



INVENTAIRE ARCHÉOLOGIQUE

Rehaussement de la route du Quai Tête-à-la-Baleine Version finale



MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC
DIRECTION DE LA CÔTE-NORD
INVENTAIRE ARCHÉOLOGIQUE

(Numéro de projet, ministère des Transports : 154-05-1499)

(Permis de recherche archéologique au Québec : 14-PHAE-03)

Erik Phaneuf, M.Sc.
Archéologue/Anthropologue
AECOM
231, boul. La Salle
Baie-Comeau (Québec) Canada G4Z 1S7
Tél. : 418 296-2345, poste 5727
Télec. : 418 296-2333

erik.phaneuf@aecom.com

www.aecom.com

Janvier 2015

Signatures

Rapport préparé par :



Erik Phaneuf., M. Sc.

Le 29 janvier 2015

Rapport vérifié par :



Gylaine Lavallée

Le 29 janvier 2015

RÉSUMÉ

Ce rapport présente les résultats d'un inventaire archéologique effectué du 29 au 30 octobre 2014 pour le ministère des Transports du Québec, numéro de projet : 154-05-1499, direction de la Côte-Nord. Ce projet s'inscrit dans le cadre d'une évaluation environnementale pour le projet de rehaussement de la route 138, reliant le village de Tête-à-la-Baleine au quai fédéral de Tête-à-la-Baleine. Deux tronçons distincts séparés l'un de l'autre par l'île de la Baie Plate totalisent une aire d'étude linéaire d'une distance approximative de 940 m. Dans l'ensemble, 13 puits de sondage furent réalisés aux abords de la route, sur deux tronçons compris dans l'empreinte de son futur rehaussement. Le rehaussement de la route devra également empiéter sur la zone de marnage. De ce fait, une prospection visuelle a également été réalisée de chaque côté de la route à l'intérieur des tronçons afin d'évaluer le potentiel archéologique des zones submergées. Aucun nouveau site archéologique n'a été découvert lors de cet inventaire. De ce fait, les travaux prévus dans le cadre du projet 154-05-1499 peuvent avoir lieu sans porter préjudice à la ressource archéologique tant terrestre que subaquatique.

TABLE DES MATIÈRES

1	INTRODUCTION.....	1
2	MÉTHODES ET TECHNIQUES D'INVENTAIRE	7
2.1	Les recherches documentaires	7
2.2	Le repérage des sites.....	7
2.3	Traitement de l'assemblage artéfactuel	8
2.4	Évaluation des sites archéologiques.....	8
3	DESCRIPTION DES MILIEUX PHYSIQUE ET HUMAIN	9
3.1	Contexte physique	9
3.1.1	Géomorphologie.....	9
3.1.2	Nature des sédiments en milieu subaquatique.....	10
3.1.3	Bathymétrie	10
3.1.4	Régime marégraphique.....	10
3.2	Contexte humain.....	11
3.2.1	Archéologie	11
3.2.1.1	Période préhistorique	11
3.2.1.2	Période historique	12
3.2.1.3	État des connaissances en archéologie à l'intérieur de la zone d'étude	13
3.2.2	Usage actuel du territoire	15
4	RÉSULTATS DE L'INTERVENTION.....	19
4.1	Tronçon 1	19
4.2	Tronçon 2	28
5	CONCLUSION ET RECOMMANDATION	33
6	OUVRAGES CITÉS	35

ANNEXE : Catalogue des photographies de terrain

LISTE DES TABLEAUX

Tableau 1 :	Informations relatives aux marées dans le golfe du Saint-Laurent à la hauteur du village de Tête-à-la-Baleine.....	11
Tableau 2 :	Inventaires archéologiques déjà réalisés dans la zone d'étude	14
Tableau 3 :	Sites archéologiques connus dans la zone d'étude	14
Tableau 4 :	Localisation des biens culturels, inventoriés dans le <i>Répertoire du patrimoine culturel du Québec</i> , dans la zone d'étude	15
Tableau 5 :	Coordonnées des puits de sondage.....	19
Tableau 6 :	Description des puits de sondage	25

LISTE DES FIGURES

Figure 1 :	Rehaussement en pierres de la limite nord du tronçon 1, chaînage 6+523	20
Figure 2 :	Vue d'ensemble de l'aire aplanie sur l'île au centre du tronçon 1, chaînage 6+970.....	26
Figure 3 :	Nombreux clous jonchant le sol de l'île, possibles vestiges des feux de la Saint-Jean-Baptiste, chaînage 6+970	27
Figure 4 :	Limite sud du tronçon 1 au chaînage 7+153	28
Figure 5 :	Vue d'ensemble du tronçon 2.....	29
Figure 6 :	Partie sud du tronçon 2 avec gabions de quai, chaînage 8+642	30
Figure 7 :	Vestiges d'un ancien quai reposant sur le fond marin aux abords de la route dans la moitié sud du tronçon 2	30
Figure 8 :	Rive ouest à la limite nord du tronçon 2, chaînage 8+300	31
Figure 9 :	Stratigraphie typique des puits de sondage excavés à la limite nord du tronçon 2	31

LISTE DES CARTES

Carte 1 :	Situation générale du projet	3
Carte 2 :	Situation du projet	5
Carte 3 :	Description du milieu humain	17
Carte 4 :	Carte de situation des puits de sondage du tronçon 1	21
Carte 5 :	Carte de situation des puits de sondage du tronçon 2	23

ÉQUIPE DE RÉALISATION

Ministère des Transports du Québec

Direction générale des territoires. Direction de la Côte-Nord. Service des projets - Côte-Nord

Isabelle Bêty	Conseillère – Affaires autochtones, archéologie et Plan Nord Service de coordination des affaires autochtones, de l’archéologie et du Plan Nord Direction de la programmation et des ressources territoriales Ministère des Transports du Québec
Rosine Nguempi Melou	Gérante de projets routiers Ministère des Transports du Québec

AECOM

Erik Phaneuf	Archéologue, chargé de projet, rédaction et analyse
Guylaine Lavallée	Directrice de projet
Josée Dubois	Géomatique environnementale
Michèle Gagnon	Éditrice scientifique

1 INTRODUCTION

Ce rapport présente les résultats d'un inventaire archéologique réalisé du 29 au 30 octobre 2014 pour le ministère des Transports du Québec, numéro de projet : 154-05-1499, direction de la Côte-Nord. Il décrit le mandat confié au consultant ainsi que les méthodes et techniques utilisées pour atteindre les objectifs. Les sections suivantes présentent les travaux de recherche effectués lors de l'inventaire et le résultat de ces travaux. L'ensemble est accompagné de tableaux, de figures et de photographies qui localisent et résument l'intervention archéologique réalisée.

Le village de Tête-à-la-Baleine (50° 42' 08" N et 59° 19' 17" O) est situé en Basse-Côte-Nord, entre les villages isolés de Harrington Harbour et de Baie-des-Moutons (Mutton Bay), à la confluence de la rivière de l'Ouest et de la rivière de l'Est.

Tête-à-la-Baleine fait partie intégrante de la municipalité de la Côte-Nord-du-Golfe-du-Saint-Laurent (98015), dans la région administrative de la Côte-Nord (09), dans la MRC Le Golfe-du-Saint-Laurent (982) et dans la circonscription électorale de Duplessis (744) (MAMROT, 2011).

La route 138 constitue la principale voie de circulation pour la population de Tête-à-la-Baleine (carte 1). D'une longueur d'environ 15 km, elle relie l'aéroport au quai fédéral en passant par le village, mais n'est pas reliée aux villages environnants (carte 1).

Cet inventaire avait pour objectif de vérifier la présence ou l'absence de sites archéologiques dans l'emprise d'un projet de rehaussement de la route 138, reliant le village de Tête-à-la-Baleine au quai fédéral de Tête-à-la-Baleine, sur une distance approximative de 940 m, entre le quai et la terre ferme sur deux tronçons distincts situés de part et d'autre de l'île de la Baie Plate (carte 2). Cette approche préventive permet de se conformer à l'article 31.1 de la *Loi sur la qualité de l'environnement* (LQE) (L.R.Q., c.Q-2) qui encadre les études d'impacts. L'article stipule que les sites archéologiques et historiques ainsi que les biens culturels peuvent être considérés à titre de paramètres d'analyse dans l'étude d'impact sur l'environnement. Le règlement sur l'évaluation et l'examen des impacts précise que l'étude d'impact peut traiter les aspects des inventaires qualitatifs et quantitatifs du patrimoine culturel, archéologique et historique du milieu visé par le projet d'aménagement (section III, art. 3b). De plus, le ministère des Transports du Québec fait figure de modèle dans sa démarche préventive visant la protection du patrimoine culturel. À l'échelle provinciale, il applique une gestion des risques en amont des travaux qui permet de pallier aux aléas qu'engendrerait la découverte d'un site archéologique selon l'application de l'article 74 de la *Loi sur le patrimoine culturel* (L.R.Q., P-9.002, 2011, chap. B-4).

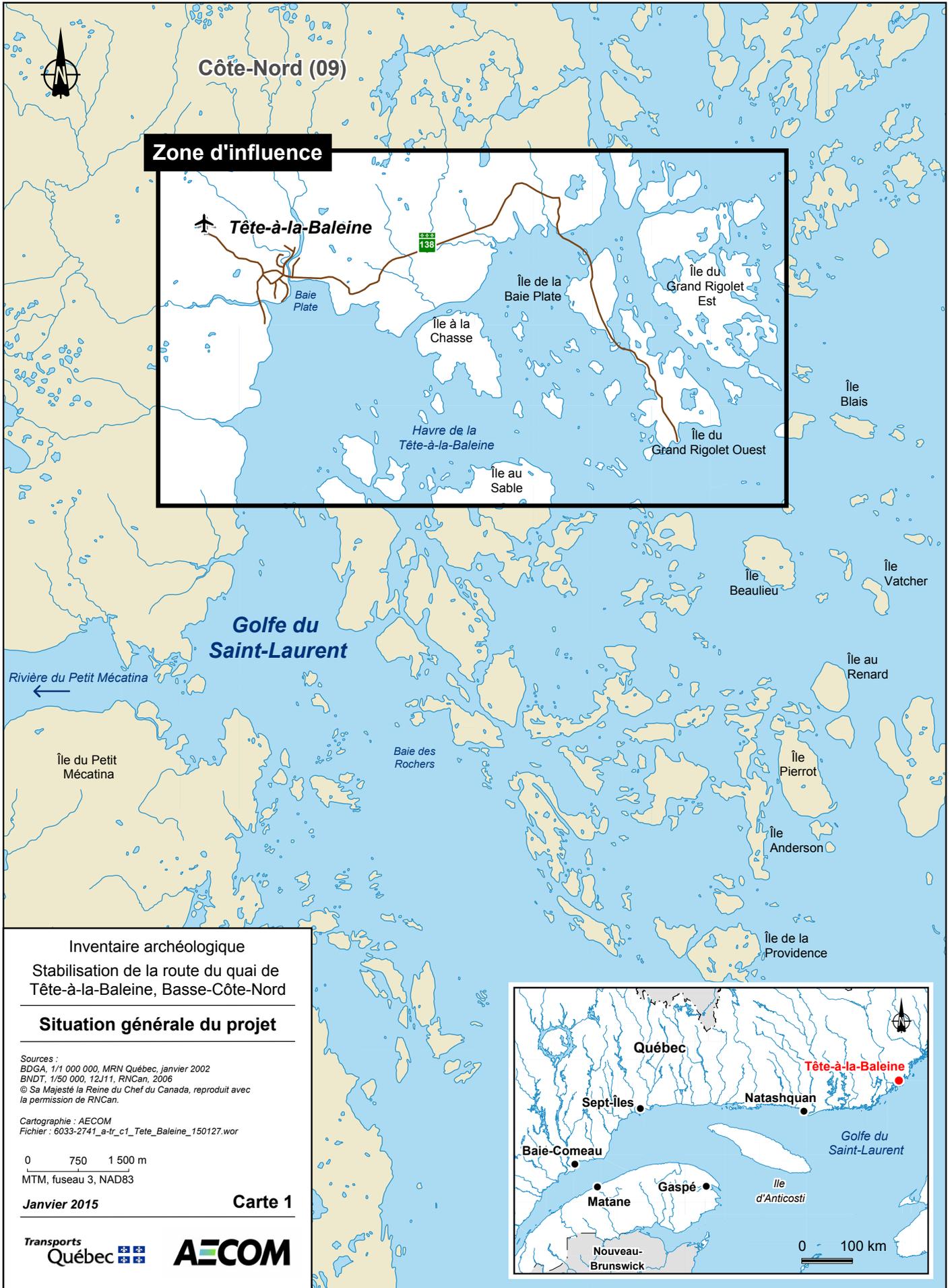
L'intervention au terrain a été réalisée par l'archéologue chargé de projet.

Le mandat confié à AECOM était défini comme suit dans les spécifications du devis :

- effectuer, préalablement à la réalisation de l'inventaire archéologique, une recherche documentaire afin de reconnaître la présence de sites archéologiques préhistoriques et historiques connus à proximité et dans les emprises du projet d'exploitation;
- effectuer, préalablement à la réalisation de l'inventaire archéologique, les recherches documentaires ayant trait à la période historique tant euro-qubécoise qu'amérindienne, aux fins de compréhension d'éventuelles mises au jour de vestiges d'occupation

humaine et d'intégration du contexte culturel devant être inclus aux rapports archéologiques;

- effectuer, préalablement à la réalisation de l'inventaire archéologique, les recherches documentaires permettant la reconstitution théorique de la paléogéographie pertinente à l'occupation humaine;
- effectuer un inventaire archéologique portant sur les sites préhistoriques et historiques amérindiens et de contact impliquant une inspection visuelle systématique et l'excavation de sondages à l'intérieur des limites de l'emprise déterminée par le Ministère;
- localiser, délimiter de façon relative et évaluer de manière qualitative et quantitative les sites archéologiques éventuellement découverts dans le cadre de l'inventaire archéologique;
- remplir les formulaires, rapports d'étapes et synthèse de terrain dans les délais prescrits;
- préparer et produire un rapport de recherche préliminaire dans les délais prescrits.



Côte-Nord (09)

Zone d'influence

Tête-à-la-Baleine

138

Île de la Baie Plate

Île du Grand Rigolet Est

Île à la Chasse

Havre de la Tête-à-la-Baleine

Île au Sable

Île du Grand Rigolet Ouest

Île Blais

Golfe du Saint-Laurent

Rivière du Petit Mécatina

Île du Petit Mécatina

Baie des Rochers

Île au Renard

Île Beaulieu

Île Vatcher

Île Pierrot

Île Anderson

Île de la Providence

Inventaire archéologique
 Stabilisation de la route du quai de
 Tête-à-la-Baleine, Basse-Côte-Nord

Situation générale du projet

Sources :
 BDGA, 1/1 000 000, MRN Québec, janvier 2002
 BNDT, 1/50 000, 12J11, RNCAN, 2006
 © Sa Majesté la Reine du Chef du Canada, reproduit avec
 la permission de RNCAN.

Cartographie : AECOM
 Fichier : 6033-2741_a-tr_c1_Tete_Baleine_150127.wor

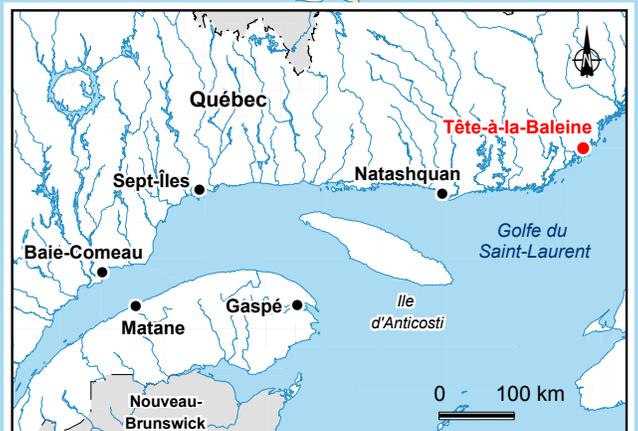
0 750 1 500 m
 MTM, fuseau 3, NAD83

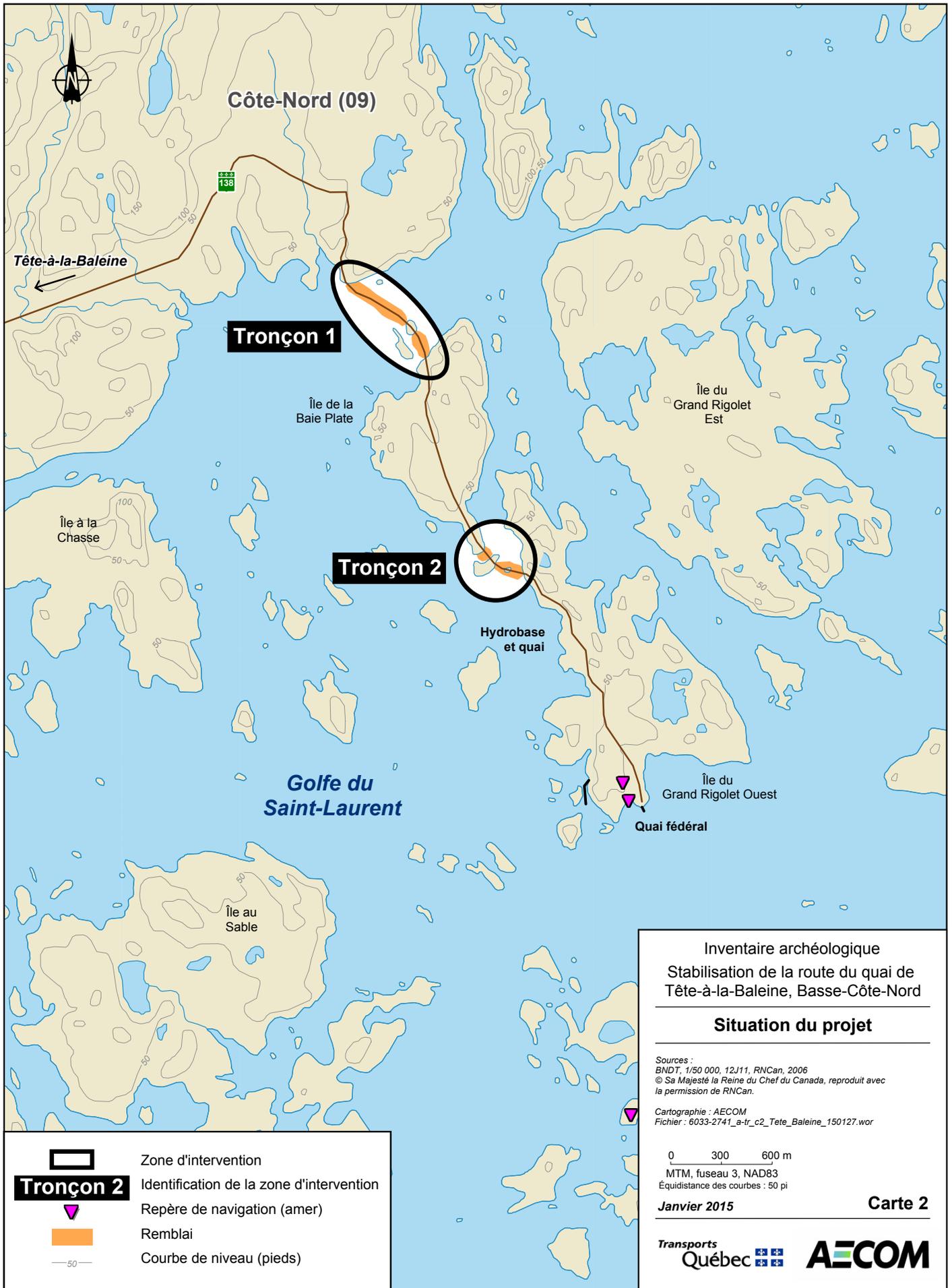
Janvier 2015

Carte 1

Transports Québec

AECOM





	Zone d'intervention
Tronçon 2	Identification de la zone d'intervention
	Repère de navigation (amer)
	Remblai
	Courbe de niveau (pieds)

Inventaire archéologique
Stabilisation de la route du quai de
Tête-à-la-Baleine, Basse-Côte-Nord

Situation du projet

Sources :
 BNDT, 1/50 000, 12J11, RNCAN, 2006
 © Sa Majesté la Reine du Chef du Canada, reproduit avec
 la permission de RNCAN.

Cartographie : AECOM
 Fichier : 6033-2741_a-tr_c2_Tete_Baleine_150127.wor

0 300 600 m
 MTM, fuseau 3, NAD83
 Équidistance des courbes : 50 pi

Janvier 2015

Carte 2

Transports Québec **AECOM**

2 MÉTHODES ET TECHNIQUES D'INVENTAIRE

Les méthodes et techniques utilisées lors de cet inventaire sont conformes aux directives méthodologiques prescrites dans les spécifications du devis. Ces techniques ont pu varier selon les particularités de la topographie du sol et de la végétation. Les puits de sondage ont été positionnés à l'aide d'un GPS à correction différentielle (DGPS), modèle SXBlue II qui procure une précision submétrique (précision de < 1 m) en temps réel.

2.1 Les recherches documentaires

Les recherches documentaires relatives à la présence de sites archéologiques dans la région du projet à l'étude, à la nature du patrimoine historique euro-qubécois et autochtone et à la compréhension du paléo-environnement ont été effectuées. Ces données ont été obtenues en consultant l'Inventaire des sites archéologiques du Québec (ISAQ), le macro-inventaire patrimonial du ministère de la Culture et des Communications (MCCQ) ainsi que les divers rapports et publications disponibles cités en bibliographie

2.2 Le repérage des sites

Dans le cas présent, lorsque le sol n'a pas subi d'érosion naturelle ou de perturbations anthropiques, il est nécessaire d'effectuer des sondages pour vérifier la présence ou l'absence de vestiges archéologiques enfouis. Les puits de sondage archéologique ont une dimension de surface d'une moyenne de 900 cm² et s'effectuent à l'aide d'une pelle à bout carré afin de procéder à la déstructuration du couvert végétal des horizons supérieurs. Par la suite, les sédiments minéraux ou organiques enfouis sont décapés et fouillés à la truelle afin d'observer la stratigraphie du sol et identifier toute trace culturelle ancienne. En cours de fouille, le sol est recueilli à l'aide d'un porte-poussière pour être ensuite tamisé. L'utilisation d'un tamis à grille métallique de maillage d'un quart de pouce permet d'affiner l'observation et minimise la perte d'informations archéologiques. Le sondage est complété lorsqu'un sol considéré comme stérile est atteint ou encore lorsque la roche mère est atteinte. Les sondages sont disposés de façon régulière selon une densité propre à permettre la mise au jour des sites qui peuvent s'y trouver.

Par ailleurs, certains secteurs inventoriés peuvent correspondre à des emplacements dont le sol a subi une érosion marquée, des perturbations anthropiques importantes ou à l'intérieur desquels le contexte pédologique n'a permis que le développement d'un sol très mince. Ces endroits sont l'objet d'inspections visuelles systématiques afin de détecter tout objet ou structure reposant en position superficielle. C'est particulièrement le cas des îles situées au centre des deux tronçons.

Les observations faites au cours de l'inventaire sont consignées sur des fiches de terrain standardisées. Ces dernières sont conçues pour enregistrer rapidement les informations d'ordre géographique et archéologique qui servent ensuite à la présentation des résultats.

2.3 Traitement de l'assemblage archéologique

Le cas échéant, les biens archéologiques recueillis sont lavés, nettoyés et emballés dans des sachets de papier. S'ensuivent une classification et une identification préliminaire de la matière première ainsi que celle de la typologie morphologique des outils et le comptage des outils et éclats de la période préhistorique et des artefacts de la période historique.

2.4 Évaluation des sites archéologiques

Lorsqu'un site archéologique est mis au jour par sondage ou par examen de surface, une procédure d'évaluation est entreprise afin de mieux comprendre la valeur des données qu'il peut contenir. La procédure standard consiste à :

- délimiter l'étendue du site en effectuant de nouveaux sondages plus rapprochés, soit aux 5 mètres ou aux 2 mètres, tout en élargissant l'aire de fouille des puits de sondage à 2 500 cm³;
- procéder aux relevés stratigraphiques à l'intérieur des sondages les plus représentatifs afin d'établir la localisation verticale des artefacts dans les couches de sol;
- prélever les artefacts et, si nécessaire, des échantillons de sol et de tous les autres matériaux permettant de caractériser le cadre culturel et chronologique régional du site archéologique;
- recueillir des informations sur les particularités géographiques et géomorphologiques permettant une meilleure compréhension du schéma d'établissement;
- documenter le type d'occupation;
- émettre des recommandations sur les mesures de protection, de sauvetage, de fouilles et de mise en valeur.

Toutefois, aucun nouveau site n'a été mis au jour lors de l'inventaire.

3 DESCRIPTION DES MILIEUX PHYSIQUE ET HUMAIN ¹

3.1 Contexte physique

3.1.1 Géomorphologie

La zone d'étude, d'un rayon de 10 km autour de l'emprise du projet, se situe à l'intérieur de la province naturelle du Plateau de la Basse-Côte-Nord (MDDEP, 2011a). Elle s'étend à l'ouest, jusqu'à la limite de la route Jacques-Cartier; à l'est, jusqu'à l'île Halfway; au nord, jusqu'au ruisseau Sholiaban; et au sud, jusqu'à l'île de la Tête-à-la-Baleine. Sa géographie se caractérise par un relief ondulé et moutonné (Lavoie, 1984 : 9), pouvant atteindre une altitude maximale d'environ 300 m (MRNF, 2005). Deux unités physiographiques se trouvent dans la zone d'étude : la Frange côtière, bordée au nord par le Piedmont, et la Plateforme littorale, bordée au sud par la Fosse de Mécatina (MDDEP, 2011b : 53-63). L'altitude ne dépasse pas 36 m sur les îles côtières de la Plateforme littorale (MRNF, 2005) où se situe le projet routier. Cette zone comporte une région de plaine côtière, à l'ouest, et de massif intérieur, caractéristique de l'emprise du projet, à l'est (Lavoie, 1984 : 12). Le socle rocheux, associé à la province géologique de Grenville, se caractérise par la présence de roches plutoniques de type granitoïde et de roches métamorphiques d'origine sédimentaire, tel le quartzite (MRN, 2002). Dans la partie ouest, les dépôts meubles sont principalement caractérisés par la présence de sédiments marins et glacio-marins, tels des sables et des argiles, alors que dans la partie est, le socle rocheux est recouvert à moins de 20 % par des tills et autres sédiments, lesquels font généralement moins de 1 m d'épaisseur (Klassen *et al.*, 1992). Le réseau hydrographique de la Basse-Côte-Nord est bien développé et se caractérise par la présence de lacs de petites dimensions et de rivières, dont la Petit-Mécatina (MDDEP, 2011a), dont l'embouchure se situe à l'ouest de la zone d'étude.

Le secteur ouest de la zone d'étude se caractérise par des sols organiques abondants (AAC, 2011; MDDEP, 2011b : 49-51; Lavoie, 1984 : 19). On y trouve notamment des tourbières ombrotrophes (Lavoie, 1984 : 19; MDDEP, 2011b : 83, 92-101), dont les dimensions varient de quelques dizaines à quelques centaines de mètres de diamètre (MTF, 1966; MTQ, 1991). Le secteur comporte aussi quelques tourbières dans les secteurs mal drainés, lesquelles sont de petites dimensions (MTF, 1966; MTQ, 1991). À l'échelle de la zone d'étude, les sols bien drainés des vallées sont colonisés par une végétation forestière de type sapinière à bouleau blanc ou de feuillus et d'arbustes (MDDEP, 2011b : 80-89). Les interfluves se caractérisent plutôt par le développement de krummholz et d'une végétation de type toundra (Lavoie, 1984 : 19), principalement associée à la lande arbustive (MDDEP, 2011b : 83, 89-92), notamment sur les îles où se situe le projet routier. Enfin, on observe la formation de marais salés dans la zone intertidale de la zone d'étude (MDDEP, 2011b : 83, 102-103). Le développement végétal est en partie attribuable à l'influence littorale, qui entraîne un taux d'humidité relativement élevé et des

¹

Cette section est reproduite de AECOM (2012) et de Bêti *et al.* (2011).

températures annuelles moyennes d'environ 0 °C, comportant une amplitude approximative de 25 °C (Lavoie, 1984 : 14, 19).

Vers 11 500 ans AA, l'Inlandsis laurentidien amorce son retrait de la région, faisant graduellement place à la transgression de la mer de Goldthwait (Dyke *et al.*, 2002). Cette transgression atteint une limite observée à une altitude approximative de 137 m au-dessus du niveau de la mer (ASL) dans la région d'étude (Bernatchez, 2005). Aux environs de 9 600 ans AA, le retrait glaciaire et la régression marine provoquée par le relèvement isostatique libèrent des terres qui deviennent accessibles pour la colonisation végétale, faunique et humaine (Dyke *et al.*, 2003; Dyke, 2005 : 230). Des datations au ¹⁴C obtenues à la base de tourbières localisées respectivement à Tête-à-la-Baleine et à Chevery indiquent que l'entourbement était amorcé à une altitude de 45 m au-dessus du niveau de la mer aux environs de 6 390 ± 110 ans et à une altitude de 17 m au-dessus du niveau de la mer aux environs de 3 800 ± 90 ans, ce qui donne une date minimale pour l'émersion des terres à ces niveaux (Dionne, 2008 : 9). Quelque part entre 10 000 ans AA et 9 600 ans AA, une végétation associée au biome de la toundra arbustive (Dyke *et al.*, 2003; Dyke, 2005 : 230) se met graduellement en place à mesure que des terres émergées sont accessibles à la colonisation. Vers 7 000 ans AA, le biome de la forêt boréale, que l'on trouve toujours dans la zone d'étude de nos jours, se met en place en suivant de loin le retrait du front glaciaire (Dyke, 2005 : 235-244). Bien que la vie terrestre tarde à se mettre en place lors du retrait du glacier, la vie marine abonde dans les eaux de la mer de Goldthwait, où se trouvent de nombreuses espèces telles que les baleines, les morses et les phoques (Pintal, 1998 : 35). La faune régionale actuelle comporte plus de 2 000 espèces d'invertébrés, dont le crabe des neiges et le homard d'Amérique, 30 espèces de poissons, dont le capelan et l'omble de fontaine, 172 espèces d'oiseaux, dont le cormoran et différentes sous-espèces de sternes, et, enfin, 32 à 56 espèces de mammifères marins et terrestres, dont 13 espèces de cétacés, 6 espèces de phoques, l'orignal, le loup, l'ours noir et le castor (MDDEP, 2011b : 113-127).

3.1.2 Nature des sédiments en milieu subaquatique

Dans les secteurs situés en périphérie des deux tronçons de route, le plancher sous-marin est principalement sablonneux. Toutefois, des particules de plus petites dimensions, telles que du silt et de l'argile, dominent la zone à l'est du tronçon 1. Les travaux de reconnaissance sur le terrain sont conformes au rapport des forages réalisés en 2005 par le Service géotechnique et géologie du MTQ (2005) faisant état d'un amalgame d'argile silteuse mêlée à du sable sous les remblais (AECOM, 2012).

3.1.3 Bathymétrie

Le profil bathymétrique aux abords des deux tronçons de route a été cartographié par le MTQ en 2007. Pour le secteur situé près des côtes (tronçon 1), les pentes sont très douces de part et d'autre du tracé. À environ 25 m de la route, la profondeur de l'eau demeure en deçà de 1 m sur l'ensemble de la superficie couverte. Le même constat s'applique au tronçon 2, à la différence que le secteur gagne en profondeur à mesure que l'on se dirige vers le quai fédéral (AECOM, 2012).

3.1.4 Régime marégraphique

Dans le secteur englobant le village de Tête-à-la-Baleine, le marnage maximum en période de grandes marées est d'environ 2,08 m, alors que le marnage moyen sur une base annuelle est de 1,38 m (tableau 1). La marée est de type mixte semi-diurne, ce qui implique deux oscillations

complètes par jour avec une inégalité en hauteur et en temps entre les deux oscillations. À quelques kilomètres à l'ouest de la zone d'étude, soit à la hauteur de Harrington Harbour², la vitesse maximale de l'onde de marée est de l'ordre de deux nœuds et la vitesse moyenne de un nœud (Pêches et Océans Canada, 2008).

Tableau 1 : Informations relatives aux marées dans le golfe du Saint-Laurent à la hauteur du village de Tête-à-la-Baleine

		Caractéristiques des marées		
Localité	Tête-à-la-Baleine			
Port de référence	Harrington Harbour			
Carte marine n°	4 469			
Type de marées	Mixtes semi-diurnes			
		Coordonnées marégraphiques	Coordonnées géodésiques ^A	
Marnage	Marée moyenne		1,38 m	1,38 m
	Grande marée		2,08 m	2,08 m
Hauteur	Pleine mer supérieure	Marée moyenne	1,85 m	0,19 m
		Grande marée	2,16 m	0,50 m
	Basse mer inférieure	Marée moyenne	0,47 m	-1,19 m
		Grande marée	0,08 m	-1,58 m
Extrêmes enregistrés	Extrême de pleine mer		ND	ND
	Extrême de basse mer		ND	ND
Niveau moyen de l'eau			1,1 m	-0,56 m

^A: Différence de 1,663 m entre les coordonnées marégraphiques et géodésiques pour ce site.

Source : Pêches et Océans Canada (2008).

3.2 Contexte humain

3.2.1 Archéologie

3.2.1.1 Période préhistorique

La région administrative de la Côte-Nord est l'une de celles comptant le plus grand nombre de sites archéologiques connus au Québec. À ce jour, les données archéologiques disponibles sur la Basse-Côte-Nord témoignent d'une occupation préhistorique dès 9 000 ans AA environ. C'est lors de la période de l'Archaïque moyen (8 200 à 5 000 ans AA) que les premiers groupes amérindiens se sont installés dans le secteur de Blanc-Sablon, où l'occupation datée la plus ancienne est de 8 200 ans AA (Pintal, 1998 : 35-120). À cette époque, les groupes autochtones se déplaçaient de façon régulière entre différents campements situés à l'intérieur d'environnements riches en ressources. Ils accordaient une importance à l'exploitation des

² Il s'agit de l'endroit le plus près de la zone d'étude où les vitesses des courants de marée (flot et jusant) sont mesurées quotidiennement.

ressources marines, abondantes le long des côtes de la Basse-Côte-Nord. L'étude des assemblages archéologiques montre la présence d'un réseau d'échange avec les populations de Terre-Neuve et du Labrador en plus des provinces maritimes et de la Nouvelle-Angleterre (Pintal, 1998 : 35-120).

Les modes d'exploitation du territoire et les réseaux d'échange se sont maintenus en place au cours de l'Archaïque récent, bien que la fréquentation du territoire semble plus sporadique. Les assemblages archéologiques de cette période sont également plus distincts de ceux trouvés à Terre-Neuve, au Labrador et dans les provinces maritimes, marquant la formation d'une identité régionale (Pintal, 1998).

La période post-Archaïque est marquée par des changements importants. Les groupes autochtones ont adopté une stratégie de subsistance dite logiste. Ils occupaient alors plusieurs campements spécialisés de longue durée, le long de la frange littorale. Les ressources acquises étaient ensuite rapportées au camp de base. On observe également un changement majeur avec la transformation des réseaux d'échanges. En effet, les groupes autochtones de cette période semblaient davantage en lien avec les groupes occupant la vallée du Saint-Laurent et la péninsule Québec-Labrador (Pintal, 1998).

La période post-Archaïque marque également l'apparition des groupes paléoesquimaux le long du littoral de la Basse-Côte-Nord. Ceux-ci s'installèrent dans le détroit de Belle Isle pendant la période du Prédorsétien tardif ou Groswater, entre 2 800 ans AA et 2 200 ans AA, jusqu'au Dorsétien moyen, vers 1 500 ans AA. Les groupes paléoesquimaux des périodes prédorsétienne et dorsétienne avaient une économie essentiellement axée sur l'exploitation des ressources maritimes. Étant opportunistes au début, ils ont par la suite développé des stratégies de plus en plus organisées, suivant le perfectionnement de leur connaissance du territoire. Cette exploitation logistique des ressources a eu pour conséquence une sédentarisation accrue chez les groupes paléoesquimaux. Pendant la dernière phase du Dorsétien, l'habitation rectangulaire ou ovale fera place à la maison longue de forme rectangulaire, dont la structure est plus élaborée et nécessite des matériaux de meilleure qualité (Gilbert, 2006 : 13-14).

Les groupes paléoesquimaux de la période dorsétienne ont fait place vers 750 ans AA aux groupes thuléens, ancêtres directs des Inuits historiques. Ceux-ci étaient issus d'une nouvelle vague migratoire arrivée depuis l'Alaska. La transition entre la présence des groupes paléoesquimaux et thuléens est encore mal comprise aujourd'hui. Elle varie de l'extinction des groupes paléoesquimaux à leur assimilation par les groupes thuléens ou au résultat d'une combinaison de plusieurs facteurs. Les Thuléens se démarquaient par une économie de subsistance plus axée sur l'exploitation des ressources maritimes, notamment la chasse à la baleine, et un outillage spécialement adapté à ces activités. Sur la Basse-Côte-Nord, deux sites localisés hors de la zone d'étude, EiBk-3 et EiBh-47, témoignent de cette occupation (Gilbert, 2006 : 14-15).

3.2.1.2 Période historique

Au XVI^e siècle, les groupes amérindiens de la Basse-Côte-Nord exploitaient de vastes territoires, cohabitant avec les groupes du Labrador et de Terre-Neuve, mais aussi avec les Basques, venus bénéficier des ressources baleinières et des bancs de morue (Niellon *et al.*, 1984 : 119). Ces groupes fréquentaient le territoire de pêche de façon sporadique. La présence des Basques, pour des raisons purement économiques, résultait des pressions du marché européen, et ce, après la commercialisation de la pêche en 1660 (Chevrier, 1996 : 118; Niellon,

2010 : 3). L'approvisionnement et l'écoulement de la production étaient assurés par des négociants ou par la parenté du titulaire du poste. Les installations sont devenues permanentes, pour faciliter le traitement de la pêche avant l'expédition en barriques vers le marché (Chevrier, 1996 : 118; Niellon *et al.*, 1984 : 120; Niellon, 2010 : 4). Les baleines, par exemple, étaient dépecées à bord même du navire. Ensuite, la graisse était traitée au port d'attache au moyen de foyers (Niellon, 2010 : 10).

L'établissement colonial au XVII^e siècle permit, à la suite de l'implantation du commerce de la chasse et de la pêche, la mise en place d'une organisation politique et sociale. Malgré l'importance de la pêche à la morue, la chasse au loup-marin fut l'activité principale dès 1700. Les familles déménageaient sur les îles, lesquelles constituaient un deuxième poste de pêche en période estivale (Niellon, 2010 : 5). À l'époque de la Conquête, la majorité des activités de pêche se déroulaient sous le contrôle des compagnies commerciales, bien que certains commerçants indépendants continuaient leurs activités (Berthold, 2010 : 51; Niellon *et al.*, 1984 : 121). Au XIX^e siècle, la chasse au loup-marin à la station de Tête-à-la-Baleine, toponyme résultant de la forme de l'île de la Tête à la Baleine (Commission de Toponymie du Québec, 2011), est devenue une activité régionale indépendante (Lepage, 1996 : 249-251). Elle se pratiquait sur le rivage au printemps, le poste de pêche était établi près d'un corridor marin, entre la terre ferme et les îlots, où passent les loups-marins qui quittent le golfe vers le nord, en passant par Belle-Isle (Niellon, 2010 : 13).

Le libre commerce et l'exploitation libre des ressources naturelles, animales et halieutiques prirent naissance au XVIII^e siècle, ce qui attira un grand nombre de colons dans la région (Berthold, 2010 : 52). Le commerce intérieur et extérieur de l'huile de loup-marin était devenu important au début du 18^e siècle, lors du déclin du commerce des fourrures, alors que la pêche à la morue soutenait l'économie lors de la saison estivale et des fluctuations du marché (Berthold, 2010 : 52). Contrairement à certains sites basques des XIV^e et XVII^e siècles, où le traitement de la pêche se faisait à bord du navire, dès la période du régime français, les stations de pêche présentaient des installations terrestres vouées à la transformation, incluant la fonte de la graisse en huile (Fitzhugh *et al.*, 2006a; 2006b; Fitzhugh et Phaneuf, 2008). Le poste de morutier était habituellement situé près d'une grève adéquate pour le séchage de la morue, où l'on trouvait un chafaud utilisé pour décharger et traiter la morue (Niellon, 2010 : 7).

Les installations de chasse au loup-marin et de pêche à la morue, situées à Petit-Mécatina et dans l'archipel de Tête-à-la-Baleine en Basse-Côte-Nord aux XIX^e et XX^e siècles, témoignaient d'une orientation vers une économie de pêche (Niellon *et al.*, 1984 : 16-31; Niellon et Jones, 1984). À cette même période, des pêcheurs saisonniers américains, anglais, néo-écossais et terre-neuviens fréquentaient la Basse-Côte-Nord pour la pêche et la chasse au loup-marin (Lepage, 1996 : 237).

3.2.1.3 État des connaissances en archéologie à l'intérieur de la zone d'étude

Cinq inventaires archéologiques ont déjà été réalisés à l'intérieur de la zone d'étude, dont quatre figurent au répertoire de l'ISAQ (MCCCFQ, 2011a). Aucun de ces inventaires ne se situe à l'intérieur des limites d'emprise du projet à l'étude et tous se sont avérés négatifs (tableau 2). La consultation du registre de l'ISAQ indique également que deux sites archéologiques sont actuellement « connus » à l'intérieur de la zone d'étude, soit EdBs-1 et EdBt-7, tous deux situés au sud de l'île Kanty (tableau 3).

Tableau 2 : Inventaires archéologiques déjà réalisés dans la zone d'étude

Référence ISAQ	Localisation	Distance du projet (km)	Résultat
Fitzhugh, William W. <i>et al.</i> , 2004	Île Providence	7,34 km (sud)	Négatif
Patrimoine Experts, 2000	Sur la route 138, à l'ouest de Tête-à-la-Baleine	0,29 km (ouest)	Négatif
Patrimoine Experts, 2004	Au sud-ouest de Tête-à-la-Baleine	3,3 km (sud-ouest)	Négatif
Pintal, 2009	Sur la route 138, à l'est de Tête-à-la-Baleine	2,43 km (est)	Négatif
Patrimoine Experts, 2010 (inédit)	Trois ponts et leurs approches; village de Tête-à-la-Baleine	4 km (est)	Négatif

Tableau 3 : Sites archéologiques connus dans la zone d'étude

Code Borden	Appartenance culturelle	Fonction du site	Localisation	Distance du projet	Références (MCCCFQ)
EdBs-1	Indéterminée	Indéterminée	Sur la péninsule sud de l'île de Kanty	8,8 km (sud-est)	Fitzhugh, William W. <i>et al.</i> , 2004
EdBt-7	Euroquébécoise Euroquébécoise (1900 à 1950)	Religieuse Cimetière	Au sud de l'île de Kanty, sur l'isthme reliant l'île à la péninsule	8,75 km (sud-est)	Fitzhugh, William W. <i>et al.</i> , 2004

La consultation du Répertoire du patrimoine culturel du Québec du MCCCFQ (MCCCFQ, 2011b) révèle la présence de quatre biens culturels inventoriés à l'intérieur des limites de la zone d'étude ainsi que d'un arrondissement historique. Aucun bien culturel n'est situé à l'intérieur de l'emprise du projet à l'étude (tableau 4).

Tableau 4 : Localisation des biens culturels, inventoriés dans le *Répertoire du patrimoine culturel du Québec*, dans la zone d'étude

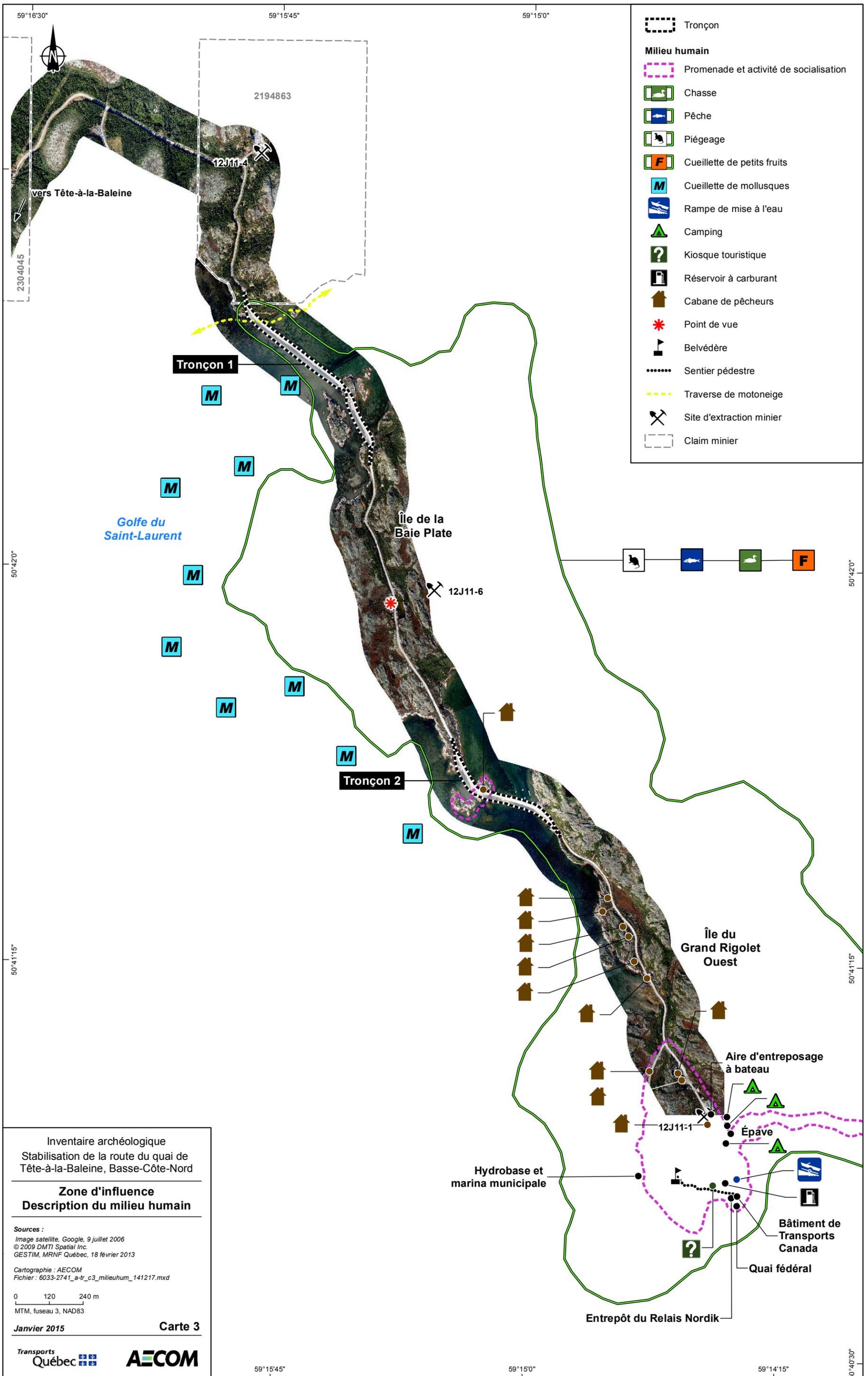
Bien culturel	Ensemble institutionnel auquel il se rattache (le cas échéant)	Statut	Année de construction	Localisation
Phare de l'île Plate	Municipalité de la Côte-Nord-du-Golfe-du-Saint-Laurent	Inventorié	1913	Archipel du Gros Mécatina
Secteur de l'île Plate	Municipalité de la Côte-Nord-du-Golfe-du-Saint-Laurent	Inventorié	1913	Sur un îlet rocheux de l'archipel du Gros Mécatina
Église Sainte-Anne de l'île Providence	Diocèse de Labrador City-Schefferville (Sainte-Anne [Tête-à-la-Baleine]) Municipalité de la Côte-Nord-du-Golfe-du-Saint-Laurent	Citation - Monument historique en 1995	1894 et 1895	Île Providence, dans le village de Tête-à-la-Baleine (village estival)
Ensemble institutionnel de Sainte-Anne	Ensemble institutionnel de Sainte-Anne Patrimoine religieux Portneuf-sur-Mer	Inventorié		Rue de Monseigneur-Bouchard

3.2.2 Usage actuel du territoire ³

Cette section présente la carte identifiant les usages actuels de la zone d'influence du projet et du territoire environnant. L'information y est classée selon les différents types d'activités pratiqués, soit la pêche commerciale, l'approvisionnement en marchandise, le tourisme, la villégiature et la navigation, les activités de chasse et de pêche, la cueillette de petits fruits, la cueillette de mollusques, la promenade et les activités de détente ainsi que les usages autochtones. Cette carte décrit l'utilisation actuelle du territoire qui, de façon analogique, peint un portrait des ressources qui ont pu être exploitées par le passé et des activités associées.

Les données présentées sur cette carte ont été recueillies lors d'entrevues téléphoniques réalisées en mars et en avril 2011 auprès de différents intervenants du milieu. En tout, onze organismes ont été contactés dans le cadre de cette enquête réalisée pour l'étude d'impact sur l'environnement finalisée par la firme AECOM.

³ Tirée de AECOM. 2012. Ministère des Transports du Québec (Côte-Nord). 2012. Stabilisation de la route du Quai de Tête-à-la-Baleine, Basse-Côte-Nord. Étude d'impact sur l'environnement. 158 p. et annexes.



4 RÉSULTATS DE L'INTERVENTION

Dans l'ensemble, treize puits de sondage ont été excavés, soit quatre puits (de TAB 10 à TAB 13) dans le tronçon 1 (carte 4) et neuf puits (de TAB 1 à 9) dans le tronçon 2 (voir carte 5). Tous furent négatifs pour la présence d'artéfacts préhistoriques et historiques d'intérêt patrimonial. Les coordonnées de chaque puits sont détaillées au tableau 5 et les observations stratigraphiques de chacun des puits sont présentées au tableau 6. La majorité du terrain présentait des indices de perturbation anthropique moderne issus de la réalisation du chemin actuel. Il est à noter que toute la partie sud-ouest du tronçon 2 était inondée et rendait l'excavation de puits impossible. Les surfaces présentant une roche mère à nu ont fait l'objet d'une prospection visuelle. Enfin, à marée basse, une prospection visuelle fut réalisée de chaque côté du chemin sur l'ensemble des deux tronçons.

Tableau 5: Coordonnées des puits de sondage

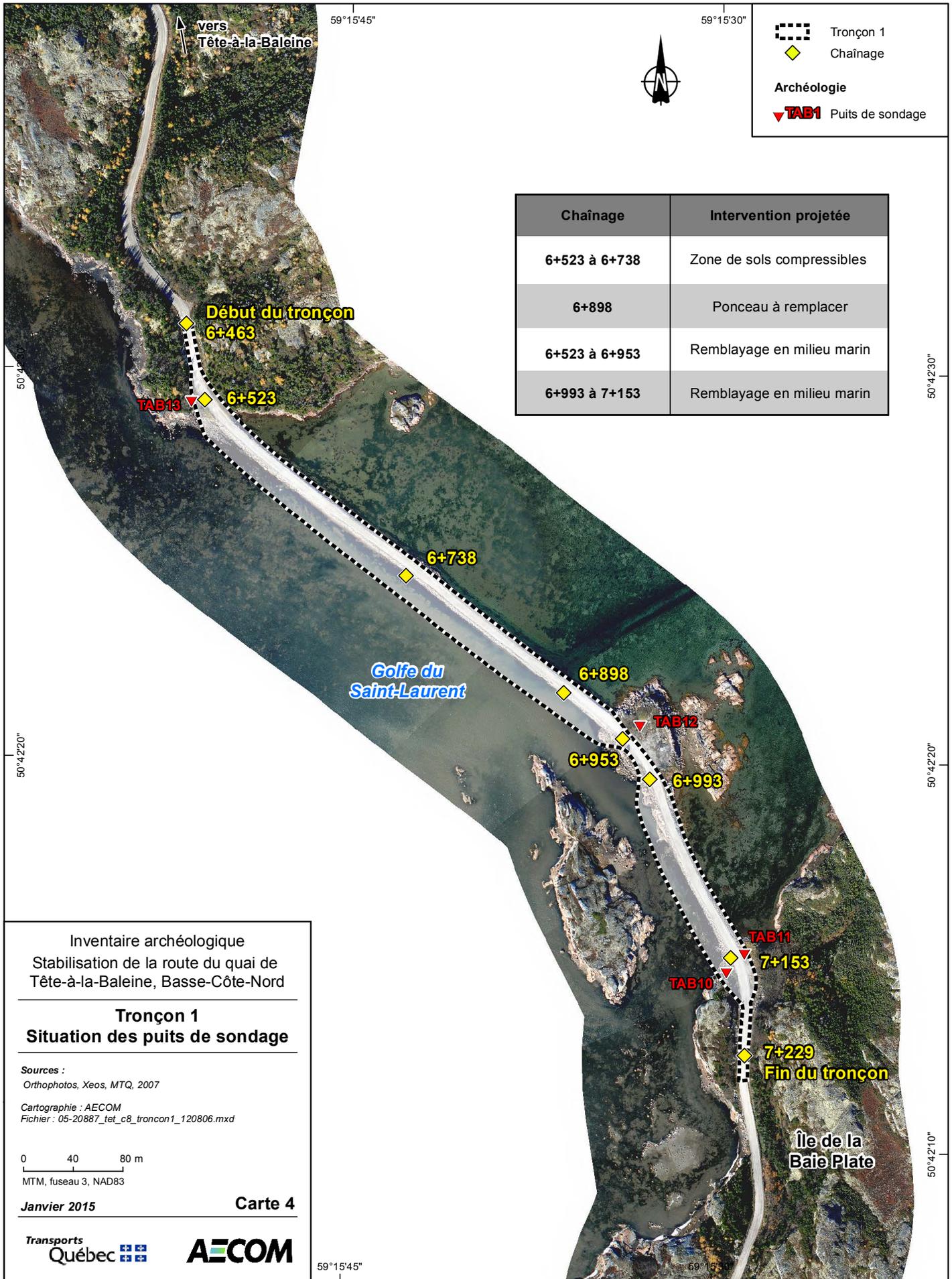
STATION	NO_PTS	coord_x_MTM3	coord_y_MTM3
Puits	TAB1	251 931	5 617 470
Puits	TAB2	251 916	5 617 490
Puits	TAB3	251 906	5 617 500
Puits	TAB4	251 569	5 617 740
Puits	TAB5	251 551	5 617 770
Puits	TAB6	251 539	5 617 800
Puits	TAB7	251 538	5 617 810
Puits	TAB8	251 523	5 617 850
Puits	TAB9	251 504	5 617 880
Puits	TAB10	251 246	5 618 880
Puits	TAB11	251 260	5 618 890
Puits	TAB12	251 178	5 619 070
Puits	TAB13	250 822	5 619 330

4.1 Tronçon 1

Le tronçon 1 permet de relier la côte à l'île de la Baie Plate (chaînage RTS du MTQ : 6+463 à 7+229). Deux sections transversales de ce tronçon impliquent l'empiètement des remblais sur le fond marin sur une longueur totale de 590 mètres. Un puits fut excavé dans sa limite nord sur une aire présentant un amoncellement de pierres servant au rehaussement de la route. Le puits TAB 13 est négatif pour la présence d'indices culturels (figure 1).



Figure 1 : Rehaussement en pierres de la limite nord du tronçon 1, chaînage 6+523



Chaînage	Intervention projetée
6+523 à 6+738	Zone de sols compressibles
6+898	Ponceau à remplacer
6+523 à 6+953	Remblayage en milieu marin
6+993 à 7+153	Remblayage en milieu marin

Inventaire archéologique
 Stabilisation de la route du quai de
 Tête-à-la-Baleine, Basse-Côte-Nord

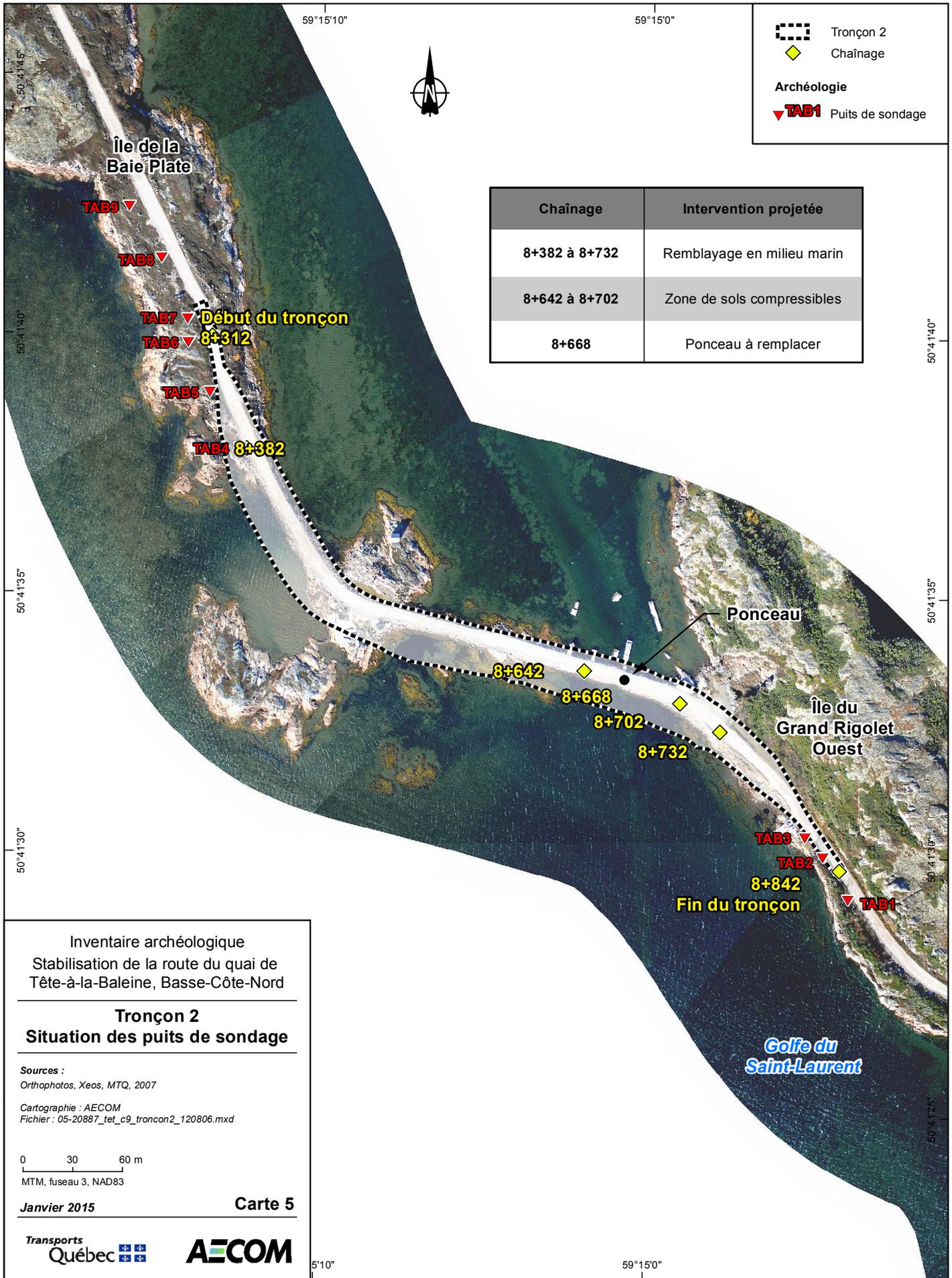
Tronçon 1
Situation des puits de sondage

Sources :
 Orthophotos, Xeos, MTQ, 2007

Cartographie : AECOM
 Fichier : 05-20887_tet_c8_troncon1_120806.mxd

0 40 80 m
 MTM, fuseau 3, NAD83

Janvier 2015 Carte 4



Tronçon 2
◆ Chaînage
Archéologie
▼ **TAB1** Puits de sondage

Chaînage	Intervention projetée
8+382 à 8+732	Remblayage en milieu marin
8+642 à 8+702	Zone de sols compressibles
8+668	Ponceau à remplacer

Inventaire archéologique
 Stabilisation de la route du quai de
 Tête-à-la-Baleine, Basse-Côte-Nord

Tronçon 2
Situation des puits de sondage

Sources :
 Orthophotos, Xeos, MTQ, 2007

Cartographie : AECOM
 Fichier : 05-20887_tet_c9_troncon2_120806.mxd

0 30 60 m
 MTM, fuseau 3, NAD83

Janvier 2015 **Carte 5**

Tableau 6 : Description des puits de sondage

Puits	Date	Larg. (cm)	Prof. (cm)	±	Observations générales
TAB1	30-10-2014	40	18	Nég	Horizon de tourbe organique sur roche mère, sans artéfact
TAB2	30-10-2014	40	22	Nég	Horizon de mousse et tourbe sur roche mère, sans artéfact
TAB3	30-10-2014	40	24	Nég	Peu de tourbe, plus de 18 cm de sable grossier gorgé d'eau, sans artéfact
TAB4	30-10-2014	40	18	Nég	Sable grossier sur roche mère, sans artéfact
TAB5	30-10-2014	40	26	Nég	Horizon de tourbe-organique sur roche mère, sans artéfact
TAB6	30-10-2014	40	43	Nég	Horizon de tourbe et matière organique reposant sur roche mère, pierres angulaires à l'interface inférieure, sans artéfact
TAB7	30-10-2014	40	40	Nég	Horizon de tourbe et matière organique reposant sur roche mère, pierres angulaires à l'interface inférieure, sans artéfact
TAB8	30-10-2014	40	38	Nég	Horizon de tourbe et matière organique reposant sur roche mère, pierres angulaires à l'interface inférieure, sans artéfact
TAB9	30-10-2014	40	7	Nég	Tourbe sur roche mère, sans artéfact
TAB10	29-10-2014	40	45	Nég	Sable grossier, concassé et pierre angulaire de plus de 20 cm de diamètre; inclusion de clous tréfilés et verre à bouteille de type 7 Up; remblais modernes
TAB11	29-10-2014	40	48	Nég	Sable grossier, concassé et pierre angulaire de plus de 20 cm de diamètre; inclusion de clous tréfilés et verre à bouteille de type 7 Up et de bière; remblais modernes
TAB12	29-10-2014	40	12	Nég	Mince couche de sable reposant sur la roche mère; inclusion de verre, plastique et clous tréfilés; occupation moderne de l'île
TAB13	29-10-2014	40	28	Nég	Horizon organique meuble, inclusion de bois en décomposition repose sur une pierre; l'ensemble de l'aire semble dater de la création de la route, l'horizon organique serait une accumulation moderne, sans artéfact

L'île située au centre du tronçon présente des indices témoignant d'exploitation résultant en l'aplanissement de sa partie centrale (figure 2). Aujourd'hui, elle est utilisée pour l'entreposage d'équipements de pêche, pour le trappage et pour les feux de fête de la Saint-Jean-Baptiste. Cette dernière utilisation explique la présence de clous et de restes ferreux indéterminés présents sur le sol (figure 3). Un puits de sondage, TAB 12, a été réalisé sur l'île. Un mince horizon présentant une matrice sablonneuse reposait directement sur la roche mère. L'assemblage d'artéfacts comprenant du verre à bouteille de style 7 Up et des clous tréfilés, éléments d'une occupation moderne, n'a pas été conservé.



Figure 2 : Vue d'ensemble de l'aire aplanie sur l'île au centre du tronçon 1, chaînage 6+970



Figure 3 : Nombreux clous jonchant le sol de l'île, possibles vestiges des feux de la Saint-Jean-Baptiste, chaînage 6+970

Au sud du tronçon, au chaînage 7+153, à la limite nord de l'île de la Baie Plate, deux puits de sondage, soit TAB 10 et 11, ont été excavés, un de chaque côté du chemin. Sous l'horizon organique de surface reposait une matrice de pierres concassées, de sable et de pierres angulaires de dimension inférieure à 0,3 mètre. Des artefacts modernes similaires au puits TAB 12 ont été mis au jour. Ils n'ont pas été conservés. L'aire fut grandement perturbée lors du dépôt de remblais de rehaussement aux dépens de la baie (figure 4). Le reste du terrain était gorgé d'eau et rendait impossible l'excavation de puits.



Figure 4 : Limite sud du tronçon 1 au chaînage 7+153

4.2 Tronçon 2

Le tronçon 2 s'étend de l'île de la Baie Plate jusqu'à l'île du Grand Rigolet Ouest (chaînage RTS du MTQ : 8+312 à 8+842). Une seule section du tronçon 2 implique une intervention en milieu marin sur une longueur de 350 m. (figure 5). Dans l'ensemble, neuf puits de sondage furent excavés, tous avec un résultat négatif. Trois puits furent excavés à la limite sud du tronçon entre les chaînages 8+842 et 8+702 du côté ouest de la route (TAB 1 à 3). Toute la section à l'est de la route située dans la partie sud du tronçon était inondée et ne présentait aucun potentiel d'occupation.

Cette partie de la route démontre une occupation actuelle avec la présence d'une cabane de pêcheurs et de nombreux éléments associés à la pêche, tels que chaloupes, entreposage de cages à crabe et filets de pêche. De plus, quelques voitures sont stationnées aux abords de la route et l'état des pneus indique qu'elles y reposent depuis un certain temps.



Figure 5 : Vue d'ensemble du tronçon 2

L'occupation actuelle du tronçon telle qu'illustrée à la carte 3 montre également la présence de nombreux quais flottants. Lors de l'inventaire à la fin octobre, les quais flottants n'étaient plus en place et seuls demeuraient les gabions de bois et pierre tels qu'illustrés à la figure 6. Pour la majorité, les gabions en place sont vétustes, voire dangereux d'utilisation. Quelques chaloupes sont entreposées sur l'île centrale et sur une aire de stationnement à la limite sud du tronçon.

Lors de l'inventaire du milieu subaquatique, uniquement des éléments architecturaux associés à d'anciens quais furent observés, distribués aléatoirement sur le fond marin aux abords de la route (figure 7). Aucun élément architectural d'embarcation ne fut observé.

À la limite nord du tronçon, entre les chaînages 8+382 et 8+250, six puits de sondage (TAB 4 à 9) furent excavés du côté ouest de la route aux endroits présentant un terrain plat propice à une occupation humaine (figure 8). Le côté est de la route était formé d'immenses blocs de pierre avec de nombreux endroits où la roche mère affleurerait et ne présentait aucun potentiel archéologique. Tous les puits furent négatifs.

Une même distribution stratigraphique a été observée pour l'ensemble des puits TAB 4 à 9 avec comme seule différence la profondeur de la roche mère. Cette stratigraphie est présentée à la figure 9.



Figure 6 : Partie sud du tronçon 2 avec gabions de quai, chaînage 8+642



Figure 7 : Vestiges d'un ancien quai reposant sur le fond marin aux abords de la route dans la moitié sud du tronçon 2



Figure 8 : Rive ouest à la limite nord du tronçon 2, chaînage 8+300

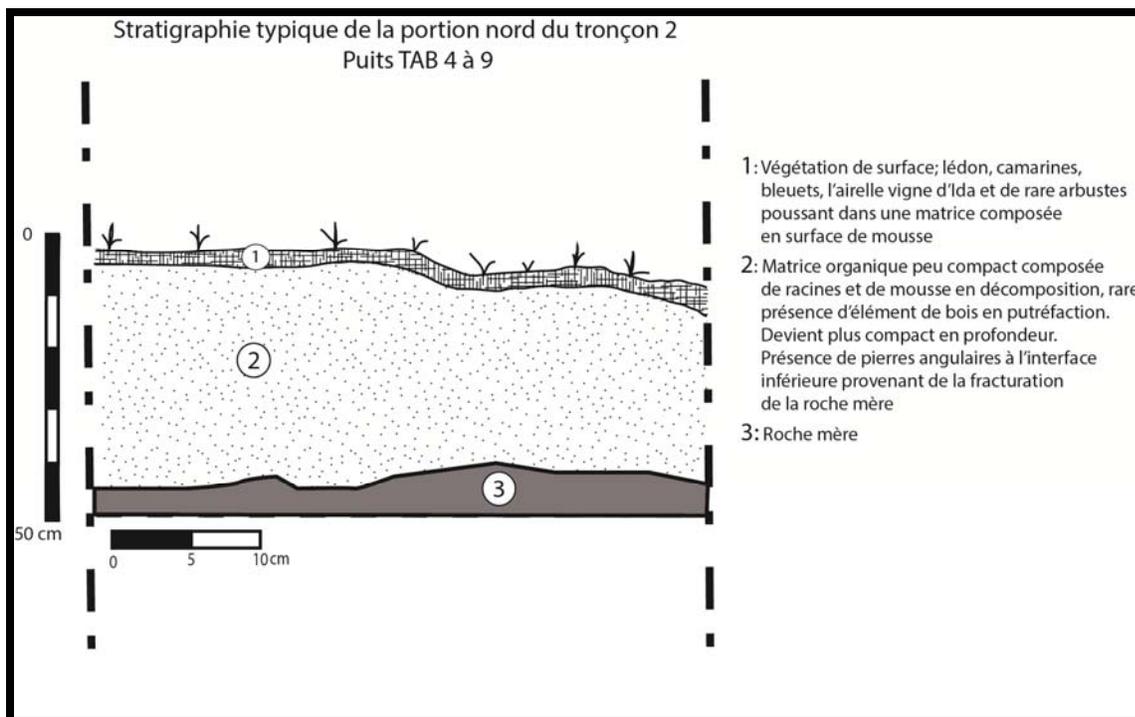


Figure 9 : Stratigraphie typique des puits de sondage excavés à la limite nord du tronçon 2

5 CONCLUSION ET RECOMMANDATION

Le mandat réalisé dans le cadre d'une évaluation environnementale pour un projet de rehaussement de la route 138, reliant le village de Tête-à-la-Baleine au quai fédéral de Tête-à-la-Baleine pour le ministère des Transports du Québec, a donné lieu à la réalisation d'un inventaire archéologique effectué du 29 au 30 octobre 2014. Dans l'ensemble, 13 puits de sondage furent réalisés aux abords de la route dans l'empreinte de son futur rehaussement. L'aire à l'étude est divisée en deux tronçons distincts séparés l'un de l'autre par l'île de la Baie Plate totalisant une distance approximative de 940 m linéaires. Étant donné que ce rehaussement de la route doit également empiéter sur la zone de marnage, une prospection visuelle a été réalisée de chaque côté de la route.

En milieu terrestre, les puits de sondage et les prospections visuelles n'ont pas permis de découvrir de nouveaux sites archéologiques ou d'éléments permettant de croire en la présence de ressources culturelles d'importance. La pratique de *la remise en terre* fut mise de l'avant en ce qui concerne les artefacts modernes mis au jour dans les puits TAB 10 à 12. En milieu subaquatique, mis à part des éléments modernes d'architecture de quai, aucun indice permettant de déduire en la présence d'éléments culturels d'importance historique n'a été observé.

Suite aux recherches archéologiques effectuées dans le cadre de notre mandat, nous concluons que les travaux de rehaussement de la route du Quai, prévus au projet 154-05-1499 du ministère des Transports du Québec, peuvent avoir lieu sans contrainte au niveau de l'archéologie.

6 OUVRAGES CITÉS

- AECOM. 2012. *Ministère des Transports du Québec (Côte-Nord). 2012. Stabilisation de la route du Quai de Tête-à-la-Baleine, Basse-Côte-Nord. Étude d'impact sur l'environnement.* 158 p. et annexes.
- Agriculture et Agroalimentaire Canada (AAC). 2011. *Les sols du Canada.* Carte interactive. [En ligne] : <http://www4.agr.gc.ca/AAFC-AAC/display-afficher.do?id=1228838087110&lang=fra> (page consultée le 10 juin 2011).
- Bernatchez, P. 2005. *Déglaciation et variation du niveau marin de la Mer de Goldthwait.* Centre Boréal du Saint-Laurent. In Ghassen, I. 2011. *Géologie et géomorphologie quaternaire de la zone de GIEBV Duplessis.* Organisme de bassins versants Duplessis, Sept-Îles. 32 p.
- Berthold, É. 2010. *La Côte-Nord.* Les régions du Québec, histoire en bref. Presses de l'Université Laval, INRS, Québec, 180 p.
- Bêty, I., F. Rochefort, G. Gagnon et C. Perreault. 2011. *Étude d'impact sur l'environnement - Route du quai de Tête-à-la-Baleine, Basse-Côte-Nord – Archéologie.* Ministère des Transports, projet n° 154-05-1499. 12 p.
- Chevrier, D. 1996. *Le partage des ressources du littoral : 2 000 à 350 ans avant aujourd'hui.* In Histoire de la Côte-Nord. Presses de l'Université Laval, Québec, pp. 105-134.
- Commission de Toponymie du Québec. 2011. *Banque de noms de lieux du Québec.* [En ligne] : <http://www.toponymie.gouv.qc.ca/ct/accueil.html> (page consultée le 25 mai 2011).
- Dionne, J.-C. 2008. *Aperçu de l'âge et du taux d'accrétion verticale de tourbières de la Côte-Nord du Saint-Laurent d'après les datations au ¹⁴C disponibles.* In Bulletin de l'Association québécoise pour l'étude du Quaternaire, volume 34, numéro 1.
- Dyke, A. S., J. T. Andrews, P. U. Clark, J. H. England, G. H. Miller, J. Shaw et J. J. Veillette. 2002. "The Laurentide and Inuitian Ice Sheets During the Last Glacial Maximum Quaternary". In *Science Reviews*, 21, pp.9-31.
- Dyke, A. S., A. Moore et L. S. Robertson. 2003. *Deglaciation of North America.* Ottawa, Geological Survey of Canada, Open File, 1574. 32 p.
- Dyke, A. S. 2005. "Late Quaternary Vegetation History of Northern North America Based on Pollen, Macrofossil, and Faunal Remains". In *Géographie physique et Quaternaire*, 59 : 211-262.
- Fitzhugh, W. W., Y. Chrétien et H. Sharp. 2004. *The Gateways Project 2004: Surveys and Excavations from Chevery to Jacques Cartier Bay.* Arctic Studies Center, Smithsonian Institution, Report on file at the Ministry of Culture and Communication, Québec. 211 p.

- Fitzhugh, W. W. et al. 2006a. *The Gateways Project 2005, Surveys and Excavations from Mutton Bay to Harrington Harbour*. Arctic Studies Center, rapport inédit. 54 p.
- Fitzhugh, W. W. et al. 2006b. *The Gateways Project 2006, Land and Underwater Excavations at Hare Harbour*. Arctic Studies Center, rapport inédit. 51 p.
- Fitzhugh, W. W. et E. Phaneuf. 2008. *The Gateways Project 2007, Land and Underwater Excavations at Hare Harbor, Mécatina*. Arctic Studies Center, rapport inédit. 116 p.
- Gaudreau, R., P. Jacobs et G. Lalonde. 1986. *Méthode d'analyse visuelle pour l'intégration des infrastructures de transport*. Montréal. Gouvernement du Québec, ministère des Transports, Service de l'environnement. 124 p.
- Gilbert, L. 2006. *Le patrimoine archéologique de l'Arctique québécois*. Direction du patrimoine, MCCCCFQ, Québec. 78 p.
- Klassen, R. A., S. J. Paradis, A. M. Bolduc et R. D. Thomas. 1992. *Formes et dépôts glaciaires, Labrador (Terre-Neuve) et est du Québec*. Commission géologique du Canada, Carte 1814A, échelle 1 : 1 000 000.
- Lavoie, G. 1984. « Contribution à la connaissance de la flore vasculaire et invasculaire de la Moyenne-et-Basse-Côte-Nord, Québec-Labrador ». In *Provancheria* n° 17, Université Laval, Québec. 149 p.
- Lepage, A. 1996. Le peuplement maritime. In *Histoire de la Côte-Nord*. Presses de l'Université Laval, Québec, pp. 231 à 279.
- Ministère des Affaires municipales, Régions et Occupation du territoire (MAMROT). 2011. Répertoire des municipalités. Côte-Nord-du-Golfe-du-Saint-Laurent [En ligne] : <http://www.mamrot.gouv.qc.ca/repertoire-des-municipalites/fiche/municipalite/98015/> (page consultée le 2 mars 2011).
- Ministère de la Culture, des Communications et de la Condition féminine (MCCCCFQ). 2011a. *Inventaire des sites archéologiques du Québec*. [En ligne] : <http://www.mcccf.gouv.qc.ca/index.php?id=2652> (consulté le 25 mai 2011).
- Ministère de la Culture, des Communications et de la Condition féminine (MCCCCFQ). 2011b. *Répertoire du patrimoine culturel du Québec*. [En ligne] : <http://www.patrimoine-culturel.gouv.qc.ca/RPCQ/recherche.do?methode=afficher> (page consultée le 25 mai 2011).
- Ministère du Développement durable, Environnement et Parcs (MDDEP). 2011a. *Aires protégées au Québec. Les provinces naturelles*. [En ligne] : http://www.mddep.gouv.qc.ca/biodiversite/aires_protegees/provinces/ (page consultée le 14 juin 2011).
- Ministère du Développement durable, Environnement et Parcs (MDDEP). 2011b. *Projet de parc national de la région de Harrington Harbour*. [En ligne] : <http://www.mddep.gouv.qc.ca/parcs/harrington-harbour/avant-propos.pdf#page=5> (page consultée le 14 juin 2011).

- Ministère des Ressources naturelles et de la Faune (MRNF). 2005. *Base de données topographiques du Québec*, cartes 12J11201 et 12J11202, échelle 1 : 20 000.
- Ministère des Ressources naturelles (MRN). 2002. *Carte géologique du Québec*. Édition 2002. Ministère des Ressources naturelles; DV 2002-06, échelle 1 : 2 000 000.
- Ministère des Terres et Forêts (MTF). 1966. *Photographies aériennes Q66379, # 51 à 53, échelle 1 : 15 840*. Service de la Photogrammétrie et de la Cartographie. Photocartotheque provinciale, Québec.
- Ministère des Transports du Québec. 2007. *Rehaussement et élargissement de la route du quai. Tête-à-la-Baleine. Étude de variantes*. Rapport final révisé en février 2012 et présenté par Roche. 23 p. et annexes.
- Ministère des Transports du Québec. 2005. *Étude de stabilité et tassement d'un remblai routier – Côte-Nord-du-Golfe-Saint-Laurent. N° de dossier 0138-14-155(017)04*. Rapport préparé par le Service géotechnique et géologie du ministère des Transports. 7 p. et annexes.
- Ministère des Transports du Québec. 1991. Photographies aériennes MTQ91053 # 14 à 19, échelle 1 : 5 000.
- Niellon, F. 2010. *Le patrimoine archéologique des postes de pêche du Québec*. MCCCCF, Direction du patrimoine et de la muséologie, 91 p.
- Niellon, F., G. Samson et C. Tremblay. 1984. *L'Archéologie*. Dans *La Basse-Côte-Nord*. Gouvernement du Québec. 146 p.
- Niellon, F. et G. Jones. 1984. Reconnaissance sur les sites historiques de la Basse-Côte-Nord, été 1983, rapport d'activité. MAC, rapport inédit. 68 p.
- Patrimoine experts. 2000. *Inventaires archéologiques, Direction de la Côte-Nord*. MTQ, rapport inédit. 93 p.
- Patrimoine experts. 2004. Inventaire archéologique (été 2003), Direction de la Côte-Nord, Direction générale de Québec et de l'Est. MTQ, rapport inédit. 16 p.
- Patrimoine experts. 2010. *Inventaires archéologiques, Direction de la Côte-Nord*. MTQ, rapport préliminaire inédit.
- Pêches et Océans Canada. 2008. *Marées, courants et niveaux d'eau*. [En ligne] : <http://www.lau.chs-shc.gc.ca/cgi-bin/tide-shc.cgi?queryType=showFrameset&zone=6&language=french®ion=4&stnum=2554> (page consultée le 3 février 2011).
- Pintal, J.-Y. 1998. *Aux frontières de la mer : La préhistoire de Blanc-Sablon*. Dossiers, Collection Patrimoines, Les Publications du Québec, Québec. 418 p.
- Pintal, J.-Y. 2009. Inventaires archéologiques (été 2007), Direction de la Côte-Nord. MTQ, rapport inédit. 237 p.

ANNEXE

Catalogue des photographies de terrain

Date	Cliché	Description et commentaires	Orientation
29-10-2014	IMG_1353	Vue d'ensemble - rive est du tronçon 1 au nord de l'île de la Baie Plate	N
29-10-2014	IMG_1354	Vue d'ensemble - rive ouest de la route du tronçon 1	N
29-10-2014	IMG_1357	Vue d'ensemble - route au nord du tronçon 1	N
29-10-2014	IMG_1358	Élément d'architecture d'une chaloupe en bois complètement carbonisée sur la petite île au centre du tronçon 1	E
29-10-2014	IMG_1359	Vue de la partie sud de la petite île au centre du tronçon 1	O
29-10-2014	IMG_1360	Vue de la partie nord de la petite île au centre du tronçon 1	O
29-10-2014	IMG_1361	Moitié est de la petite île au centre du tronçon 1 – lieu pour feu de la Saint-Jean-Baptiste de la communauté	NE
29-10-2014	IMG_1362	Aire aplanie au centre de l'île située au centre du tronçon 1	O
29-10-2014	IMG_1363	Vestige de milliers de clous visibles en surface sur l'aire aplanie au centre de l'île située au centre du tronçon 1	
29-10-2014	IMG_1364	Amoncellement de tirants métalliques sur l'aire aplanie au centre de l'île située au centre du tronçon 1	
29-10-2014	IMG_1365	Limite est de l'île située au centre du tronçon 1	S
29-10-2014	IMG_1366	Limite ouest de l'île située au centre du tronçon 1	E
29-10-2014	IMG_1368	Puits TAB-3 fin de fouille (tab-14)	N
29-10-2014	IMG_1369	Piège à la limite nord de l'île au centre du tronçon 1	E
29-10-2014	IMG_1371	Filet situé à la limite nord de l'île située au centre du tronçon 1	E
29-10-2014	IMG_1372	Ancre située à la limite nord de l'île située au centre du tronçon 1	N
29-10-2014	IMG_1373	Vue de la route au nord de l'île au centre du tronçon 1	N
29-10-2014	IMG_1374	Début du tronçon 1 à sa limite nord, côté ouest de la route	NO
29-10-2014	IMG_1375	Rehaussement de la route à la limite nord du tronçon 1, côté ouest de la route	NE

Date	Cliché	Description et commentaires	Orientation
29-10-2014	IMG_1376	Début du tronçon 1 à sa limite nord, côté est de la route	N
29-10-2014	IMG_1377	Début du tronçon 1 à sa limite nord, côté est de la route	S
29-10-2014	IMG_1378	Début du tronçon 1 à sa limite nord, côté ouest de la route	S
29-10-2014	IMG_1379	Amoncellement de pierres pour rehausser le début du tronçon 1 à sa limite nord, côté ouest de la route	O
29-10-2014	IMG_1380	Amoncellement de pierres pour rehausser le début du tronçon 1 à sa limite nord, côté ouest de la route	O
29-10-2014	IMG_1381	Puits TAB-4 fin de fouille (tab-15)	
30-10-2014	IMG_1382	Limite nord du tronçon 1, rive exondée côté est de la route	SE
30-10-2014	IMG_1383	Visibilité dans les zones encore inondées, côté est de la route du tronçon 1	E
30-10-2014	IMG_1384	Limite nord du tronçon 1, rive inondée côté ouest de la route	SO
30-10-2014	IMG_1385	Limite nord du tronçon 1, partie inondée côté ouest de la route	SO
30-10-2014	IMG_1386	Visibilité dans la partie nord du tronçon 1 encore inondée	O
30-10-2014	IMG_1387	Moitié sud du tronçon 1 zone de marnage côté est de la route	SE
30-10-2014	IMG_1388	Moitié sud du tronçon 1 zone de marnage côté ouest de la route	SO
30-10-2014	IMG_1389	Moitié sud du tronçon 1 zone de marnage côté est de la route	S
30-10-2014	IMG_1390	Limite sud du tronçon 1, coté est de la route	SE
30-10-2014	IMG_1391	Limite sud du tronçon 1, coté ouest de la route	SO
30-10-2014	IMG_1392	Vue d'ensemble du tronçon 2 de sa limite nord	S
30-10-2014	IMG_1393	Section de rive de la moitié nord du tronçon 2 en rive ouest	SO
30-10-2014	IMG_1394	Section de rive de la moitié nord du tronçon 2 en rive est	SE
30-10-2014	IMG_1395	Section de rive de la moitié sud du tronçon 2 en rive est	SE
30-10-2014	IMG_1396	Section de rive de la moitié sud du tronçon 2 en rive ouest	SO
30-10-2014	IMG_1397	Épave de quai dans la moitié sud du tronçon 2 en rive est	E

Date	Cliché	Description et commentaires	Orientation
30-10-2014	IMG_1398	Section de rive de la moitié sud du tronçon 2 en rive ouest	NO
30-10-2014	IMG_1399	Limite sud du tronçon 2	N
30-10-2014	IMG_1400	Épave moderne de bateau illustrée à la carte 3 décrivant le milieu humain	
30-10-2014	IMG_1401	Épave moderne de bateau illustrée à la carte 3 décrivant le milieu humain	
30-10-2014	IMG_1402	Chaloupe abandonnée	
30-10-2014	IMG_1403	Vue d'ensemble du tronçon 2	N
30-10-2014	IMG_1404	Vue d'ensemble du tronçon 2	N
30-10-2014	IMG_1405	Zone inondée à la limite sud du tronçon 2 coté est de la route	E
30-10-2014	IMG_1406	Zone inondée à la limite sud du tronçon 2 coté est de la route	N
30-10-2014	IMG_1407	Zone inondée à la limite sud du tronçon 2 coté est de la route	E
30-10-2014	IMG_1408	Quai avec gabion moitié sud du tronçon 2 côté est de la route	NE
30-10-2014	IMG_1409	Section de rive de la moitié sud du tronçon 2 en rive est avec quais	SE
30-10-2014	IMG_1410	Vue d'ensemble de l'île au centre du tronçon 2 avec une cabane de pêcheurs	E
30-10-2014	IMG_1411	Remblais de blocs de pierre formant la route sur l'île au centre du tronçon 2 côté ouest moitié nord	NE
30-10-2014	IMG_1412	Reste d'un souper de palourdes et de homards sur l'île au centre du tronçon 2	O
30-10-2014	IMG_1413	Possible exploitation de blocs de pierre sur l'île au centre du tronçon 2	SE
30-10-2014	IMG_1414	Fin de fouille puits TAB-6	
30-10-2014	IMG_1415	Limite nord côté est du tronçon 2	SE
30-10-2014	IMG_1416	Limite nord côté est du tronçon 2	NE
30-10-2014	IMG_1417	Limite nord côté ouest du tronçon 2	NO
30-10-2014	IMG_1418	Limite nord côté ouest du tronçon 2	SO
30-10-2014	IMG_1419	Vue d'ensemble du tronçon 2	S
30-10-2014	IMG_1425	Limite nord côté est du tronçon 1	NE
30-10-2014	IMG_1426	Limite nord côté ouest du tronçon 1	NO



IMG_1353.JPG



IMG_1354.JPG



IMG_1357.JPG



IMG_1358.JPG



IMG_1359.JPG



IMG_1360.JPG



IMG_1361.JPG



IMG_1362.JPG



IMG_1363.JPG



IMG_1364.JPG



IMG_1365.JPG



IMG_1366.JPG



IMG_1368.JPG



IMG_1369.JPG



IMG_1371.JPG



IMG_1372.JPG



IMG_1373.JPG



IMG_1374.JPG



IMG_1375.JPG



IMG_1376.JPG



IMG_1377.JPG



IMG_1378.JPG



IMG_1379.JPG



IMG_1380.JPG



IMG_1381.JPG



IMG_1382.JPG



IMG_1383.JPG



IMG_1384.JPG



IMG_1385.JPG



IMG_1386.JPG



IMG_1387.JPG



IMG_1388.JPG



IMG_1389.JPG



IMG_1390.JPG



IMG_1391.JPG



IMG_1392.JPG



IMG_1393.JPG



IMG_1394.JPG



IMG_1395.JPG



IMG_1396.JPG



IMG_1397.JPG



IMG_1398.JPG



IMG_1399.JPG



IMG_1400.JPG



IMG_1401.JPG



IMG_1402.JPG



IMG_1403.JPG



IMG_1404.JPG



IMG_1405.JPG



IMG_1406.JPG



IMG_1407.JPG



IMG_1408.JPG



IMG_1409.JPG



IMG_1410.JPG



IMG_1411.JPG



IMG_1412.JPG



IMG_1413.JPG



IMG_1414.JPG



IMG_1415.JPG



IMG_1416.JPG



IMG_1417.JPG



IMG_1418.JPG



IMG_1419.JPG



IMG_1425.JPG



IMG_1426.JPG

