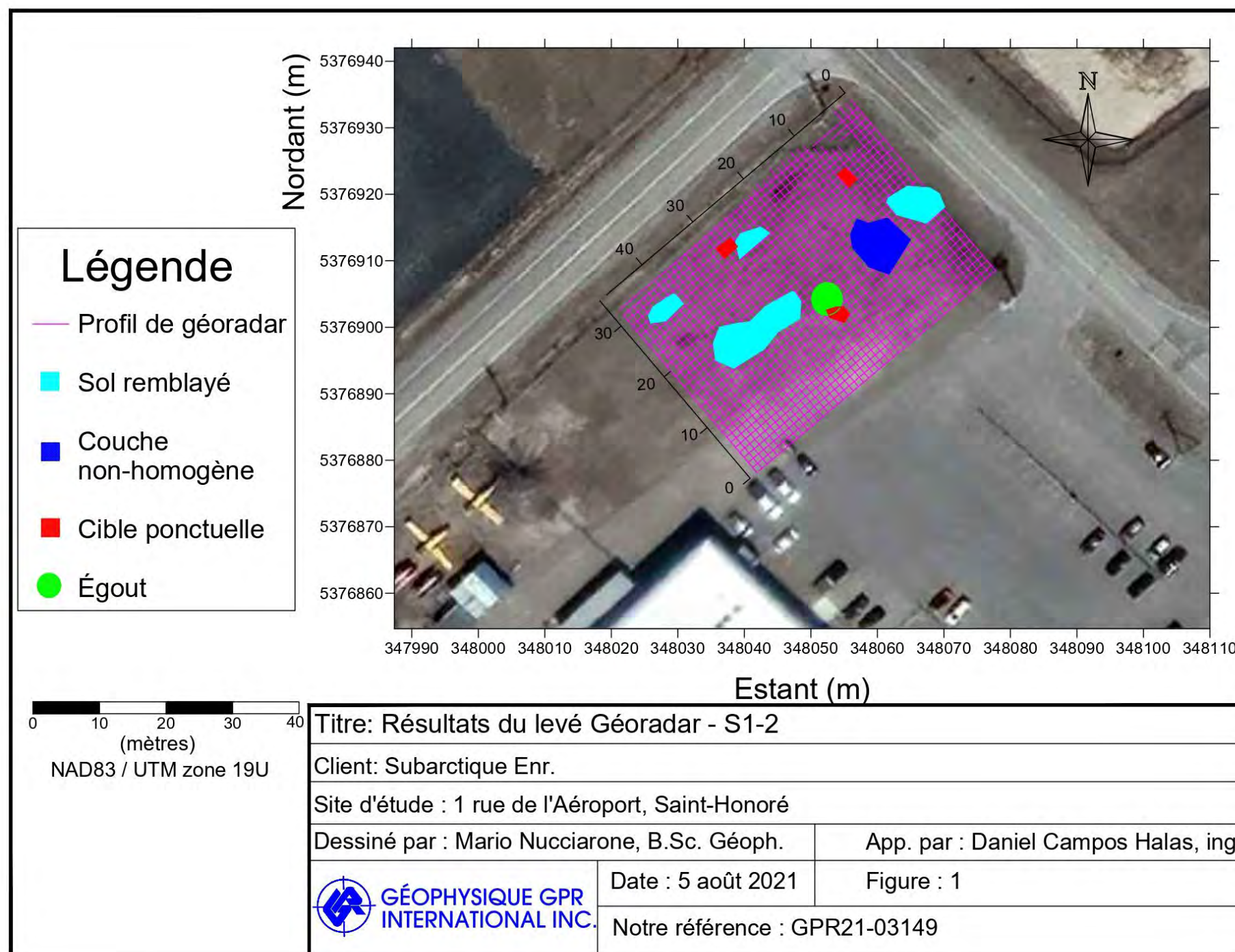


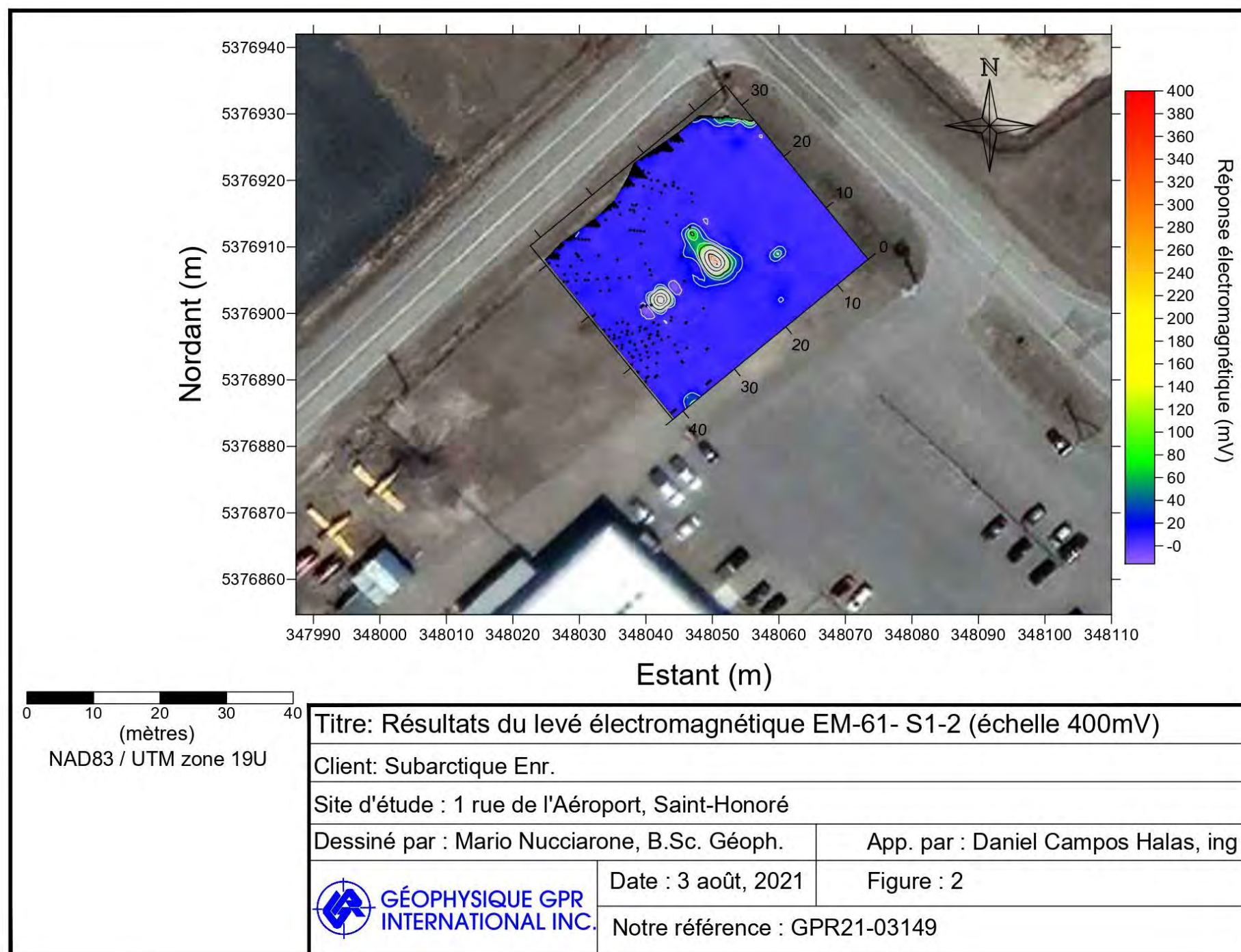
DSCN2942.JPG

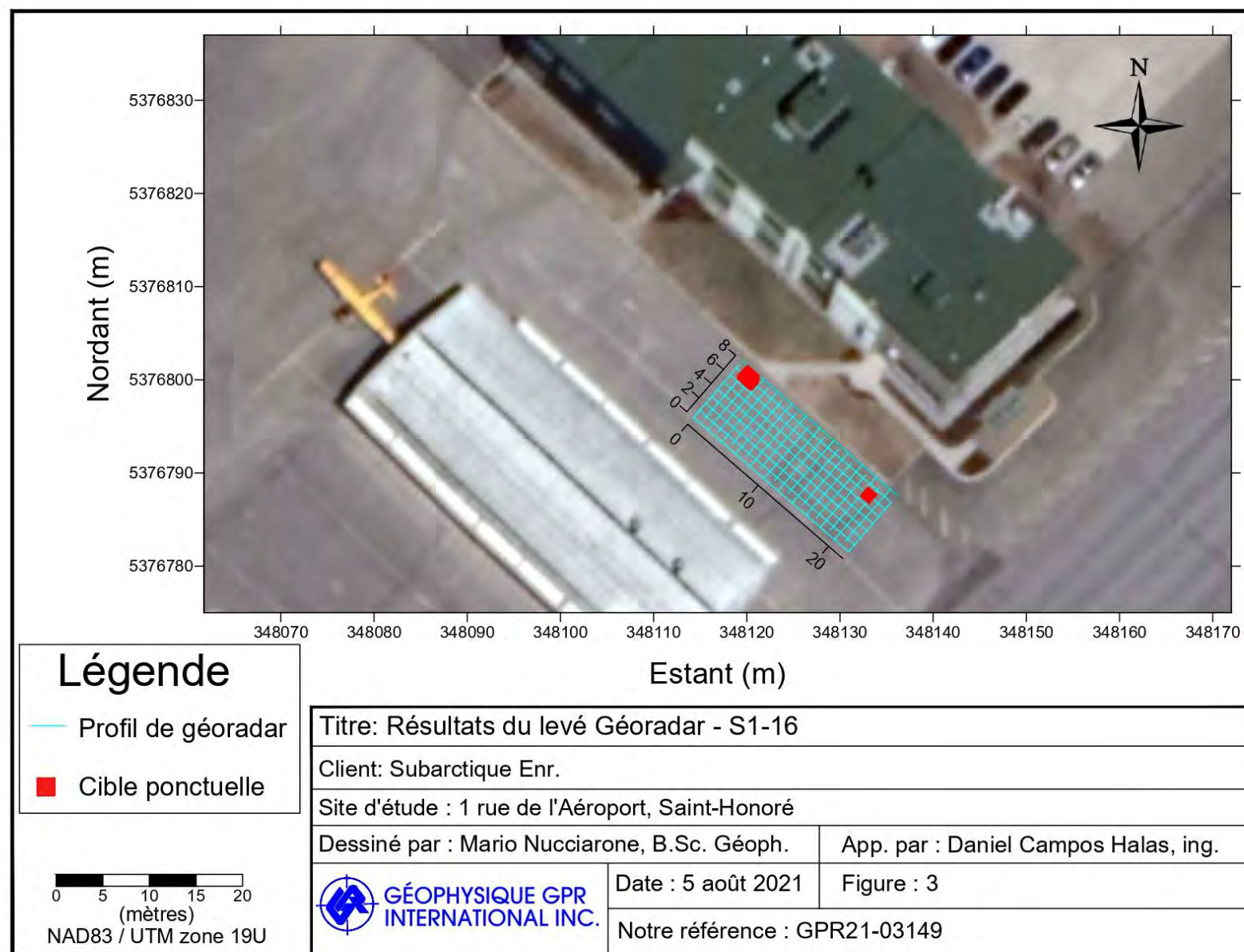


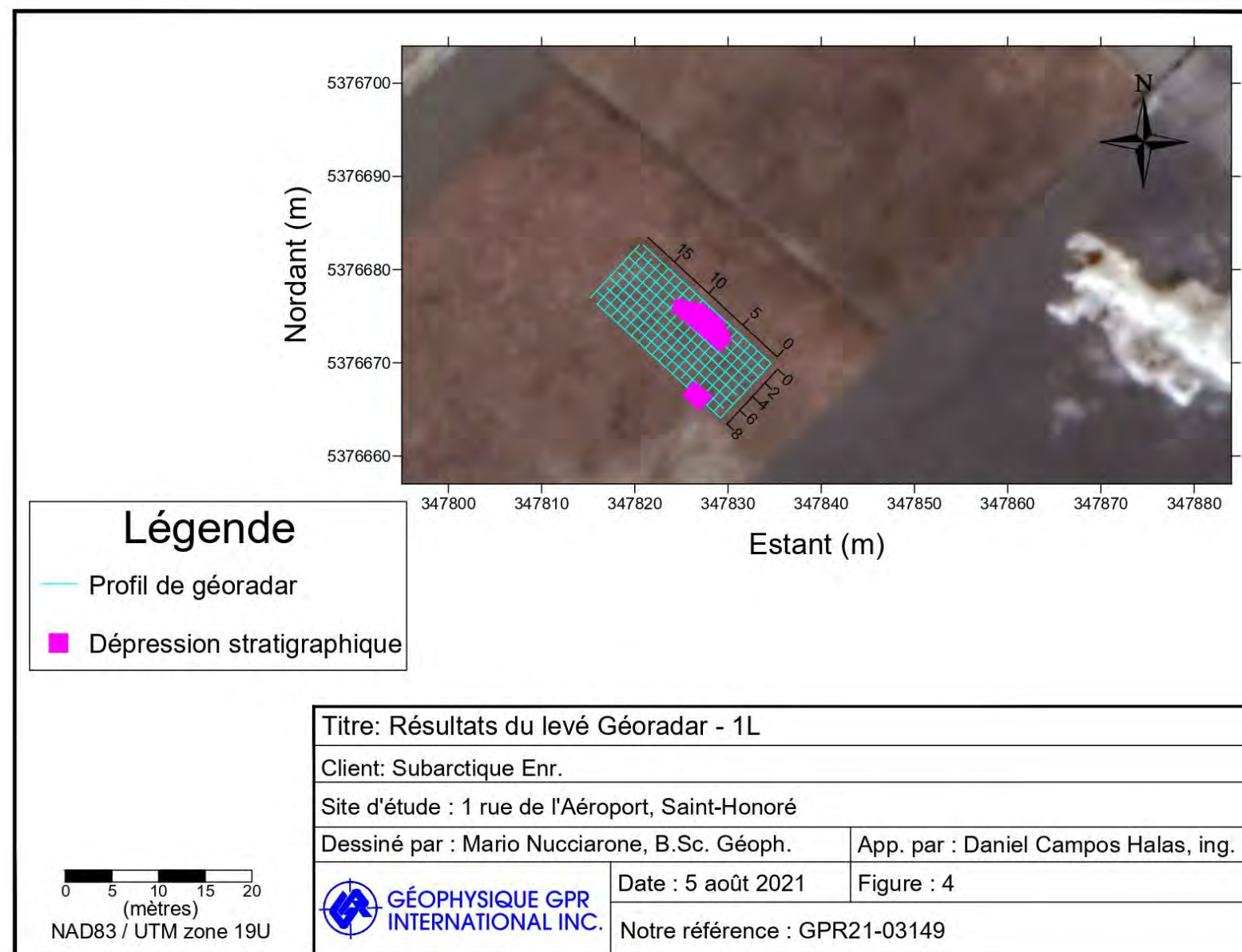
DSCN2946.JPG

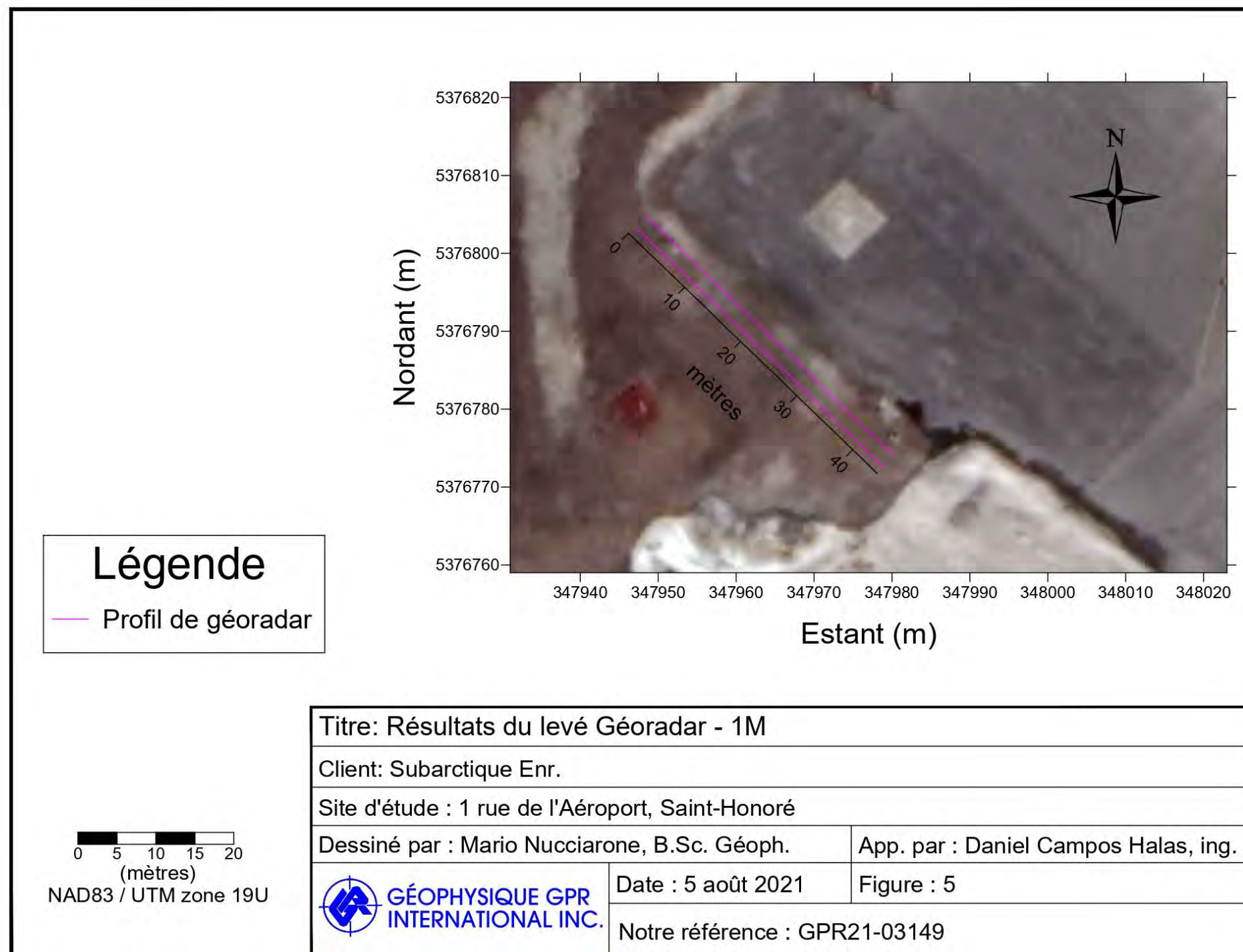
Annexe 2 : Géoradar

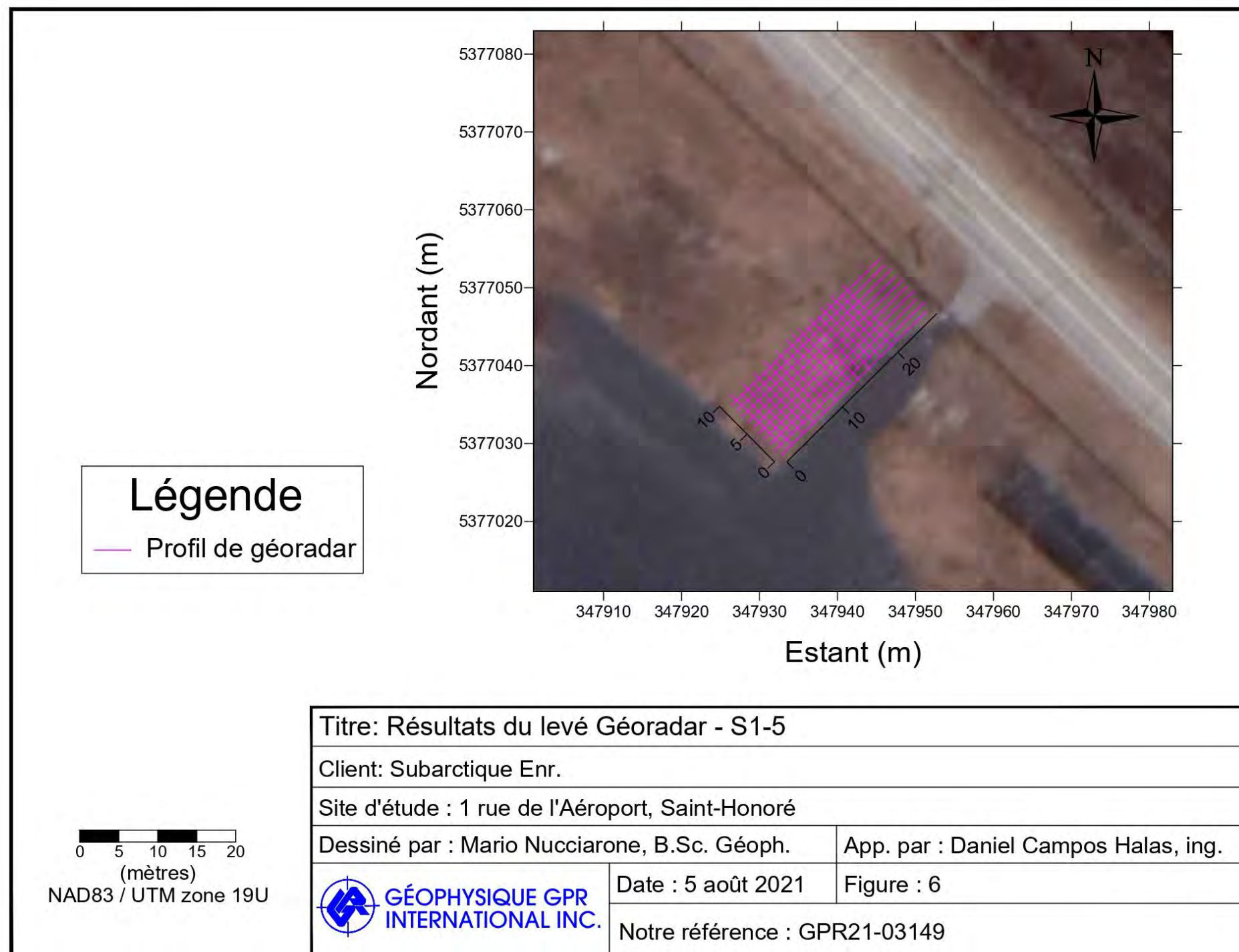


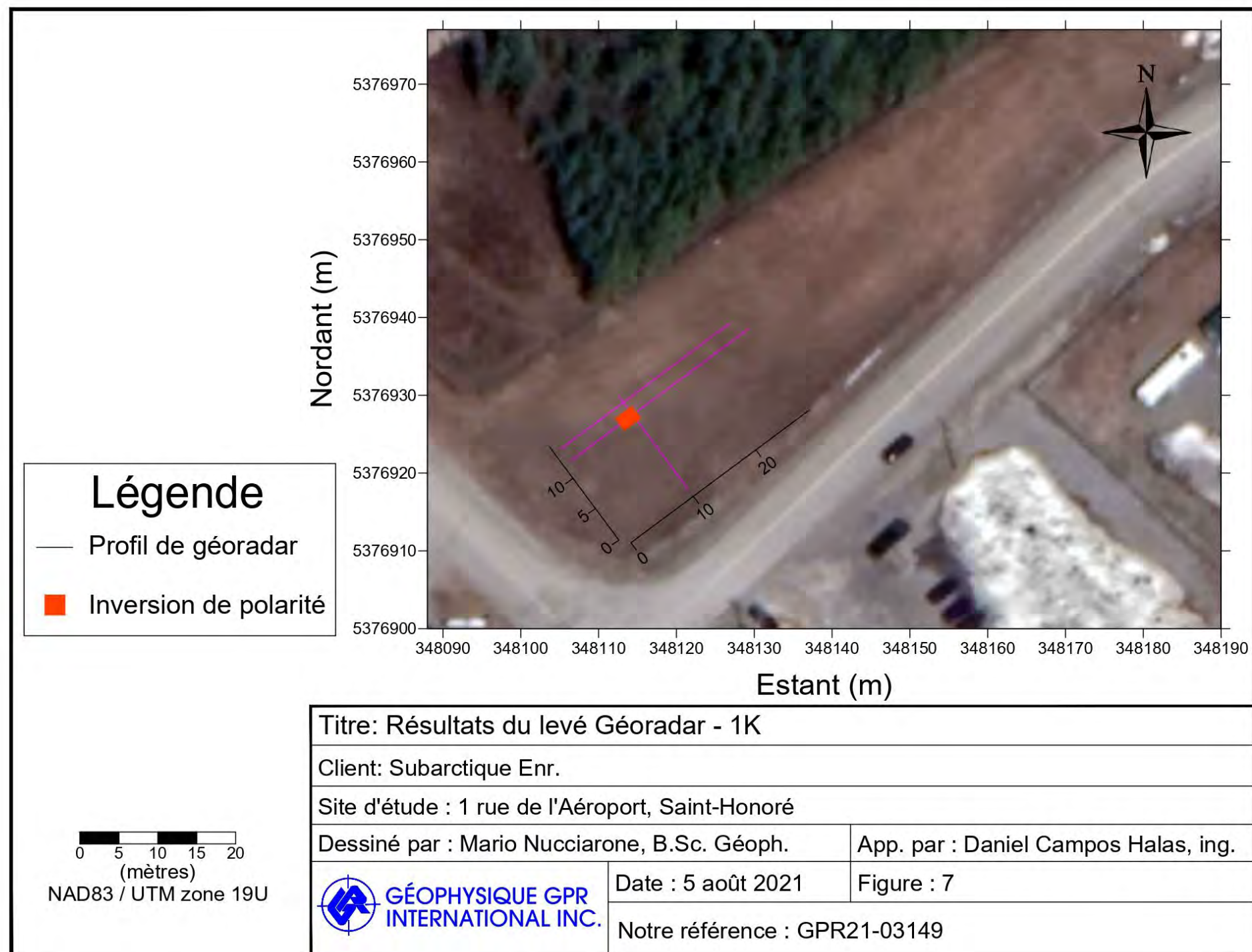
















GÉOPHYSIQUE GPR INTERNATIONAL INC.

100 – 2545 rue Delorimier Tël : (450) 679-2400
 Longueuil (Québec) Fax : (514) 521-4128
 Canada J4K 3P7 info@gprintl.com
 www.geophysiquegpr.com

Le 12 août 2021

transmis par courriel : subarctique@hotmail.com
 Notre réf. : GPR-21-03149

Éric Langevin,
 Archéologue, PhD
 Subarctique Enr.
 1428 des Maristes,
 Saguenay, Qc
 G7H 4K7

**Objet : Résultats de levés géophysiques
À Saint-Honoré à Chicoutimi, QC**

Cher Monsieur,

Nous vous transmettons par la présente les résultats obtenus à la suite de la réalisation des levés géophysiques du 2 août 2021 au 1 rue de l'Aéroport à Saint-Honoré (QC). L'objectif des levés était de déterminer la présence de vestiges de divers bâtiments datant de la Deuxième Guerre mondiale.

Introduction

Le 21 juillet 2021, Subarctique Enr. mandatait Géophysique GPR International inc. pour effectuer un levé de géoradar et d'EM-61 dans le but de déterminer la présence de vestiges de divers bâtiments datant de la Deuxième Guerre mondiale. Pour l'investigation de la zone concernée, un géoradar SIR-3000 couplé à une antenne de 400 MHz a été utilisé afin de réaliser la détection sur six zones ayant une surface totale approximative de 2300 m². En complément, un système électromagnétique EM-61 de Geonics Ltd a été utilisé sur la première des six zones investiguées. À partir de ces résultats, une interprétation qualitative des radargrammes et une interprétation quantitative des données du EM-61 a été accomplie afin de mettre en plan les zones pouvant présenter des anomalies indicatives de vestiges de bâtiment. La figure 1 montre la localisation générale du site étudié et la figure 2 montre un plan détaillé des zones de levé.

Les sections qui suivent présentent brièvement le principe de la méthode ainsi que les résultats émanant du traitement des données.

Théorie

Géoradar

Le géoradar utilise la technologie des ondes radar afin d'obtenir un profil quasi continu des différents médias se trouvant sous la surface du sol. Le principe de base est d'émettre

M. Éric Langevin, PhD
Le 12 août 2021

2

une impulsion électromagnétique dans le sol. L'impulsion voyage sous la surface du sol et est réfléchiée vers le haut lorsqu'elle rencontre un matériau ayant une constante diélectrique différente (contraste d'impédance électromagnétique). Un récepteur situé sur le géoradar capte et enregistre l'onde réfléchiée. Chaque onde émise et réfléchiée constitue une numérisation. Les numérisations sont réalisées selon un pas de temps ou de distance bien spécifique et l'ensemble des numérisations combinées constitue ce que l'on appelle un radargramme ou un profil géoradar. Le radargramme est affiché au moyen d'une échelle de couleur en teintes de gris qui représente l'amplitude des ondes réfléchiées par les horizons stratigraphiques ou les cibles souterraines. La figure 3 montre un exemple de profil géoradar.

Les contacts entre l'air et l'eau (nappe phréatique), l'eau et le sol (bathymétrie), le sol et le métal/PVC/béton (détection de conduites) ainsi que les différences entre les types de sols (profils stratigraphiques, profils du roc) sont tous des exemples de réflecteurs qui peuvent être détectés au moyen du géoradar.

Dans le cas présent, le géoradar peut détecter des inhomogénéités dans les sols qui se démarquent de l'encaissant homogène. La figure 4 illustre le principe de fonctionnement de base du géoradar sur le terrain.

EM-61

Les techniques électromagnétiques mesurent la conductivité ou la résistivité du sol en transmettant un courant alternatif à une bobine émettrice placée sur ou près de la surface de la terre. Le courant traversant la bobine émettrice produit un champ électromagnétique, qui à son tour induit de petits courants dans les strates sous-jacentes. Le courant dans les strates produit un champ électromagnétique secondaire, qui est détecté par une bobine réceptrice. Dans le cas du système EM-61, appareil principalement utilisé pour détecter des infrastructures métalliques enfouies, la même bobine fait office d'émetteur et de récepteur. Le champ secondaire généré en présence d'objets métalliques enterrés, tels que des armatures ou bouches d'égout, entraînera des anomalies de grande amplitude. La figure 5 illustre le principe de fonctionnement de base du EM-61 sur le terrain.

Méthodologie des travaux

Les levés de géoradar et EM-61 ont été réalisés le 2 août 2021 par M. Mario Nucciarone, bachelier en géophysique.

Géoradar

Au total six zones ont été relevées au moyen du géoradar; S1-2, S1-16, 1L, 1M, S1-5, et 1K.



M. Éric Langevin, PhD
Le 12 août 2021

3

Les zones S1-2, S1-16, 1L, et S1-5 ont été analysées par géoradar selon un quadrillage de profils espacés au 1 mètre. La zone 1M a été investiguée selon deux profils parallèles de 44 mètres de long. La zone 1K a été investiguée selon trois profils de géoradar; deux profils parallèles de 27 mètres et un profil de 15 mètres qui transect ces deux derniers.

Les paramètres d'acquisition de données ont été choisis afin de permettre un maximum de pénétration des ondes radar en profondeur tout en ayant une bonne résolution en surface. Un géoradar de type SIR-3000 couplé à une antenne de 400 MHz a été utilisé lors de la réalisation du levé.

EM-61

Seule la zone S1-2 a été relevée au moyen du EM-61. Un système électromagnétique EM-61 de Geonics Ltd a été utilisé pour détecter la présence d'anomalies électromagnétiques. Un interligne de deux mètres a été utilisé pour scanner la zone dans une direction. La longueur des lignes relevées à l'aide de l'EM-61 a été enregistrée par une roue de relevé, tandis que l'orientation des lignes a été manuellement inscrite.

Résultats et interprétation

Le traitement des données recueillies sur le terrain a été réalisé par le logiciel Radan 7 de GSSI. Les résultats des levés sont présentés à l'Annexe A où les cibles détectées ont été localisées sur des plans pour chaque zone investiguée.

Une constante diélectrique de 8 a été utilisée pour la zone de levés, équivalent à une vitesse moyenne des sols de 0,1 m/ns. Ceci correspond aux valeurs de littérature d'un sol sec. En considérant la valeur de la diélectrique constante, on peut calculer la précision verticale du levé serait de l'ordre de +/- 0,1m. La pénétration du radar sur l'ensemble des zones de levé était d'environ 5 à 5,5 mètres.

De manière générale, la pénétration du signal du géoradar sur ce site est excellente. Une très bonne résolution du signal est observée sur des profondeurs allant de 4 à 6 mètres, permettant de très bien caractériser la stratigraphie des sols et d'identifier les anomalies présentes.

Afin de répondre à l'objectif du levé qui était la détection et la cartographie de toutes anomalies pouvant indiquer les vestiges de bâtiment, une analyse des différenciations dans le remblai et dans la continuité des horizons stratigraphiques a été réalisée. Cette étude permet de relever des zones où l'on peut observer une discontinuité dans la stratigraphie pouvant indiquer la présence d'une fondation ou bien une zone où le sol a été remanié depuis que les bâtiments ont été démontés.



M. Éric Langevin, PhD
Le 12 août 2021

4

S1-2 (47x34 m)

Géoradar

Dans la zone S1-2, trois différents types d'anomalies ont été identifiées. La première, définie en jaune sur le plan, démontre une signature qui correspond à un sol remblayé (figure 6). Mis en plan, ces zones de sol remblayé ne correspondent pas à l'emprise et à la forme de l'ancien bâtiment préexistant. Ces signatures ont été détectées jusqu'à des profondeurs de 4 mètres.

La deuxième, définie en bleu sur le plan, démontre une signature qui correspond à une couche non homogène (figure 7). Cette couche se situe à une profondeur de 50 cm dans le sol. Il est impossible de se prononcer quant à la nature de ce changement. Il peut être autre chose qu'un changement de densité des sols à cet endroit ou bien d'une fondation sous-jacente.

La troisième, définie en rouge sur le plan, démontre une signature qui correspond à une cible ponctuelle (figure 8). Ces anomalies comportent de forts réflecteurs et peuvent être indicatives de massif souterrain ou de conduite.

De plus, une bouche d'égout est identifiée en vert sur le plan (figure 9).

EM-61

Dans la zone S1-2, deux anomalies électromagnétiques ont été détectées. La première, qui se trouve vers le nord-est, correspond à la bouche d'égout. La deuxième, qui se situe plus vers le sud-ouest, a une signature électrique maximale de 350mV. L'uniformité de la signature de cette anomalie suggérerait que l'anomalie est ponctuelle. De plus, cette anomalie n'a qu'une faible réponse électromagnétique de 350mV. Cela suggérerait que l'anomalie est très petite. D'ailleurs, aucune anomalie n'a été détectée à cet endroit au moyen du géoradar.

Compte tenu de l'excellente qualité des données du géoradar et de l'EM61, il est peu probable qu'une fondation de bâtiment soit présente à l'emprise présumée de l'ancien bâtiment.

S1-16 (22x8 m)

Dans la zone S1-16, deux cibles ponctuelles ont été détectées. Ces anomalies comportent de forts réflecteurs et peuvent être indicatives de massif souterrain ou de conduite.



M. Éric Langevin, PhD
Le 12 août 2021

5

1L (19x8 m)

Dans la zone 1L, un type d'anomalie a été identifié. L'anomalie, définie en mauve sur le plan, démontre une signature qui correspond à des dépressions stratigraphiques (figure 10). Cette couche se trouve à une profondeur de 1 mètre du sol et s'enfonce jusqu'à 1,50 mètre.

1M (2 profils de 44m)

Aucune anomalie n'a été détectée dans la zone 1M.

S1-5 (27x10 m)

Aucune anomalie n'a été détectée dans la zone S1-5.

1K (2 profils de 27m et un profil transect de 15m)

Dans la zone 1K, un type d'anomalie a été identifié. L'anomalie, définie en orange sur le plan démontre une signature d'une inversion de polarité (figure 11). L'inversion de polarité des ondes émises peut-être indicative d'un vide. Cette signature a été détectée à une profondeur de 4 mètres. Cette anomalie a été détectée sur seul un profil de géoradar et a une longueur d'environ 50 cm.

Conclusion

Géophysique GPR a été mandatée par Subarctique Enr. afin d'effectuer un levé de géoradar pour déterminer la présence de vestiges de divers bâtiments datant de la Deuxième Guerre mondiale au 1 rue de l'Aéroport à Saint-Honoré (QC). Un levé de géoradar a donc été pratiqué sur une surface approximative de 2300 m² au moyen d'une antenne de 400 MHZ. En complément, la zone S1-2 été relevée au moyen du EM-61.

Le levé d'EM61 a détecté deux anomalies. La première étant la bouche d'égout qui se trouve dans la zone d'étude et la deuxième étant une petite anomalie ponctuelle. Cette deuxième anomalie n'a pas été détectée au moyen du géoradar. Ces deux anomalies peuvent être exclues en tant que vestiges possibles de bâtiments préexistants.

Des sols remblayés ont été détectés sur la zone S1-2. Ces sols pourraient être les vestiges du remaniement dû à la démolition du bâtiment qui était sur cette zone, mais la géométrie de ces sols ne correspond pas à celle de la structure de la bâtisse vue sur les photos d'archives.

Une couche non homogène a été détectée sur la zone S1-2. Cette couche est à moins de



M. Éric Langevin, PhD
Le 12 août 2021

6

50 cm de la surface du sol. Il est impossible de se prononcer quant à la nature de ce changement. La forme de cette couche ne correspond pas à la structure de la bâtisse vue sur les photos archives. Cependant, la réalisation de sondages destructifs, si jugés nécessaires, est recommandée à l'emplacement de cette couche afin de déterminer la nature des sols aux endroits de cette dernière.

Des cibles ponctuelles ont été détectées sur les zones S1-2, et S1-16. Ces cibles de forts réflecteurs se rattachent à des massifs souterrains de nature indéterminés. Les cibles se trouvent entre 1 et 2 mètres de profondeur dans le sol.

Des dépressions stratigraphiques ont été détectées sur la zone 1L. Ce type d'anomalie pourrait se rapporter soit à des dépressions dans les matériaux en surface, à des changements granulométriques dans les différentes couches en profondeur ou bien d'un endroit où une excavation a eu lieu par le passé.

Une inversion de polarité des ondes émises du géoradar a été détectée sur la zone 1K. La signature est trop petite et se trouve à une profondeur trop grande pour être indicative de sous-sol enterré. De plus, puisque la détection de vides consiste en une interprétation qualitative des radargrammes, il est impossible de conclure avec certitude que les cibles qui sont détectées sont bel et bien des vides.

Aucune signature qui serait clairement indicative de fondation de béton ou de sous-sol n'a été détectée sur les zones investiguées jusqu'à une profondeur de 4 à 6 mètres.

Bien que le taux de réussite de détection avec le géoradar soit très bon, dans certains cas, il est possible que cet appareil ne puisse détecter une anomalie (cible linéaire, vide, service enfoui, etc.). La profondeur de pénétration de la méthode peut être limitée par des sols conducteurs ou par la présence de sources d'interférence. En raison de ces limitations potentielles de la méthode, il est entendu que Géophysique GPR ne pourra être tenue responsable de tout bris, dommages aux infrastructures ou tout autre préjudice pouvant survenir lors de travaux ultérieurs aux levés géophysiques.



M. Éric Langevin, PhD
Le 12 août 2021

7

En espérant le tout à votre satisfaction, veuillez agréer, cher monsieur, l'expression de nos sentiments les meilleurs.



Mario Nucciarone, B.Sc
Chargé de projet

Révisé par :



Daniel Campos Halas, ing., M.Sc.A.
Vice-président opérations



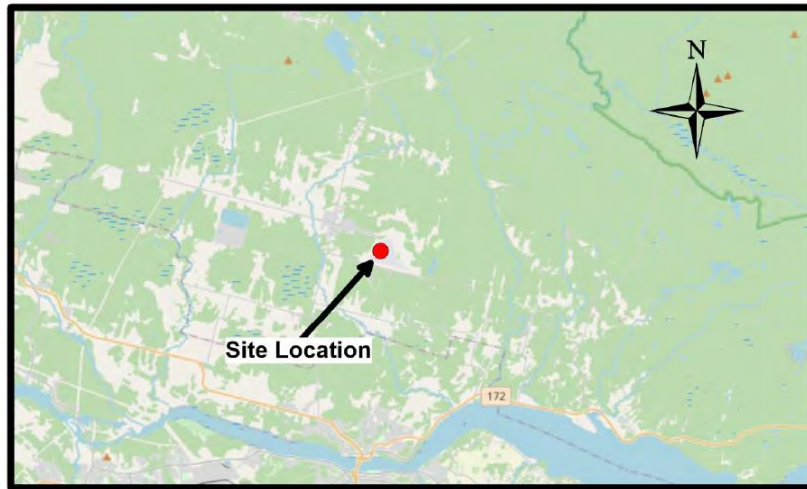


FIGURE 1
Localisation générale du site étudié
(Source: Open Street Map)



FIGURE 2
Photographie aérienne des zones investiguées
(Source: Google Earth)

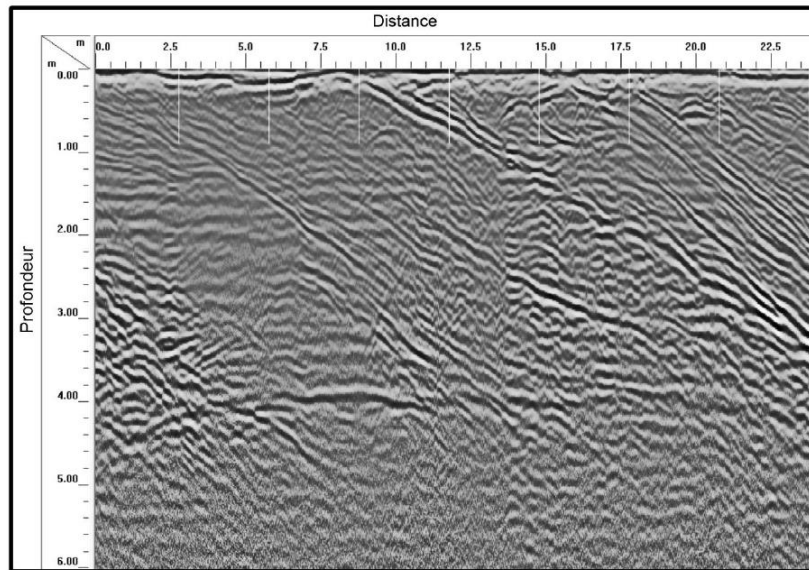


FIGURE 3
Exemple de profil géoradar (radargramme)

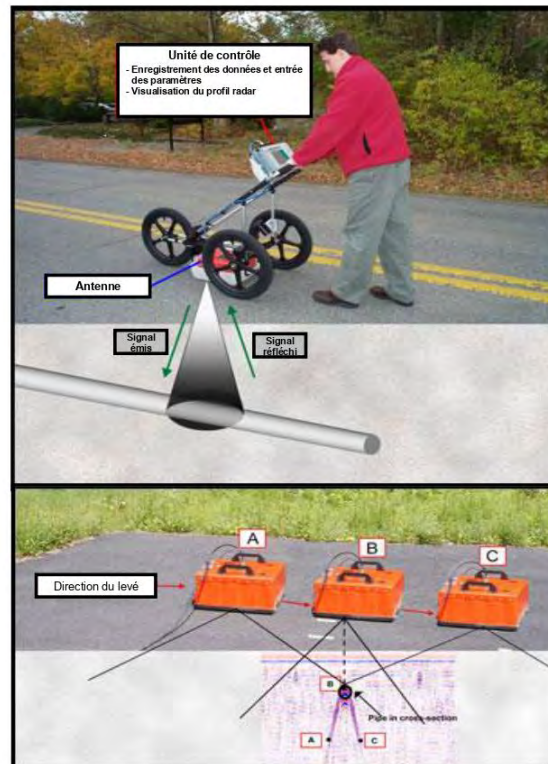


FIGURE 4
Principe de fonctionnement du géoradar

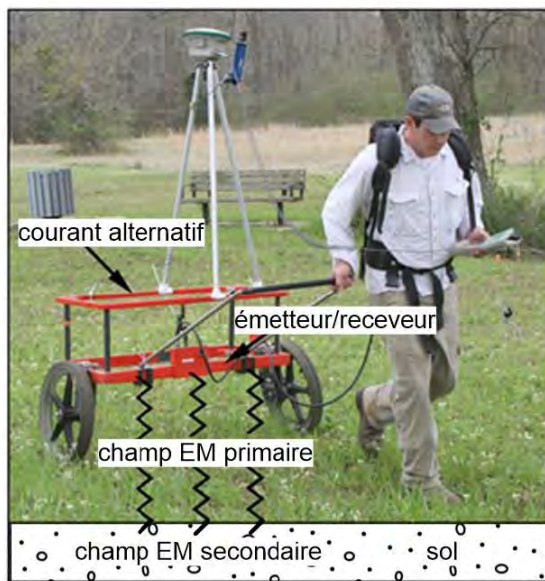


FIGURE 5
Principe de fonctionnement du EM-61

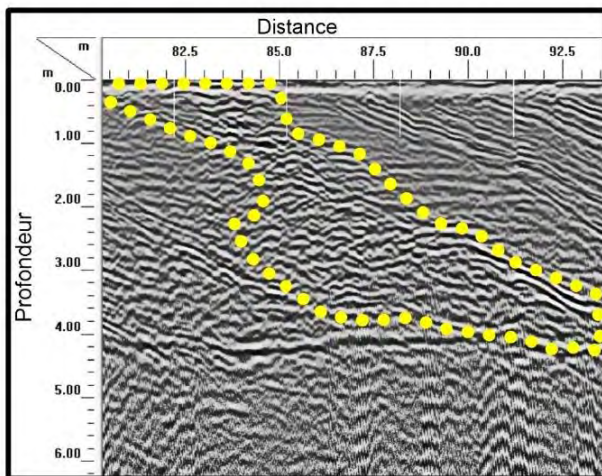


FIGURE 6
Signature d'un sol possiblement remblayé

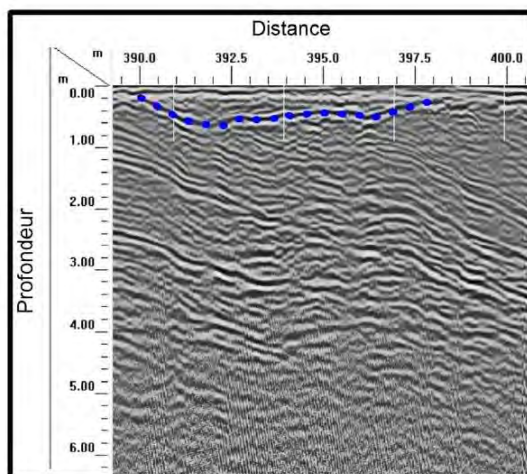


FIGURE 7
Signature de couche non-homogène

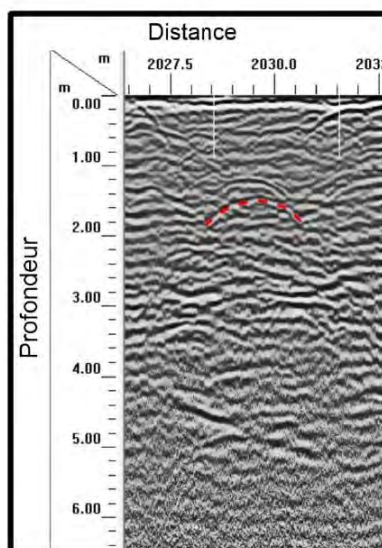


FIGURE 8
Signature de cible ponctuelle

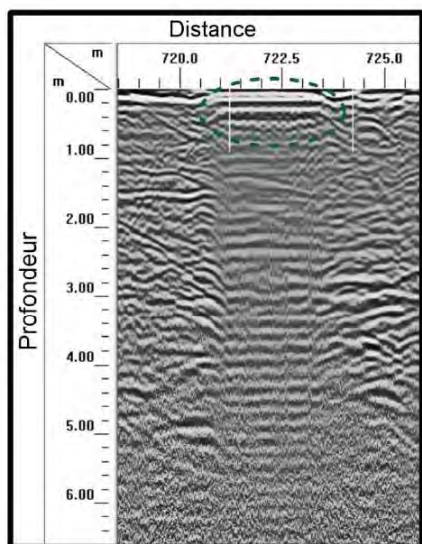


FIGURE 9
Signature de bouche d'égout

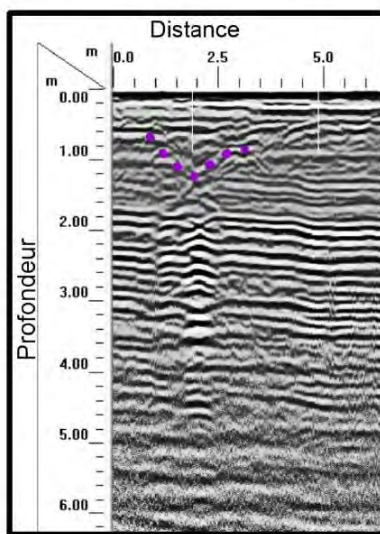


FIGURE 10
Signature de dépression stratigraphique

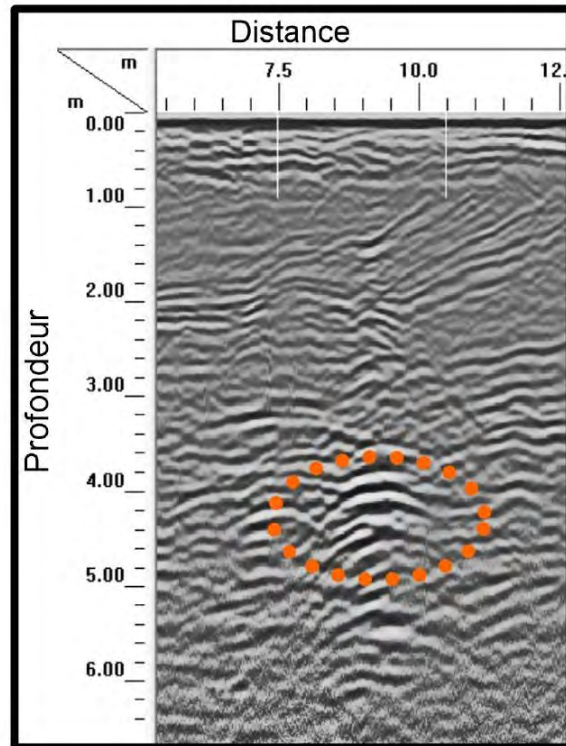
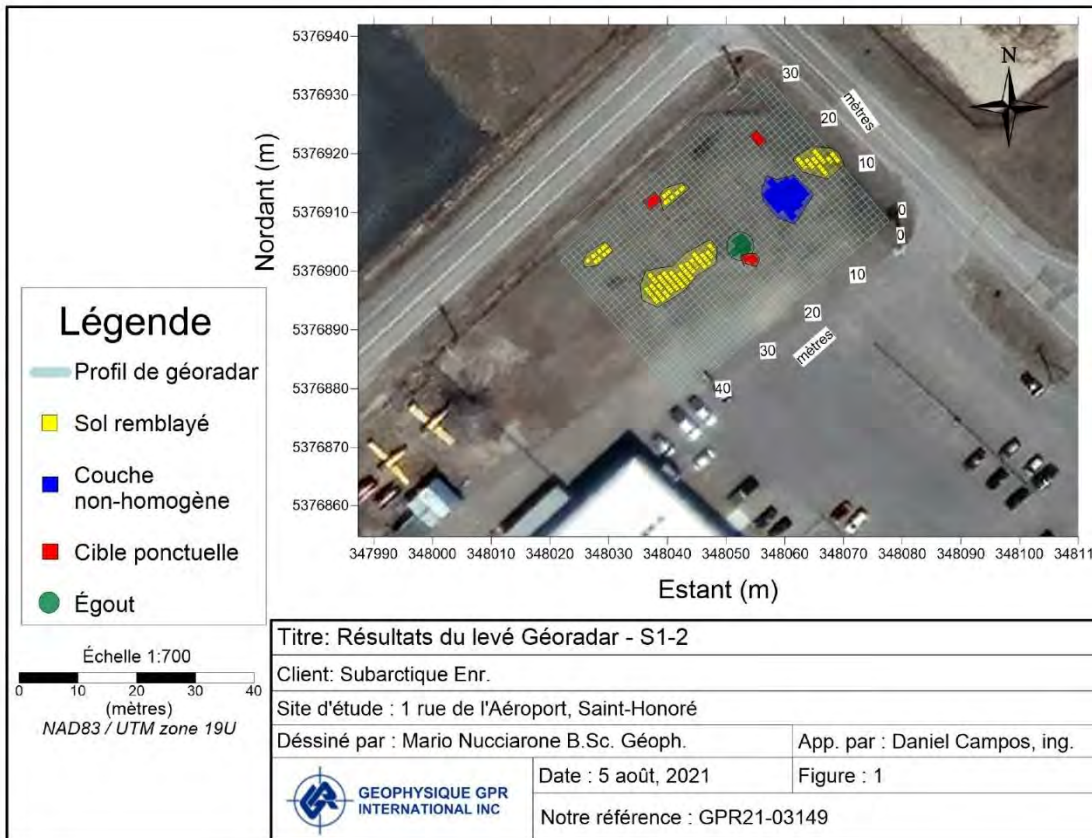
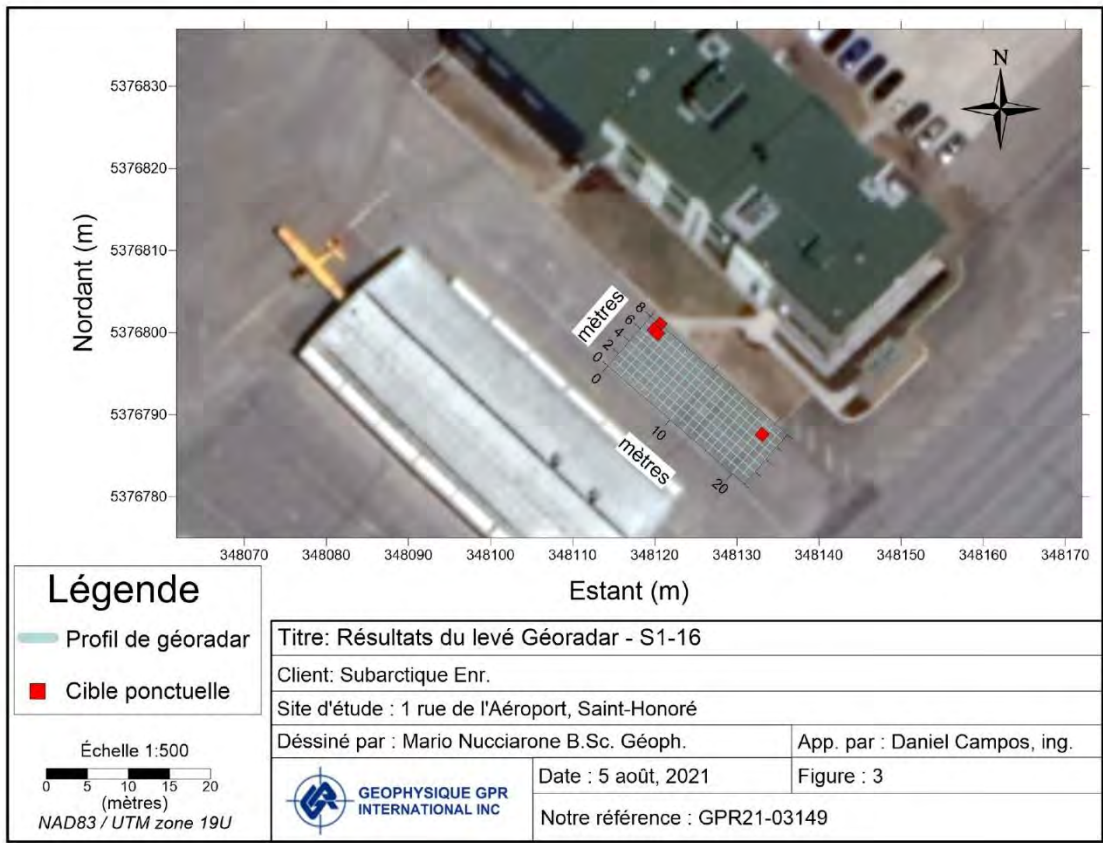


FIGURE 11
Signature d'inversion de polarité

Annexe A






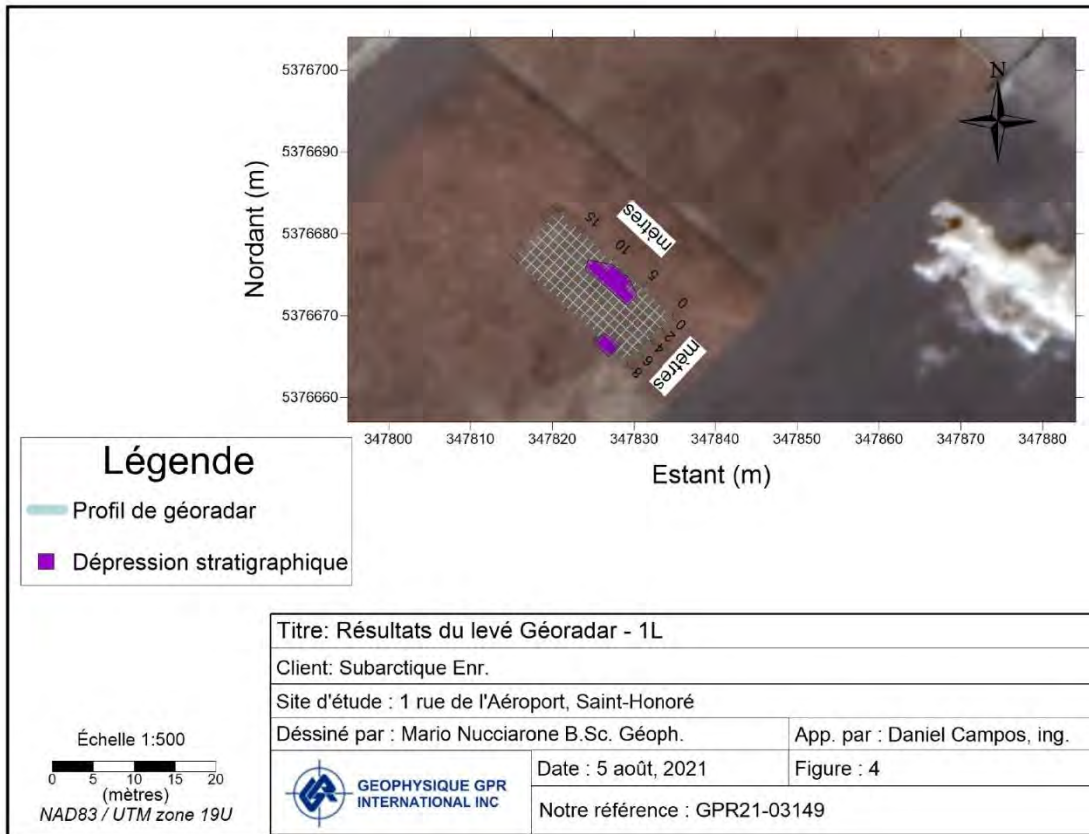


Légende

- Profil de géoradar
- Cible ponctuelle

Échelle 1:500
 0 5 10 15 20
 (mètres)
 NAD83 / UTM zone 19U

Titre: Résultats du levé Géoradar - S1-16		
Client: Subarctique Enr.		
Site d'étude : 1 rue de l'Aéroport, Saint-Honoré		
Dessiné par : Mario Nucciarone B.Sc. Géoph.		App. par : Daniel Campos, ing.
	Date : 5 août, 2021	Figure : 3
	Notre référence : GPR21-03149	










Légende

- Profil de géoradar
- Inversion de polarité

Échelle 1:600

0 5 10 15 20
(mètres)

NAD83 / UTM zone 19U

Titre: Résultats du levé Géoradar - 1K		
Client: Subarctique Enr.		
Site d'étude : 1 rue de l'Aéroport, Saint-Honoré		
Dessiné par : Mario Nucciarone B.Sc. Géoph.		App. par : Daniel Campos, ing.
	Date : 5 août, 2021	Figure : 7
	Notre référence : GPR21-03149	

Annexe 3 : Notes de terrain

St. Honoré
2021



ÉQUIPEMENT D'ARPENTAGE

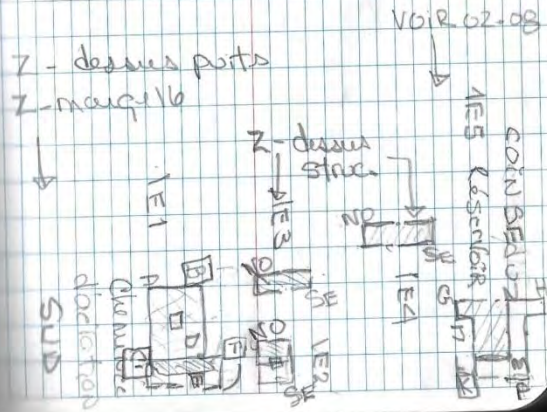
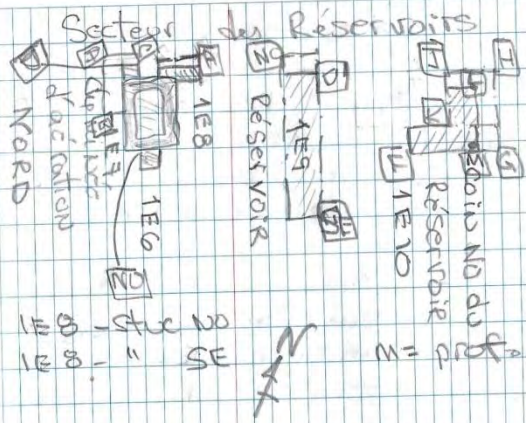
C60A

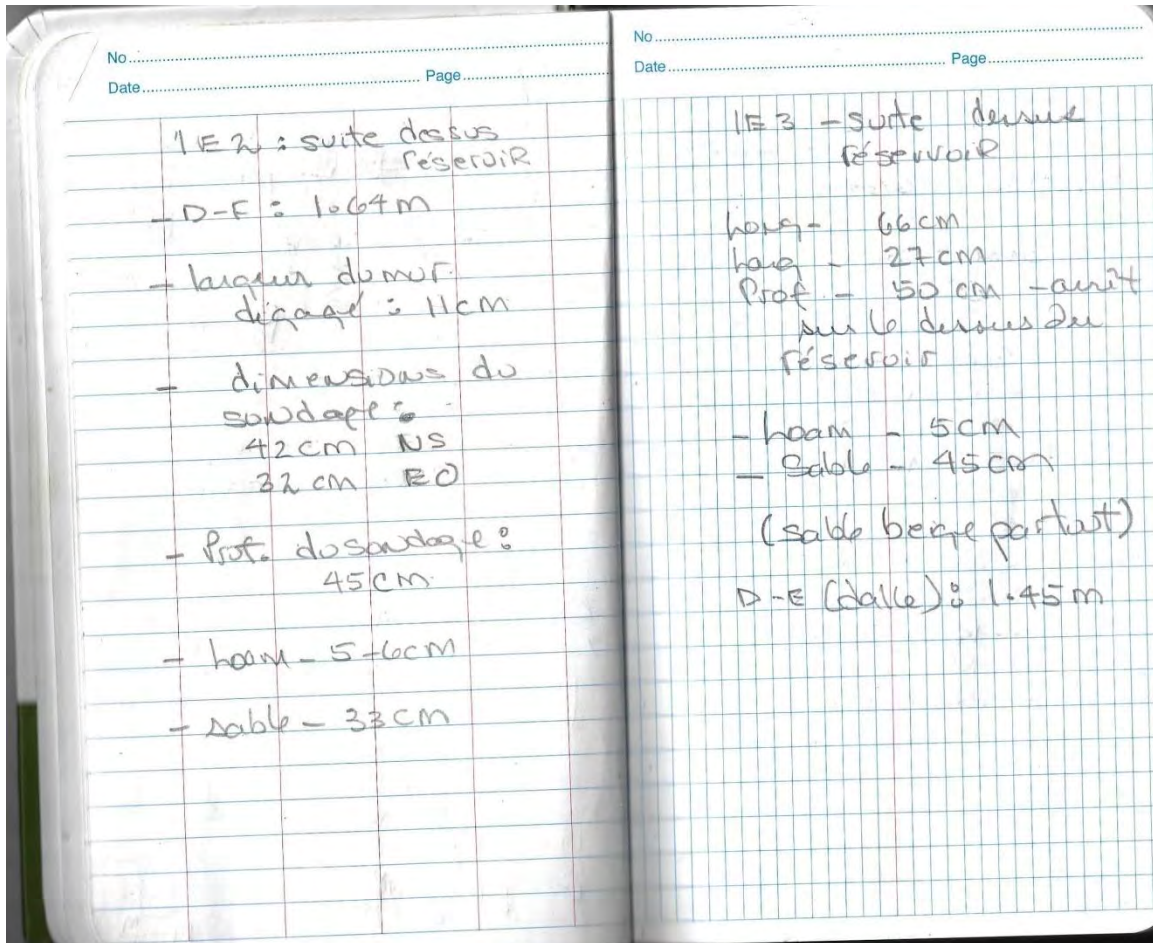
**CARNET
D'ARPENTAGE**

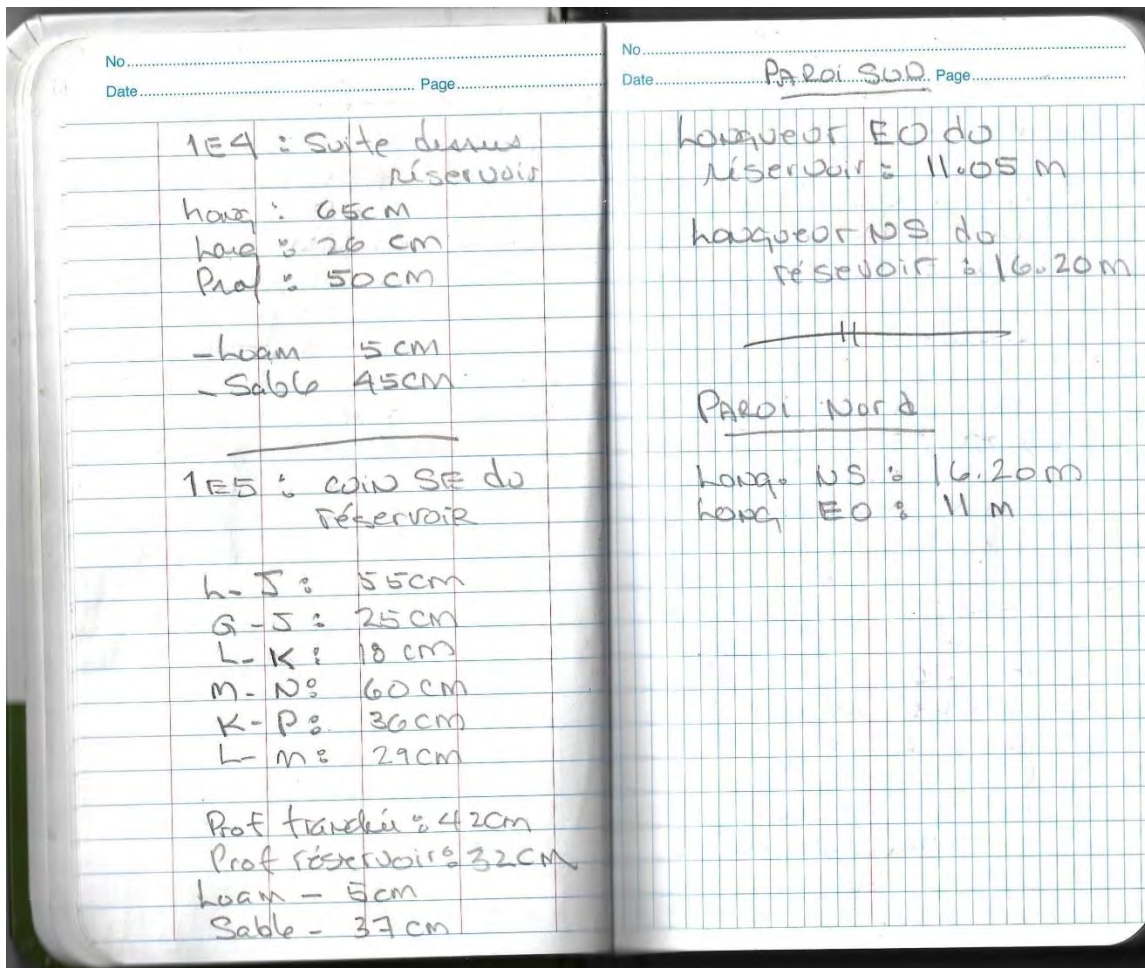
1 E1 - cheminée SUD
 A-B : 1.40 } cheminée
 A-C : 1.04 }
 D-E : 15cm : margelle du réservoir

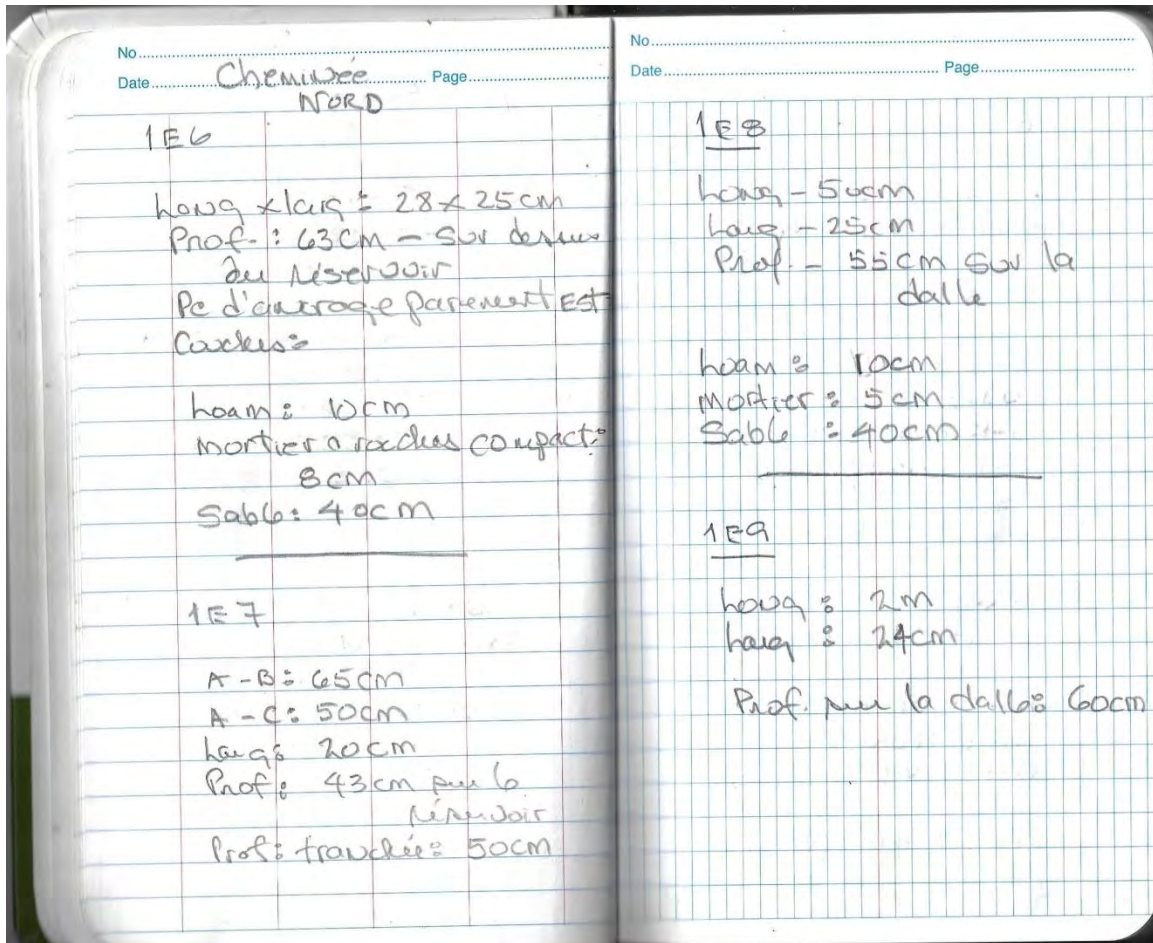
Chimnée

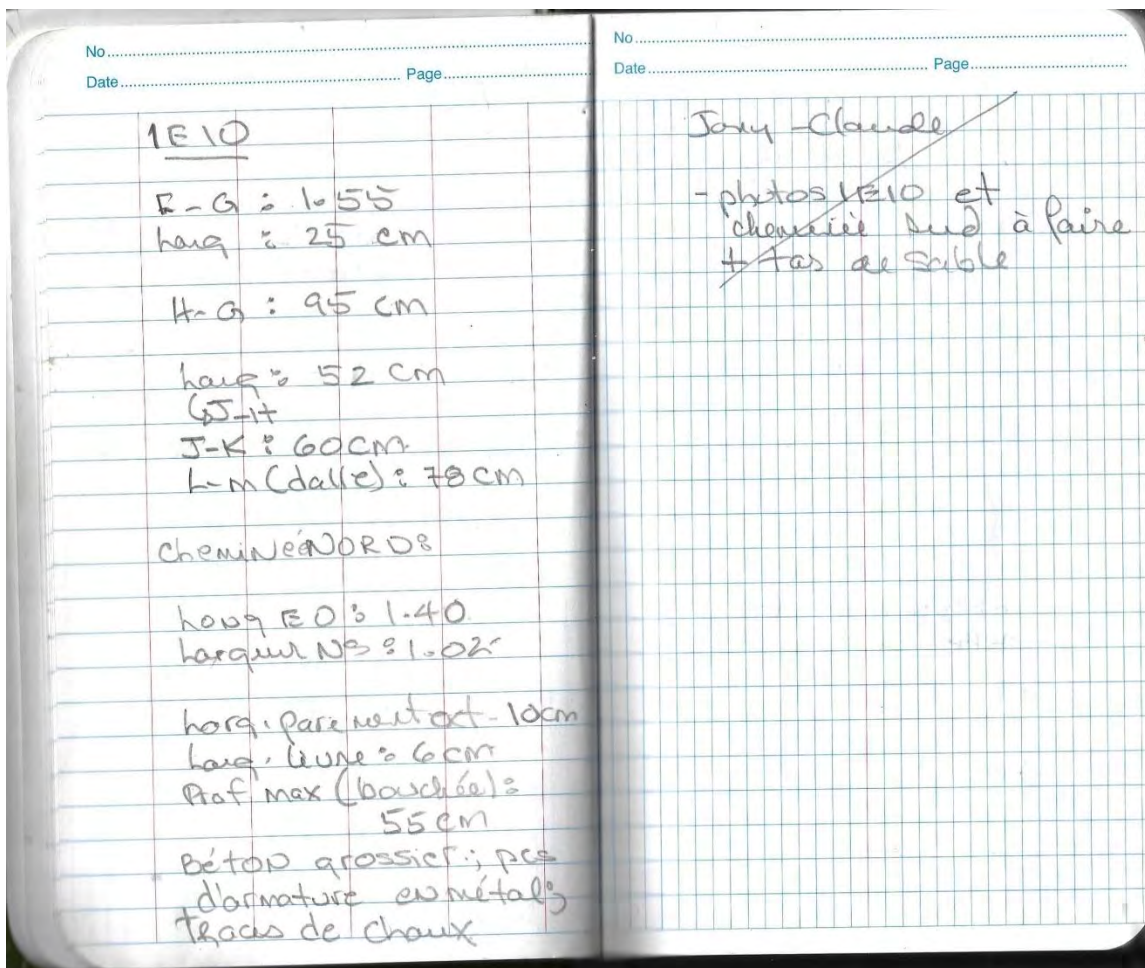
- épaisseur dessus : 10cm
- à AC : 26cm
- Hauteur : 1.10
- marques de plumes : 12cm
- traces de chaux sur le revêtement
- prof. margelle-fond : 12cm
- longueur de l'exci : 1.56
- largeur " : 30cm
- épaisseur limon : 7cm
- " " : 26cm
- Prof sans dalle : 39cm
- Pc d'axe au parement est :











No.....

Date.....

Page.....

No.....

Date.....

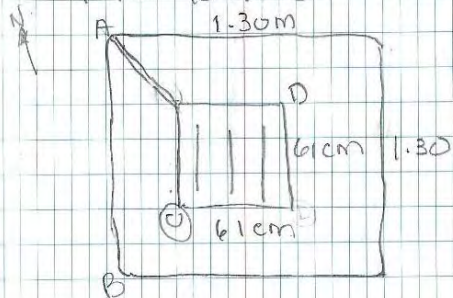
DRAW 2° S

Page (Risard)

27/07/21

17

Piste BRAS

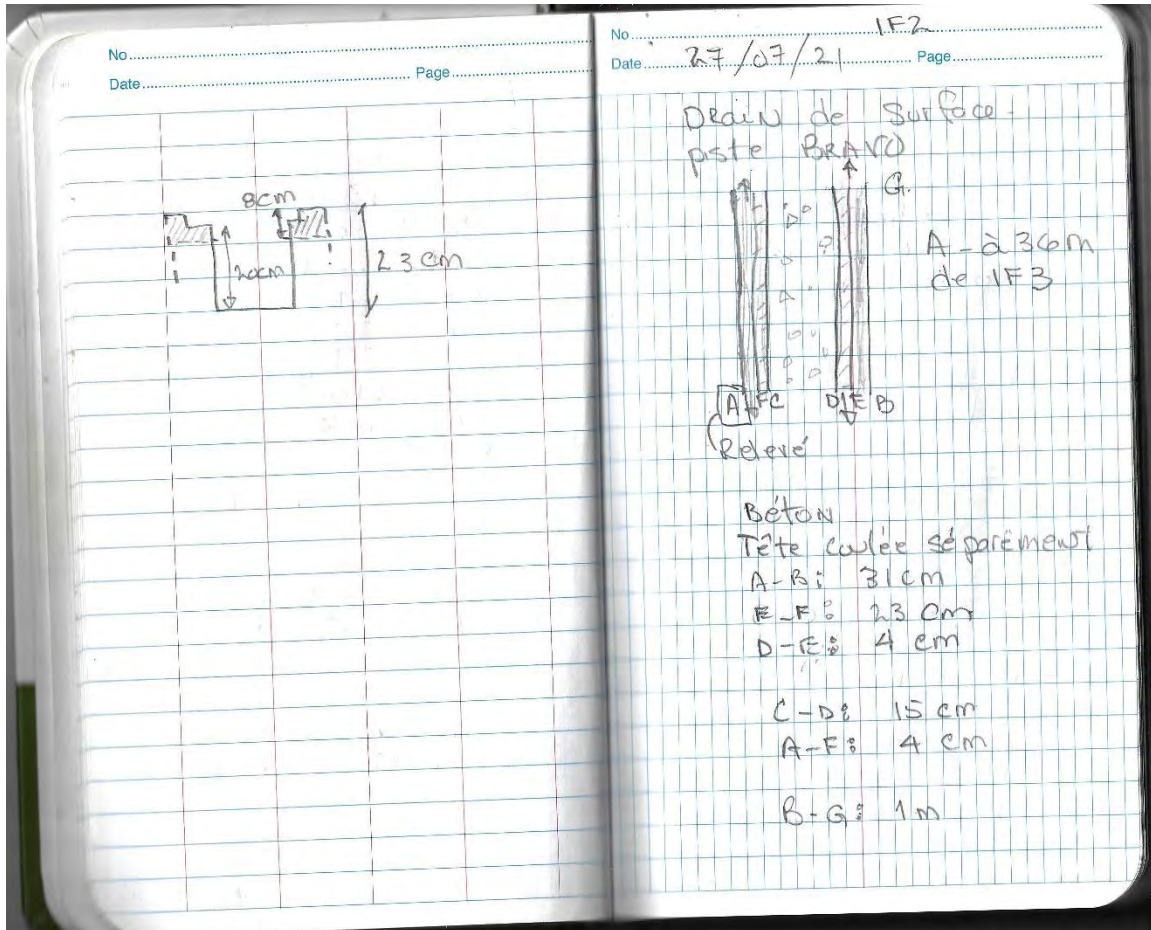


Profondeur: 1.62 m

Prof. par dessus du
drain: 1.33

Drain en terre cuite

It Beam sous la
dalle de béton en
surfaceDim. de la boîte int:
92cmEpaisseur de la
dalle de surface:
16cm



No. Page

Épaisseur tablette de
béton: 13cm

Épaisseur H Beam:
13cm

Distance entre tablette
et H Beam: 40cm

Épaisseur tracé de
plancher ± 12cm

X-X: 85cm

Z-Z: 25cm

B-L: 1.33

A-B: 1.93

A-D: 35cm

D-E: 23cm

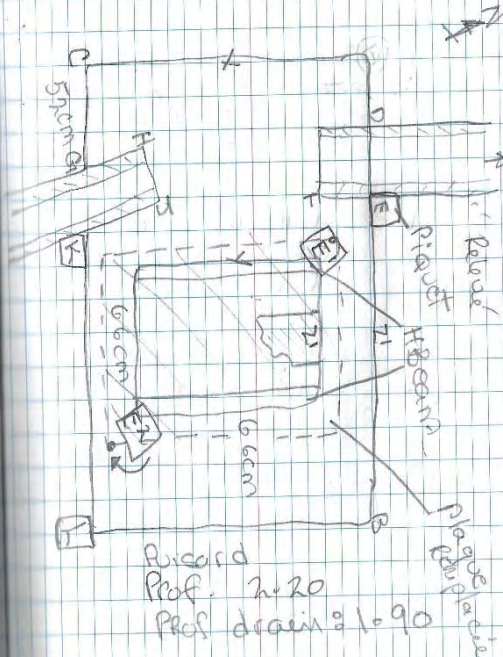
E-F: 38cm

G-K: 23cm

H-AC: 38cm

No. 1F3
Date 27/07/21 Page

Puisard - drain de
Surface Poste Bravo

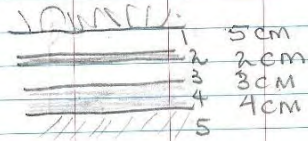


Puisard
Prof. 2x20
Prof drain: 1.90

D-AC: 60cm

No. Page

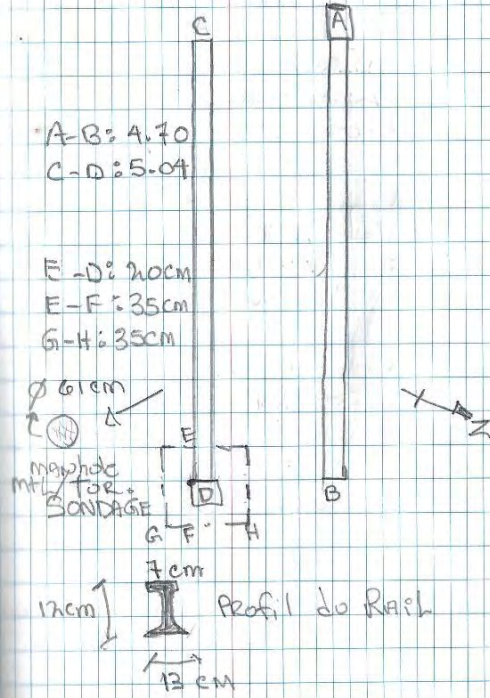
Coupe stat: GH



- | | | |
|---------|---|----------------------|
| Rajusté | 1 | Calotte végétale |
| | 2 | Niveau organique |
| | 3 | Sable beige |
| naturel | 4 | organique naturel |
| | 5 | Sable orange compact |

No. 161
Date Secteur du Rail 27/07/21

Rail pour hélicoptères



No.
 Date. Page

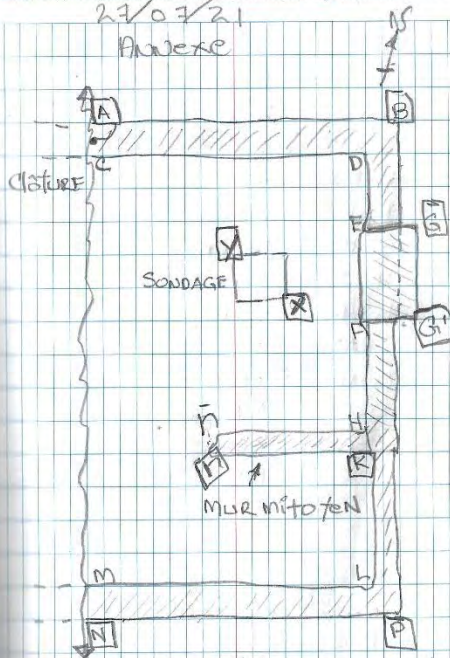
- x A-B: 2.76
- C-D: 2.50
- y B-P: 11.60
- D-N: 3.00
- A-C: 20cm
- D-E: 84cm
- E-G: 30cm
- E-F: 1.70
- F-H: 5.40
- H-J: 1.64
- H-K: 20cm
- K-L: 3.10
- L-M: 2.25
- M-N: 20cm

Assuretiac de dalle

Sondages:

- 20cm 1. Débris gravier & loam
- 40cm 2. Sable brun compact

No. 1.H.1.S1.S1
 Date HANGAR
 23/07/21
 Annexes



Notes L'annexe est appuyée contre le mur du hangar

No. _____ Page _____
 Date _____

1H2

A-B: 1.50 + 2.76 = 4.26
 B-C: 20cm
 D.E: 50cm
 E-F: 90cm
 F-G: 28cm
 G-H: 22cm
 H-J: 18cm

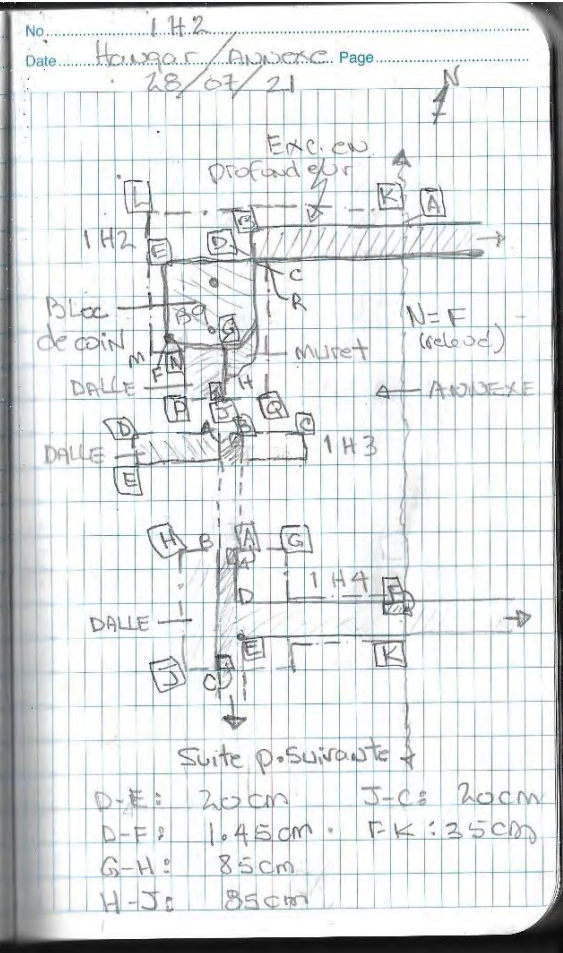
Tranche K-L: 2.15
 L-M: 1.13
 M-N: 13cm
 N-P: 34cm
 P-Q: 70cm
 Q-R: 1.35

1H3

A-B: 20cm
 C-D: 1.00
 D-E: 25cm

1H4

A-B: 20cm
 B-C: 85cm
 A-D: 39cm

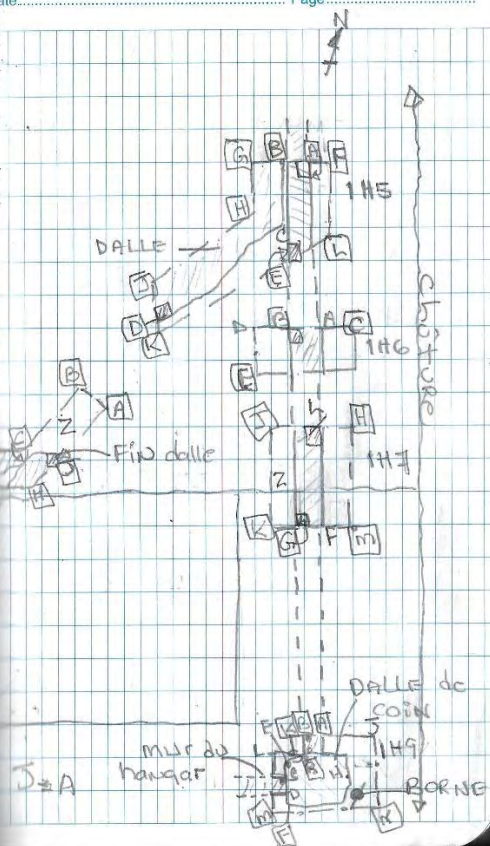
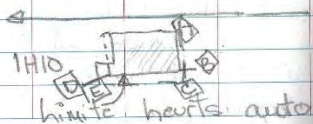


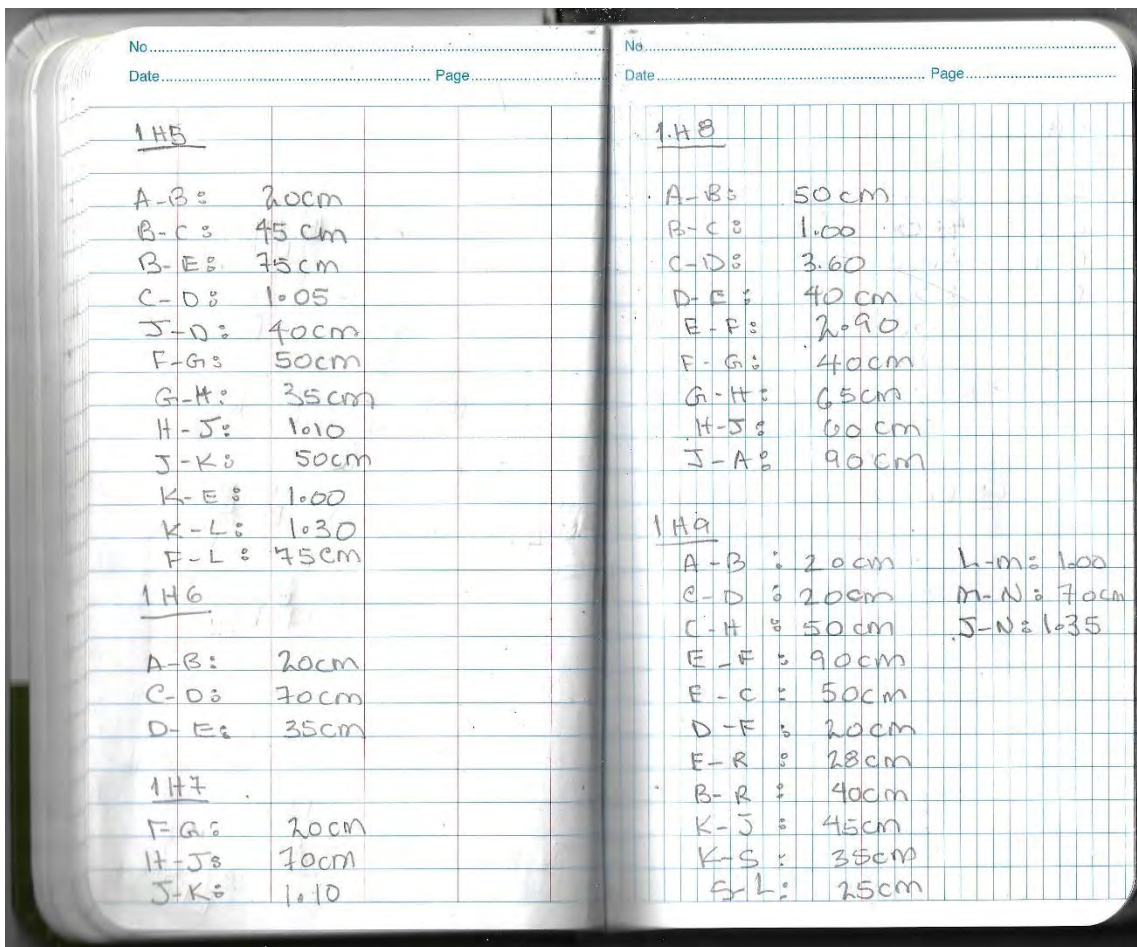
∅ : coin du hangar
insce.
J. P. Simard A. G.
1956

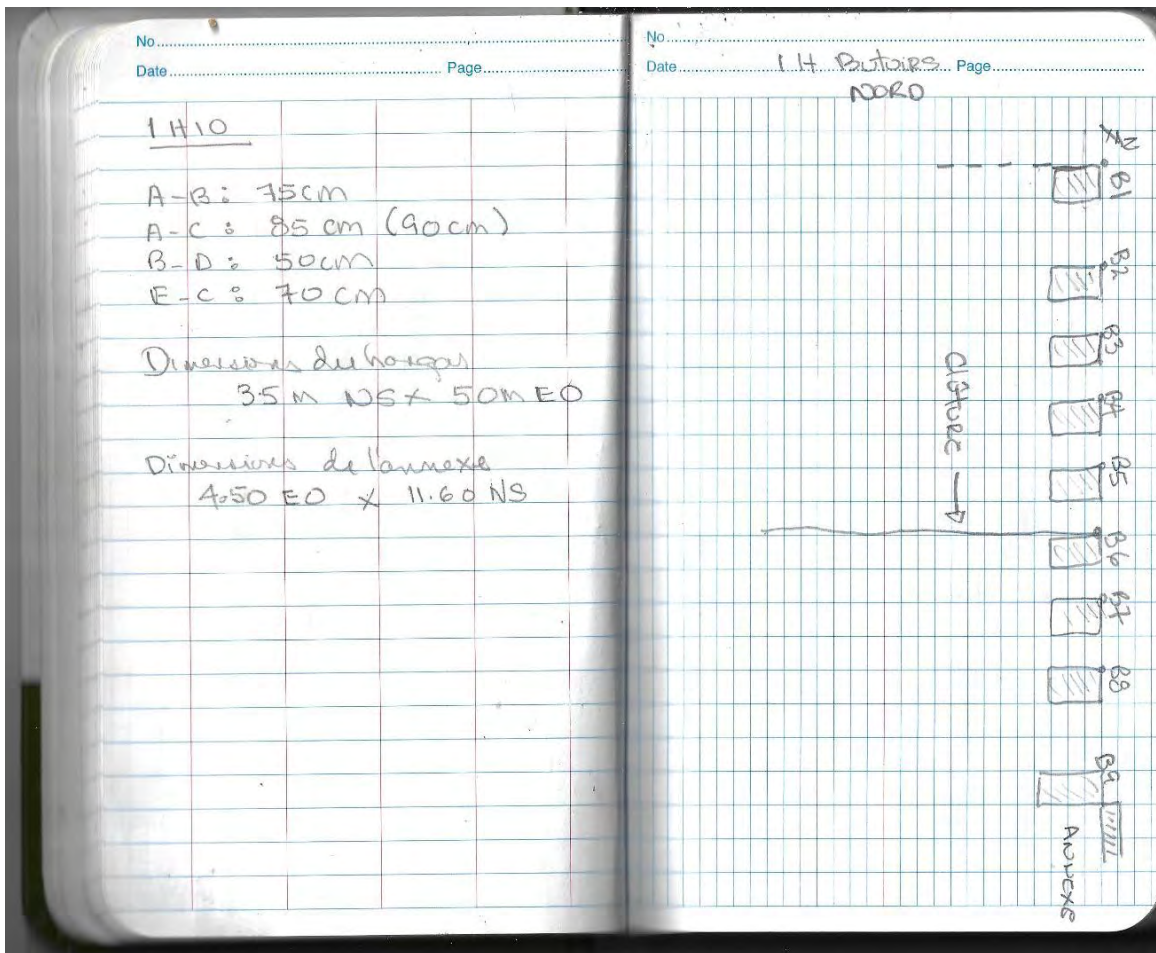
Cà J = Sur la dalle
1H8

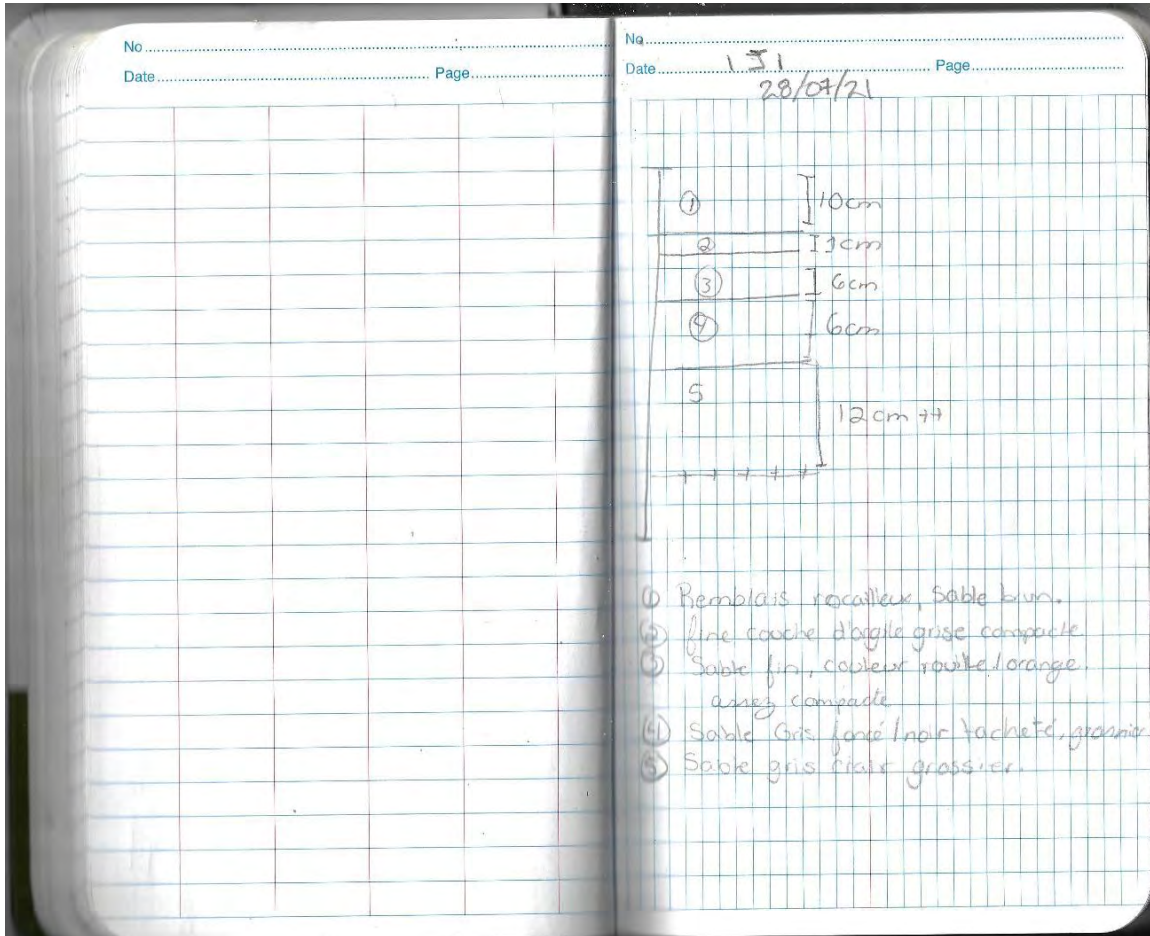


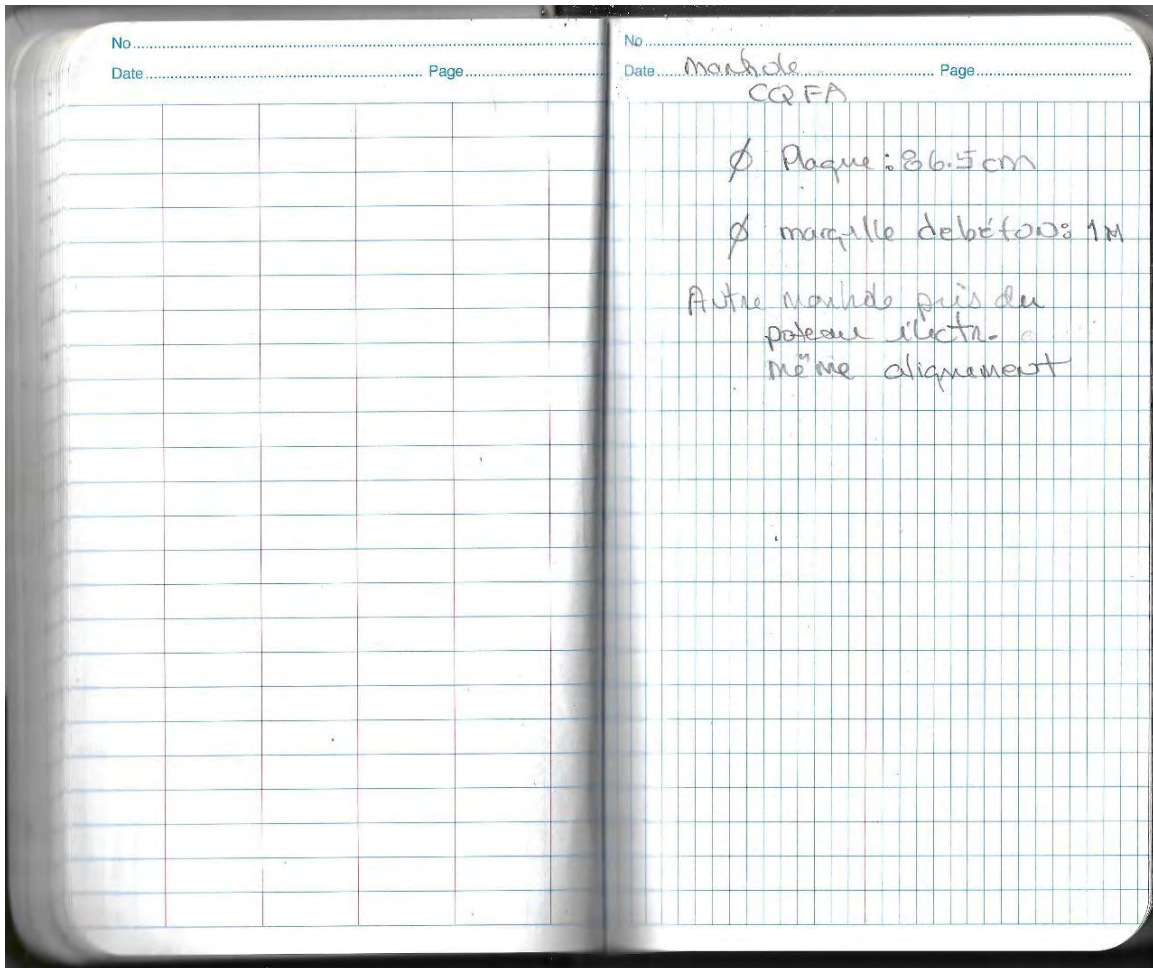
stationnement

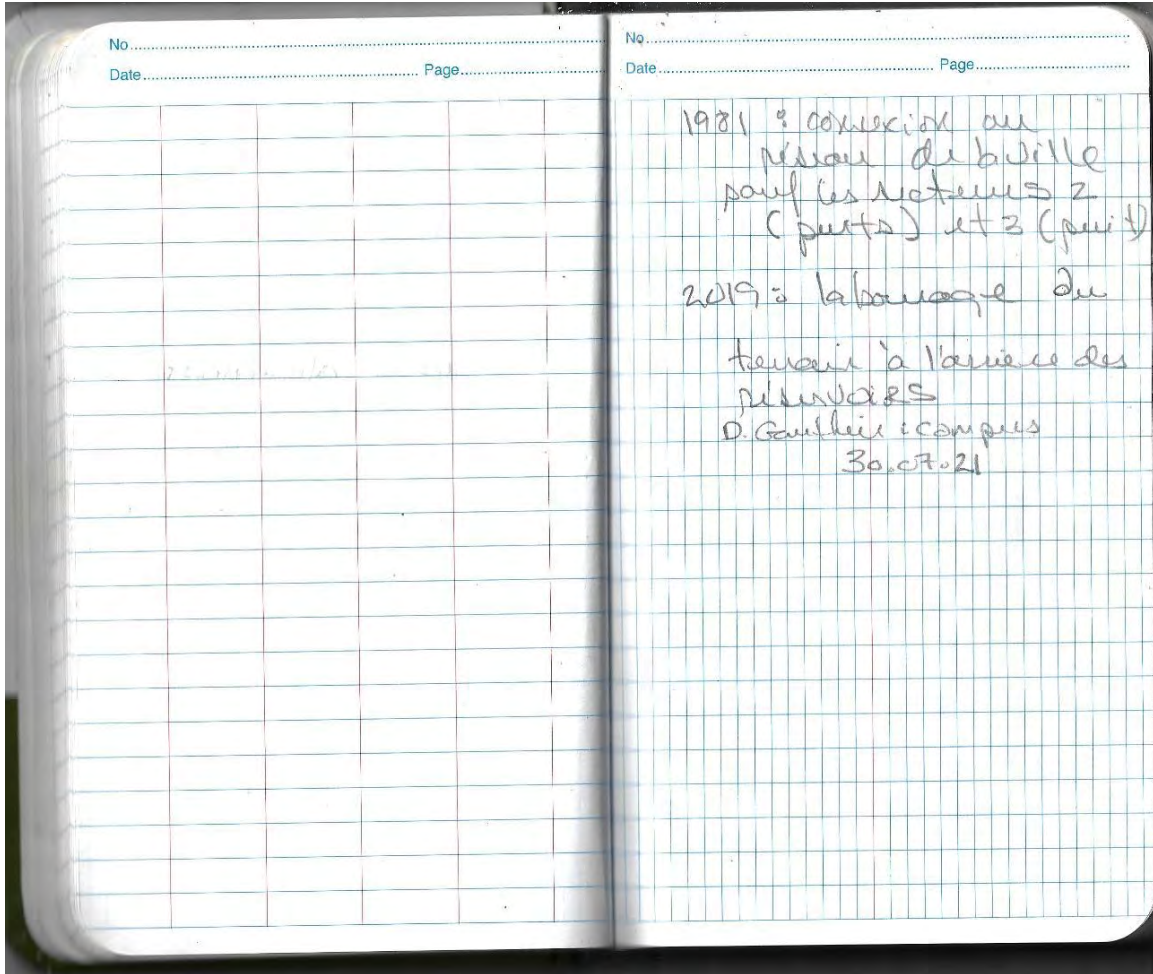


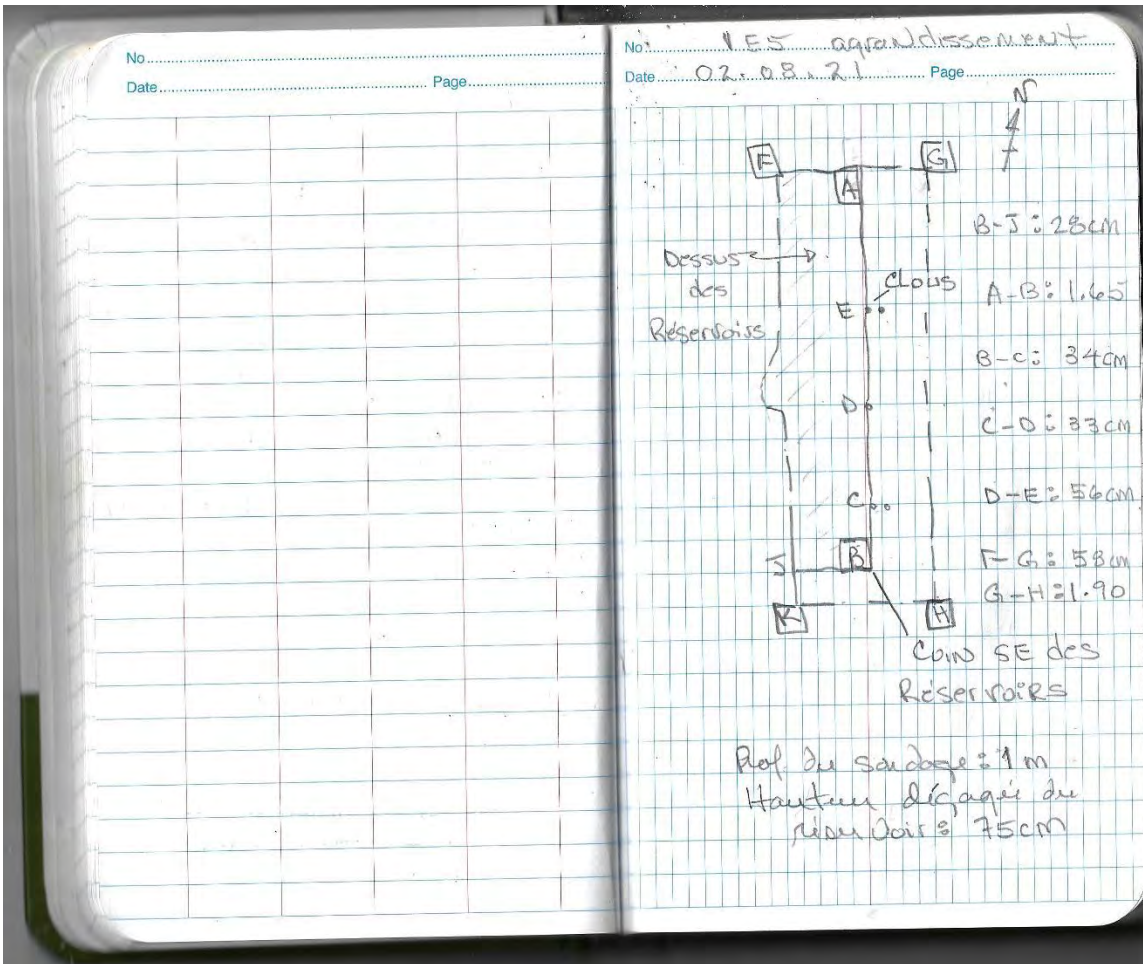












No. _____
 Date _____ Page _____

Longueur mur

A-B 7m15 *Épaisseur des murs: 20cm
 a-b 6m75

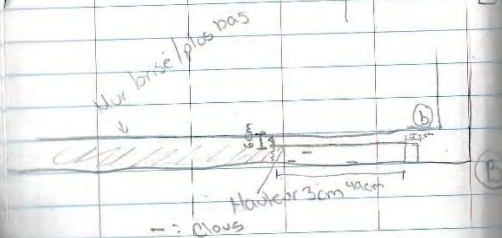
A-C 7m15 Hauteur intérieure
 a-c 6m75 ↳ 17cm

C-D 7m15
 c-d 6m75

D-B 7m15
 d-b 6m75

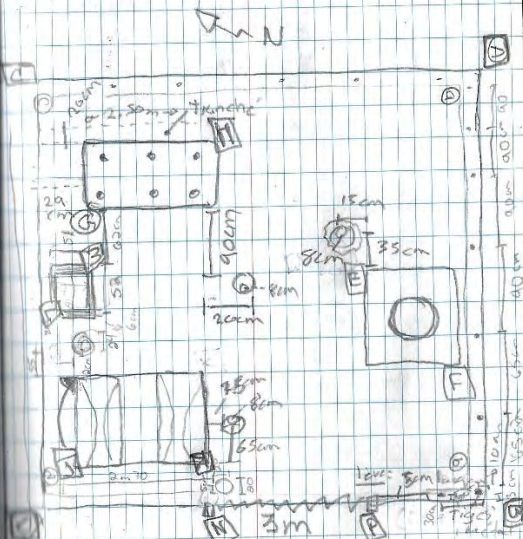
croquis latéral

Croquis mur Ouest
 photo 2821-23



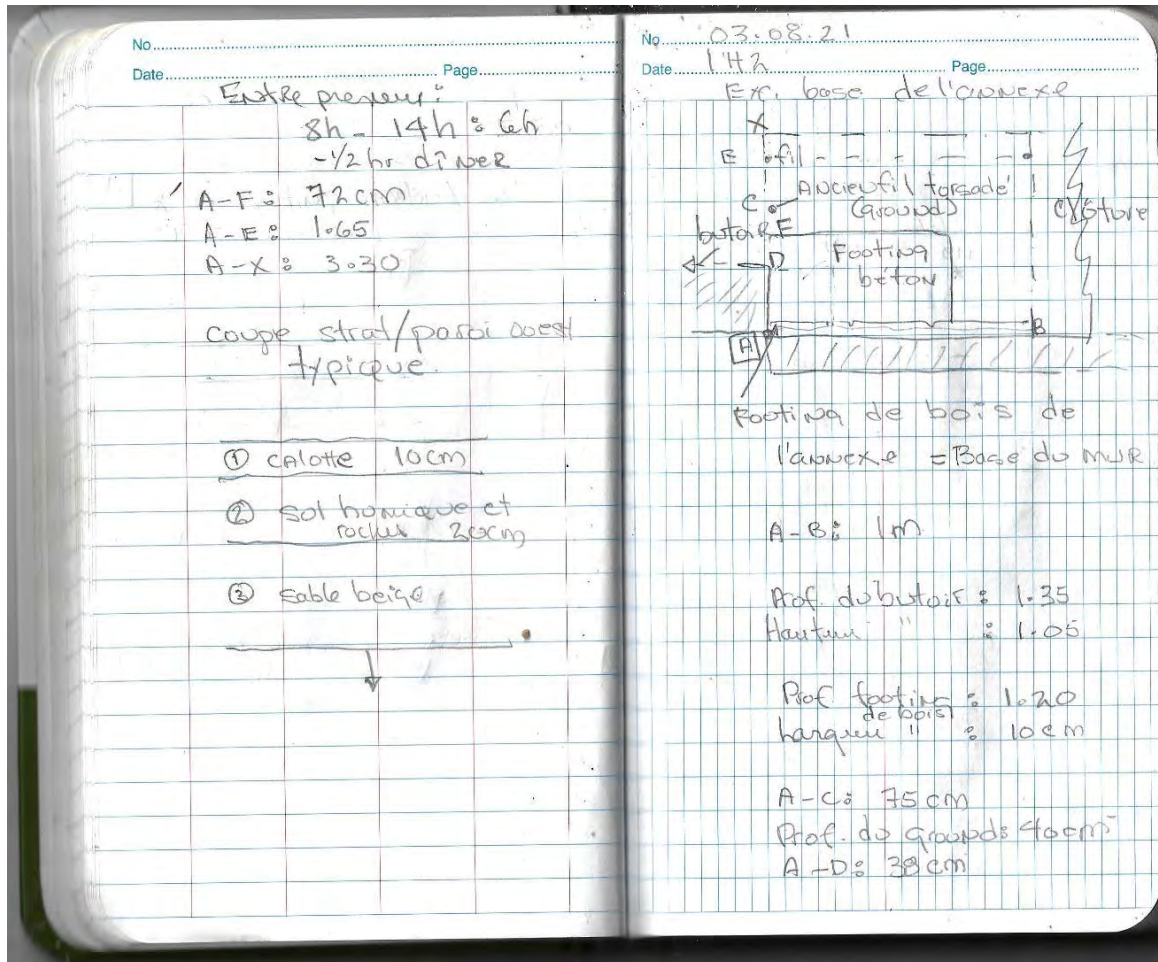
No. _____
 Date 02/08/21 Page _____

IE (sensor station placement)



* Ajout aux notes de novembre 2020
 (voir cahier note Normie)

Photos: GPEB 2300-2376
 = tiges métal dans mur de béton
 ↳ Sauf les deux premières du mur Ouest (165cm)



No.
 Date: 1K (suite) Page

A-B : 1.80
 A-C : 3.10
 E-G : 2.020
 D-E : 1.50
 C-D : 1.90
 E-F : 1.50
 A-F : 2.020

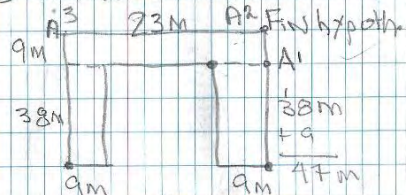
A²-A³ : 32.50

Pour le plan - mettre la
 structure et en
 carré approx autour

No. 1.5
 Date: 04.08 Page

Nettoyage des
 tranchées / sections de la
 Caserne S1-2

Dimensions de la Caserne



⊗
 méthode
 à relouer

No.
 Date Page

A-B 95cm
 A-C 24m
 B-D 24m
 C-D 95cm

} trachée

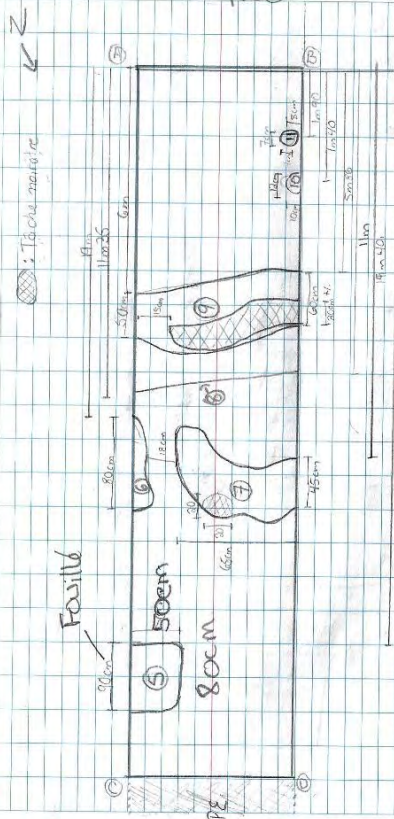
⑧ ligne de fil/cable dans le sol

Coupe strat 12-5



No.
 Date Page

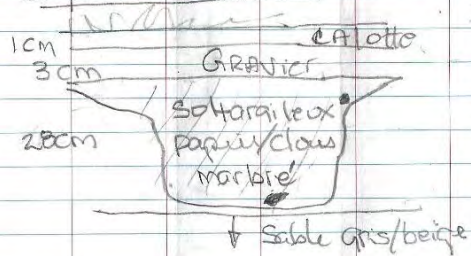
Croquis 12 (partie Ouest)
 04.08



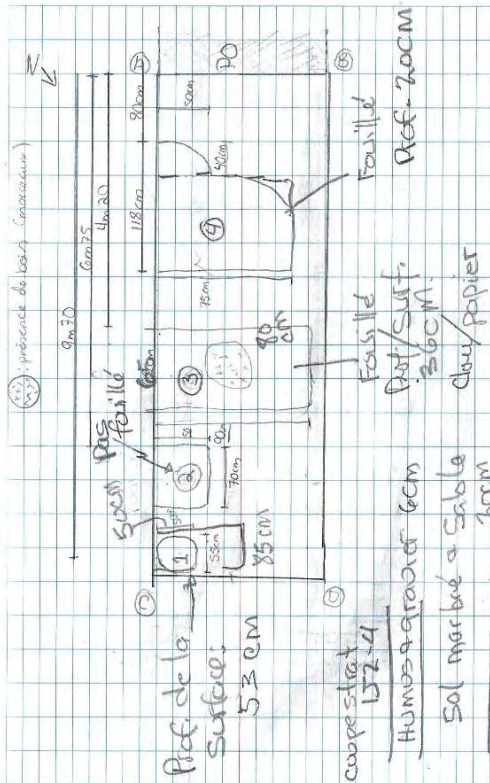
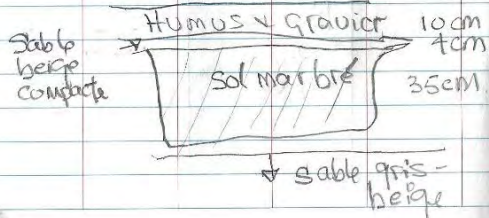
A-B 95cm
 A-C 10m40
 B-D 10m40 } tranchée
 C-D 95cm

①: Clay à l'intérieur

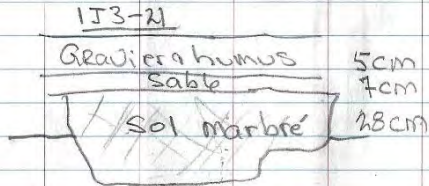
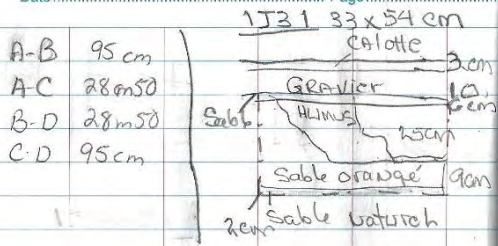
Coupe strat J2-3



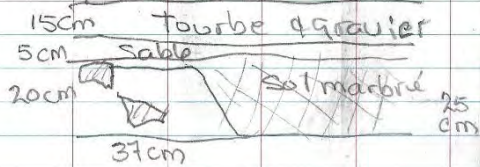
Coupe strat J2-1



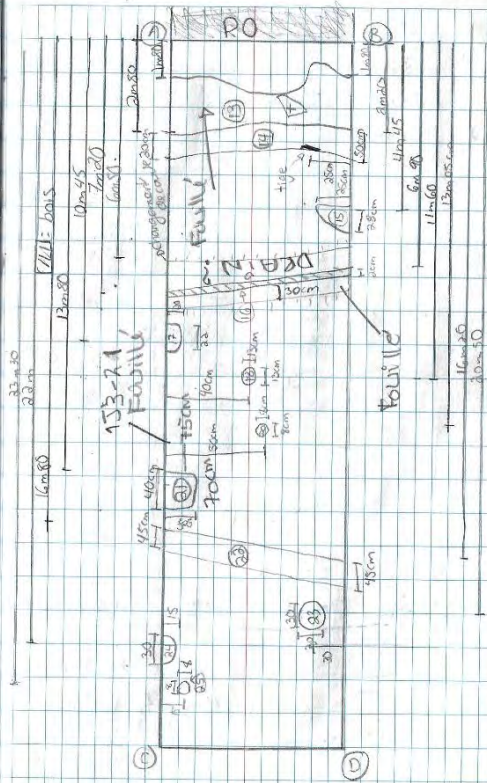
No.
 Date Page



1J3-13/14/Pari Nord
 largeur: 85cm
 hauteur: 95cm



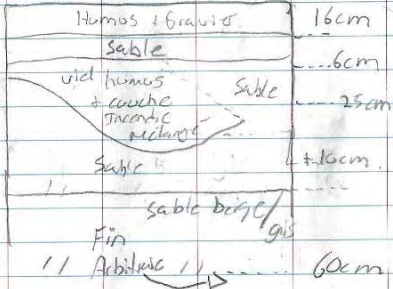
No.
 Date Croquis J.3. Capelle Page



No.....
Date..... Page.....

A-B 95cm
A-C 32cm
B-D 32cm
C-D 95cm

① Dans la paroi

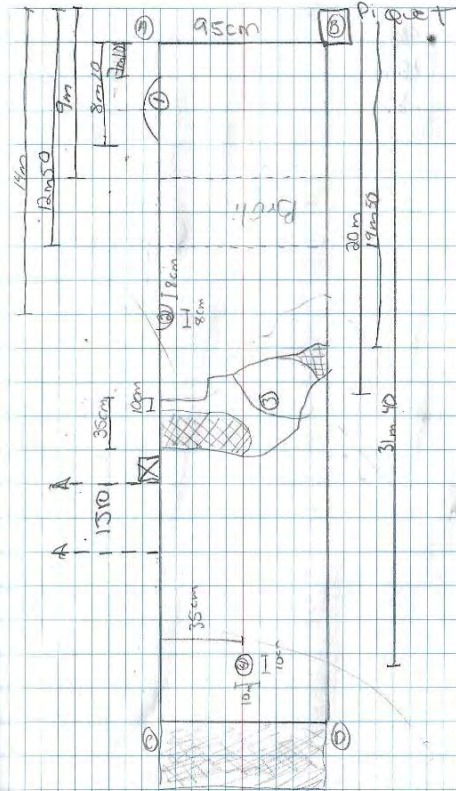


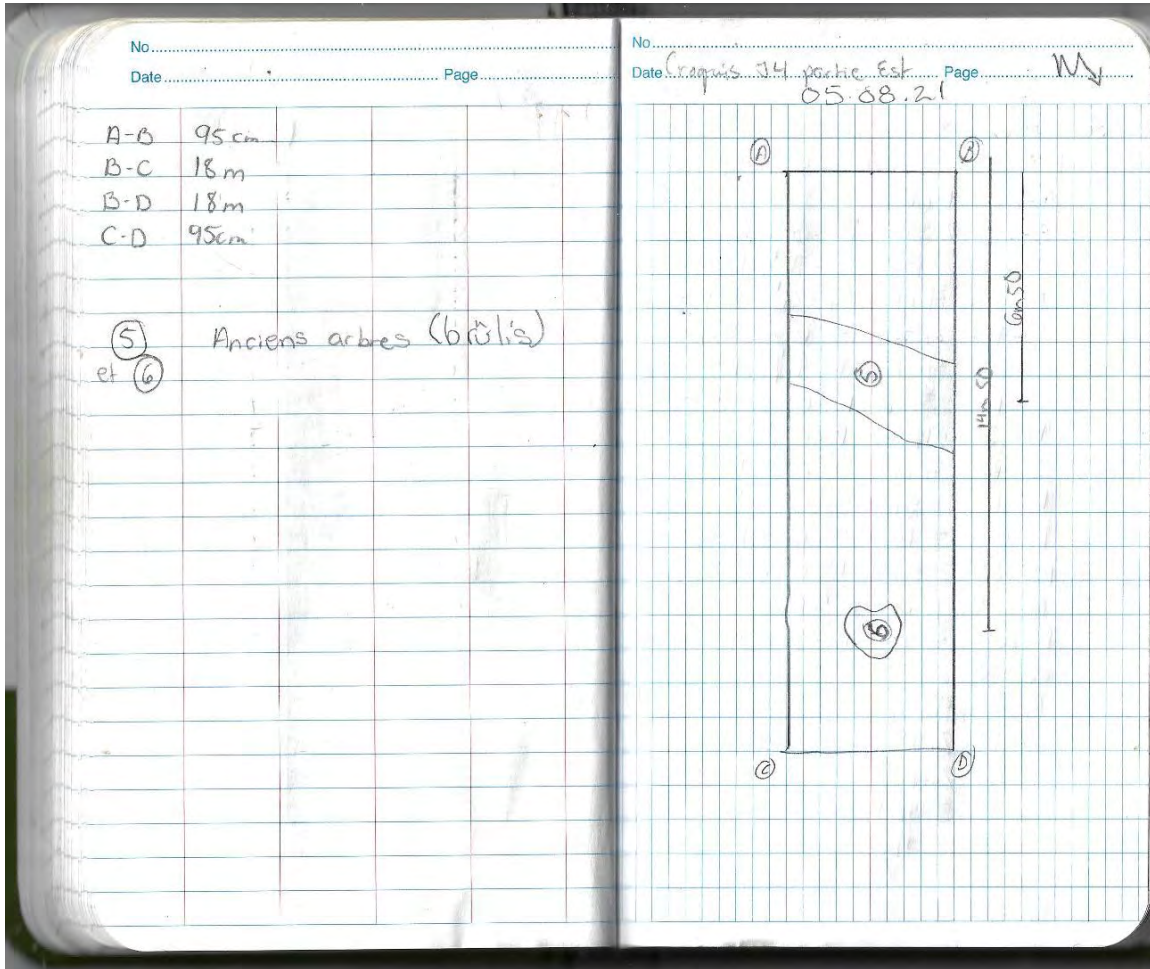
Photos: GPR 6 2717 à 2722

15316/PAROI SUD



No.....
Date Croquis J4 (partie 0 page) M



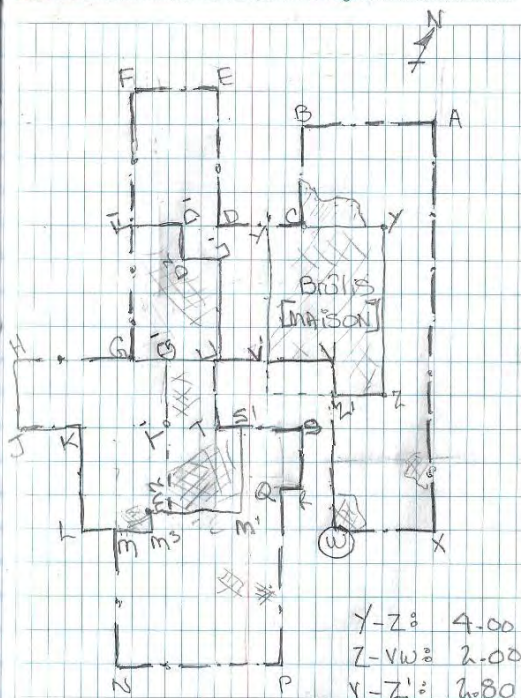


No. _____
 Date _____ Page _____

Sols enlevés: Cabotte + thoms
 Sols exposés: brûlés / sable

- A-B: 4.20
- B-C: 2.50
- C-D: 3.80
- D-E: 4.00
- E-F: 2.90
- F-G: 9.40
- G-H: 5.30
- H-J: 95cm
- J-K: 3.00
- K-L: 1.50
- L-M: 4.10
- M-N: 3.50
- N-P: 2.00
- P-Q: 4.90
- Q-R: 55cm
- R-S: 95cm
- S-T: 2.90
- T-U: 2.40
- U-V: 5.90
- V-W: 3.90
- W-X: 2.00
- A-X: 8.80
- F'-G': 4.20
- T-T': 1.50
- G-G': 1.10
- F-F': 5.10
- F'-D': 1.45
- D'-D'': 75cm
- D'-L': 90cm
- L'-L'': 1.30
- S-S': 2.00
- S'-m': 1.75
- M'-m'': 60cm
- m'-m'': 65cm
- m'-m'': 45cm

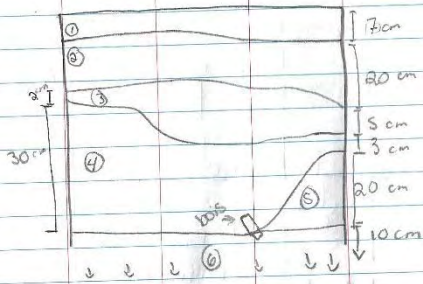
No. S1-5 (1.N)
 Date 06.08.21 Page _____



- Y-Z: 4.00
- Z-VW: 2.00
- V-Z': 2.80

- V-V': 2.10
- V-C: 3.60
- V-Y': 4.20

No.
 Date Croquis Strat (Drain) Page Paris Nord
 133-16



- ① Hummus + gravier
- ② Sable beige fin
- ③ Sable fincé Chorâtre
- ④ Sable marbré
- ⑤ Sable beige grossier marbré
- ⑥ Sable beige grossier

Photo: 2728-2730

No.
 Date Page

No.
 Date Page

Pavement est/Aile est

longueur courbe:
 A' - 155-4 : 30.70

Pavement ouest/Aile ouest

long. droites:
 1511-1 - 1513-3 : 16.10m

longueur entre les 2 ailes:
 1515 - 152-5 : 25.20

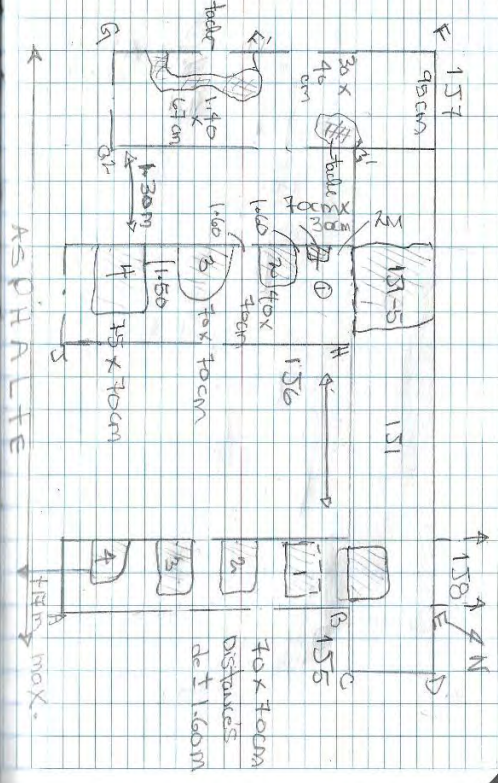
longueur aile ouest : 12.1m

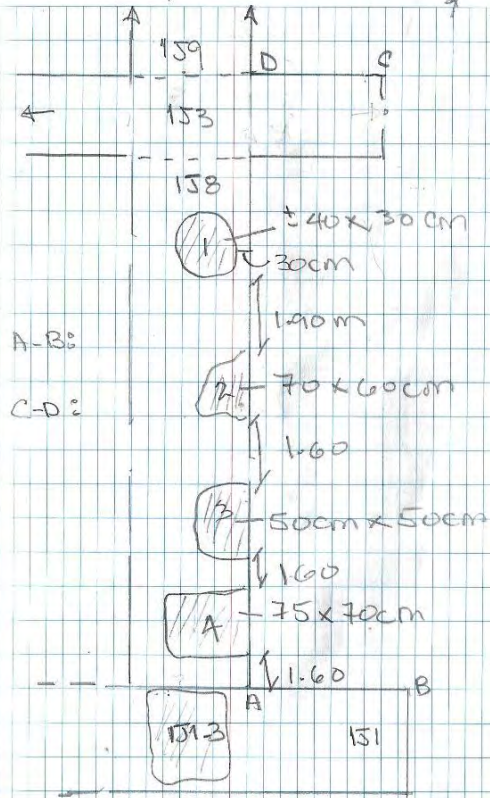
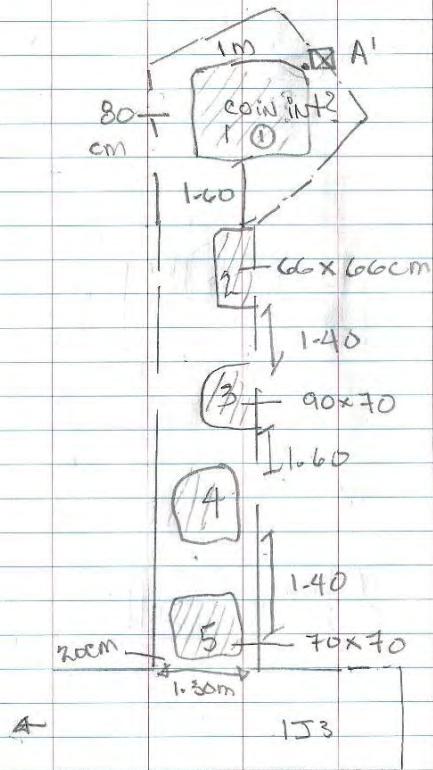
longueur aile est : 9.10m

limite extr. à partir
 de 1584 : 17m

No. PROJETS DES VILLES
 Date : travaux Page

09-08-21

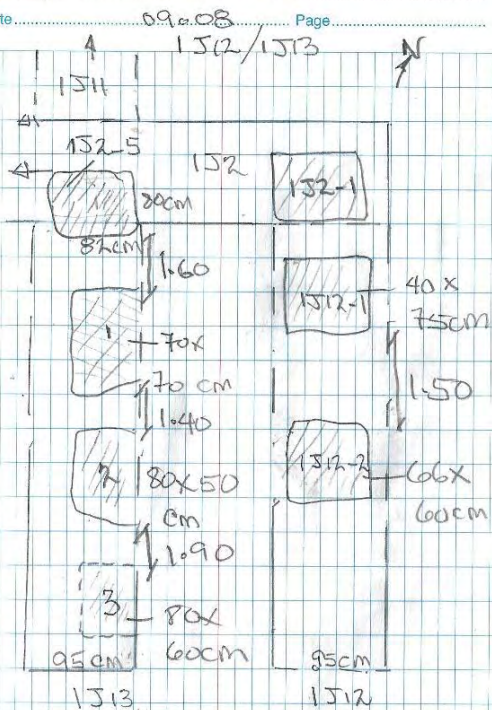


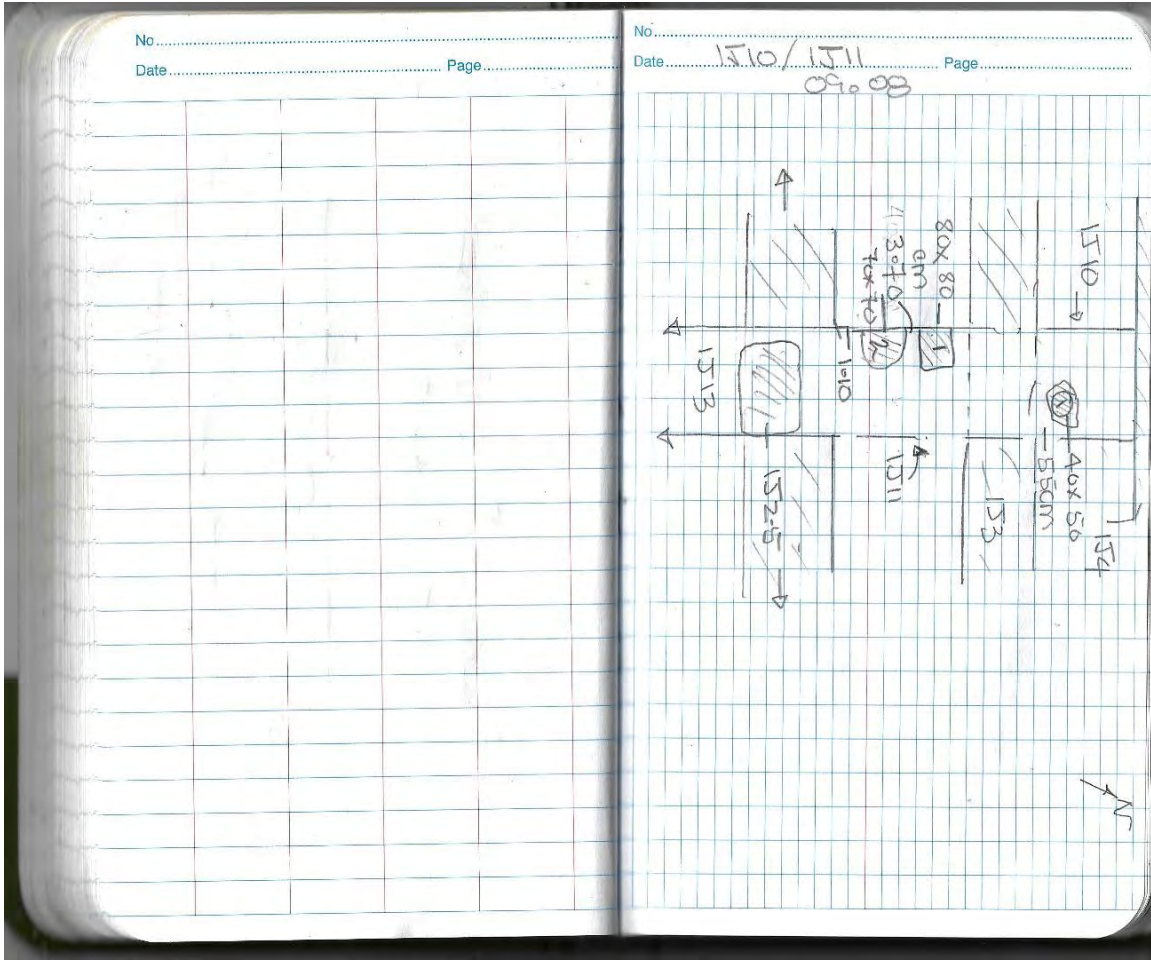


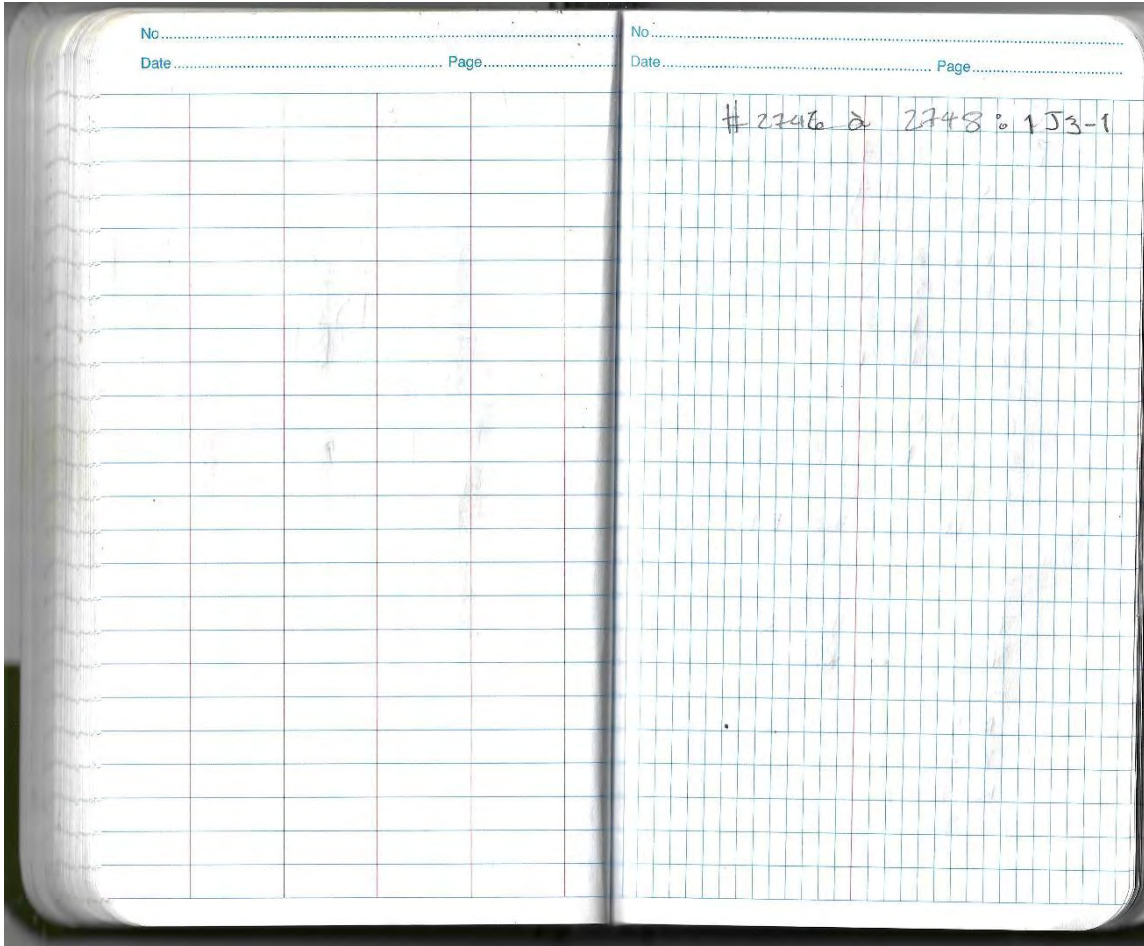
No.
Date..... Page.....

Entrepreneur
09.08
8:15 - 13:30
5 hrs

No.
Date..... Page.....





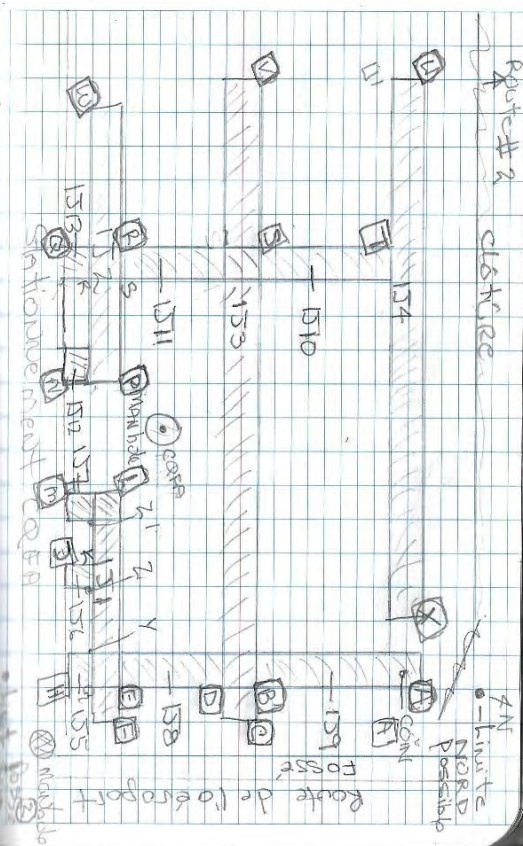


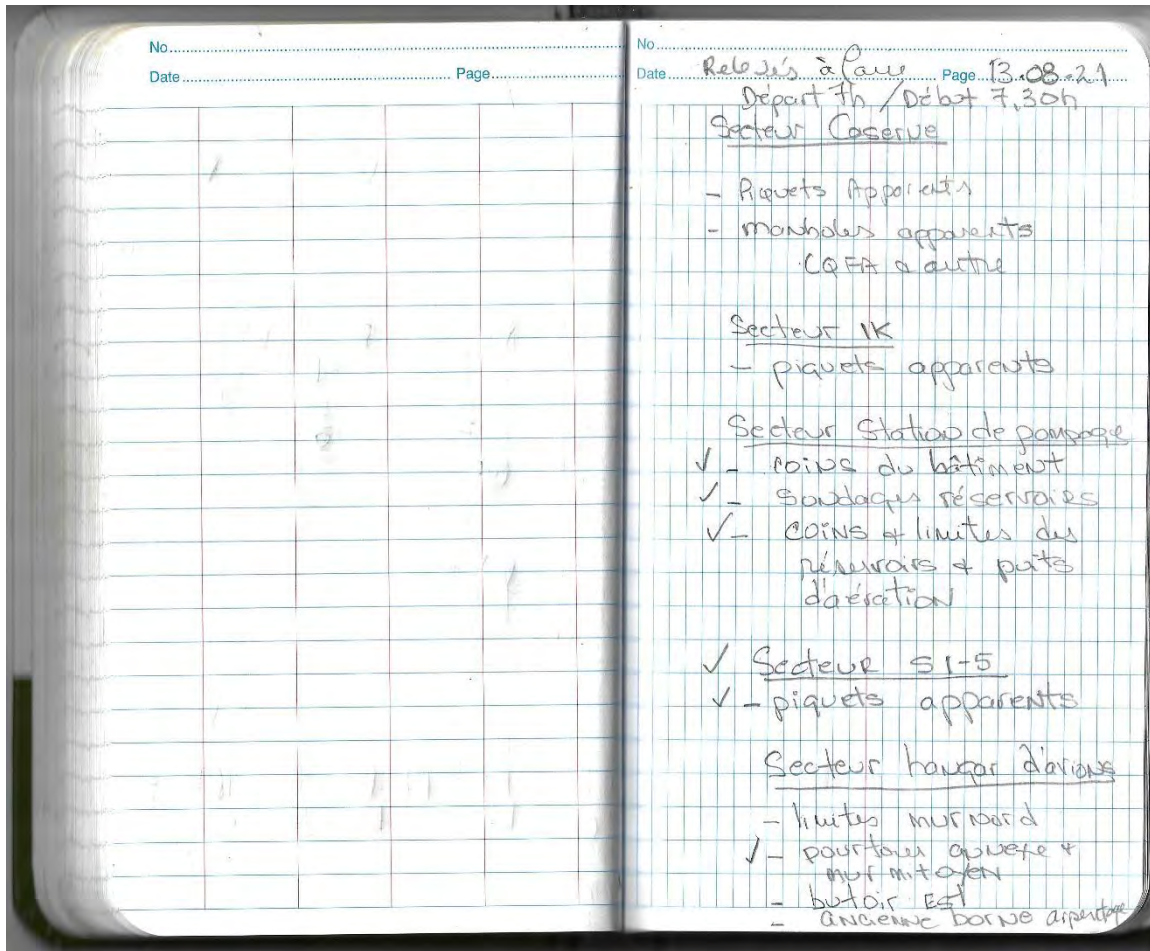
No.
Date Page

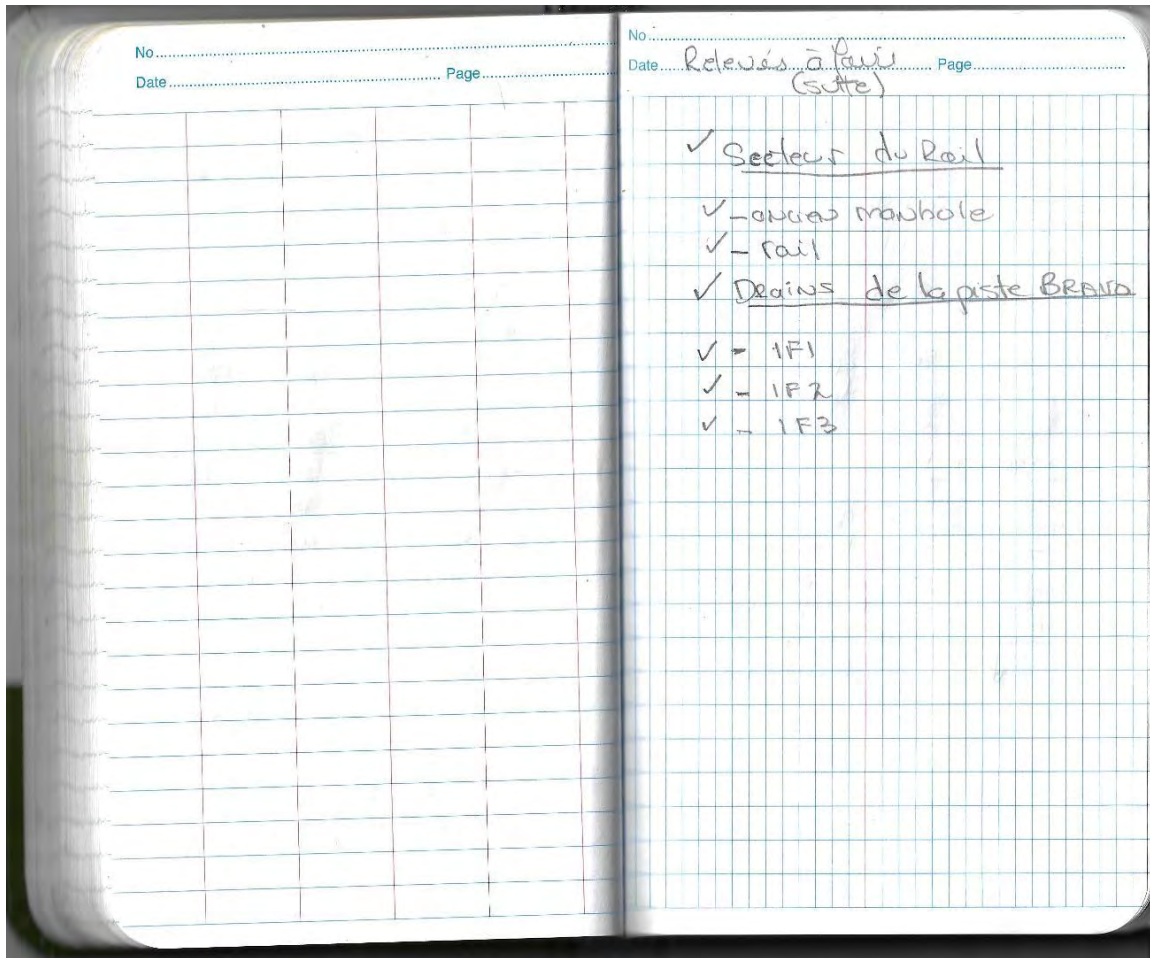
- V-S : 20.80
- U-X : 50.7m
- V-C : 59.4m
- L'-T : 20.80
- W-R : 21.80
- W-N : 34.30
- N-Q : 10.30
- M-H : 16.40
- M-L : 6.00
- A-B : 9.60
- A-D : 10.80
- A-E : 20.0
- A-H : 31.60 E-H : 11.70
- P-R : 12.40
- T-S : 6.70
- T-R : 18.90 Q-R : 10m
- T-Q : 29.0
- B-C : 4.80
- E-F : 4.60
- Y-Z : 7.10
- K-Z' : 1.50
- K-J : 9.80
- P-L : 10.20
- P-N : 9.60

No.
Date Page

Plan des tranchées







No.
 Date Page

Sondage 12

4cm ——— ca lotte
 10cm ——— Sabls fins rapportés
 8cm ——— Sabls orange +
 compactés
 17cm ——— Sabls gris-berge
 ↓
 Naturel

Sondage 13

4cm ——— Calotte
 6cm ——— Sol humique
 17cm ——— - Sabls orange
 compactés
 22 cm ——— - Sabls gris-berge
 ↓
 Naturel

No.
 Date Page
 Sandreus
 11.03.21

30x30cm

12 13

Pourcentage

Z

No.
Date Page

Sondage 19

9cm	calotte
7cm	humus + sable
11cm	Sable orange
4cm	argil gris
23cm	sable gris
	beige mélangé très de brûlés
	Sable + grossier

Sondage 18 : Sondage test

7cm	calotte
2cm AE	humus + sable
10cm	humus + sable
24cm	Sable orange
50cm	sable gris-beige

No.
Date Page

Paléo Secteur 50 11.08.21

26 idem 24 + A3

25 idem 24 (moins GAE sous la calotte)

24 même pattern que 23 + 100g de au fond

23 même pattern que 22 + tag seulement

22 tag seulement même pattern que 21 + tag seulement

21 même pattern que 20 + grille en surface

20 (tag seulement) même pattern que 19

Photos détaillées

19	18
18	19
18	24
18	29
18	30
18	33

Rte Voltaire

No.
 Date. Page.

Sondage 30 = prof

5cm	calotte
27cm	Humus
5cm	Ancien niv
2cm	Sable orange d'humus (post 1870?)
20cm	sable gris-beige
22cm	10cm
	Sable gris fin de p. bay

No.
 Date. Babes (Suite) 11.02.21 Page Secteur NE
 vers tour de Contrôle

33- [] élastique 80cm de prof.
 Zone de prairie Humus saboteux (remblai)

32- [] Zone de prairie
 profil idem 30 → 50cm prof.

31- [] Zone de prairie (tag
 profil idem 30 seulement)

30- [] zone de bleuets
 Prof. 95cm
 sand. test

29- [] idem 30
 photo Ancien niv d'humus
 à 30cm de prof.

28- [] 2 idem 27 (dans AE)

27- [] idem 26 (dans AE)

Secteur

Annexe 4 : Photos et catalogue photos

Photos # à #	Description
DSCN2300-DSCN2823	1E Station de pompage
IMG_0314-IMG_0315	1E Station de pompage
IMG_0320-IMG_0332	1E Station de pompage
DSCN2048-DSCN2053	1E1 Cheminée d'aération Sud
DSCN2150-DSCN2154	1E1 Cheminée d'aération Sud
DSCN2028-DSCN2030	1E2 et 1E3 Sondages
DSCN2054-DSCN2059	1E2 et 1E3 Sondages
DSCN2060-DSCN2061	1E4 Sondage
DSCN2062-DSCN2066	1E5 Angle Est des réservoirs
DSCN2814-DSCN2818	1E5 Angle Est des réservoirs
DSCN2031-DSCN2047	1E6 à 1E8 Cheminées d'aération Ouest
DSCN2071-DSCN2074	1E6 à 1E8 Cheminées d'aération Ouest
DSCN2067-DSCN2070	1E9 Sondage
DSCN2157-DSCN2160	1E10 Angle Nord des réservoirs
DSCN2090-DSCN2097	1F1 Puisard 2e Guerre
DSCN2100-DSCN2104	1F2 Drain de surface
DSCN2098-DSCN2099	1F3 Puisard drain de surface
DSCN2105-DSCN2122	1F3 Puisard drain de surface
DSCN2143-DSCN2146	1G Ancien trou d'homme
DSCN2147-DSCN2149	1G Pad pour hélicoptère
DSCN2137-DSCN2142	1G1 Rail d'hélicoptère
DSCN2163-DSCN2193	1H1 Annexe du hangar S1-1
DSCN2400-DSCN2410	1H1 Annexe du hangar S1-1
DSCN2420-DSCN2427	1H1 Annexe du hangar S1-1
IMG_0027-1-IMG_0028-1	1H1 Annexe du hangar S1-1
DSCN2194-DSCN2202	1H2 Angle NE du hangar et mur nord de l'annexe
DSCN2203-DSCN2206	1H3 Mur Est du hangar
DSCN2207-DSCN2214	1H4 Mur Est du hangar et mur sud de l'annexe
DSCN2223-DSCN2225	1H5 et 1H6
DSCN2215-DSCN2219	1H5 Mur Est du hangar et dalle de plancher
DSCN2220-DSCN2222	1H6 Mur Est du hangar
DSCN2226-DSCN2237	1H7 Mur Est du hangar
DSCN2238-DSCN2250	1H8 Dalle de plancher du hangar
DSCN2251-DSCN2259	1H9 Angle SE du hangar
DSCN2260-DSCN2265	1H10 Buttoir Sud du hangar
IMG_1511	1J Photos finales et remblaiement
IMG_1594-IMG_1630	1J Photos finales et remblaiement
DSCN2824-DSCN2838	1J remblaiement
DSCN2296-DSCN2297	1J Secteur de la caserne avant excavation
DSCN2266-DSCN2271	1J Sondage témoin secteur de la caserne
1J1 DSCN2496	1J vue générale des tranchées
1J1 DSCN2703	1J vue générale des tranchées

1J2 DSCN2485	1J vue générale des tranchées
1J3 DSCN2493	1J vue générale des tranchées
1J4 DSCN2707	1J vue générale des tranchées
202110805_090056	1J vue générale des tranchées
DSCN2487-DSCN2502	1J vue générale des tranchées
DSCN2708-DSCN2712	1J vue générale des tranchées
20210813_140816	1J Vues générales fin
DSCN2798-DSCN2800	1J Vues générales fin
DSCN2503-DSCN2504	1J1-2
DSCN2505-DSCN2506	1J1-3
DSCN2657-DSCN2662	1J1-3
DSCN2507-DSCN2513	1J1-4
DSCN2663-DSCN2665	1J1-4
DSCN2509-DSCN2515	1J1-5
DSCN2666-DSCN2668	1J1-5
DSCN2516-DSCN2518	1J2-1
DSCN2669-DSCN2680	1J2-1
IMG_0110-1	1J2-1
DSCN2519-DSCN2521	1J2-2
DSCN2522-DSCN2524	1J2-3
DSCN2674-DSCN2676	1J2-3
DSCN2525-DSCN2527	1J2-4
DSCN2684-DSCN2686	1J2-4
DSCN2528-DSCN2529	1J2-5
DSCN2687-DSCN2689	1J2-5
DSCN2530-DSCN2531	1J2-6 et 7
DSCN2532-DSCN2534	1J2-8 et 9
DSCN2535-DSCN2536	1J2-10 et 11
DSCN2594-DSCN2596	1J3 Début couche de brûlis
DSCN2789-DSCN2791	1J3 Fin
DSCN2796-DSCN2797	1J3 Fin
DSCN2537-DSCN2539	1J3-1
DSCN2717-DSCN2722	1J3-1
DSCN2746-DSCN2748	1J3-1
DSCN2542-DSCN2544	1J3-3 et 4
DSCN2545-DSCN2547	1J3-5 et 6
DSCN2690-DSCN2692	1J3-6
DSCN2746-DSCN2748	1J3-6
DSCN2550-DSCN2551	1J3-7 et 8
DSCN2552-DSCN2553	1J3-9
DSCN2554-DSCN2555	1J10
DSCN2556-DSCN2558	1J3-11
DSCN2560-DSCN2561	1J3-12

DSCN2693-DSCN2695	1J3-12
DSCN2702	1J3-13 et 14
DSCN2587	1J3-22
DSCN2588-DSCN2589	1J3-23
DSCN2590-DSCN2592	1J3-24
DSCN2592-DSCN2593	1J3-25
DSCN2792-DSCN2793	1J4 Fin
DSCN2597-DSCN2598	1J4-1
DSCN2599-DSCN2600	1J4-2
DSCN2601-DSCN2604	1J4-3
DSCN2605-DSCN2606	1J4-4
DSCN2607-DSCN2609	1J4-6
DSCN2723-DSCN2736	1J5
DSCN2782	1J5, 1J8, 1J9
DSCN2736	1J6
DSCN2749	1J6
DSCN2750	1J6
DSCN2783	1J6
DSCN2737	1J7
DSCN2754-DSCN2758	1J7
DSCN2784-DSCN2785	1J7
DSCN2759-DSCN2760	1J8
DSCN2761-DSCN2765	1J9
DSCN2794-DSCN2795	1J9
DSCN2779-DSCN2781	1J10
DSCN2787-DSCN2788	1J10, 1J11, 1J13
DSCN2766-DSCN2778	1J11
DSCN2738	1J12
DSCN2786	1J12
DSCN2739	1J13
DSCN2391-DSCN2399	1K1 Dépendance
DSCN2428-DSCN2484	1K1 Dépendance
DSCN2647-DSCN2656	1K1 Dépendance
DSCN2713-DSCN2716	1K1 Dépendance
DSCN2731	1K1 Dépendance
IMG_0103-1-IMG_0105-1	1K1 Dépendance
IMG_0121-1-IMG_0122-1	1K1 Dépendance
DSCN2610-DSCN2646	1N Bâtiment S!-5
20210809_112854	1N Bâtiment S!-5
20210809_113051	1N Bâtiment S!-5
20210809_113059	1N Bâtiment S!-5
20210809_113115	1N Bâtiment S!-5
20210809_113119	1N Bâtiment S!-5

20210809_113131	1N Bâtiment S!-5
DSCN2379	Levés au géoradar et EM61
DSCN2380-DSCN2390	Levés au géoradar et EM61
IMG_0092	Levés au géoradar et EM61
IMG_0097	Levés au géoradar et EM61
DSCN2293-DSCN2295	Manholes CQFA
IMG_1520-IMG_1588	Photos vol aérien
DSCN2290-DSCN2292	Plaque devant CQFA
DSCN2883-DSCN2884	Relevé Manhole CQFA
DSCN2123-DSCN2136	Ruisseau de l'aquifère, secteur 5
DSCN2839-DSCN2882	Sondages paléo secteur 5
DSCN2155-DSCN2156	Terrain bouleversé, secteur de la cour à bois
DSCN2286-DSCN2289	Tour de contrôle actuelle



1627906096480



1627906717887



1627907189071



1627907399167



1627908002329



1627910201975



1627910896227



1627915928667



1627916045953



1627916454114



1627916637799



1627916761755



1627917122639



DSCN2300



DSCN2301



DSCN2302



DSCN2303



DSCN2304



DSCN2305



DSCN2306



DSCN2307



DSCN2308



DSCN2309



DSCN2310



DSCN2311



DSCN2312



DSCN2313



DSCN2314



DSCN2315



DSCN2316



DSCN2317



DSCN2318



DSCN2319



DSCN2320



DSCN2321



DSCN2322



DSCN2323



DSCN2324



DSCN2325



DSCN2326



DSCN2327



DSCN2328



DSCN2329



DSCN2330



DSCN2331



DSCN2332



DSCN2333



DSCN2334



DSCN2048



DSCN2049



DSCN2050



DSCN2051



DSCN2052



DSCN2053



DSCN2150



DSCN2151



DSCN2152



DSCN2153



DSCN2154



DSCN2028



DSCN2029



DSCN2030



DSCN2054



DSCN2055



DSCN2056



DSCN2057



DSCN2058



DSCN2059



DSCN2060



DSCN2061



DSCN2062



DSCN2063



DSCN2064



DSCN2065



DSCN2066



DSCN2814



DSCN2815



DSCN2816



DSCN2817



DSCN2818



DSCN2031



DSCN2032



DSCN2033



DSCN2034



DSCN2035



DSCN2036



DSCN2037



DSCN2038



DSCN2039



DSCN2040



DSCN2041



DSCN2042



DSCN2043



DSCN2044



DSCN2045



DSCN2046



DSCN2047



DSCN2071



DSCN2072



DSCN2073



DSCN2074



DSCN2067



DSCN2068



DSCN2069



DSCN2070



DSCN2157



DSCN2158



DSCN2159



DSCN2160



DSCN2090



DSCN2091



DSCN2092



DSCN2093



DSCN2094



DSCN2095



DSCN2096



DSCN2097



DSCN2100



DSCN2102



DSCN2103



DSCN2104



DSCN2098



DSCN2099



DSCN2105



DSCN2106



DSCN2107



DSCN2108



DSCN2109



DSCN2110



DSCN2111



DSCN2112



DSCN2113



DSCN2114



DSCN2115



DSCN2116



DSCN2117



DSCN2118



DSCN2119



DSCN2120



DSCN2121



DSCN2122



DSCN2143



DSCN2144



DSCN2145



DSCN2146



DSCN2147



DSCN2148



DSCN2149



DSCN2137



DSCN2138



DSCN2139



DSCN2140



DSCN2141



DSCN2142



DSCN2163



DSCN2164



DSCN2165



DSCN2166



DSCN2167



DSCN2168



DSCN2169



DSCN2170



DSCN2171



DSCN2172



DSCN2173



DSCN2174



DSCN2175



DSCN2176



DSCN2177



DSCN2178



DSCN2179



DSCN2180



DSCN2181



DSCN2182



DSCN2183



DSCN2184



DSCN2185



DSCN2186



DSCN2187



DSCN2188



DSCN2189



DSCN2190



DSCN2191



DSCN2192



DSCN2193



DSCN2400



DSCN2401



DSCN2402



DSCN2403



DSCN2194



DSCN2195



DSCN2196



DSCN2197



DSCN2198



DSCN2199



DSCN2200



DSCN2201



DSCN2202



DSCN2400



DSCN2401



DSCN2402



DSCN2403



DSCN2404



DSCN2405



DSCN2406



DSCN2407



DSCN2408



DSCN2409



DSCN2410



DSCN2411



DSCN2412



DSCN2413



DSCN2414



DSCN2415



DSCN2416



DSCN2417



DSCN2418



DSCN2419



DSCN2420



DSCN2421



DSCN2422



DSCN2423



DSCN2424



DSCN2425



DSCN2203



DSCN2204



DSCN2205



DSCN2206



DSCN2207



DSCN2208



DSCN2209



DSCN2210



DSCN2211



DSCN2212



DSCN2213



DSCN2214



DSCN2223



DSCN2224



DSCN2225



DSCN2215



DSCN2216



DSCN2217



DSCN2218



DSCN2219



DSCN2220



DSCN2221



DSCN2222



DSCN2226



DSCN2227



DSCN2228



DSCN2229



DSCN2230



DSCN2231



DSCN2232



DSCN2233



DSCN2234



DSCN2235



DSCN2236



DSCN2237



DSCN2238



DSCN2239



DSCN2240



DSCN2241



DSCN2242



DSCN2243



DSCN2244



DSCN2245



DSCN2246



DSCN2247



DSCN2248



DSCN2249



DSCN2250



DSCN2251



DSCN2252



DSCN2253



DSCN2254



DSCN2255



DSCN2256



DSCN2257



DSCN2258



DSCN2259



DSCN2260



DSCN2261



DSCN2262



DSCN2263



DSCN2264



DSCN2265



IMG_1511



IMG_1594



IMG_1595



IMG_1596



IMG_1597



IMG_1598



IMG_1599



IMG_1600



IMG_1601



IMG_1602



IMG_1603



IMG_1604



IMG_1605



IMG_1606



IMG_1607



IMG_1608



IMG_1609



IMG_1610



IMG_1611



IMG_1612



IMG_1613



IMG_1614



IMG_1615



IMG_1616



IMG_1617



IMG_1618



IMG_1619



IMG_1620



IMG_1621



IMG_1622



IMG_1623



IMG_1624



IMG_1625



IMG_1626



IMG_1627



DSCN2824



DSCN2825



DSCN2826



DSCN2827



DSCN2828



DSCN2829



DSCN2830



DSCN2831



DSCN2832



DSCN2833



DSCN2834



DSCN2835



DSCN2836



DSCN2837



DSCN2838



DSCN2296



DSCN2297



DSCN2266



DSCN2267



DSCN2268



DSCN2269



DSCN2270



DSCN2271



1J1 DSCN2486



1J1 DSCN2703



1J2 DSCN2485



1J3 DSCN2493



1J4 DSCN2707



20210805_090056



DSCN2487



DSCN2488



DSCN2489



DSCN2490



DSCN2491



DSCN2492



DSCN2494



DSCN2495



DSCN2496



DSCN2497



DSCN2498



DSCN2499



DSCN2500



DSCN2501



DSCN2502



DSCN2708



DSCN2709



DSCN2710



DSCN2711



DSCN2712



20210813_130816



DSCN2798



DSCN2799



DSCN2800



DSCN2503



DSCN2504



DSCN2505



DSCN2506



DSCN2657



DSCN2658



DSCN2659



DSCN2660



DSCN2661



DSCN2662



DSCN2507



DSCN2508



DSCN2512



DSCN2513



DSCN2663



DSCN2664



DSCN2665



DSCN2509



DSCN2510



DSCN2511



DSCN2514



DSCN2515



DSCN2666



DSCN2667



DSCN2668



DSCN2516



DSCN2517



DSCN2518



DSCN2669



DSCN2670



DSCN2671



DSCN2672



DSCN2673



DSCN2677



DSCN2678



DSCN2679



DSCN2680



IMG_0110-1



DSCN2519



DSCN2520



DSCN2521



DSCN2522



DSCN2523



DSCN2524



DSCN2674



DSCN2675



DSCN2676



DSCN2525



DSCN2526



DSCN2527



DSCN2684



DSCN2685



DSCN2686



DSCN2528



DSCN2529



DSCN2687



DSCN2688



DSCN2689



DSCN2530



DSCN2531



DSCN2532



DSCN2533



DSCN2534



DSCN2535



DSCN2536



DSCN2594



DSCN2595



DSCN2596



DSCN2789



DSCN2790



DSCN2791



DSCN2796



DSCN2797



IMG_0109-1



DSCN2537



DSCN2538



DSCN2539



DSCN2717



DSCN2718



DSCN2719



DSCN2720



DSCN2721



DSCN2722



DSCN2746



DSCN2747



DSCN2748



DSCN2542



DSCN2543



DSCN2544



DSCN2545



DSCN2546



DSCN2547



DSCN2690



DSCN2691



DSCN2692



DSCN2746



DSCN2747



DSCN2748



DSCN2550



DSCN2551



DSCN2552



DSCN2553



DSCN2554



DSCN2555



DSCN2556



DSCN2557



DSCN2558



DSCN2560



DSCN2561



DSCN2693



DSCN2694



DSCN2695



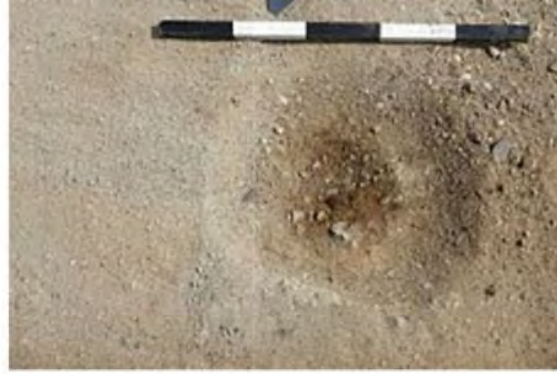
DSCN2702



DSCN2587



DSCN2588



DSCN2589



DSCN2590



DSCN2591



DSCN2592



DSCN2592



DSCN2593



DSCN2792



DSCN2793



DSCN2597



DSCN2598



DSCN2599



DSCN2600



DSCN2601



DSCN2602



DSCN2603



DSCN2604



DSCN2605



DSCN2606



DSCN2607



DSCN2608



DSCN2609



DSCN2782



DSCN2723



DSCN2724



DSCN2725



DSCN2726



DSCN2727



DSCN2732



DSCN2733



DSCN2734



DSCN2735



DSCN2736



DSCN2736



DSCN2749



DSCN2750



DSCN2783



DSCN2737



DSCN2754



DSCN2755



DSCN2756



DSCN2757



DSCN2758



DSCN2784



DSCN2785



DSCN2759



DSCN2760



DSCN2761



DSCN2762



DSCN2763



DSCN2764



DSCN2765



DSCN2794



DSCN2795



DSCN2787



DSCN2788



DSCN2779



DSCN2780



DSCN2781



DSCN2766



DSCN2767



DSCN2768



DSCN2769



DSCN2770



DSCN2771



DSCN2772



DSCN2773



DSCN2774



DSCN2775



DSCN2776



DSCN2777



DSCN2778



DSCN2738



DSCN2786



DSCN2739



DSCN2391



DSCN2392



DSCN2393



DSCN2394



DSCN2395



DSCN2396



DSCN2397



DSCN2398



DSCN2399



DSCN2428



DSCN2429



DSCN2430



DSCN2431



DSCN2432



DSCN2433



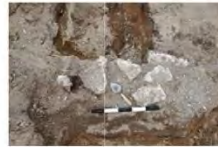
DSCN2434



DSCN2435



DSCN2436



DSCN2437



DSCN2438



DSCN2439



DSCN2440



DSCN2441



DSCN2442



DSCN2443



DSCN2444



DSCN2445



DSCN2446



DSCN2447



DSCN2448



DSCN2449



DSCN2450



DSCN2451



DSCN2452



DSCN2453



20210809_112854



20210809_113051



20210809_113059



20210809_113115



20210809_113119



20210809_113131



DSCN2610



DSCN2611



DSCN2612



DSCN2613



DSCN2614



DSCN2615



DSCN2616



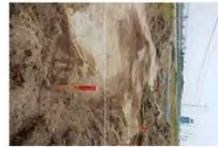
DSCN2617



DSCN2618



DSCN2619



DSCN2620



DSCN2621



DSCN2622



DSCN2623



DSCN2624



DSCN2625



DSCN2626



DSCN2627



DSCN2628



DSCN2629



DSCN2630



DSCN2631



DSCN2632



DSCN2633



DSCN2634



DSCN2635



DSCN2636



DSCN2637



DSCN2638



DSCN2844



DSCN2858



DSCN2863



DSCN2864



DSCN2872



DSCN2379



DSCN2380



DSCN2381



DSCN2382



DSCN2383



DSCN2384



DSCN2385



DSCN2386



DSCN2387



DSCN2388



DSCN2389



DSCN2390



IMG_0092



IMG_0097



DSCN2293



DSCN2294



DSCN2295



20210810_103950



20210810_103955



20210810_103958



20210810_104034



20210810_104040



20210810_104044



20210810_104050



20210810_104138



20210810_104211



20210810_104213



20210810_104215



20210810_104217



IMG_1520



IMG_1521



IMG_1522



IMG_1523



IMG_1524



IMG_1525



IMG_1526



IMG_1527



IMG_1528



IMG_1529



IMG_1530



IMG_1531



IMG_1532



IMG_1533



IMG_1534



IMG_1535



IMG_1536



IMG_1537



IMG_1538



IMG_1539



IMG_1541



IMG_1542



IMG_1548



DSCN2290



DSCN2291



DSCN2292



DSCN2883



DSCN2884



DSCN2123



DSCN2124



DSCN2125



DSCN2126



DSCN2127



DSCN2128



DSCN2129



DSCN2130



DSCN2131



DSCN2132



DSCN2133



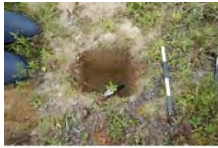
DSCN2134



DSCN2135



DSCN2136



DSCN2839



DSCN2840



DSCN2841



DSCN2842



DSCN2843



DSCN2845



DSCN2846



DSCN2847



DSCN2848



DSCN2849



DSCN2850



DSCN2851



DSCN2852



DSCN2853



DSCN2854



DSCN2855



DSCN2856



DSCN2857



DSCN2859



DSCN2860



DSCN2861



DSCN2862



DSCN2865



DSCN2866



DSCN2867



DSCN2868



DSCN2869



DSCN2870



DSCN2871



DSCN2873



DSCN2874



DSCN2875



DSCN2876



DSCN2877



DSCN2879



DSCN2155



DSCN2156



e_St-Honoré_(entrée_du_stat



DSCN2286



DSCN2287



DSCN2288



DSCN2289

Annexe 5 : Fiche de site MTQ MCCQ

FICHE DE SITE ARCHÉOLOGIQUE

Nom attribué au site : Aéroport Chicoutimi-Saint-Honoré Code Borden : DdEs-2

RESPONSABLES DE L'EXPERTISE (MANDAT MTQ)

Numéro du permis de recherche archéologique au Québec : 20-SUBA-06

Chargé de projet : Érik Langevin

Archéologue responsable de l'intervention :

Raphaël Gadbois-Langevin/Noémie Plourde

LOCALISATION

Date de la découverte (jj/mm/aa) : 03/08/20

Longitude (dd°mm'ss") -71°03'02" Latitude (dd°mm'ss") 48°31'15"

Longitude (UTM) 348587.677 Latitude (UTM) : 5376221.637 Fuseau UTM : 19N

Longitude (MTM) 264133.986 Latitude (MTM) : 5375950.605 Fuseau MTM : 7

Technique de localisation : GPS Arpentage Autre : _____

N° photo aérienne : 2019 (VGO) Échelle : 1-500m Année : 2017

No carte topographique : 22D/06 Échelle : 1-50 000 Année : 2019
(22dk102/22d
11102)

Municipalité : Saint-Honoré MRC : Le Fjord-du-Saguenay

Canton : Tremblay Lot : 5 730 681 et 5 731 420

Nom du propriétaire : MTQ

Adresse du propriétaire : 1, rue de l'Aéroport

Altitude/mer : 166 (m) Altitude/cours/plan d'eau : 158 (m) Nom : Lac Docteur

Nom bassin hydrographique : Rivière Saguenay

DESCRIPTION

Statut légal : Aucun Cité Déclaré Classé

Nombre d'aires d'occupation identifiée : 4

Position du site : En stratigraphie En surface

Identification culturelle/chronologique :

1. Deuxième Guerre mondiale (1942 à 1946) 2. 1953 à aujourd'hui

3. _____ 4. _____

Superficie estimée du site (m²): 1691586 Dimensions (m) : 1750 x 3000

Datation du site : Inconnue Absolue Relative Référence : Document d'archive

FICHE DE SITE ARCHÉOLOGIQUE

Nom attribué au site : Aéroport Chicoutimi-Saint-Honoré Code Borden : DdEs-2

État du site suite à la dernière intervention : Intact Perturbé : 4 % Détruit : -1 %
Inventorié : 4 % Fouillé : -1 %

FICHE DE SITE ARCHÉOLOGIQUE

Nom attribué au site : Aéroport Chicoutimi-Saint-Honoré Code Borden : DdEs-2

DESCRIPTION (suite)

1- Description de l'environnement naturel et anthropique :

Terrestre, dégagé, partiellement bâti et partiellement boisé.

2- Description des points de repère géographiques ou anthropiques :

Rivière Saguenay /Lac Docteur/ Ville de Saint-Honoré

3- Description des travaux archéologiques réalisés dans le cadre du mandat :

Inventaire; surveillance; examen visuel et sondages.

4- Position stratigraphique :

Surface et en profondeur.

5- Description des artefacts :

Quincaillerie et matériaux de bâtiments et conduits

6- Description des structures :

Fondations en béton sur radiers de bois et béton concassé; traces de supports en bois; puisards en béton; conduits en grès grossier et en terre cuite; rail en métal; sol congloméré.

7- Datation des structures :

1942 à 1946; 1953 à aujourd'hui

8- Interprétations (type de site, saison d'occupation, fonction, associations, contexte historique, etc.) :

Site aéroportuaire; occupation permanente; militaire, commerciale et éducative.

9- Description des moyens de protection temporaires mis en place :

N/A

10- Analyses réalisées :

N/A

11- Autres commentaires :

Aucun

FICHE DE SITE ARCHÉOLOGIQUE

Nom attribué au site : Aéroport Chicoutimi-Saint-Honoré Code Borden : DdEs-2

VALEURS

Compléter la grille en annexe du présent document en prenant en compte le cadre de référence de l'appréciation par valeurs préconisé par le règlement sur la recherche archéologique du MCC : https://www.mcc.gouv.qc.ca/fileadmin/documents/patrimoine/L_appreciation_par_valeurs_preconisee_par_le_Regl_ement_sur_la_recherche_archeologique.pdf

RECOMMANDATIONS

Site ne requérant ni expertise de terrain supplémentaire ni protection :

Protection Fouille Relevés Surveillance* Analyse spécialisée

Autre recommandation : Inventaire de zones ciblées.

* La surveillance archéologique doit demeurer une solution d'exception

Précision sur les recommandations :

1. Poursuivre l'expertise des vestiges de la 2^e Guerre (inventaires et fouilles)
2. Poursuivre la surveillance des travaux de caractérisation environnementale et autres travaux réalisés par des tiers
3. Protéger les vestiges datant de la Deuxième Guerre mondiale
4. Réaliser une étude de potentiel archéologique comparative comprenant les autres lieux aéroportuaires de la région datant de cette époque afin de documenter les modes constructifs caractéristiques de ces installations
5. Confier les échantillons de matériaux de construction à une matériauthèque (ie Ville de Saguenay) pour servir de collection de référence pour les constructions de la 2^e Guerre mondiale de la région.

FICHE DE SITE ARCHÉOLOGIQUE

Nom attribué au site : Aéroport Chicoutimi-Saint-Honoré Code Borden : DdEs-2

Annexe 1 : Grille d'appréciation des sites archéologiques par valeurs		
Valeur	Valeur attribuée	Justification
Pour les valeurs 1 à 3, en en tenant compte des échelles territoriales, qualifier les valeurs sur une échelle de 1 à 5 (1 – Nulle 2 – Faible 3- Moyenne 4 – Forte 5 – Exceptionnelle). Justifier.		
1 - Recherche sur le terrain Possibilités offertes par un site pour la poursuite de la recherche sur le terrain	4/5	Plusieurs zones du site sont, à ce jour, inexplorées. Le secteur englobant la tour de contrôle (secteur 1) recèle plusieurs vestiges datant de la Deuxième Guerre mondiale.
2 - Connaissance post-terrain Capacité des données et des collections recueillies à livrer des connaissances supplémentaires dans un contexte de recherche en laboratoire dans le domaine de l'archéologie	4/5	La présence potentielle d'artéfacts et d'équipements associés spécifiquement aux fonctions militaires et aéroportuaires du site sont à prévoir.
3 - Scientifique Site se distinguant par des caractéristiques intrinsèques permettant la réalisation d'études scientifiques qui relèvent de domaines spécialisés connexes à l'archéologie	5/5	Exemple des nouveaux champs d'expertise en archéologie, le site constitue une référence utile pour les recherches sur des sites à vocation similaire.
Pour les valeurs 4 à 7, cocher, le cas échéant, la ou les valeurs <u>attribuées</u> en tenant compte des échelles territoriales. Justifier les valeurs attribuées.		
4 - Exception Site associé à un ou plusieurs phénomènes rares ou présentant des caractéristiques exceptionnelles se démarquant nettement d'autres sites connus	<input checked="" type="checkbox"/> Locale	Il n'y a que deux aéroports au Québec datant de la 2e Guerre qui ont conservé le modèle de pistes «60 degree runway» (St Honoré et St-Jean-sur-Richelieu).
	<input checked="" type="checkbox"/> Régionale	
	<input type="checkbox"/> Nationale	
5 - Représentativité Site qui, en comparaison autres sites connus, est le plus représentatif d'un territoire, d'une culture, d'une fonction, d'un mode de vie, d'un événement ou de tout autre aspect caractéristique du patrimoine archéologique du Québec	<input checked="" type="checkbox"/> Locale	L'aéroport de Chicoutimi-Saint-Honoré est représentatif du rôle du Commonwealth dans la défense aérienne durant la 2e Guerre mondiale, puis de l'implication régionale dans la protection des ressources vitales à l'effort de guerre et dans la formation de personnel affecté aux fonctions de défense aérienne. Après la guerre, le site a maintenu sa fonction aéroportuaire en accueillant des compagnies d'aviation privées et des écoles de pilotage.
	<input checked="" type="checkbox"/> Régionale	
	<input checked="" type="checkbox"/> Nationale	
6 - Appropriation collective	<input checked="" type="checkbox"/> Locale	Une partie de la main d'œuvre et des matériaux

FICHE DE SITE ARCHÉOLOGIQUE

Nom attribué au site : Aéroport Chicoutimi-Saint-Honoré Code Borden : DdEs-2

Site ayant une importance ou une signification particulière pour une communauté au-delà de la recherche archéologique et scientifique	<input checked="" type="checkbox"/> Régionale <input type="checkbox"/> Nationale	de construction et de maintien de l'aéroport provenaient des environs de l'aéroport. Durant la 2e Guerre mondiale, Saint-Honoré fut désigné aéroport auxiliaire en appui à BFC Bagotville.
7 - Association Site qui, en association à d'autres sites, fait partie d'un ensemble cohérent dont l'étude contribue à une compréhension globale de l'occupation ou d'un phénomène culturel exceptionnel plus large.	<input type="checkbox"/> Locale <input checked="" type="checkbox"/> Régionale <input checked="" type="checkbox"/> Nationale	L'aéroport de Chicoutimi/Saint-Honoré a eu un rôle d'appui à la défense aérienne et à la formation opérationnelle au Saguenay durant la Deuxième Guerre mondiale, puis un rôle dans l'histoire aéronautique du Québec, notamment dans le secteur de formation de pilotes d'aéronefs. Le jumelage des aéroports de Saint-Honoré et de Bagotville durant la Deuxième Guerre mondiale souligne le rôle de la région dans la défense aérienne du pays.